Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1939 an den Schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor(en): **Etter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1939)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-676042

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1939

an den

Schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!
Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen gestützt auf Art. 5 des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen zuhanden der Bundesversammlung über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1939 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 im Jahresdurchschnitt und auf Ende 1939		2915,407 km
Hievon steht ausser Betrieb die Strecke: Otelfingen—Niederglatt . .		12,609 »
Verbleiben: Eigene Linien im Betrieb		2902,798 km
Hievon haben die Bundesbahnen verpachtet die Strecken:		
Basel-SBB—St. Johann (Grenze)	5,281 km	
Wohlen—Bremgarten .	7,041 »	
Wattwil—Ebnat-Kappel	5,062 »	17,384 km
Die Länge des auf eigene Kosten betriebenen eigenen Netzes beträgt .		2885,414 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		2899,180 km
Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:		
Kreis I		948,096 km
Kreis II		962,538 »
Kreis III		988,546 »

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

a. Der gesamte Betrieb wird besorgt auf der Güterbahn Basel-DRB—Kleinhüninger-Rheinhafen.		4,005 km
b. Der Zugbegleitungs- und der Zugförderungsdienst wird besorgt auf den Strecken:		
Crassier-La Rippe (Grenze) —Divonne-Les Bains	3,202 km	
Pont—Brassus	13,108 »	
Les Verrières (Grenze)—Pontarlier	11,284 »	
Münster—Lengnau . . .	12,979 »	
Koblenz (Grenze)—Waldshut	1,743 »	
Iselle (Eigentumsgrenze) —Domodossola. . . .	19,068 »	
Pino (Grenze)—Luino . .	14,639 »	
Kleinere Anschlußstrecken von zusammen	3,625 »	79,648 »
Die Länge der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt		83,653 km
Die Gesamtbetriebslänge des auf eigene Kosten betriebenen Eisenbahnnetzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) und der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt		2982,833 km

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

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Im Gegensatz zu dem mit Ausbruch des Weltkrieges 1914—1918 sofort und nachhaltig einsetzenden Verkehrsrückgang hat sich die im Jahre 1939 schon seit Jahresanfang beobachtete Verkehrsbelebung nach Kriegsbeginn in verstärktem Masse fortgesetzt.

Der Personenverkehr, der in den ersten acht Monaten 1939 gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres eine Zunahme von $2,_{40}$ Millionen Reisenden oder $3,_{2}$ % und in den folgenden vier Kriegsmonaten eine solche von $3,_{45}$ Millionen Reisenden oder $9,_{3}$ % aufwies, verzeichnet im Jahresergebnis eine Erhöhung um $5,_{85}$ Millionen oder $5,_{2}$ % auf insgesamt $119,_{12}$ Millionen Reisende. Diese Frequenzsteigerung ist vor allem auf den starken Besuch der vom Mai bis Oktober dauernden Schweizerischen Landesausstellung in Zürich und auf den umfangreichen Militärverkehr seit Kriegsausbruch zurückzuführen, während der Ferien- und Ausflugsverkehr unter der Ungunst des anhaltend schlechten Wetters litt und der ausländische Fremdenverkehr infolge der internationalen politischen Lage einen empfindlichen Rückschlag erfuhr.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr erreichten den Betrag von $133,_{64}$ Millionen Franken; dies bedeutet gegenüber dem Vorjahre eine Verbesserung um $1,_{73}$ Millionen Franken oder $1,_{3}$ %. Hervorzuheben ist, dass im letzten Jahre die Einnahmen verhältnismässig weniger stark gestiegen sind als die Reisendenzahl; es ergab sich daraus eine Verminderung der durchschnittlichen Einnahme pro Reisenden von $1,_{16}$ auf $1,_{12}$ Franken. Die Ursachen liegen in einem bedeutenden Ausfall auf dem höher tarifierten Fremdenverkehr einerseits und dem starken Umfang des niedrig tarifierten Landesausstellungs- und Militärverkehrs anderseits.

In noch stärkerem Ausmasse als beim Personenverkehr ist beim Güterverkehr unter dem Einfluss der bis Kriegsbeginn fortschreitenden wirtschaftlichen Erholung und vornehmlich unter den Auswirkungen des Krieges ein beträchtlicher Verkehrsaufschwung eingetreten. Die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Gütermengen, die im Vorjahre um $1,_{91}$ Millionen Tonnen zurückgefallen waren, erhöhten sich im Jahre 1939 um $3,_{20}$ Millionen Tonnen oder $23,_{1}$ % auf $17,_{07}$ Millionen Tonnen. Vom Januar bis August gelangten $1,_{24}$ Millionen Tonnen oder $13,_{7}$ %, in den ersten vier Kriegsmonaten dagegen $1,_{96}$ Millionen Tonnen oder $40,_{4}$ % mehr zur Beförderung als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr sind mit $214,_{17}$ Millionen Franken um $38,_{45}$ Millionen Franken, d. h. um $21,_{9}$ % höher als im Vorjahre.

Die erfreuliche Entwicklung des Güterverkehrs im Jahre 1939 ist auf die erhebliche Ausweitung des Inlandverkehrs, der schweizerischen Einfuhr und der internationalen Durchfuhr zurückzuführen, während sich bei der Ausfuhr seit dem Kriege eine Rückbildung vollzogen hat.

Die Einfuhr, die in den Monaten Januar bis August eine nennenswerte Belebung aufwies, im ersten Kriegsmonat jedoch einen Rückschlag erlitt und im letzten Vierteljahr infolge vermehrter Versorgung des Landes mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen eine starke Steigerung erfuhr, erhöhte sich, verglichen mit dem Vorjahre, mengenmässig um $1,_{29}$ Millionen Tonnen oder $17,_{2}$ % auf $8,_{77}$ Millionen Tonnen und wertmässig um 282 Millionen Franken oder $17,_{6}$ % auf 1889 Millionen Franken.

Die Ausfuhr bewegte sich bis zum Ausbruch des Krieges in aufsteigender Linie, sank hingegen in den ersten vier Kriegsmonaten mengenmässig auf die Hälfte, wertmässig auf drei Viertel des Umsatzes der entsprechenden Vorjahreszeit und verzeichnet für das ganze Jahr 1939 gegenüber 1938 einen Rückgang von 67 000 Tonnen ($10,_{8}$ %) auf 548 000 Tonnen und von $19,_{0}$ Millionen Franken ($1,_{4}$ %) auf 1298 Millionen Franken.

Als Folge des wertmässig stark gesteigerten Importes und des leicht verminderten Exportes ergibt

Abbildung 1.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

1913—1939.

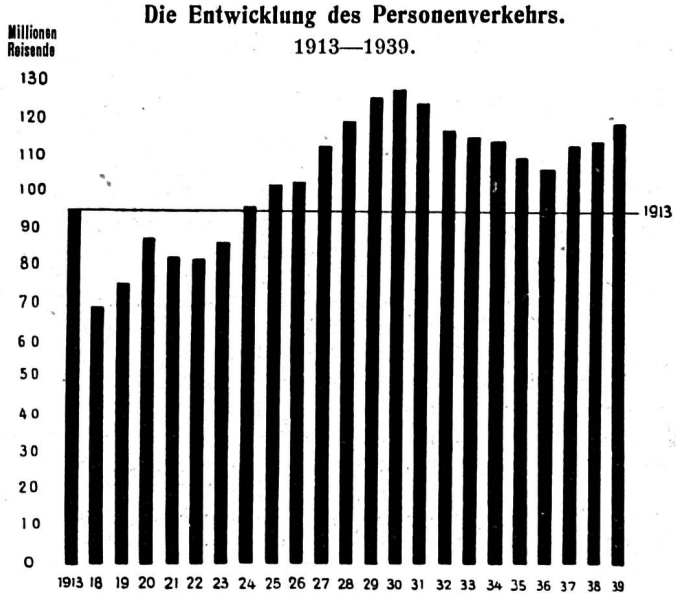
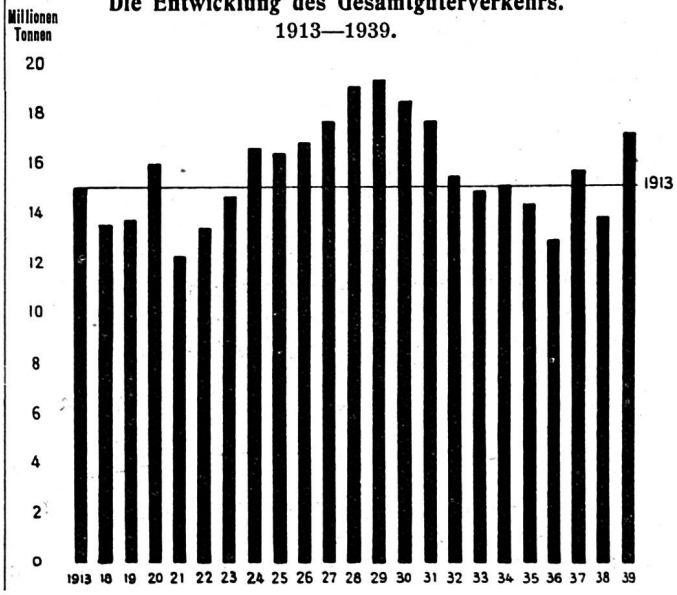


Abbildung 2.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1939.

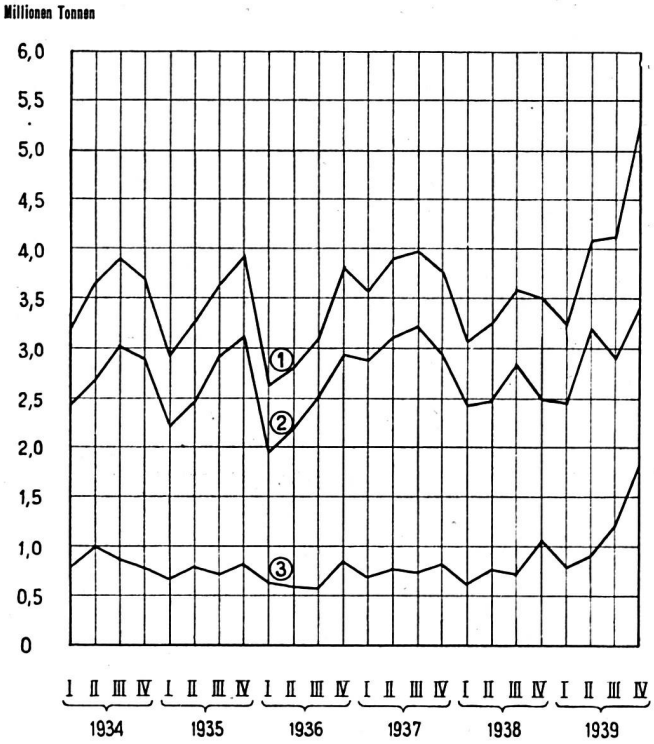


sich eine wesentliche Verschlechterung unserer Aussenhandelsbilanz. Der Passivsaldo erhöhte sich im Vergleich zu dem im Jahre 1938 seit 1922 nicht mehr erreichten Tiefstand von 290 Millionen Franken um mehr als das Doppelte auf 592 Millionen Franken, wovon allein 347 Millionen Franken auf die Zeit nach Kriegsausbruch entfallen.

Abbildung 3.

Güterverkehr der S. B. B. und Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr in den Quartalen der Jahre 1934—1939.

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



Bei der Durchfuhr ist ein Anstieg um 525 000 Tonnen oder 24,$_2$ % auf 2,$_{69}$ Millionen Tonnen festzustellen; das Ergebnis bleibt immerhin noch um 868 000 Tonnen oder 24,$_4$ % gegenüber demjenigen des Jahres 1937 zurück.

Desgleichen zeigt der Binnenverkehr unter den Auswirkungen der gebesserten Inlandkonjunktur und der durch die weltpolitischen Ereignisse bedingten fortschreitenden Umstellung von der Friedens- zur Kriegswirtschaft eine ansehnliche Verkehrsbelebung.

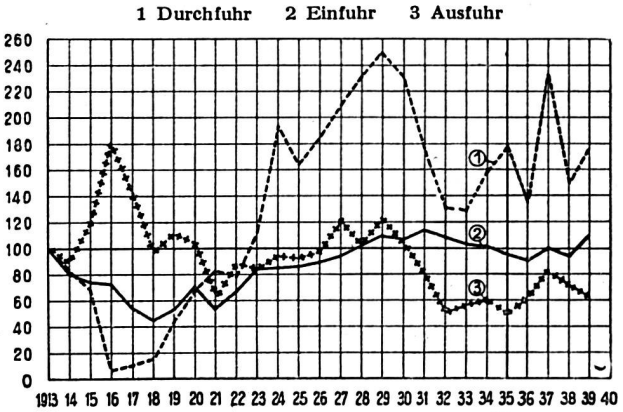
Zufolge der im Berichtsjahre erzielten Mehreinnahmen im Personen- und Güterverkehr sind die Verkehrseinnahmen im ganzen um 40,$_{18}$ Millionen oder 13,$_1$ % auf 347,$_{81}$ Millionen Franken angewachsen.

Im Zusammenhang mit der seit Kriegsbeginn steigenden Tendenz der Weltmarktpreise erhöhte sich der schweizerische Grosshandelsindex (1914 = 100) im Verlauf des Berichtsjahrs von 106 auf 125 oder um 17,$_9$ %, während der Landesindex der Lebenshaltungskosten (1914 = 100), der erfahrungsgemäss erst in einem gewissen Abstand der Bewegung der Grosshandelspreise folgt, in der gleichen Zeit von 137 auf 142, d. h. um 3,$_6$ % zunahm.

Abbildung 4.

Aussenhandels- und Durchfuhrmengen.

1913=100 gesetzt.



Die Betriebsleistungen weisen folgende Entwicklung auf: Bei den Reisezügen sind die Zugkilometer, als Folge des vom 2. September bis 7. Oktober in Kraft stehenden Kriegsfahrplanes mit seinen weitgehenden Einschränkungen im Personenverkehr, im ganzen Jahr 1939 gegenüber dem Vorjahre um 670 000 oder 1,$_9$ % auf 34,$_{80}$ Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 17,$_{20}$ Millionen oder 0,$_2$ % auf 6,$_{99}$ Milliarden zurückgegangen, während bei den Güterzügen die Zugkilometer um 426 000 oder 3,$_8$ % auf 11,$_{56}$ Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 724 Millionen oder 15,$_3$ % auf 5,$_{46}$ Milliarden zugenommen haben. Die Leistungen der Personenwagen verzeichnen eine Vermehrung von 3,$_{26}$ Millionen Wagenachskilometer oder 0,$_5$ % auf 610 Millionen, diejenigen der Güterwagen eine solche von 92,$_{54}$ Millionen oder 15,$_0$ % auf insgesamt 708 Millionen Wagenachskilometer. Auf den elektrisch betriebenen Linien wurden 82 % der Gesamtzahl der geleisteten Triebfahrzeugkilometer, 87 % der Zugkilometer, 92 % der Wagenachskilometer und 93 % der Bruttotonnenkilometer ausgeführt.

Der Personalbestand (ohne Berücksichtigung der Unternehmerarbeiter und der vorübergehend beschäftigten Hilfsarbeiter) konnte nach einer seit 1920 fast ununterbrochenen Herabsetzung im letzten Jahre weiterhin um 303 Arbeitskräfte oder 1,$_1$ % auf 27 328 Bedienstete gesenkt werden. Dies bedeutet im Vergleich zu dem im Jahre 1920 erreichten Höchststand von 39 676 Mann einen Personalabbau von 12 348 Bediensteten oder 31,$_1$ %, obwohl in der gleichen Zeit die Triebfahrzeugkilometer um 80 %, die Zugkilometer um 98 %, die Wagenachskilometer um 87 % und die Bruttotonnenkilometer um 96 % angewachsen sind. Der Gesamtpersonalbestand, einschliesslich der Unternehmerarbeiter und der vorübergehend beschäftigten Hilfsarbeiter, stellt sich im Durchschnitt des Jahres 1939 auf 29 352 Arbeitskräfte gegen 29 326 Bedienstete im Jahre vorher; er weist also eine leichte Erhöhung um 26 Bedienstete auf, die auf den vermehrten Beizug von Aushilfskräften infolge der Verkehrszunahme zurückzuführen ist.

Ergaben die gesamten Transporteinnahmen gegenüber 1938 eine Vermehrung um 40,$_{18}$ Millionen Franken, so verzeichneten die Verschiedenen Einnahmen der Betriebsrechnung eine Verminderung um 2,$_{16}$ auf 13,$_{36}$ Millionen Franken. Diese Vermin-

Abbildung 5.

Betriebs-Überschüsse 1903—1939.

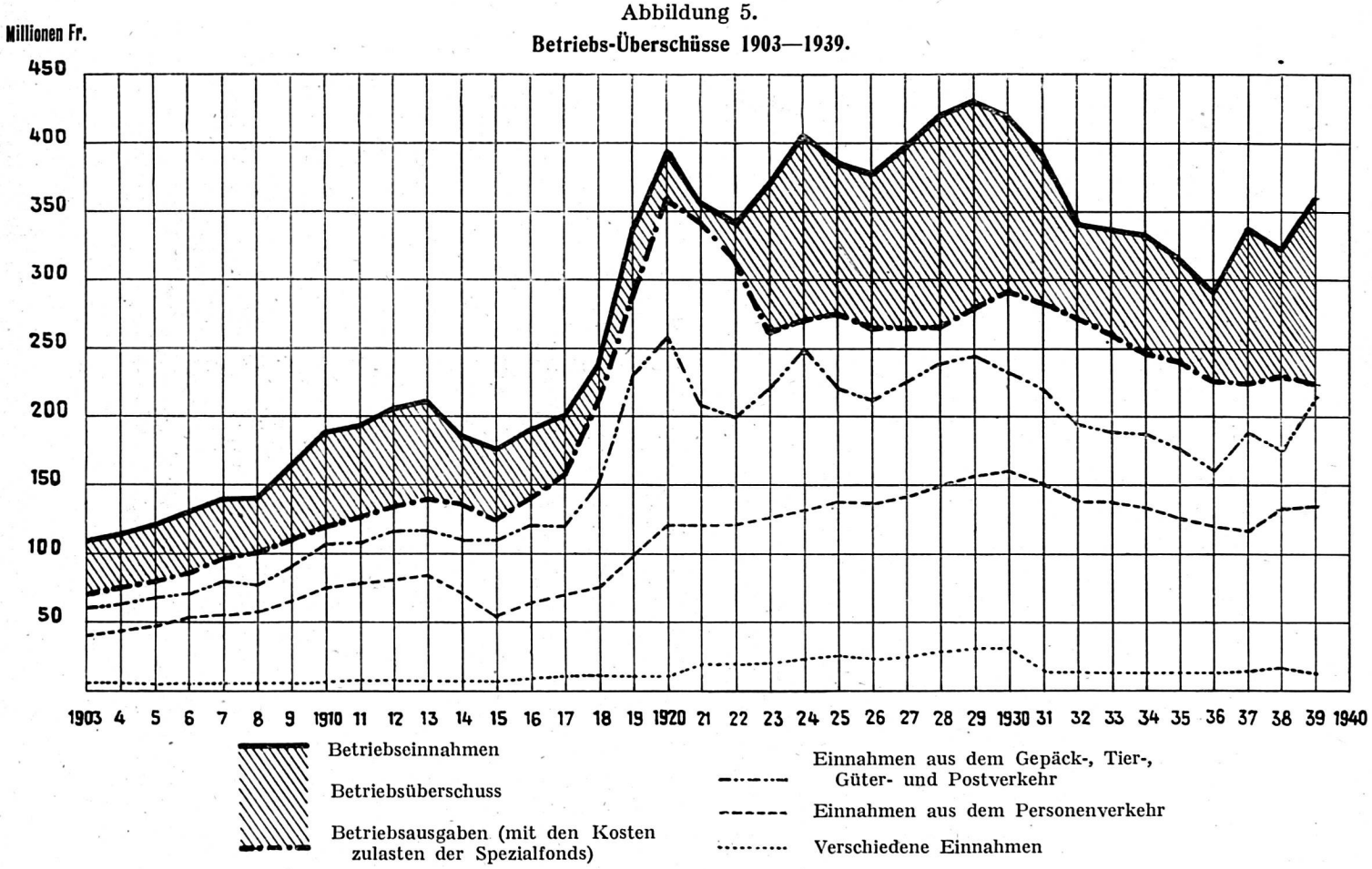
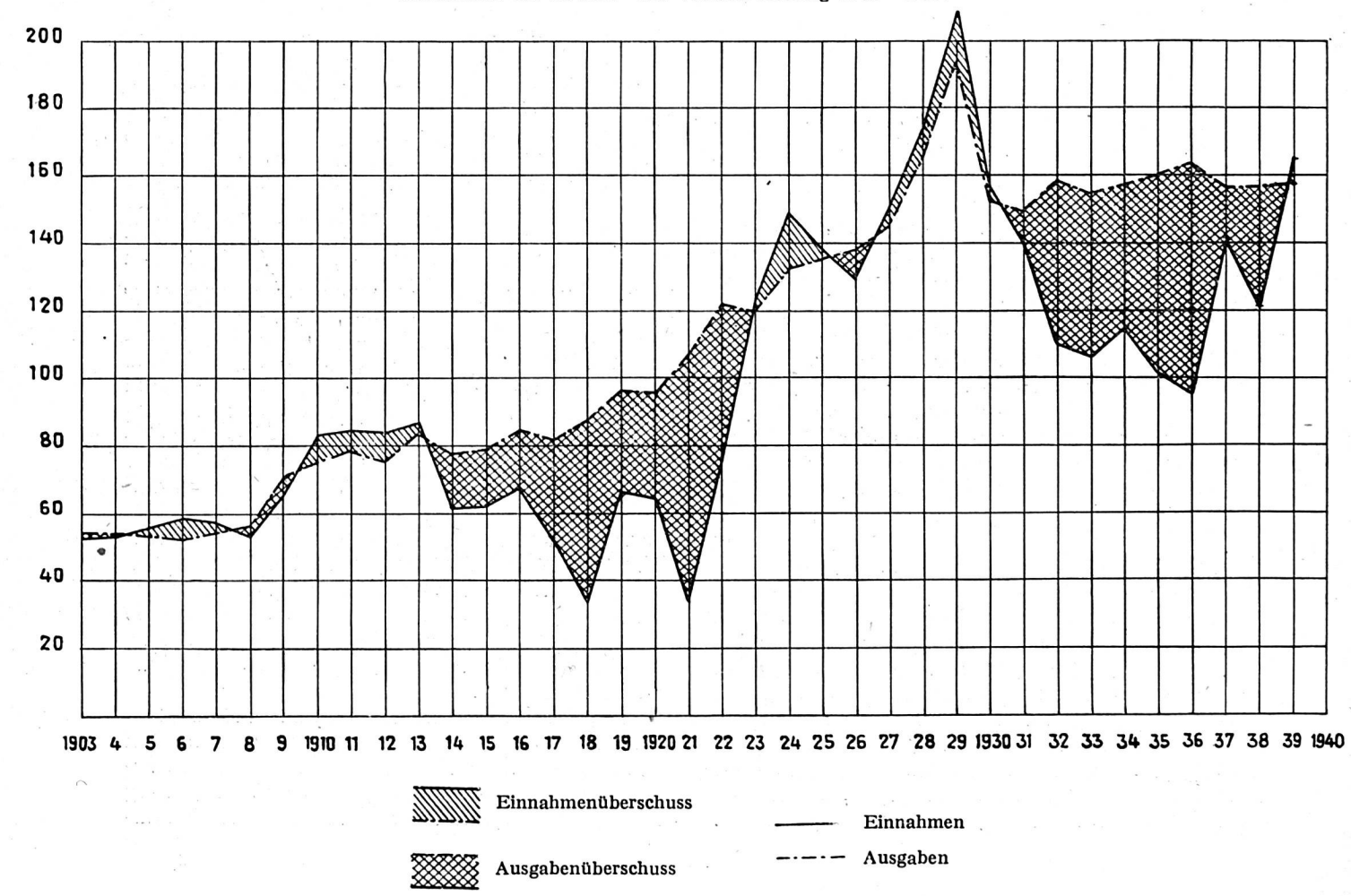


Abbildung 6.

Abschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1939.



derung ist dem Umstand zuzuschreiben, dass in der Betriebsrechnung der Rohertrag der Materialverwaltung (Reinertrag + Kapitalverzinsung), der 1938 mit $2,_{74}$ Millionen Franken ausgewiesen wurde, wegfiel. Die Materialverwaltung wird nämlich nicht mehr als Hilfsbetrieb, sondern als Nebengeschäft betrachtet, deren Rohertrag wie derjenige der übrigen Nebengeschäfte direkt in die Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt wird. Hievon abgesehen, stellten sich die Verschiedenen Einnahmen höher als letztes Jahr, da die Pacht- und Mietzinse für Gebäude und Grundstücke einen bessern Ertrag abwarfen. Die gesamten Betriebseinnahmen (Transporteinnahmen und Verschiedene Einnahmen) beliefen sich auf $361,_{17}$ Millionen Franken. Verglichen mit 1938 ergibt sich eine Zunahme um $38,_{03}$ Millionen Franken oder $11,_{8}$ %.

Die Betriebsausgaben waren mit $223,_{90}$ Millionen Franken $5,_{59}$ Millionen Franken oder 2,4 % weniger hoch als 1938. Damit verzeichnen die Betriebsausgaben der Bundesbahnen einen seit 22 Jahren nicht mehr erreichten Tiefstand. Sie wären noch niedriger ausgefallen, wenn nicht infolge der durch die Kriegsereignisse verursachten Preiserhöhungen in den letzten Monaten des Jahres 1939 eine fühlbare Ausgabensteigerung eingetreten wäre.

Diese Senkung der Betriebsausgaben kam in einem Jahre zustande, das gegenüber dem Vorjahr einen viel stärkeren Verkehr aufwies. 1939 wurden rund 5 Millionen Reisende (+ 4,4 %) und über 3 Millionen Tonnen Güter (+ 21,7 %) mehr befördert als 1938, und dennoch fielen die Betriebsausgaben geringer aus. Diese Tatsache ist von grösster volkswirtschaftlicher Tragweite. Sie zeigt, dass die Eisenbahnen zufolge ihrer Fixkostenstruktur und ihrer grossen Beförderungskapazität in starkem Umfang zusätzlichen Verkehr übernehmen können, ohne dass dadurch ihr Gesamtkostenrahmen beeinflusst wird.

Im Voranschlag 1939 waren die Betriebsausgaben mit $233,_{43}$ Millionen Franken eingestellt. Die gegenüber dem Voranschlag erzielte Einsparung beträgt somit $9,_{53}$ Millionen Franken.

$361,_{17}$ Millionen Franken Betriebseinnahmen und $223,_{90}$ Millionen Franken Betriebsausgaben führen zu einem Einnahmenüberschuss von $137,_{27}$ Millionen Franken. Die Verbesserung im Betriebsüberschuss beläuft sich gegenüber dem Jahr 1938, das im letztjährigen Geschäftsbericht als Durchschnittsjahr bezeichnet worden ist, auf die hohe Summe von $43,_{62}$ Millionen Franken oder $46,_{6}$ %. Auch gegenüber dem für die Bundesbahnen guten Jahr 1937 ist der Betriebsüberschuss von 1939 immer noch um $23,_{59}$ Millionen Franken oder $20,_{1}$ % höher. Die Rechnungen der Bundesbahnen weisen überhaupt nur zwei Jahre mit noch günstigeren Ziffern auf: 1928 mit $151,_{61}$ und 1929 mit $150,_{98}$ Millionen Franken Betriebsüberschuss.

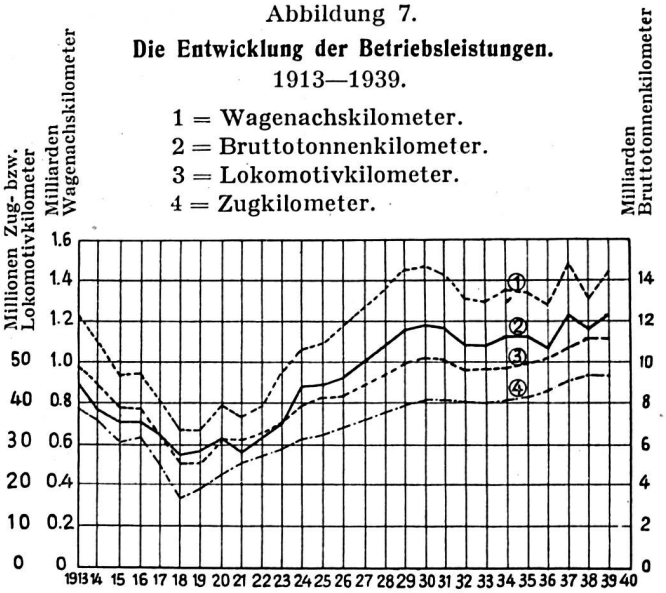
Die Betriebszahl (Betriebsausgaben in % der Betriebseinnahmen) betrug $61,_{99}$. Es ist dies der günstigste Betriebskoeffizient seit Bestehen der Bundesbahnen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass durch die Elektrifikation und andere Rationalisierungsmassnahmen die zulasten der Betriebsrechnung gehenden Personal- und Sachausgaben abgenommen haben, während die zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung gehenden Abschreibungen und Kapitalkosten zunahmen. Infolgedessen können die Betriebskoeffizienten seit der Rationalisierung nicht ohne weiteres mit denjenigen der früheren Jahre verglichen werden. Aus ähnlichen Gründen ist beim Vergleich in- und ausländischer Betriebszahlen Vorsicht am Platz. Auch wenn diesem Umstand voll Rechnung getragen wird, gelangt man aber zur Feststellung, dass in den letzten drei Jahren keine der grossen europäischen Eisenbahnen einen so günstigen Betriebskoeffizienten aufwies wie die Bundesbahnen. Die Betriebskoeffizienten von 1938 und 1937 betrugen $77,_{02}$ bzw. $66,_{40}$.

Abbildung 7.

Die Entwicklung der Betriebsleistungen.

1913—1939.

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



Zum erstenmal seit 1930 schliesst die Gewinn- und Verlustrechnung wieder aktiv ab. Der Aktivsaldo beträgt $7,_{48}$ Millionen Franken, während 1938 ein Passivsaldo von $35,_{24}$ Millionen Franken zu verzeichnen war. Die Verbesserung in der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt also $42,_{72}$ Millionen Franken, was ziemlich genau der Verbesserung im Betriebsüberschuss entspricht. Es haben sich demnach die übrigen Einnahmen wie auch die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung nicht stark verändert. Dieser aktive Jahresabschluss ist von den 15 Aktivabschlüssen, welche die Bundesbahnen seit ihrem Bestehen erzielten, der Fünftbeste. Übertroffen wurde er von den Aktivsaldi der Jahre 1910, 1912, 1924 und 1929; der höchste bisher erreichte Aktivsaldo betrug $15,_{15}$ Millionen Franken im Jahr 1924.

Der Voranschlag 1939 der Gewinn- und Verlustrechnung konnte begreiflicherweise keinen Überschuss voraussehen. Er rechnete vielmehr mit einem Fehlbetrag von $37,_{70}$ Millionen Franken. Es waren ja in der Tat ganz aussergewöhnliche Umstände, welche zu diesem günstigen Ergebnis führten. Wie schon erwähnt, erfuhr erfreulicherweise der Güterverkehr bereits in den Vorkriegsmonaten eine beträchtliche Belebung. Mit dem Kriegsausbruch kamen die Armeetransporte, die Vorratsbeschaffung und die Hemmung des Strassenverkehrs hinzu, so dass im Zeitraum September/Dezember 1939 die Beförderungsmengen nochmals eine starke und unerwartete Steigerung aufwiesen.

Abbildung 8.

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1939.

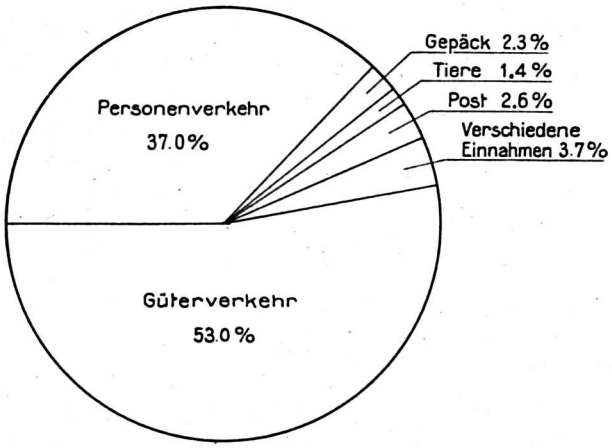
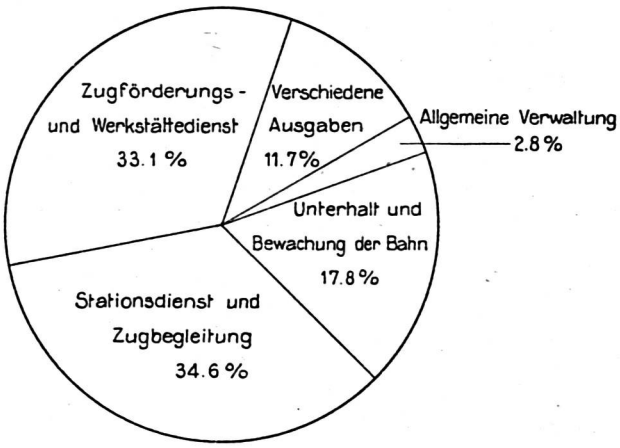


Abbildung 9.

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1939.



Abgesehen vom Betriebsüberschuss ergaben sich in den übrigen Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung keine grossen Verschiebungen. Der Ertrag der Wertbestände und Guthaben vergrösserte sich um $0,_{83}$ auf $2,_{13}$ Millionen Franken. Auch der Rohertrag der Nebengeschäfte vergrösserte sich um $0,_{64}$ auf $13,_{12}$ Millionen Franken. Dies ist indessen einzig der vorerwähnten Einbeziehung der Materialverwaltung zuzuschreiben, denn die Roherträge der übrigen Nebengeschäfte haben sich vermindert. Die Zuschüsse aus den Spezialfonds beliefen sich auf $12,_{35}$ Millionen Franken, $0,_{94}$ Millionen Franken weniger als im Vorjahr.

Die Kapitalkosten, die den grössten Ausgabeposten der Gewinn- und Verlustrechnung ausmachen, setzten sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Verzinsung der festen Anleihen . . .	96 721 378
Verzinsung der schwebenden Schulden	7 869 463
Verzinsung des Unfallrentenfonds . .	84 542
Finanzunkosten	169 837
Tilgung von Anleihenskosten	4 130 507
Gesamte Kapitalkosten	108 975 727

Die Kapitalkosten der Bundesbahnen zeigten in den letzten Jahren erfreulicherweise sinkende Tendenz. 1936 beliefen sie sich noch auf $122,_{54}$ Millionen Franken, 1937 auf $114,_{34}$ und 1938 auf $111,_{62}$ Millionen Franken; sie sind nun neuerdings um $2,_{64}$ Millionen Franken zurückgegangen. Dieser Rückgang ist allerdings weniger auf ein weiteres Sinken des Zinsfusses für das Unternehmungskapital zurückzuführen, denn der eigentliche Zinsendienst hielt sich 1939 auf der Höhe des Vorjahres. Die Verbesserung erklärt sich zur Hauptsache daraus, dass zufolge geringer Emissionstätigkeit die Tilgung von Kursverlusten und Emissionskosten erheblich niedriger gehalten werden konnte. Die Verzinsung des in den Nebengeschäften investierten Kapitals ist mit $11,_{86}$ Millionen Franken in den gesamten Kapitalkosten enthalten.

Als zweitgrösster Ausgabenposten der Gewinn- und Verlustrechnung treten die Abschreibungen hervor. Da die gesamten Abschreibungen aus der Gewinn- und Verlustrechnung nicht entnommen werden können, gruppieren wir sie wie in früheren Geschäftsberichten in der nachstehenden Zusammenstellung:

1. Abschreibungen auf dem Anlagevermögen:

	Fr.	Fr.
Einlage in den Erneuerungsfonds:		
Bahnbetrieb (einschliesslich Wattwil–Ebnat-Kappel).	21 385 182	
Materialverwaltung. . .	1 649	
Kraftwerke	2 741 375	
		24 128 206
Abschreibungen vom Baukonto:		
Materialverwaltung. . .	12 880	
Werkstätten	553 706	
Schiffdienst auf dem Bodensee	112 060	
		678 646
Ausserordentliche Abschreibungen:		
Untergegangene Bahnanlagen	2 118 775	
Materialverwaltung. . .	2 332	
Kraftwerke	90 184	
Werkstätten	233 396	
Schiffdienst	1 000 188	
		3 444 875
2. Abschreibungen auf dem Betriebsvermögen:		
Kursverlust und Minderwert von Titeln . . .	1 145 281	
Abschreibungen auf Magazinvorräten:		
Materialverwaltung. . .	245 363	
Werkstätten	156 320	
		1 546 964
Gesamte Abschreibungen		29 798 691

Die gesamten Abschreibungen waren um den Betrag von $2,_{78}$ Millionen Franken höher als im Vorjahr. Nicht dass die Abschreibungssätze auf den verschiedenen Teilen des Anlage- und Betriebsvermögens erhöht worden wären. Bekanntlich wäre das zwar sehr notwendig, doch stellt sich die Aufgabe umfassender als Neuordnung des Abschreibungswesens überhaupt, eine Aufgabe, deren Lösung im Zusammenhang mit der Bundesbahnsanierung steht. Es haben sich denn auch die Einlagen in den Erneuerungsfonds (+ $0,_{14}$ Millionen

Franken) und die direkten Abschreibungen vom Baukonto (— $0,_{16}$ Millionen Franken) gegenüber dem Vorjahr praktisch nicht verändert. Sehr stark zugenommen haben dagegegen die ausserordentlichen Abschreibungen (+ $2,_{45}$ Millionen Franken), bedingt durch die vermehrte Abschreibung von Bahnanlagen, welche infolge Neu- und Vollendungsbauten beseitigt wurden, durch die Abschreibung beträchtlicher Restbuchwerte und endlich durch eine ausserordentliche Abschreibung auf dem Anlagevermögen des Schiffdienstes auf dem Bodensee. Auch die Abschreibungen auf dem Betriebsvermögen, insbesondere zur Abbuchung von Kursverlusten und Minderwerten von Titeln, fielen höher aus als im Vorjahr (+ $0,_{35}$ Millionen Franken).

Der letzte grosse Ausgabenposten der Gewinn- und Verlustrechnung ist der ausserordentliche Beitrag an die PHK, der $15,_{30}$ Millionen Franken erforderte, $0,_{91}$ Millionen Franken mehr als 1938. Diese Vermehrung ist darauf zurückzuführen, dass die Quote zur Ergänzung der zulasten der Betriebsrechnung und der Nebengeschäfte verrechneten ordentlichen Einlagen in die PHK gemäss Sanierungsplan von 1928 anstieg. Die Zinsgarantie für das Wertschriftenportefeuille der PHK erforderte ungefähr den gleichen Betrag wie letztes Jahr.

III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 1. und 2. Mai in Genua und am 18./19. September in Zürich zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung der Strecke Brig–Iselle für das Jahr 1937. Anschliessend an die Sitzung in Zürich besichtigten die Mitglieder der Delegation als Gäste der Generaldirektion die Landesausstellung in Zürich.

2. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee hielt seine jährliche Vollversammlung am 20. und 21. Juni in Wien ab. Auch in der diesjährigen Tagung wurden verschiedene Fragen der weiteren Ausgestaltung der beiden internationalen Transportrechtübereinkommen (I. Ü. P. und I. Ü. G.) behandelt. Es gelang auch, grundsätzlich eine Einigung über die einheitliche Geltungsdauer der Reisebureaufahrscheine zu erzielen. Infolge der kriegerischen Ereignisse in der zweiten Hälfte des Jahres wurden die weiteren Arbeiten vorläufig zurückgestellt.

3. Die jährlichen Sitzungen der Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes (I. E. V.) fanden in der Zeit vom 15. bis 26. Mai in Scheveningen statt. Die Ausschüsse: Personenverkehr, Güterverkehr, Rollmaterialaustausch und Technische Fragen behandelten, zum Teil in gemeinsamen Sitzungen, folgende wichtigeren Geschäfte: Zusammenarbeit Bahn/Luftfahrt; Ausbau von Mustertarifen für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr; Organisation des Haus-Haus-Dienstes im Stückgutverkehr; Richtlinien für die Prüfung und Durchführung der Beförderung aussergewöhnlicher Sendungen; Vereinheitlichung der Einstellungsbedingungen für Privatwagen.

Der Unterausschuss für die Bremse des technischen Ausschusses hielt unter dem Vorsitz unserer Verwaltung vom 21. bis 24. März eine Sitzung in Nizza ab zur Behandlung der internationalen Vorschriften über die Personen- und Güterzugbremsen.

Die kriegerischen Ereignisse veranlassten den Verband, seine Tätigkeit einstweilen einzustellen. Aus diesem Grunde konnte auch der Geschäftsausschuss seine in der Regel Ende November oder Anfang Dezember stattfindende jährliche Sitzung nicht abhalten.

4. Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen hielt im Laufe des Berichtsjahres keine Vereinsversammlung ab. Die Tätigkeit des Vereins, die sich in der Hauptsache in den ständigen Hauptausschüssen (Verwaltungsausschuss; Personenverkehrsausschuss; Güterverkehrsausschuss; technischer Ausschuss) und ihren Unterausschüssen abwickelte, erfuhr infolge des im September 1939 in Europa ausgebrochenen Krieges ebenfalls eine starke Beeinträchtigung. Es wurden folgende wichtigeren Fragen behandelt: Neubearbeitung der Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen für den Reiseverkehr auf den Eisenbahnen europäischer Länder; einheitliche Regelung der Fahrpreisberechnung bei Zulassung der Einzelrückfahrt im internationalen Gesellschaftsverkehr; Vereinheitlichung der Bestimmungen über die Mitnahme von Skiern in die Personenwagen; Frachtberechnung bei Gewichtsabweichungen im internationalen Verkehr; Zusatzbestimmungen zum I. Ü. G. über die Umrechnung verschiedener Währungen; Frachtverteilungsgrundsätze; Behälterverkehr; begebbarer Frachtbrief; Wettbewerb und Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Flugzeug; Vereinheitlichung der Einstellungsbedingungen für Privatwagen.

5. Vom 13. bis 19. April fanden in Split und vom 24. bis 25. August in Oslo unter dem Vorsitz unserer Verwaltung Sitzungen des Ausschusses des Internationalen Güterwagenverbandes (R. I. V.) statt, an der die Revision des Übereinkommens über die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr behandelt wurde. Die Konferenz musste zufolge der politischen Verhältnisse in Europa am 25. August abgebrochen werden. Ebenso wurde die auf den 28. August nach Oslo einberufene ordentliche Vollversammlung, die das neue Übereinkommen genehmigen und die Geschäftsführende Verwaltung für fünf Jahre wählen sollte, auf unbestimmte Zeit verschoben.

Die Verwaltungen dieses Verbandes haben sich dann auf schriftlichem Wege damit einverstanden erklärt, dass die Schweizerischen Bundesbahnen, die schon bisher die Geschäftsführung innehatten, diese weiterhin besorgen, bis die Abhaltung der Vollversammlung möglich ist.

6. Die vom 2. bis 7. Oktober unter dem Vorsitz unserer Verwaltung in Istanbul vorgesehene Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz musste mit Rücksicht auf die gegenwärtige Lage in Europa auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Im Interesse der Beibehaltung der

zwischenstaatlichen Verbindungen werden später je nach Gestaltung der Verhältnisse Teilkonferenzen einberufen.

7. Vom 27. März bis 1. April fand in Luzern eine internationale Güterzugfahrplankonferenz statt, an der unsere Verwaltung vertreten war. Es konnten Verbesserungen in der Beförderung der Güter aus Frankreich und Italien erzielt werden.

8. Vom 6. bis 9. Juli fand in Brüssel eine erweiterte Tagung des Ständigen Ausschusses der Internationalen Eisenbahn-Kongress-Vereinigung statt, an der wir vertreten waren. Behandelt wurden u. a. die Beschleunigung der Reisezüge, die Betriebsvereinfachung, die Gleisbögen und die Verwendung von Kupfer im Lokomotivbau.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 8 Brandfälle Fr. 27 700 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 45 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 15 700 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1939 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus dem Statistischen Jahrbuch und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 177 Haftpflichtfälle erledigt (1938: 168).

4. Reklamationen im internen und internationalen Verkehr wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung und Verspätung von Gütern sowie Unregelmässigkeiten und Prozesse.

a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen

Aus dem Jahre 1938 wurden unerledigt übernommen	283	Reklamationen	(1938: 266)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	14 723	»	(1938: 12 393)
Erledigt wurden: durch Abweisung	4 567	»	(1938: 4 137)
durch Zahlung	9 788	»	(1938: 8 239)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	1579	Reklamationen	(1938: 1471)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	1105	»	(1938: 1156)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	194	(1938: 192)	
und wegen Ablieferungshindernissen . . .	666	(1938: 562)	Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse .	0	(1938: 0)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen.	4	(1938: 2)
Im ganzen erledigt	1	(1938: 2)

C. Automobil und Eisenbahn.

Der Bundesrat hat im Berichtsjahr noch keinen Beschluss über die Inkraftsetzung des am 30. September 1938 von den eidgenössischen Räten verabschiedeten dringlichen Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen (Autotransportordnung) gefasst. Die Verhandlungen zwischen dem eidg. Amt für Verkehr und dem Treuhandverband der an der Durchführung der ATO beteiligten Verbände des Autotransportgewerbes für die Ausarbeitung der Vollzugsmassnahmen zu jenem Gesetzeserlass mussten wegen der Kriegsmobilmachung unterbrochen und die Fortsetzung auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Die gesetzliche Regelung unserer Verkehrswirtschaft erleidet dadurch eine weitere Verzögerung.

Indessen traten während des Berichtsjahres im Verhältnis Schiene-Strasse auf dem Boden praktischen Geschehens eine Reihe verkehrswirtschaftlich äusserst bedeutsamer Ereignisse ein, die heute jeden da und dort vielleicht noch bestehenden Zweifel über die volks- und wehrwirtschaftliche Wichtigkeit eines voll leistungsfähigen Eisenbahnnetzes für unser Land zerstreuen dürften.

Die auf dem Bundesbahnnetz 1939 beförderten Massentransporte, im Sommer für die Landesausstellung und dann insbesondere im letzten Jahresquartal für die Landesverteidigung und die Versorgung des Landes mit Lebensmitteln, Brennstoffen, Rohstoffen usw., haben von neuem dargetan, dass nur die Eisenbahnen solche Transportleistungen zu vollbringen vermögen und dass wegen der geographischen Lage unseres Landes, zumal bei kriegerischen Wirren zwischen Grossmächten Europas, die in der Regel die Sperrung des Rheinweges zur Folge haben, nur sie die für unsere Versorgung unerlässlichen Zufuhren im erforderlichen Umfang und in der gebotenen Zeit zu bewerkstelligen in der Lage sind. Sie haben sich dabei als ein unentbehrliches Transportmittel erwiesen, das unser Land niemals wird entbehren können, eine Tatsache, die für die Gestaltung unserer künftigen nationalen Verkehrspolitik weitgehend mitbestimmend sein muss.

D. Bundesbahnen und Öffentlichkeit.

Die Aufklärung der Öffentlichkeit über die Fortschritte und Neuerungen auf den verschiedenen Gebieten des Bundesbahnbetriebes, wie Verkehrstechnik, Fahrplan- und Tarifgestaltung usw., ist wie bisher durch Mitteilungen an die Presse, durch Reportagen in Zeitungen und im Radio, Vorträge, Berichterstattungen und bebilderte Aufsätze in der Presse und im SBB-Nachrichtenblatt fortgesetzt worden. Die auch letztes Jahr wiederum gemachten Erfahrungen lehren, dass die Aufklärung der Öffentlichkeit über die Bedeutung und das Wirken der Bundesbahnen für Volk und Wirtschaft des Landes nicht nur fortgesetzt, sondern noch intensiviert werden muss.

Von den besonderen Presseveranstaltungen erwähnen wir die Orientierung der bundesstädtischen Presse über die Herabsetzung der Gepäck-, Expressgut- und Eilstückguttaxen; die Besichtigung der halbautomatischen Sicherungsanlagen auf der Strecke Sentimatt (Luzern)–Emmenbrücke/Littau; eine besondere Führung der gesamten Schweizerpresse einschliesslich der Fachpresse durch die Halle des Bahnverkehrs an der Landesausstellung; die Einladung zum Festspiel «Die Räder rollen» am Eisenbahnertag der Landesausstellung.

In Verbindung mit den Radioreportagen über die Bundesbahnen brachte die Schweizer Radiozeitung als vorbereitende Einleitung hierzu interessante Bilderberichte aus verschiedenen Dienstzweigen des Bahnbetriebes.

Die sehr grosse Beteiligung am Preisausschreiben «Das Berufserlebnis des Eisenbahners» (Nachrichtenblatt vom Februar) hat wertvolles propagandistisches Dokumentationsmaterial über die berufliche Tätigkeit des Bahnpersonals gebracht.

Die Tages- und Fachpresse des ganzen Landes hat durch Besprechungen und Bilderberichte über wichtigere Begebenheiten bei den Bundesbahnen unseren publizistischen Anstrengungen wertvolle Unterstützung geliehen, was wir hier gerne dankbar anerkennen.

E. Beteiligung an andern Unternehmungen.

1. Die «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» weist im Berichtsjahr einen im Vergleich zum Vorjahr wesentlich besseren Geschäftsabschluss auf. Der Eisverkauf ist der kühlen Witterung wegen nochmals zurückgegangen. Dagegen konnten die Einnahmen aus Lagergebühren im Bahnhofkühlhaus gesteigert und die Betriebsausgaben in erfreulicher Weise gesenkt werden. Der erzielte Einnahmenüberschuss wird nach den statutarischen Abschreibungen und Zuweisungen an den Reservefonds die Ausrichtung einer Dividende an die privilegierten und gewöhnlichen Aktien erlauben.

Der Einnahmenüberschuss der Bahnhof-Kühlhaus AG. in Basel hält sich ungefähr auf der Höhe desjenigen des Vorjahres. Der Eisverkauf hat sich wegen der grösseren Zahl der in Basel mit frischem Eis auszurüstenden Transitwagen wesentlich verbessert. Die Lagermengen an Früchten, Butter, Gemüse und Eiern nahmen etwas zu, wogegen diejenigen für Fleisch, Wild und Geflügel wegen der verminderten Schlachtungen in der Schweiz und der immer noch bestehenden Einfuhrbeschränkungen eine Abnahme erfuhren. Der nach Vornahme der statutarischen Abschreibungen verbleibende Betriebsüberschuss wird zur Verminderung der Passivsaldi aus den früheren Jahren verwendet. Die notwendige Sanierung des Unternehmens wurde auf das nächste Geschäftsjahr verschoben.

2. Infolge des Kriegszustandes ist die Schiffahrt nach Basel schon in den letzten Augusttagen 1939 vollständig eingestellt worden. Der in der Zeit vom 1. Januar bis 31. August 1939 abgewickelte Wasserverkehr in den Basler Hafenanlagen erreichte immerhin die bemerkenswerte Gesamttonnage von 2 115 932 Tonnen. Hievon entfallen auf den Bergverkehr 1 961 805 Tonnen und auf den Talverkehr 154 127 Tonnen.

Trotz vollständigen Stilliegens der Basler Hafenanlagen wird die Schweizerische Reederei AG. finanziell nicht ungünstiger abschliessen als im Vorjahre.

Sie hat mit Hilfe ihrer soliden Beziehungen im Ausland die reibungslose Abwicklung der Transporte über die Mittelmeerhäfen Genua und Marseille wesentlich gefördert und dadurch wertvolle Mitarbeit an die Landesversorgung geleistet.

3. Das Aktienkapital und die Obligationenanleihen der Etzelwerk AG. haben im Berichtsjahr keine Änderung erfahren. Die noch erforderlichen Mittel zur Fertigstellung des Werkes wurden durch die beiden Partner zur Verfügung gestellt. Über die Bauaufwendungen sowie über die Betriebsergebnisse des zweiten Geschäftsjahres wird in Abschnitt X (Bahnbau und Kraftwerke) berichtet.

4. Am 30. Januar 1939 hat eine ausserordentliche Generalversammlung der Schweizerischen Express AG. (Sesa) die Auflösung dieser Unternehmung beschlossen.

Am 1. Mai 1939 sind der Camionnagedienst, die Detaxen und der Abrechnungsdienst der Sesa an unsere Verwaltung übergegangen, nachdem am 1. März 1938 bereits die Frachtabkommen und der Werbedienst von den Bahnverwaltungen übernommen worden waren.

Über die von der Sesa auf dem Gebiete des Abwehrkampfes gegen den Wettbewerb durch die Motorfahrzeuge der Strasse geleistete wertvolle Arbeit ist ein Aufsatz im SBB-Nachrichtenblatt 4/1939 erschienen.

Ende 1939 war die Liquidation der Sesa abgeschlossen.

F. Geschäftsleitung.

Die Generaldirektion hat zur Behandlung der in ihre Zuständigkeit fallenden Geschäfte 51 Sitzungen abgehalten.

Infolge Erreichung der Altersgrenze trat Herr V. Amaudruz, Oberingenieur des Kreises I, auf den 8. September 1939 in den Ruhestand. Zu seinem Nachfolger wählte die Generaldirektion Herrn Ingenieur P. Jaton, bisher Stellvertreter des Oberingenieurs des Kreises I.

G. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat während des Geschäftsjahres in 6 Sitzungen 24 Geschäfte behandelt, die in der Hauptsache in den Abschnitten IV—XI des allgemeinen Teils des Geschäftsberichtes erwähnt sind.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Am 31. März haben wir bei der Postverwaltung ein Darlehen von Fr. 25 000 000, verzinslich zum Satze von 3 % und mit einer Laufzeit bis 31. März 1949, aufgenommen.

2. Von der Schweizerischen Nationalbank wurden zwei Schuldbuchforderungen von Fr. 25 000 000 und Fr. 20 000 000 der 3 % Anleihe der Schweizerischen Bundesbahnen von 1938 zu den seinerzeitigen Emissionsbedingungen resp. zu pari übernommen und ihr für den gleichen Betrag 2½ % resp. 2 % Schatzanweisungen unserer Verwaltung, mit Prolongationsverpflichtung bis 30. April 1963, abgegeben. Gemäss den Bestimmungen des Art. 118 OR haben wir diese Schuldbuchforderungen im Schuldbuche löschen lassen und am Anleihen abgeschrieben.

3. Dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse ist der Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Depotscheinen im Betrage von Fr. 6 900 000 zugewiesen worden. Auf Ende des Jahres besass diese Kasse für Fr. 309 860 000 solcher Scheine gegen Fr. 302 960 000 im Vorjahre. Die Verzinsung betrug während des ganzen Jahres 3½ %.

4. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Änderungen im Bestande unserer Anleihen sowie der planmässigen Auslosungen im Betrage von Fr. 14 931 850 ist unsere Schuld an festen Anleihen auf Ende des Jahres von Fr. 2 674 336 200 auf Fr. 2 691 304 350 angewachsen. Dagegen hat unsere schwebende Schuld eine Verminderung von Fr. 439 000 000 auf Fr. 425 000 000 erfahren.

5. Am 30. Dezember 1939 ist das Bundesgesetz über das Eidgenössische Schuldbuch vom 21. September 1939 in Kraft getreten. Der Bundesrat hat dazu eine Vollziehungsverordnung erlassen. In das Schuldbuch können neben den Obligationen der Anleihen des Bundes auch die Obligationen der Schweizerischen Bundesbahnen (mit Ausnahme derjenigen der Anleihen 4% Vereinigte Schweizerbahnen I. und II. Hypothek, 2 $^{8}/_{11}$% Franco-Suisse und 3 % Jougne-Eclépens) eingetragen werden. Die Schuldbuchverwaltung wurde der Schweizerischen Nationalbank übertragen.

6. Das mit Deutschland im Jahre 1937 abgeschlossene Abkommen über den Reiseverkehr wurde für ein weiteres Jahr, d. h. bis 30. Juni 1940, verlängert. Leider musste die für den Reiseverkehr reservierte monatliche Quote von 3,8 auf 3 Millionen Franken herabgesetzt werden. Dazu wurde ein Betrag von 1,6 Millionen für den Reiseverkehr zum Besuche der Schweizerischen Landesausstellung bewilligt.

Am 24. Oktober 1939 wurde in Bern ein Zusatzabkommen abgeschlossen. Die Reiseverkehrsquote wurde in bisheriger privilegierter Form auf monatlich 2,8 Millionen Franken angesetzt, wovon aber bis auf weiteres nur 1,5 Millionen für Reiseverkehrszwecke verwendet werden.

7. Der Stand der von Frachtenkreditinhabern, Unternehmern, Lieferanten usw. bestellten Sicherheiten war auf 31. Dezember 1939 folgender:

1772	Barhinterlagen	Fr. 2 852 888.75
2831	Bürgschaften	» 24 437 907.20
1042	Wertschriftenhinterlagen .	» 9 983 039.15
5645	Sicherheiten im Gesamtbetrage von	Fr. 37 273 835.10

(1938: 5292 Sicherheiten im Betrage von Franken 33 302 830.20).

Die Zunahme gegenüber dem Vorjahre ist zurückzuführen auf die durch die Aufhebung der SESA in Zürich bedingte Übernahme ihrer Sicherheiten, sowie auf die Erhöhung von Frachtenkrediten und grössern Bestellungen von Rollmaterial.

8. Während des Berichtsjahres erfolgten auf Hypothekardarlehen, die aus den Mitteln der Pensions- und Hilfskasse gewährt worden sind, Kapitalrückzahlungen im Betrage von Franken 2 140 988.35. Auf Jahresende belief sich der Gesamtbetrag der Hypothekardarlehen auf Franken 53 466 501.25 gegen Fr. 55 555 271.30 im Vorjahre.

9. Der Bestand des Portefeuilles der eigenen Wertschriften hat sich im Jahre 1939 um Fr. 1 540 140.50 vermindert. Die Neubewertung der Wertschriften ergab einen Minderwert von Franken 1 075 179.60. Dieser rührt in der Hauptsache vom allgemeinen Kursrückgang infolge des Krieges her. Auf Ende des Jahres weist das Portefeuille der eigenen Wertschriften einen Buchwert von Franken 15 366 709.25 auf gegen Fr. 16 906 849.75 Ende 1938.

Der Vevey-Chexbres-Bahn wurde das ihr seinerzeit gewährte 4½% Hypothekardarlehen von Fr. 500 000, fällig am 30. Juni 1941, für eine weitere Dauer von 15 Jahren, zum Zinsfusse von 3½ %, erneuert. Überdies wurde dieser Bahn zur Finanzierung der Elektrifikation ein weiteres Darlehen von rund Fr. 316 000, zum gleichen Zinssatze, gewährt.

Das anlässlich der Aufhebung unserer Werkstätte in Freiburg an die S. A. Fonderies et ateliers mécaniques de Fribourg gewährte Hypothekardarlehen im I. Range von Fr. 60 000 wurde auf die neugegründete Fabrique d'emballages métalliques S. A. Fribourg übertragen und auf Franken 100 000 erhöht.

Die SESA Schweizerische Express A.-G. in Zürich und die Schweizerische Kraftübertragung A.-G. in Bern sind in Liquidation getreten. Unsere Beteiligungen von Fr. 867 000 (wovon 50 % einbezahlt) resp. Fr. 250 000 (wovon 80 % einbezahlt), sind mit Fr. 465 579 resp. Fr. 178 900 rückbezahlt worden.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

Im Verlaufe des Jahres 1939 sind durch Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung folgende Revisionen vorgenommen worden:

Revision des Kassabestandes bei der Hauptkasse und bei zwei Speiseanstalten; Revision einer Anzahl Vorschusskassen von Dienststellen. Die gleichen Organe beteiligten sich ferner an den Bestandesaufnahmen im Magazin für Fahr- und Übertragungsleitungsmaterial in Renens, im Elektromaterialmagazin in Göschenen und auf 13 Bahnmeisterbezirken.

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

Ferner haben die Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung vorgenommen: Prüfung der Jahresergebnisse pro 1938 der Bahnhofreklame und des Bahnhofbuchhandels; Prüfung der Geschäftsbücher von 22 Bahnhofwirtschaften und Prüfung der Roheinnahmen von 47 Bahnhofwirtschaften; Einsichtnahme in die Geschäftsbücher von andern in Bahnhöfen befindlichen Geschäften, sowie Einsichtnahme in die Geschäftsbücher eines Gepäckträgerunternehmens; Prüfung der Rechnungen der Liegenschaftsverwaltung in Genf-La Praille; Prüfung der Geschäftsbücher der Quellwasserversorgung Brunnen; Prüfung der Buchführung eines Bahnhofkühlhauses; Prüfung der Rechnungen über den gemeinschaftlichen Betrieb eines Bahnhofes; ferner Einsichtnahme in die Geschäftsbücher der Sesa in Zürich, sowie einer Anzahl Eisenbahner-Baugenossenschaften.

Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig–Iselle sind am 17. März durch die Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation revidiert worden.

Die auf dem Gebiete der Neuordnung des Rechnungswesens unternommenen Arbeiten mussten vorerst infolge der eingetretenen ausserordentlichen Verhältnisse eingestellt werden. Nach Abklärung der Möglichkeiten der Weiterführung dieser Arbeiten wurde folgendes beschlossen:

Die Betriebsbuchhaltung der Depotwerkstätten mit den dazugehörigen neuen Ausgaben- und Einnahmenrechnungen bleibt in allen drei Kreisen bestehen.

Die Zeitaufschreibung als Grundlage für die Betriebsbuchhaltung wird bei den Zugförderungsdiensten der Kreise I und III bis auf weiteres sistiert; die Studien für die Weiterentwicklung der Betriebsbuchhaltung werden beim Zugförderungsdienst II weitergeführt.

Dadurch wird es beim Eintreten normaler Verhältnisse ohne weiteres möglich sein, die begonnene Neuordnung fortzuführen.

C. Verkehrskontrolle.

1. Für den französisch-schweizerischen und den italienisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr traten neue Abrechnungsbestimmungen in Kraft.

2. Mit Gültigkeit ab 1. Mai wurde die Auszahlung der Camionnagegebühren auf Eisenbahn-Frankodomizil-Sendungen an die Camionneure durch die Empfangsstationen neu beordnet und die Ausgleichung der Beträge mit den Privatverwaltungen übernommen.

3. Auf den 1. Mai sind die Abrechnungsarbeiten der Sesa betreffend die Rabattgewährung im Stückgutverkehr von den SBB übernommen worden.

4. Am 1. September wurde an Stelle der stationsweisen Nachweisung der Sendungen des internen Tierverkehrs die chronologische Buchung mit Verarbeitung des Rechnungsmaterials nach dem Lochkartenverfahren eingeführt.

5. Durch die Kassenrevisoren wurden die Kassen und Bücher von 783 Dienststellen revidiert; 50 Stellen gaben Anlass zu besondern Untersuchungen. Es wurde ferner eine Kassen- und Bücherrevision auf den Agenturen der SBB in Amsterdam, Bruxelles, New York, Rom und Stockholm durchgeführt.

6. Die auf den Stationen den Geschäftsfirmen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: Neueröffnungen 421, Aufhebungen 138; Stand Ende Dezember 1939: 5217.

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Der Bundesrat hat am 29. August 1939 mit Rücksicht auf das ergangene Truppenaufgebot zur Wahrung der Neutralität des Landes den Aktivdienstzustand für das ganze Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft erklärt. Gleichzeitig hat er gestützt auf Art. 3 Zif. 3 des Militärstrafgesetzes vom 13. Juni 1927 das gesamte Personal der Bundesbahnen vom 29. August 1939, 14 Uhr ab, dem Militärstrafrecht unterstellt.

2. Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 15. September 1939 das Dienstverhältnis und die Bezüge des Bundespersonals inbegriffen des Bundesbahnpersonals während des Aktivdienstzustandes beordnet.

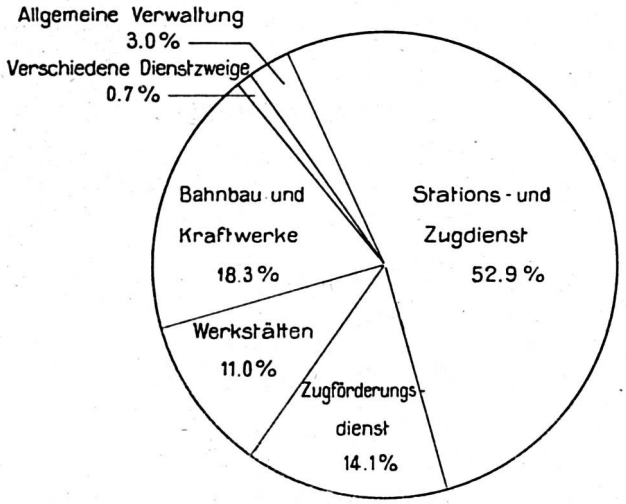
Für die auf ihren Dienstposten verbleibenden Bediensteten ist die Pflicht zur Dienstleistung erweitert, der Anspruch auf Befolgung des Arbeitszeitgesetzes, auf Ferien und Urlaub und auf besondere Vergütungen aber eingeschränkt worden. Für die zum Aktivdienst eingezogenen Bediensteten wurde der Anspruch auf die Dienstbezüge geregelt. Es hatten Anspruch die zur dauernden Verwendung angestellten, verheirateten Dienstpflichtigen auf die vollen Bezüge, die ledigen Dienstpflichtigen mit Unterstützungspflicht auf 75%, ohne Unterstützungspflicht auf 50 % der normalen Bezüge. Für das nur zur vorübergehenden Verwendung angestellte Personal wurde der Anspruch auf Lohnzahlung je nach der Dauer der dem Aktivdienst vorausgegangenen Beschäftigung im Bundesdienst zeitlich beschränkt. Der Anspruch der ledigen Bediensteten wurde ebenfalls auf 75 % bzw. 50 % des Anspruches der Verheirateten festgesetzt.

Bekleidete der Dienstpflichtige einen Offiziersgrad oder höhern Unteroffiziersgrad, so wurden ihm überdies während seines aktiven Militär- oder Hilfsdienstes je nach dem bekleideten Grad 10—50 % des Militärsoldes auf die Dienstbezüge angerechnet.

3. Der Personalbestand hat folgende Änderungen erfahren:

Abbildung 10.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1939.



Zahl der Beamten, Angestellten und bahneigenen Arbeiter

im Jahresdurchschnitt 1939	27 328
im Jahresdurchschnitt 1938	27 631
Verminderung somit	303

Dieser Verminderung des bahneigenen Personals steht eine Vermehrung der Unternehmerarbeiter, d. h. von Arbeitern gegenüber, die zur Verwaltung in keinem festen Dienstverhältnis stehen, sondern von Privatunternehmern bei ausserordentlicher Arbeitszunahme zur Verstärkung der Rotten des Betriebsdienstes beigestellt werden.

Zahl der Unternehmerarbeiter im Jahresdurchschnitt 1939	1363
im Jahresdurchschnitt 1938	980
Vermehrung	383

Gegenüber 1938 ist somit eine Vermehrung des Personalbestandes um 80 Mann eingetreten. Sie ist zum Teil auf die Verkehrszunahme wegen der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich, hauptsächlich aber auf die Zunahme des Güterverkehrs zurückzuführen, der nach Ausbruch des Krieges zwischen Deutschland und den Westmächten anfangs September stark einsetzte und bis Ende des Jahres unvermindert anhielt. Überdies sind gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 15. September 1939 über das Dienstverhältnis und die Bezüge des Bundespersonals während des Aktivdienstzustandes in den Monaten September bis Dezember 236 pensionierte Beamte wieder in den Dienst gerufen worden. Von diesen Pensionierten wurden in der genannten Zeit insgesamt 5802 Arbeitstage, hauptsächlich im Stations- und Zugdienst, geleistet.

4. Gestützt auf Art. 16 des Bundesbeschlusses über die Durchführung der Übergangsordnung des Finanzhaushalts (Finanzordnung 1939—1941) vom 22. Dezember 1938 wurden die Besoldungen, Gehälter, Löhne und festen Bezüge des Personals nach folgenden Grundsätzen herabgesetzt:

«1. Ausgenommen von der Herabsetzung sind die Ortszuschläge und die Kinderzulagen sowie ein Betrag von Fr. 1800 und je weitere Fr. 100 für jedes Kind unter 18 Jahren; der verbleibende Betrag ist um 13 vom Hundert zu kürzen.

2. Durch die Herabsetzung darf der Anspruch des ständig und mit vollem Tagewerk im Dienste des Bundes beschäftigten Verheirateten, Ortszuschlag und Kinderzulagen nicht mitgerechnet, nicht unter Fr. 3500 sinken.

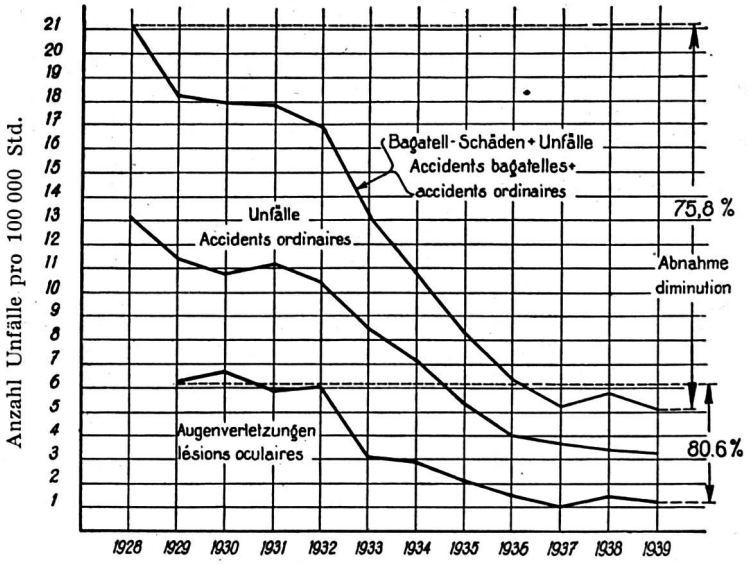
3. Die Bezüge der nicht mit vollem Tagewerk oder nicht ständig im Bundesdienst beschäftigten Personen und der Lehrlinge sind entsprechend herabzusetzen.»

Durch die Herabsetzung der Besoldungen, Gehälter und Löhne wurden im Jahre 1939 Fr. 11 399 815 (1938: Fr. 11 639 735) eingespart.

5. Die Nebenbezüge (mit Ausnahme derjenigen des fahrenden Personals) wurden gestützt auf Art. 17 des in Zif. 4 erwähnten Bundesbeschlusses vom 22. Dezember 1938 und Art. 17 und 18 der Verordnung des Bundesrates über die Bezüge und die Versicherung des Bundespersonals vom 27. Dezember

Abbildung 11.

Unfallhäufigkeit im Werkstättedienst.



1938 um höchstens 12 vom Hundert des nominellen Ansatzes herabgesetzt.

Die Nebenbezüge des fahrenden Personals wurden im Reglement Nr. 22 vom 17. März 1939 neu festgesetzt. Das neue Reglement weicht in verschiedenen Punkten von der bisherigen Beordnung ab und sieht Ansätze vor, die einem durchschnittlichen Abbau von ca. 12 % der frühern Bezüge gleichkommen.

6. Die Leistungen der Pensions- und Hilfskasse wurden gestützt auf Art. 19 des in Zif. 4 genannten Bundesbeschlusses und Art. 23 der vorerwähnten Verordnung des Bundesrates vom 27. Dezember 1938 durchschnittlich um fünf vom Hundert, höchstens aber um zehn vom Hundert, herabgesetzt.

Die Herabsetzung der Pensionsleistungen ergab im Jahre 1939 eine Einsparung von Fr. 2 843 135 (1938: Fr. 2 728 681).

7. Die Disziplinarkommissionen hatten sechs Disziplinarfälle zu handen der Beschwerdeinstanzen zu begutachten. Alle Anträge lauteten auf Bestätigung der ausgefällten Strafen; sie wurden von den Beschwerdeinstanzen ausnahmslos genehmigt.

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

9. Im Jahre 1939 sind von 31 Bediensteten Vorschläge für die Verbesserung von Einrichtungen und die Verbilligung des Betriebes (Prämiierungsvorschläge) eingereicht worden. An 25 Beamte wurden Anerkennungsurkunden und Geldprämien im Betrage von zusammen Fr. 2690.— verabfolgt.

10. An 13 nicht pensionsberechtigte, altershalber aus dem Dienste ausgeschiedene Ablöser und Ablöserinnen im Schrankenwärterdienst wurden aus dem Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete Unterstützungen im Betrage von Fr. 5025.— ausgerichtet.

11. Für rasches und besonnenes Handeln zur Vermeidung von Unglücksfällen wurden aus dem Guyer-Zeller-Fonds an acht Beamte oder deren Hinterbliebene Belohnungen im Betrage von Fr. 1320.— ausgerichtet.

12. Gestützt auf Art. 56 des Beamtengesetzes wurden in 25 Fällen an aus eigenem Verschulden entlassene bedürftige frühere Bedienstete oder an unterstützungsbedürftige Hinterbliebene von solchen freiwillige Unterstützungen im Betrage von Fr. 27 897.50 ausgerichtet.

13. Der psychotechnische Dienst wirkte bei der Auswahl, Prüfung und Eignungsbegutachtung der Anwärter auf Stellen im Bundesbahndienste im bisherigen Rahmen mit. Es wurden geprüft 475 Bewerber um Handwerkerlehrstellen, davon 237 in der besondern Berufseignungsprüfung. Ferner wurden 160 eignungstechnische Gutachten für Lehrlingsanwärter im Stationsdienste und 32 Gutachten für Anwärter im Verwaltungsdienste (Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung) erstattet.

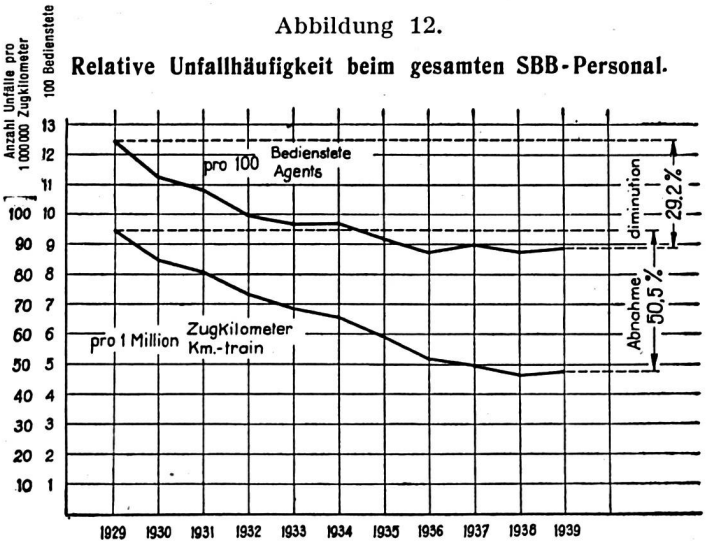
Das neue Ausleseverfahren für Anwärter des Zugförderungsdienstes wurde erstmals praktisch angewendet. Von den 387 Bewerbern, die die Kenntnisprüfung ablegten, wurden 203 auf ihre praktische Eignung untersucht.

14. Die Arbeiten für die systematische Unfallverhütung und die Studien für den unfallsichern Ausbau der Betriebseinrichtungen beim Zugförderungs- und Bahnunterhaltungsdienst wurden fortgesetzt. Das Personal des Bahnunterhaltungsdienstes wurde mit dem Wesen der Unfallverhütung sowie mit den bei der Geleisebegehung, bei Arbeiten im Geleise, beim Transport von Oberbaumaterialien und bei der Ausführung von Transporten zu bahndienstlichen Zwecken zu befolgenden Verhaltungsmassnahmen vertraut gemacht.

Der Verlauf der relativen Unfallhäufigkeit beim gesamten SBB-Personal ohne Hauptwerkstätten ergibt sich aus der Abbildung 12.

Abbildung 12.

Relative Unfallhäufigkeit beim gesamten SBB-Personal.



B. Personalversicherung.

1. Pensions- und Hilfskasse.

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

Fälle	GD	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Zusammen	Vorjahr
Invalide:						
Vollpensionierte ([a] wovon 70 der Hauptwerkstätten)	90 [a]	169	192	182	633	677
Teilpensionierte	—	3	2	—	5	56
Abgefundene	—	—	—	—	—	2
Gestorbene Aktive ([b] wovon 15 der Hauptwerkstätten)	18 [b]	39	40	40	137	148
als Folge hievon wurden pensioniert: Witwen	16	29	28	34	107	120
als Folge hievon wurden pensioniert: Waisen	11	21	30	36	98	93
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen	—	—	3	—	3	7
Gestorbene Invalide	49	151	199	164	563	565
als Folge hievon wurden pensioniert: Witwen	23	95	135	113	366	356
als Folge hievon wurden pensioniert: Waisen	4	17	18	30	69	54
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen	—	3	3	2	8	9
Gestorbene Witwen	50	69	89	83	291	275
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen	—	7	3	3	13	1
Aufgehobene Witwenpension	—	1	—	—	1	—
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen	—	2	—	—	2	—
Wiederverheiratete Witwen	—	1	—	1	2	5
Ausgeschiedene Waisen	15	57	77	70	219	234
» Doppelwaisen	6	6	5	3	20	27
Abfindungen (Art. 41)	—	1	—	1	2	2

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne von Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 28 214.85 zugesprochen worden (111 Fälle).

b. Über den Stand an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1939, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:	1939	1938	Anrechenbarer Jahresverdienst: 1939	Anrechenbarer Jahresverdienst: 1938
Vollversicherte	25 508	26 137	Fr. 132 174 099	Fr. 135 269 165
Spareinleger	1 264	942	» 3 136 010	» 2 385 039

	1939	1938	Betrag der Jahrespension: 1939	Betrag der Jahrespension: 1938
Pensionierte Invalide	11 481	11 424	Fr. 42 187 991	Fr. 41 742 342
» » vorübergehend zulasten des Betriebes	24	32	» 101 690	» 156 227
» teilweise Invalide	161	175	» 72 801	» 82 567
» Witwen	7 195	7 038	» 11 963 484	» 11 544 501
» Waisen	1 020	1 097	» 505 586	» 543 115
» Doppelwaisen	83	86	» 80 649	» 84 180
» erwerbsunfähige Waisen	351	335	» 198 152	» 187 666
Unterstützte Invalide und Verwandte	61	66	» 30 622	» 32 901
» gem. Art. 56 des Beamtengesetzes	23	22	» 24 960	» 24 000

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 307 und bei der anrechenbaren Besoldungssumme Fr. 2 344 095. Neu sind im Rechnungsjahre 511 Mitglieder in die Kasse (25 in die Vollversicherung und 486 in die Sparversicherung) aufgenommen worden.

c. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist auf den 31. Dezember 1939 eine Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven um rund $2,_1$ Millionen Franken auf. Die Zunahme ist der nicht vollen Verzinsung des Fehlbetrages zuzuschreiben. Eine Verminderung ist eingetreten infolge der Verlängerung des Bundesratsbeschlusses vom 28. Juli 1936 über die vorübergehende Kürzung der Leistungen der Personalversicherungskassen des Bundes. Das Ergebnis des Rechnungsjahres aus dem Verlauf der statistischen Voraussetzungen und den verschiedenen Bestimmungen der Statuten war in seiner Gesamtheit günstiger als letztes Jahr. Der Gewinn aus diesen Quellen betrug einschliesslich der hievor genannten Einsparung infolge Herab-

setzung der Pensionen rund 8 Millionen Franken (1938: rund 6,2 Millionen Franken).

d. Über die auf den 31. Dezember 1939 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 126 Auskunft.

e. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verflossenen Jahre von Fr. 358 896 772.30 um Fr. 6 392 489.50 auf Franken 365 289 261.80 erhöht. Die Bewertung des Titelportefeuilles auf Ende des Jahres ergab einen Minderwert von Fr. 9205.—, herrührend vom allgemeinen Kursrückgang.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1939 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle	1939	1938
Versicherte Lohnsummen	Fr. 126 581 300	Fr. 127 526 009
Prämien	» 1 808 843	» 1 820 135
Mittlerer Prämiensatz	14,29 ‰	14,27 ‰
Für Nichtbetriebsunfälle		
Versicherte Lohnsummen	Fr. 126 042 656	Fr. 126 766 489
Prämien	» 689 506	» 693 515
Mittlerer Prämiensatz	5,47 ‰	5,47 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 199 868 (1938: 186 531) vergütet. Als Nachlass auf den Prämien für Betriebsunfälle pro 1938 hat sie uns Fr. 182 013.50 rückvergütet.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1939, bei weiterem Vorhandensein der besondern Bedürftigkeit und der übrigen Voraussetzungen des Bundesbeschlusses vom 15. Juni 1920, eine Hilfeleistung im Betrage der im vorhergehenden Jahre gewährten Zulage zulasten des Betriebes ausgerichtet worden. Ebenso wurde den von der ehemaligen Seetalbahn übernommenen Pensionierten die Teuerungszulage, die sie von dieser Bahn erhalten haben, auch im Jahre 1939 zulasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betrugen insgesamt Fr. 36 198.20 (1938: Fr. 36 662.45).

3. Krankenkasse.

Auf den 31. Dezember 1939 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse *a* (nur Krankenpflege) 22 129 (21 987) Männer und 1155 (1157) Frauen;

Klasse *b* (nur Krankengeld) 0 (1) Mann, keine Frauen;

Klasse *c* (Krankenpflege und Krankengeld) 181 (172) Männer und 12 (13) Frauen.

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

Die Versicherungsklasse *a* hat einen Verlust von Fr. 62 841.15 aufzuweisen gegenüber einem solchen von Fr. 30 310.30 im Vorjahre. Gemäss Art. 38, Abs. 6, der Statuten ist der Verlust je zur Hälfte von den Bundesbahnen und von der Kasse (aus dem Ausgleichsfonds) zu decken. Der Ausgleichsfonds hat sich deshalb um Fr. 31 420.60 vermindert und beträgt am Ende des Rechnungsjahres Fr. 506 163.25 gegenüber Fr. 537 583.85 im Vorjahr. Die ungünstigen Rechnungsabschlüsse der letzten Jahre haben uns veranlasst, den Mitgliederbeitrag ab 1. Januar 1940 von monatlich Fr. 3.50 auf Fr. 3.70 zu erhöhen.

Die Versicherungsklasse *b* hat erstmals einen Verlust von Fr. 99.70 erlitten, weil das nun ausgetretene Mitglied längere Zeit krank war. Statutengemäss wurde der Verlust je zur Hälfte von den Bundesbahnen und aus dem Ausgleichsfonds gedeckt. Der Ausgleichsfonds beträgt daher auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 9109.60 gegenüber Franken 9159.45 im Vorjahre.

Die Versicherungsklasse *c* hat weniger günstig abgeschlossen als im Vorjahr. Während im Vorjahr ein Einnahmenüberschuss von Fr. 849.10 zu verzeichnen war, ist im Rechnungsjahr ein Ausgabenüberschuss von Fr. 277.25 eingetreten. Der Ausgleichsfonds hat sich deshalb von Fr. 1183.35 auf Fr. 906.10 vermindert.

Der Spezialfonds hat um Fr. 3711.95 (1938: Fr. 3653.60) zugenommen und beträgt auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 148 945.— (1938: Franken 145 233.05).

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr gibt die Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1939 auf Seite 130 dieses Berichtes Aufschluss. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei-, Spitalkosten und sonstige Heilmittel) betrugen bei den Werkstättekrankenkassen Fr. 45.05 (1938: Fr. 46.36) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 47.35 (1938: Fr. 45.25). Die Verhältnisse haben sich somit bei den Werkstättekrankenkassen etwas gebessert, dagegen sind sie bei den Kreiskrankenkassen ungünstiger geworden. Von den neun administrativen Kasseneinheiten haben im Rechnungsjahr wie im Vorjahr vier Kassaverluste aufzuweisen (Werkstättekrankenkassen Yverdon und Bellinzona und Kreiskrankenkassen Lausanne und Luzern).

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1938 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1939 kamen 15 182 Krankheitsfälle und 3193 Unfälle zur Anmeldung gegenüber 13 001 Krankheitsfällen und 3310 Unfällen im Jahre 1938. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage —

inkl. Kurzabsenzen — beträgt 460 204 (1938: 437 782). Das ergibt auf einen Beschäftigten eine Morbidität von 16,84 Tagen (1938: 15,85).

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

	1939	1938
bei Krankheiten (ohne Kurzabsenzen) Tage	24,41	26,70
bei Unfällen » » »	21,56	22,03

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

	1939	1938
Aufnahmeuntersuchungen	742	666
Begutachtungen auf Invalidität . .	477	617
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit. .	1011	1210

3. Die Erhöhung, sowohl der Zahl der Krankheitsfälle wie der Morbiditätsziffer ist auf die Grippe-Epidemie vom Februar-März zurückzuführen; auch die kürzere Heilungsdauer ist den zahlreichen, kurzen Grippefällen zuzuschreiben.

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigeren Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial . . .	16 540 t
inbegriffen Eisenschwellen. . Stück	23 170
Holzschwellen (Schweizerholz) . Stück	87 685
Betriebstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen)	8 069 t
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste	11 260 t
Baumaterialien (Zement, Karbid usw., Farben)	1 469 t
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von . . . . . Fr.	1 429 180
Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung; elektrisches Material, Einfriedigungen, Staubbekämpfungs- und Unkrautvertilgungsmittel usw. im Werte von . . . . . Fr.	3 468 490
Inventargegenstände, Bureaumaterial usw. im Werte von . . . . . Fr.	1 260 405
Tücher und Anfertigung der Dienstkleider für . . . . . Fr.	1 128 113

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial aus den Werkstätten und übrigen Diensten für . . . . . Fr.	462 175
Altmaterial aus dem Oberbau für »	2 067 425

C. Kohlenversorgung.

Im Berichtsjahr sind insgesamt 91 598 Tonnen fossiles Brennmaterial eingegangen, gegenüber 199 570 Tonnen im Jahre 1938.

Der Kohlenlagerbestand betrug am Anfang des Jahres 191 814 Tonnen und am Ende 130 706 Tonnen, davon 46 898 Tonnen vom eidg. Volkswirtschaftsdepartement eingelagerte Saar-Fettstückkohle.

Die letzten Monate des Geschäftsjahres brachten sowohl bei der Materialbeschaffung wie in der Kohlenversorgung bereits empfindliche Preiserhöhungen.

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Allgemeines.

Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 23. Februar ihre 50. Sitzung ab.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Sonntagbillette wurden bis 14. Mai und ab 2. September ausgegeben.

2. Die Vergünstigungen zur Förderung des Reiseverkehrs aus dem Ausland wurden das ganze Jahr gewährt (30 % Ermässigung auf Einzelfahrausweisen und auf den Generalabonnementen für 8 und 15 Tage, 15 % Ermässigung auf den Preisen der Billette für Gesellschaften und Familien).

3. Für die Ausgabe der SBB-Abonnemente für beliebig zusammenstellbare Strecken (Serie IV), wurden ab 1. April folgende Neuerungen eingeführt:

a. das Abonnement wird auch für zwei Personen der gleichen Firma abgegeben; es darf jedoch nur je durch eine Person benutzt werden;

b. in die Abonnemente können versuchsweise auch Strecken von 28 Privatbahnen einbezogen werden, was ihre Verwendbarkeit erheblich erweitert.

4. Die im Jahre 1937 von einigen privaten Transportunternehmungen für die wichtigsten Fremdenverkehrsgebiete eingeführten regionalen Ferienabonnemente gelangten auch während der Saison 1939 zur Ausgabe. Die Bundesbahnen waren an einigen dieser Abonnemente beteiligt.

5. Wie in den vorangegangenen Wintern haben die am schweizerischen Gesellschaftstarif beteiligten Verwaltungen (mit Ausnahme der Sihltalbahn) den öffentlichen und privaten Lehranstalten (Schulen, Institute und Pensionate) auch während des Winters 1939/40 für die von ihnen veranstalteten und geleiteten Wintersportausflüge allgemein die billigste Hin- und Rückfahrtaxe für Schulfahrten (Taxen der I. Altersstufe) gewährt.

6. Anlässlich der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich (6. Mai bis 29. Oktober) wurden folgende ausserordentliche Taxmassnahmen getroffen:

1. Die Gültigkeitsdauer der von Ausstellern sowie ihren Angestellten und Arbeitern gelösten gewöhnlichen Retourbillette nach einem Bahnhof der Stadt Zürich wurde auf Grund eines Ausweises der Ausstellung ohne Nachzahlung auf 30 Tage verlängert.

2. An Ausstellungsbesucher:

   a. Einzeln reisenden Besuchern wurden an allen Tagen Spezialbillette für Hin- und Rückfahrt zu den gewöhnlichen Taxen für einfache Fahrt abgegeben mit einer Gültigkeit von 10 Tagen. Kinder von 4—16 Jahren hatten Anspruch auf Billette zur halben Taxe. Der Schnellzugzuschlag war für den Hin- und für den Rückweg nur je zur Hälfte zu bezahlen. Für die erste Umschreibung von Spezialbilletten zur Fahrt auf andern als den darauf bezeichneten Strecken wurde nur die Hälfte (Kinder von 4—16 Jahren ein Viertel) der Umwegtaxe und des Mehrbetrages des Schnellzugzuschlages erhoben.

   b. Ab 1. Mai bis 29. Oktober wurde ein 16 Tage gültiges «LA-Abonnement» ausgegeben. Es war an 4 Tagen, die vom Inhaber frei gewählt werden konnten, auf den Linien der SBB (einschliesslich Vevey-Chexbres und Nyon-Crassier) und 39 der wichtigeren privaten Transportunternehmungen gültig zu einer beliebigen Anzahl Fahrten. Ferner berechtigte es an diesen 4 Tagen zum Bezuge von gewöhnlichen Billetten einfacher Fahrt und für Hin- und Rückfahrt zur halben Taxe auf 63 verschiedenen privaten Transportunternehmungen sowie auf den dem Touristenverkehr dienenden Automobilstrecken der schweizerischen Postverwaltung und der elektrischen Greyerzerbahnen und an weiteren 12 Tagen auf allen in das Abonnement einbezogenen Strecken (SBB und 102 private Transportunternehmungen sowie vorgenannte Automobilstrecken). Zur halben Taxe konnten insgesamt während 16 Tagen höchstens 20 Billette bezogen werden.

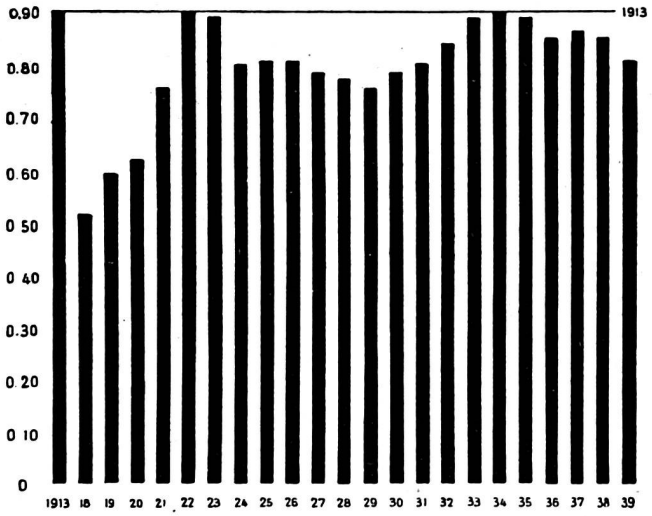
   c. Vom 6. Mai bis 29. Oktober wurde auf den tarifgemässen Taxen für Gesellschaften und Schulen eine Ermässigung von 30 % gewährt. Auf den so ermässigten Schulfahrttaxen wurde zugunsten von Schulen aus weitentfernten Landesgegenden ausserdem ein zusätzlicher Fernrabatt von 25 % gewährt, der bei einer Mindesttaxe von Fr. 5.50 für die I. und II. Altersstufe und von Fr. 7 für die III. Altersstufe zu wirken begann. An das den Bahnen durch diese Massnahme entstandene Taxopfer hat das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement einen Zuschuss bis zum Höchstbetrage von Fr. 80 000 bewilligt. Die Schulen im Umkreis von Zürich hatten ferner auf die Inanspruchnahme der LA-Ermässigung von 30 % verzichtet. Die Mehreinnahme, die sich daraus ergab, wurde der «Pro Juventute» zugunsten des Hilfsdienstes für Bergschulen zur Verfügung gestellt.

Der Besuch der Landesausstellung hat die Erwartungen übertroffen, und es war dementsprechend auch der Reiseverkehr nach Zürich sehr stark. Über dessen Umfang, der ohne Ausbruch des Krieges zwei-

Abbildung 13.

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

1913—1939.



fellos noch grösser gewesen wäre, orientieren nachstehende Angaben:

	Anzahl der ausgegebenen Fahrausweise
Einzelbillette	1 482 000
Gesellschaftsbillette (einschliesslich Extrazüge)	413 500
Schulfahrtbillette	207 900
LA-Abonnemente	45 250
Insgesamt	2 148 650

7. Auf 1. Juni wurde ein Abbau der Gepäck- und Expressguttaxen durchgeführt. Diese Taxen waren bisher um 10 % höher gehalten als die Eilguttaxen. Voraussetzung für die Herabsetzung der Gepäcktaxen war daher eine Ermässigung der Eilguttaxen. In der 50. Sitzung der Kommerziellen Konferenz vom 23. Februar 1939 wurde beschlossen, die Eilguttaxen durch Zuschlag von 50 % statt 100 % zu den Taxen der Frachtstückgutklasse 1 zu bilden. Diese Änderung gestattete dann, die Gepäcktaxen um 20 % höher zu halten als die Eilguttaxen, wobei sich für jene ein Abbau von 18 % ergab. Die Mindestfracht für eine Gepäck- oder Expressgutsendung wurde von 60 auf 50 Rp. ermässigt. Ferner sind neue Taxstufen für Gewichte von 15, 25, 35 und 45 kg geschaffen worden. Gleichzeitig wurden folgende Frachtvergünstigungen eingeführt:

a. für Fahrräder werden, sofern bei deren Auflieferung ein Fahrausweis für die Beförderungsstrecke vorgewiesen wird, erhoben:

auf Entfernungen von	für ein einsitziges Fahrrad	für ein zweisitziges Fahrrad
1— 75 km	Fr. —.50	Fr. —.75
76—150 km	» 1.—	» 1.50
151 und mehr km	» 1.50	» 2.25

Inhaber von Generalabonnementen, Halbtax- und Streckenabonnementen haben für die von ihnen mitgeführten Fahrräder nur die Hälfte der für ein einsitziges Fahrrad festgesetzten Taxen zu bezahlen;

b. für Faltboote im Gewichte bis zu 60 kg und für Lagerzelte, die bis anhin frachtfrei befördert wurden, sind nun bei Vorweisung eines Fahrausweises für die Beförderungsstrecke die gleichen Gebühren zu bezahlen wie für einsitzige Fahrräder; schwerere Faltboote werden zu den Frachtsätzen für zweisitzige Fahrräder befördert;

c. Kinderwagen werden, sofern bei ihrer Auflieferung ein Fahrausweis für die Beförderungsstrecke vorgewiesen wird, im Verkehr der Bundesbahnstationen unter sich sowie im Verkehr mit Stationen einiger Privatbahnen (z. B. Rhätische Bahn, Chur–Arosa-Bahn, Frauenfeld–Wil-Bahn, Mittel-Thurgaubahn) frachtfrei befördert. Im Verkehr mit den Stationen der übrigen privaten Transportunternehmungen (mit einigen wenigen Ausnahmen) wird die Hälfte der tarifmässigen Taxen für einsitzige Fahrräder erhoben;

d. für das als solches nachzuweisende Berufsgepäck der Musiker und Artisten und Theatergepäck wird gegen Vorzeigung der Fahrausweise eine Frachtvergünstigung von 33⅓ % gewährt;

e. einzelne grössere, leicht tragbare Gegenstände, die sich zur Mitnahme in die Personenwagen nicht eignen (z. B. Bassgeigen, Trauerkränze usw.) können zur frachtfreien Beförderung am Packwagen aufgegeben werden.

Die bisher schon gewährte Frachtermässigung von 33⅓ % für das Mustergepäck wird auch auf den neuen Taxen gewährt. Die frachtfreie Beförderung der Skis, Sportschlitten und Curlingsteine sowie der Hornusserspielgeräte ist unverändert beibehalten worden.

8. 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 Fr.	
		1939	1938	1939	1938
Serie I	Allgemeine Abonnemente für beliebige Fahrten	67 785	70 103	940 945	963 498
Serie I*a*	Allgemeine Abonnemente für täglich 2 einfache Fahrten	81 959	81 824	1 215 279	1 217 846
Serie II	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten	180 365	178 288	1 692 030	1 663 244
Serie II*a*	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen	54 836	57 429	359 340	371 441
Serie III	Arbeiterabonnemente für werktäglich 1 Hin- und Rückfahrt	408 280	395 551	3 975 597	3 907 152
Serie III*a*	Arbeiterabonnemente für werktäglich 2 Hin- und Rückfahrten	98 925	100 666	779 430	790 711
Serie IV	Abonnemente für beliebig zusammengestellte Strecken	2 697	2 189	497 769	385 426
Serie A	Abonnemente für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten	40 494	43 038	376 056	418 099
Serie B	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 3 Monaten	33 746	38 764	884 083	1 015 207
Serie B I	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 1 Monat	63 143	55 147	682 597	603 175
Arbeiterabonnemente zum Besuche der Familie		3 863	3 526	59 047	52 110
	Im ganzen	1 036 093	1 026 525	11 462 173	11 387 909

b. Generalabonnemente:

Generalabonnemente für	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente 1939	1938
8 Tage	5 387	7 864
15 »	5 474	6 447
30 »	1 049	1 235
Kurzfristige Abonnemente	11 910	15 546
3 Monate, gültig für 1 Person	1 475	1 839
3 » » » 2 Personen	16	57
12 » » » 1 Person [1])	6 211	6 691
12 » » » 2 Personen [2])	253	244
Langfristige Abonnemente	7 955	8 831

[1]) Davon in Raten bezogen 5 462 (im Vorjahr 5 871).
[2]) » » » » 225 » » 209).

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betrugen:

im ganzen 1939	im ganzen 1938	Anteile SBB 1939	Anteile SBB 1938
Fr. 7 834 891	Fr. 8 709 345	Fr. 6 628 612	Fr. 7 382 084

c. Abonnemente zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente 1939	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente 1938	Einnahmen im ganzen 1939	Einnahmen im ganzen 1938	Einnahmen Anteile SBB 1939	Einnahmen Anteile SBB 1938
für 3 Monate . .	1 832	2 192	Fr. 297 882	Fr. 344 601	Fr. 263 746	Fr. 305 112
» 12 » . .	823	918				

d. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette 1939	Anzahl der ausgegebenen Billette 1938	Einnahmen im ganzen 1939	Einnahmen im ganzen 1938	Einnahmen Anteile SBB 1939	Einnahmen Anteile SBB 1938
98 986	145 028	Fr. 3 979 853	Fr. 5 863 744	Fr. 2 659 786	Fr. 3 854 316

e. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette 1939	Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette 1938	Einnahmen [1]) alle schweizerischen Verwaltungen 1939	Einnahmen [1]) alle schweizerischen Verwaltungen 1938	Einnahmen [1]) Anteile SBB 1939	Einnahmen [1]) Anteile SBB 1938
10 570	12 590	Fr. 1 044 511	Fr. 1 925 529	Fr. 886 166	Fr. 1 646 011

f. Die Einnahme der Schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf von Streckencoupons für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 5 108 506 (im Vorjahre Fr. 7 705 206).

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. 1 896 054 (im Vorjahr Fr. 3 136 635), davon für die Schweiz Fr. 677 740 (1 335 674);
» »	Paris	Fr. 1 042 645 (im Vorjahr Fr. 1 744 709), davon für die Schweiz Fr. 393 447 (713 007);
» »	Berlin	Fr. 1 939 641 (im Vorjahr Fr. 2 209 966), davon für die Schweiz Fr. 719 254 (960 190);
» »	New York	Fr. 79 716 (im Vorjahr Fr. 153 734), davon für die Schweiz Fr. 67 001 (126 781);
» »	Wien	Fr. 168 712 (im Vorjahr Fr. 572 871), davon für die Schweiz Fr. 156 690 (153 111);
» »	Rom	Fr. 244 562 (im Vorjahr Fr. 269 085), davon für die Schweiz Fr. 176 585 (208 508);
» »	Amsterdam	Fr. 512 767 (im Vorjahr Fr. 622 245), davon für die Schweiz Fr. 341 339 (389 893);
» »	Brüssel	Fr. 428 699 (im Vorjahr Fr. 552 540), davon für die Schweiz Fr. 259 172 (434 557);
» »	Stockholm	Fr. 42 741 (im Vorjahr Fr. 23 047), davon für die Schweiz Fr. 42 741 (23 047);
» »	Kairo	Fr. 15 568 (im Vorjahr Fr. 14 041), davon für die Schweiz Fr. 15 568 (14 041).
» »	Prag [2])	—

h. Die Einnahme der Schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf der Spezialbillette für Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 14 300 (im Vorjahre Fr. 19 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 230 300 (Fr. 309 850).

i. Aus den von den Stationen veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der Schweizerischen Bundesbahnen nach Abzug der sich auf Fr. 61 902 (im Vorjahre Fr. 102 822) belaufenden Propagandakosten Fr. 1 218 746 (Fr. 1 758 245).

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Im internationalen Eisenbahngütertarif wurden im Verkehr mit vielen Ländern Einschränkungen getroffen. Sie betreffen Frachtzahlungsvorschriften, Nachnahmen und Barvorschüsse, sowie das Recht zur Einschränkung des Frachtvertrages bezüglich dieser Kosten und Nachnahmen.

An Stelle der Barzahlung wurde für die Zahlung des Zolles an der Schweizergrenze auch die Belastung

[1]) Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.
[2]) Die Konzession für den Billetverkauf ist erst nach langen Verhandlungen erteilt worden, mit dem Verkauf von Billetten konnte dann mit Rücksicht auf die Verhältnisse nicht begonnen werden.

des Zollbetrages im Kontokorrent zugelassen, das der Absender oder sein Bevollmächtigter, die der Verzollung beiwohnen, auf dem Grenzbahnhof besitzen.

2. Die Allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation sind wie folgt geändert und ergänzt worden:

In Art. 14 wurde die Frachtberechnung für Sprengstoffe, Schiessmittel und Munitionsgegenstände, für die nach den reglementarischen Vorschriften ein besonderer Wagen verwendet werden muss, in dem Sinne neu geordnet, dass das frachtpflichtige Mindestgewicht für Stückgut von 5000 kg der Klasse I auf 2000 kg der Stückgutklasse 1 und für Wagenladungen von 10 000 kg der Klasse I auf 5000 kg der Klasse I gesenkt wurde.

Die in Art. 22 für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln jeweils für die Zeit vom 15. Oktober bis 15. Mai vorgesehene Frachtermässigung von 50 % wurde im Berichtsjahre für ausländische Saatkartoffeln schon vom 1. Oktober an gewährt. Für schweizerische Staatkartoffeln übernahm die Eidgenössische Alkoholverwaltung die nach dem halben Gewicht berechnete Fracht, so dass diese frachtfrei befördert werden konnten.

In die Güterklassifikation wurde folgende neue Position aufgenommen:

«1358. Blei, salpetersaures (Bleinitrat), Stückgutkl. I, Wagenladungskl. I, A. T. 43 G.»

In der Gruppe III, Düngemittel, wurden die durch die Neuausgabe des A. T. 14 bedingten Änderungen durchgeführt. Nachgetragen wurde in der Pos. 800 (Borminerale) die gedeckte Beförderung und in Pos. 1348 (Blei, essigsaures) der A. T. 43. In der Pos. 1546 (Nitrozellulose, gepresst, mit mindestens 15 % Wasser angefeuchtet) wurde in der Kolonne Bemerkungen der Hinweis auf Art. 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften gestrichen.

3. Am 1. Juni trat für Eilstückgut im internen und direkten schweizerischen Verkehr ein neues verbilligtes Normaltaxschema in Kraft. Es wurde gebildet durch Zuschlag von 50 % (anstatt wie bisher 100 %) zu den Taxen der Frachtstückgutklasse 1, was einer Ermässigung von 25 % gleichkommt.

4. Die Anwendung des Reglementes über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgüter ist für 20 Waren- und 50 Tierausstellungen zugestanden worden.

5. Durch den Werbedienst für den Güterverkehr sind 217 Bahnkunden und 99 Stationen besucht worden. Neu abgeschlossen wurden 598 Frachtabkommen für Wagenladungen, 33 für Partiensendungen von mindestens 1000 kg, 77 für Stückgüter und 22 für Viehsendungen. Von der ehemaligen Sesa sind auf die SBB noch 238 Frachtabkommen übergegangen. Die kommerzielle Hauptagentur in Basel besuchte 135 Firmen.

Die Richtlinien für die Weiterführung bestehender oder den Abschluss neuer Frachtvereinbarungen zur Begegnung der Lastwagenkonkurrenz wurden nach der Mobilisation im Benehmen mit den Privatbahnen und dem Eidgenössischen Amt für Verkehr wie folgt festgesetzt:

Bestehende Frachtvereinbarungen werden mit der einzigen Ergänzung weitergeführt, dass später allenfalls notwendige Kriegzuschläge auch auf den Vertragsfrachten erhoben werden.

Neue Frachtvereinbarungen für Wagenladungen und Stückgutsendungen von mindestens 1000 kg werden abgeschlossen, wenn der Verfrachter sich verpflichtet, seine Transporte während mindestens 2 Jahren ausschliesslich der Eisenbahn zu übergeben. Als Garantie für die Einhaltung dieser Verpflichtung werden 50 % der Frachtvergütungen während des 1. Vertragsjahres zurückbehalten. Allfällige Kriegzuschläge bleiben auch hier vorbehalten.

Rabattvereinbarungen für Stückgutsendungen werden unverändert weitergeführt und zu den bisherigen Bedingungen auch neu abgeschlossen.

6. Zur Vermeidung von Stauungen in den Grenzbahnhöfen wurden im Zusammenhang mit andern Massnahmen zur Beschleunigung des Güterverkehrs die in den §§ 35, 37 und 38 des Nebengebührentarifs vorgesehenen Wagenverspätungsgebühren für bahneigene Güterwagen und für Privatgüterwagen bei Überschreitung der Reexpeditionsfrist verdoppelt.

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

In den Ausnahmetarifen Nr. 2 für lebende Pflanzen in Eilfracht und Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht wurden die Stückgutsätze aufgehoben, weil sie durch das neue allgemeine Normaltaxschema für Eilstückgut unterboten werden.

Auf 1. Juni erschien eine Neuausgabe des A. T. 4 für Brot, frische Butter, Fleisch usw. in Eilfracht; sie enthält dem neuen Normaltaxschema für Eilgut entsprechende, ermässigte Taxen.

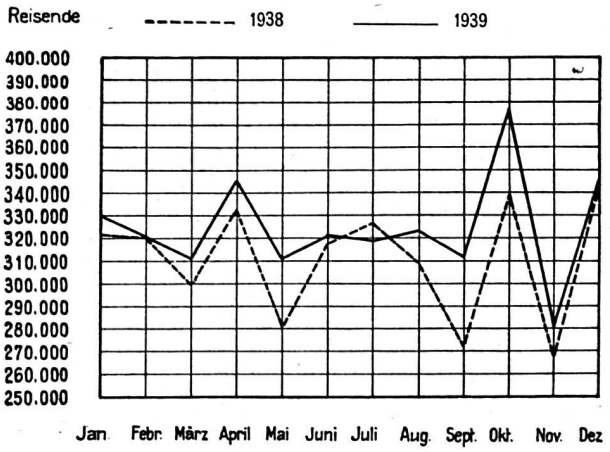
Am 1. März erschien eine Neuausgabe des A. T. 14 für Düngemittel. Der neue Tarif enthält um ca. 30 % ermässigte Taxen, die nur für solche Absender und Empfänger gelten, deren darin genannte Güter auf Strecken über 25 km ausschliesslich mit der Eisenbahn befördert werden. Wer sich dieser Bedingung nicht unterzieht, hat die Taxen des in einem Anhang enthaltenen höheren Taxschemas des früheren Tarifs zu entrichten.

Die Dienststellen wurden darauf aufmerksam gemacht, dass ungebrannter gemahlener Kalkstein

Abbildung 14.

Täglich beförderte Reisende.

1938 und 1939.



(kohlensaurer Kalk) unter den Begriff «Düngekalk» fällt und als solcher zum billigeren A. T. 14 anstatt zum A. T. 19 für Steine abzufertigen ist.

Im A. T. 22 für Abfälle usw. wurden die Artikel Hörner, Klauen und Hufe, Knochen, Knochengriess und Knochenschrot, sowie Leimleder gestrichen, weil sie im neuen, jetzt billigeren A. T. 14 enthalten sind.

In das Artikelverzeichnis des A. T. 43 für Materialien zur Bekämpfung von Krankheiten und Schädlingen von Pflanzen sind einbezogen worden «Blei, essigsaures (Bleiazetat, Bleizucker), Blei, salpetersaures (Bleinitrat)».

Der temporäre A. T. 50 für landwirtschaftliche Erzeugnisse schweizerischer Herkunft wurde auch im Jahr 1939 angewendet.

8. Am 1. Mai erschien ein Gütertarif, in dem die bisher in verschiedenen Tarifen oder nur im Eisenbahn-Amtsblatt veröffentlichten Ausnahme- und Konkurrenztaxen zusammengefasst sind.

Folgende Ausnahmetaxen für Güter in Wagenladungen sind neu eingeführt worden:

a. im innerschweizerischen Verkehr für:
Koks und Koksgriess aus schweizerischen Gaswerken Basel-Kleinhüningerhafen–Renens (Vd.) und Baulmes; Rohtabak Buchs (St. G.), Chur, Mels, Payerne und Sargans–Balerna; Schwefelsäure Uetikon SBB–Thun und Visp; Torf schweizerischer Herkunft Oberried–Genève-Cornavin; Schwefelkies Schwyz–Uetikon SBB; Schweissofenschlacken Gerlafingen–Bex CFF; Melassefutter Aarberg–Berg;

b. für die Ausfuhr von:
Siliziumkarbid zu Schleifzwecken, zu Bauzwecken und zur Herstellung feuerfester Produkte Bodio–alle Grenzstationen; Kastanienholzextrakt Maroggia-Melano–St. Margrethen und Buchs (St. G.); Eisenerz Trübbach–Basel SBB und Konstanz.

9. Vom 12. Juli bis 15. Oktober gewährten die am direkten schweizerischen Güterverkehr beteiligten Bahnen den Arbeitskolonien des Hilfsdienstes schweizerischer Studentenschaften für den Hin- und Rücktransport des Lagermaterials sowie für Lebensmittel eine Frachtermässigung von 50 %.

Für die vom schweizerischen Roten Kreuz zugunsten der schweizerischen Kriegskrankenpflege gesammelten Liebesgaben, ferner für Liebesgaben an die Unwettergeschädigten im Wallis haben die am direkten Verkehr beteiligten Transportunternehmungen Frachtfreiheit zugestanden.

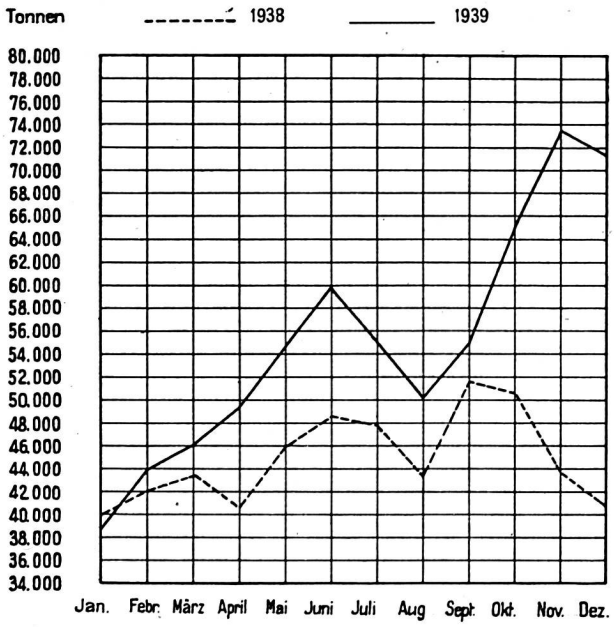
10. Auf Verlangen der Deutschen Reichsbahn musste auf 15. Mai der Trajektbetrieb auf dem Bodensee zwischen Friedrichshafen und Lindau einerseits und Romanshorn anderseits eingestellt werden. Gleichzeitig wurden die Taxen des Bodenseegütertarifs für alle Querverbindungen aufgehoben. Der früher über den Bodensee beförderte Verkehr wird seither im allgemeinen nach Massgabe der kürzesten Gesamtentfernung entweder über St. Margrethen–Lindau oder über Konstanz und westliche Übergänge geleitet.

11. Die Frachtgleichstellung mit ausländischen Bahnwegen (E. A.-Verf. Nr. 72/S) wurde nach Ausbruch des Krieges in den Nachbarländern den neuen Verhältnissen entsprechend eingeschränkt. Ganz weggefallen sind die Frachtzugeständnisse im Transitverkehr, die im Hinblick auf die Seekonkurrenz gemacht wurden.

Abbildung 15.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr.

1938 und 1939.

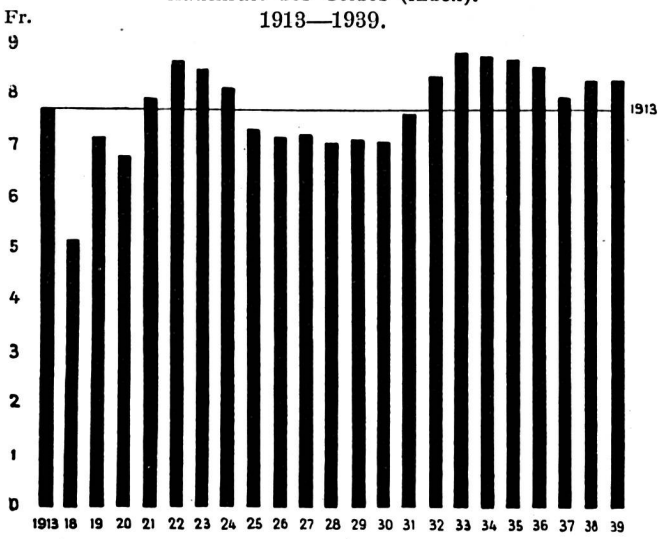


12. Im deutsch-schweizerischen Güterverkehr mussten wegen Änderungen der ausländischen Tarif- und Valutaverhältnisse neu herausgegeben werden: der Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, die Ausnahmetarife für Bimskies und Sand, für Tonplatten, für Zement usw. von Thayngen, für Rohschiefer von Frutigen, für Holzschliff (Holzstoff) und Holzzellstoff (Zellulose) sowie für Kohlenelektroden. Wegen Ermässigung des eingerechneten schweizerischen A. T. 14 musste der A. T. für Kalisalze ab Buggingen neu aufgelegt werden.

Abbildung 16.

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

1913—1939.



Unter Aufhebung der bisherigen Taxen im tschechoslowakisch - schweizerischen Verbandstarif sind für Hopfen, Glas und Glaswaren, Porzellan- und Tonwaren, ferner für Papier und Pappe ab Bahnhöfen im Sudetengau neue deutsch-schweizerische Ausnahmetarife eingeführt worden.

Für Wagenladungssendungen nach der Schweiz, die infolge der Kriegswirren über andere als die tarifgemässen Leitungswege befördert werden müssen, sind am 1. November Umwegzuschläge eingeführt worden. Diese stellen die Entschädigung dar für die schweizerischen Mehrentfernungen auf dem Umweg gegenüber der tarifgemässen Leitung.

Aufgehoben wurde am 31. Oktober der Ausnahmetarif für Mineralschmieröle usw., weil keine Sendungen mehr zu verzeichnen waren.

13. Die österreichisch-schweizerischen Gütertarife traten am 31. Dezember ausser Kraft. Ersatztarife werden, soweit ein Bedürfnis vorliegt, im deutsch-schweizerischen Güterverkehr aufgenommen.

14. Der am 7. Oktober 1936 eingeführte 40 %ige Währungszuschlag zu den Taxen des Transittarifs für den Güterverkehr zwischen Buchs (St. G.) usw. einerseits und Basel SBB usw. anderseits wird seit 15. April nicht mehr erhoben, weil sich infolge der Durchrechnung des deutschen Tarifs Ostmark–deutsch-französische Grenze die Tariflage zugunsten der nördlichen Wettbewerbslinien verschoben hat.

15. Am 1. August erschien eine durch verschiedene ausländische Taxänderungen bedingte Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Mineralöle ab deutschen Donau-Umschlagbahnhöfen.

16. Am 31. Dezember trat der Gütertarif für Wagenladungen zwischen Österreich und den französisch-luxemburgischen Übergängen ohne Ersatz ausser Kraft.

17. Der wegen Einrechnung der Rheinkonkurrenz stark ermässigte internationale Transittarif für englische Kohlen von nordfranzösischen Seehäfen nach Basel ist am 15. Dezember aufgehoben und durch eine dem Normaltarif entsprechende Neuausgabe ersetzt worden.

18. Im niederländisch-schweizerischen Gütertarif sind die Taxen für den Überseeverkehr in Anpassung an die Frachtverhältnisse von Antwerpen ermässigt worden. Der Tarif wurde sodann durch Aufnahme einer Reihe neuer Artikeltarife, so z. B. für Gemüse, Obst, Kartoffeln, Eier, Butter, Hülsenfrüchte, Reis, lebende Pflanzen, Samen und Sämereien ergänzt.

Die Anwendung dieses Tarifs ist von den französischen Bahnen über ihre Linien ab 15. Dezember sistiert worden, so dass er nur noch bei Transportleitung über die deutschen Wege anwendbar ist.

19. Die internationalen Durchfuhrtarife für Frachtgut zwischen Basel, Buchs (St. G.) trs., sowie zentral- und ostschweizerischen Stationen einerseits und den nordfranzösischen Seehäfen anderseits wurden am 1. August durch Neuausgaben ersetzt. Die damit verbundenen Tariferhöhungen waren hauptsächlich bedingt durch das Verkehrsteilungsabkommen vom 1. Mai 1939 zwischen den ausländischen Eisenbahnen und der Rheinschiffahrt.

20. Im schweizerisch-italienischen Güterverkehr wurde am 1. November ein 10. Nachtrag zum Teil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) herausgegeben, der eine vollständige Neuausgabe der Allgemeinen Tarifvorschriften, sowie die Besonderen Verbandszusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr enthält. Der reglementarische Tarifteil I A vom 22. Dezember 1908 konnte endgültig ausser Kraft gesetzt werden.

Am 1. Dezember 1939 ist ein neuer Blattarif für Kohlen ab S. Giuseppe di Cairo und Savona Marittima in Kraft getreten, der mit Frachterhöhungen verbunden war, weil die Konkurrenz über Frankreich teilweise ausgeschaltet ist.

21. Auf 1. Februar sind im deutsch-italienischen Güterverkehr die Mindestmengensätze für Ruhrkohlen für den ausseritalienischen Gesamtdurchlauf um 25 Rpf. je Tonne erhöht worden.

Am 25. Oktober wurden im Kohlentarif Umwegzuschläge für Sendungen vorgesehen, die wegen der Kriegsereignisse von Westdeutschland anstatt über Basel über die östlichen Übergänge Waldshut bis Buchs (St. G.) befördert werden müssen.

22. Im nordisch-italienischen Güterverkehr mussten die Sätze der Normaltarifklassen 1—40 in Anpassung an die veränderte Tariflage, hervorgerufen durch die Ausdehnung des deutschen Barèmes bis Brennero und den Wegfall des schweizerischen Währungszuschlages, neu berechnet werden. Die Durchführung erfolgte durch Ausgabe eines Tarifnachtrages am 1. Januar 1939.

23. Am 1. Mai erschien eine wegen zahlreicher Tax- und Valutaänderungen nötig gewordene Neuausgabe des belgisch-italienischen Gütertarifs für den linksrheinisch zu bedienenden Verkehr.

24. Infolge der Kriegsereignisse wurden im Berichtsjahr folgende internationale Verbandstarife aufgehoben:

der Orangentarif Spanien–Deutschland am 10. November,

der Holzstofftarif Deutschland–Frankreich, der Orangentarif Frankreich–Deutschland und die Lebensmitteltarife Jugoslawien und Ungarn–nordfranzösische Seehäfen am 15. Dezember.

25. Die 4 Kriegsmonate gegen Ende des Geschäftsjahres brachten für die Tarifpolitik wichtige Entscheidungen. Im Interesse des Volkes und der Wirtschaft wurde der Transportpreis im Personen- und Güterverkehr gehalten, obwohl damit Opfer verbunden waren. Im Kampf gegen die Teuerung haben die Eisenbahnen das ihrige beigetragen.

D. Verkehrswerbung.

1. Das Berichtsjahr ist im Herbst zum Kriegsjahr geworden. In den Schwankungen des Reiseverkehrs kündigte sich diese tragische Wendung schon geraume Zeit vorher an. Trotzdem bemühten sich die Werbestellen für den Fremdenverkehr, der Sommersaison eine befriedigende Frequenz zu sichern. Leider haben sich die ungünstigen Umstände ziemlich stark auszuwirken vermocht.

Nach den Erhebungen des Eidgenössischen Statistischen Amtes sind die Ankünfte von Ausländern in den Monaten Juni bis und mit September um

271 000 oder 30 % und die entsprechenden Logiernächte um 1 142 000 oder 29 % zurückgegangen. Eine besonders starke Rückwärtstendenz war beim Reiseverkehr aus England und Amerika nach der Schweiz zu beobachten, wogegen aus Holland, Belgien und auch aus Italien der Zustrom weit weniger rasch abnahm. Vom ersten September an war dann allerdings der gesamte Ferienverkehr aus dem Ausland und damit vorübergehend auch aus den genannten Ländern völlig unterbrochen.

Die einheimische Kundschaft hielt unseren Gaststätten in schwerer Zeit Treue; der Rückgang im Sommer (inbegriffen September) um 89 000 Personen oder 9 % bzw. 524 000 Logiernächten oder 12 % ist im Vergleich zum Ausland nicht sehr bedeutend, namentlich wenn man berücksichtigt, dass der Besuch der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich manche Ferienreise ersetzte und die Mobilmachung den Ferienverkehr stark beeinträchtigte.

Es rechtfertigt sich, hier noch einige Worte über die Winterfrequenzen beizufügen. Januar bis März 1939 dürfen als erfreulicher Beweis für die andauernde Entwicklung des Wintersportbetriebes betrachtet werden. Selbstverständlich steht die Schweiz nicht allein da mit ausgezeichneten Gelegenheiten zur Ausübung jeden Wintersportes, so dass sich Anstrengungen zur Gewinnung der Winterkundschaft, wie sie für die Saison 1939/40 geplant waren, unter normalen Verhältnissen nach wie vor gebieterisch aufdrängen werden. Im Dezember 1939 verzeichneten die Winterkurorte eine gute Besetzung mit Schweizer Gästen, die zahlenmässig sogar die Ergebnisse des Vorjahres übertraf. Dagegen ergab der Besuch aus dem Ausland an Personen nur ein Sechstel, an Übernachtungen immerhin etwas mehr als ein Drittel der Frequenz von 1938.

2. Unsere Agenturen in New York und Cairo haben im ersten Quartal des Berichtsjahres geeignetere Lokalitäten bezogen. Vor Weihnachten ist auch die Unteragentur Mailand in neue, im wirtschaftlichen Mittelpunkt der Stadt Mailand gelegene Räumlichkeiten verlegt worden.

Anlässlich des Kriegsausbruchs im September blieb unser Agenturnetz in Betrieb. Parallel zum Rückgang des Verkehrs wurden aber bis Jahresende 91 Beamte und Angestellte im Ausland abgebaut. Ein Teil fand in der Heimat, vor allem im Betriebsdienst der Bundesbahnen, Verwendung; 11 Beamte wurden zur Aushilfe an die Gesandtschaften abgetreten, und 30 Personen mussten entlassen werden. Es handelte sich bei den letzteren fast ausschliesslich um landesfremdes, nach Ortsgebrauch eingestelltes Personal. In Rom wurde die Paßstelle der Schweizer Gesandtschaft in die Räume unserer Agentur verlegt.

Bestärkt durch die guten Erfahrungen mit unserm Stadtbureau in Zürich-Paradeplatz haben wir im Frühjahr 1939 in Basel im früheren Gebäude der Kantonalbank an der Schifflände und in räumlicher Gemeinschaft mit dem offiziellen Verkehrsbureau ein Reisebureau SBB eröffnet.

3. Die Ausstellungspropaganda war von zwei grossen Aktionen der schweizerischen Verkehrsinteressenten beherrscht: den Beteiligungen an der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich und an der Weltausstellung in New York. An der LA war unsere Verwaltung u. a. in der Gruppe «Tourismus» vertreten. Gemeinsam mit dem Eidgenössischen Amt für Verkehr und der PTT hatten wir die grosse Verkehrswand mit dem Monumentalgemälde von Hans Erni in Luzern erstellen lassen. Wir beteiligten uns auch am Verkehrspavillon, in welchem ein z. T. von Bundesbahnbeamten betreutes Auskunftbureau eingerichtet war. In New York übernahm unsere dortige Agentur den Auskunftdienst in der Verkehrsabteilung, deren Ausstattung massgebend von uns beeinflusst war.

In der Schweiz beschickten wir in gewohnter Weise die Mustermesse in Basel, wo wir für das LA-Reiseabonnement warben. Das Comptoir Suisse in Lausanne und die Fiera di Lugano fielen infolge der Kriegsmobilmachung aus. Dagegen hatten wir im Mai noch Gelegenheit, an der Ausstellung des «Centre Genevois d'Education Ouvrière» in Genf das Modell eines «Roten Pfeils», sowie ein Landschaftsdiorama auszustellen. Auf Grund einer besonderen Vereinbarung mit der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung und der Schweizerischen Verkehrszentrale beteiligten wir uns an der Vorbereitung und an den Kosten der schweizerischen Darstellungen an verschiedenen ausländischen Messen und Ausstellungen, so an der Fiera di Milano und der Foire de Paris, ferner an den Mustermessen in Lyon und Utrecht. Auf Veranlassung eines englischen Reiseunternehmens stellten wir geeignetes Material für eine Wanderausstellung in England zur Verfügung. Ferner besorgten wir selbständig die offizielle Schweizer Beteiligung an der Fiera di Bari in Form touristischer Werbung.

4. Gemeinsam mit der Schweizerischen Verkehrszentrale führte der Publizitätsdienst durch Vermittlung seiner Agenturen eine Frühjahrs-Kollektivreklame in der massgebenden Presse von England, Frankreich, Holland, Belgien und Schweden durch. In gleicher Weise wurde auch die Kollektivwerbung für den Sommer in den Zeitungen der genannten Länder organisiert. In den Vereinigten Staaten war die Sommer-Pressekampagne nach wie vor Sache der Bundesbahnen. Besondere Aktionen mit Beteiligung schweizerischer Verkehrsinteressenten unternahmen wir in den 6 grössten ägyptischen Zeitungen, sowie im «Svenska Dagbladet».

Über die Fahrvergünstigungen und Tarifneuerungen der schweizerischen Transportanstalten (LA-Reiseabonnement und allgemeine Fahrvergünstigungen für den Besuch der Schweizerischen Landesausstellung, sowie ermässigte Frachten für Reisegepäck, Expressgut, Fahrräder, Faltboote und Kinderwagen) erliessen wir 202 Anzeigen in 110 einheimischen Tageszeitungen; eine allgemeine Pressewerbung für den Ferien- und Reiseverkehr nach unserem Lande, sowie für den Besuch der Landesausstellung erfolgte auch in den meist gelesenen elsässischen Tageszeitungen. Im Dezember wiesen wir in gewohnter Weise mit einem Bildinserat in 12 illustrierten Zeitungen auf unsere Billetgutscheine hin.

5. Der tägliche Wetter- und Schneebericht der SBB gab im Winter 1938/39 über 31 und am Freitag über 65 Stationen Auskunft. Der am 15. Dezember wieder aufgenommene Meldedienst sieht auf Wunsch der Armeeleitung nur noch den Freitagsbericht vor.

6. Zur Bekanntmachung von Verkehrserleichterungen und besondern Einrichtungen im Bahnverkehr gaben wir eine Reihe von Prospekten heraus (Gotthardstrecke, Brüniglinie, Generalabonnemente, Bahnexpressgut, «Geben Sie Ihr Reisegepäck auf», Faltprospekte für die verschiedenen Abonnemente der SBB, Wintersportfahrplan für Bern, gemeinsam mit der BLS und PTT). Ausserordentliche Tarifmassnahmen für den Wintersportverkehr ab Genf gaben auch Anlass zur Ausgabe eines besondern Prospektes für diesen Bahnhof.

Der allgemeinen Reisepropaganda im Ausland dienten eine Reisekarte in holländischer und italienischer Sprache, und ferner eine Schweizerkarte für England und zur Verteilung an der Weltausstellung in New York.

Zu erwähnen sind noch der Prospekt «Ferien in der Schweiz», der «Kleine Reisebegleiter für die Schweiz» und die Fahrplanbroschüre «Internationale Zugverbindungen» sowie der SBB-Abreisskalender, dessen Wochenblätter unter dem Motto «Mit den Bundesbahnen zu heimatlichen Gedenkstätten» zusammengestellt sind.

Im Zusammenhang mit den für den Besuch der Landesausstellung in Zürich gewährten Fahrvergünstigungen gaben wir einen für das Ausland bestimmten Faltprospekt und vorwiegend für die Verteilung im Inland das «SBB-Büchlein auf die Landesausstellung 1939» heraus.

Es ist an dieser Stelle auf die hervorragende Mitwirkung unserer Auslandagenturen an der Werbung für die Schweizerische Landesausstellung hinzuweisen, die nicht nur in der Verteilung des vielseitigen Propagandamaterials, sondern im selbständigen Aufbau und in der Durchführung einer umfassenden Werbeaktion für diese grösste schweizerische Veranstaltung bestand.

Neben der Herausgabe der erwähnten Prospekte und Broschüren veranlassten wir den Druck von 2 Frühlings- und 2 Sommer-Plakaten und eine Neuausgabe des Plakates von E. Cardinaux «Schloss Chillon mit Dent du Midi».

Im weitern wurden Blankoplakate mit dem «Roten Pfeil» für den Gesellschaftsreiseverkehr und Wagenplakätchen «Neues von den SBB» sowie Schalterplakate betreffend die Taxermässigungen für Reisegepäck erstellt.

7. Für die Filmwerbung sind auf unsere Veranlassung die zwei Tonfilme «Schweizer Bilderbuch» und «Stählernes Band» erstellt worden. Wir erwarben ferner eine Reihe von Kopien bestehender Filme.

Zur Verwendung in der Landesausstellung liessen wir eine Reihe von Kurzfilmen drehen, die ausschliesslich der Bahnwerbung dienen sollen; es werden darin Gebiete des Ferien- und Sportverkehrs sowie technische und volkswirtschaftlich wichtige Bahnprobleme behandelt. Für unseren Vortragsdienst im Ausland erwarben wir aus privater Hand 600 teils farbige Diapositive. An die im Felde stehenden Truppen wurden zahlreiche Filme ausgeliehen.

8. Unter der Bezeichnung «Unsere Bundesbahnen» lief im Frühjahr ein Zyklus von 12 Radioreportagen über einzelne Arbeitsgebiete der Bahn, der beim Publikum grosses Interesse fand.

9. Wir gewährten einer beträchtlichen Anzahl Journalisten, Photoreportern, Radio- und Kinooperateuren sowie deren Hilfspersonal, ferner Vortragsrednern und Leitern oder Auskunftbeamten von Reise- und Verkehrsbureaux weitgehende Fahrterleichterungen und legten damit den Grund für eine wertvolle zusätzliche Propaganda zugunsten unseres Landes. Unsere Bemühungen auf diesem Gebiet wurden von den Auslandagenturen wirksam unterstützt.

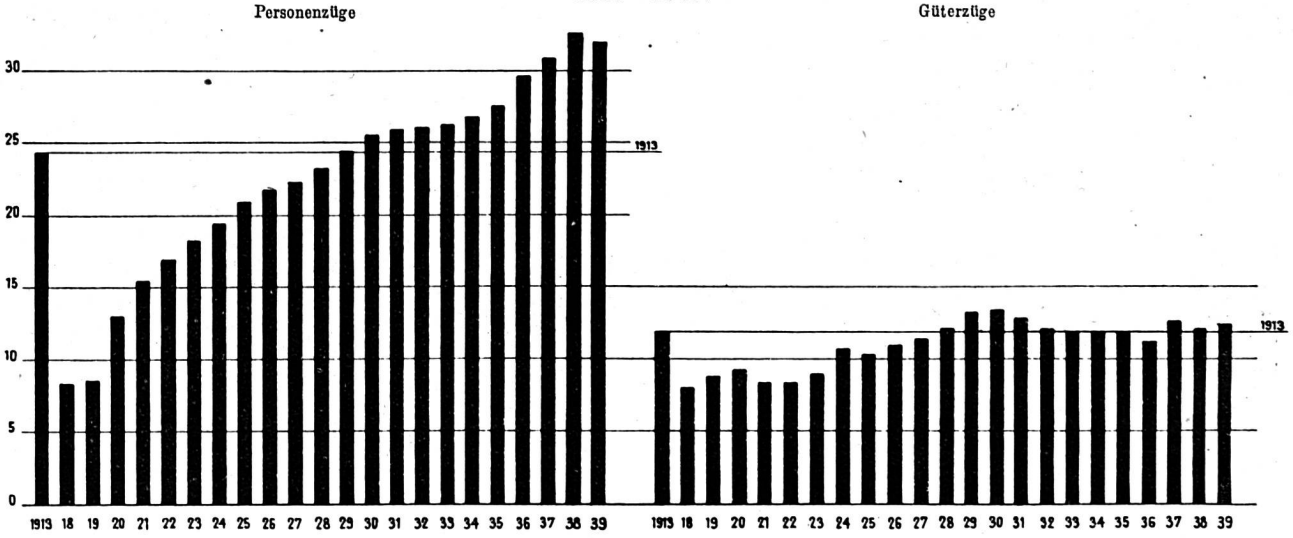
Auf Veranlassung und unter finanzieller Mitwirkung der Niederländischen Reisevereinigung im Haag trat im Frühjahr unser Spezialchor an 4 Werbeabenden in Rotterdam, Haarlem, Amsterdam und Utrecht mit grossem Erfolg auf.

10. Der Pachtvertrag mit der Firma Orell Füssli Annoncen AG. in Zürich betreffend die Bahnhofreklame wurde für eine neue Periode von 10 Jahren ab Ende 1940 erneuert.

Abbildung 17.

Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.

1913—1939.



11. In das Berichtsjahr fällt die grundsätzliche Neuordnung der Verkehrswerbung im Ausland. Bisher verwaltete die Sektion Publizität das in den letzten Jahren auf 12 Vertretungen ausgebaute Agenturnetz in den 10 hauptsächlichsten Bevölkerungszentren des europäischen Festlandes, nämlich in Amsterdam, Berlin, Bruxelles, London, Mailand, Paris, Prag, Rom, Stockholm und Wien, sowie in Cairo und New York. Mit Bundesbeschluss vom 21. September 1939 ist nun die Vereinheitlichung der Verkehrswerbung im Ausland beschlossen worden. Mit den genannten 12 SBB-Agenturen wird auch die Schweizerische Verkehrszentrale in Zürich in einer neuen Zentralorganisation aufgehen, die in der Hauptsache vom Bund finanziert und von den am Fremdenverkehr meist interessierten Verwaltungen und Erwerbsgruppen subventioniert werden soll. Die Vollziehung dieses Bundesbeschlusses liegt beim Bundesrat, der dafür den geeigneten Zeitpunkt bestimmen wird. Durch die Abtretung der 12 Auslandagenturen an die neue Werbestelle wird unsere Verwaltung von ca. 1,3 Millionen Franken bahnfremden Ausgaben entlastet, womit in einem gewissen Umfang die notwendigen Mittel für den Ausbau der Inland- und Eigenwerbung unseres Unternehmens frei werden.

VIII. Stations- und Zugdienst.

A. Allgemeines.

1. Auf den 1. Mai ist der Camionnagedienst der Sesa an die Abteilung für den Stations- und Zugdienst übergegangen, die in Zukunft neben der Besorgung der einschlägigen Geschäfte auch den Eisenbahn-Franko-Domizil-Tarif im Benehmen mit den Privatbahnen herausgeben wird.

2. Unterm 12. August ist eine allgemeine Dienstvorschrift über Bau, Bedienung und Unterhalt von Krananlagen auf Bahnhöfen und Stationen erlassen worden.

3. Mit Beginn der Kriegswirtschaft anfangs September ist der Oberbetriebschef und dessen Stellvertreter als Chef bzw. Stellvertreter der Sektion für Landtransporte des eidgenössischen Kriegs-Transport-Amtes ernannt worden.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfes an Stationsbeamten sind 120 Stationslehrlinge eingestellt worden.

2. Für die im Jahre 1937 eingetretenen Lehrlinge des Stationsdienstes, die im Berichtsjahr ihre Lehrzeit beendet und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

3. Um die Beamten auf der Höhe ihrer Aufgabe zu halten, sind in allen drei Kreisen Instruktionskurse durchgeführt worden. Ausser den die Betriebssicherheit betreffenden Fächern enthielt das Unterrichtsprogramm dieser Kurse insbesondere auch Vorträge und Belehrungen über die wirtschaftliche Organisation des Dienstes und die Werbung im Reise-, Güter- und Tierverkehr.

C. Klassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen.

Auf den 1. Januar wurde auf Grund neuer Vorschriften betreffend die Klassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen eine Neuklassifikation der Dienststellen vorgenommen. 19 Bahnhöfe und Stationen und eine Güterexpedition konnten auf Grund der während der Verkehrsperiode 1935—1937 erreichten Verkehrspunkte um eine Klasse gehoben werden, während 52 Bahnhöfe und Stationen und 10 Güterexpeditionen wegen des Verkehrsrückganges um eine Klasse zurückversetzt werden mussten. Überdies wurden 26 Stationen III. Klasse mit einfachen Verhältnissen als Wärterstationen eingereiht.

D. Personenverkehr.

Ab 15. Mai wurde der Personenverkehr auf dem Bodensee insofern eingeschränkt, als die bisherigen Diagonalkurse Romanshorn–Lindau und Rorschach–Friedrichshafen bzw. umgekehrt wegen ungenügender Besetzung wegfielen. Der Verkehr vom Thurtal nach Lindau wird über Rorschach und derjenige von Rorschach nach Friedrichshafen über Romanshorn geleitet. Dadurch ergaben sich Minderleistungen von rund 50,300 Schiffkilometern.

E. Güterverkehr.

1. Die von unserer Verwaltung angeschafften zwei Strassenrollschemel für die Beförderung von Eisenbahnwagen auf der Strasse sind in Zürich und Winterthur in Betrieb genommen worden.

2. Die starke Nachfrage nach den im Jahre 1938 in Dienst gestellten bahneigenen Kleinbehältern (Containers) zur Erleichterung des Haus-Haus-Verkehrs machte weitere Anschaffungen dieses Transportmittels notwendig.

3. Zur Abholung lebenswichtiger Güter musste auf Verlangen der fremden Bahnverwaltungen vom Monat September an eine grosse Zahl schweizerischer Güterwagen nach dem Ausland gesandt werden.

4. Um dem gesteigerten Bedarf an Güterwagen während des Krieges tunlichst genügen zu können, wurden Massnahmen zur Beschleunigung des Wagenumlaufes getroffen. So sind vom 20. September an die Belade-, Entlade- und Reexpeditionsfristen bis auf weiteres für bahneigene Güterwagen auf acht Geschäftsstunden herabgesetzt worden. Da ein grosser Teil der Wagenladungsgüter aus dem Ausland zur Reexpedition in den Grenzbahnhöfen aufgegeben wurde und die Verfügungen oft verspätet eingingen, mussten, um Stauungen zu verhüten, ab 11. Oktober die Wagenverspätungsgebühren bei Überschreitung der herabgesetzten Reexpeditionsfristen für bahneigene Güterwagen und für Privatgüterwagen verdoppelt werden. Da aber auch diese Massnahme die erwartete Besserung nicht brachte, wurden ab 15. November die Reexpeditionsfristen weiter von acht auf fünf Geschäftsstunden herabgesetzt, unter Ausdehnung derselben auf den Samstagnachmittag und Sonntagvormittag.

F. Fahrplan.

1. Zur Beratung des Entwurfes des vom 15. Mai 1939 bis 18. Mai 1940 gültigen Fahrplans fand am 22. Februar in Bern die Interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 423 Begehren, wovon 305 unsere Verwaltung betrafen. 25 % der Begehren konnte ganz oder teilweise entsprochen werden, und 44 % der Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrechterhalten. Der neue Fahrplan brachte gegenüber dem letztjährigen Mehrleistungen von 859 000 Zugkilometern; hievon entfallen 207 000 Zugkilometer auf neue Züge, die nur während der Dauer der Landesausstellung in Zürich verkehrten.

2. Infolge der vom Bundesrat am 1. September beschlossenen Mobilmachung der ganzen schweizerischen Armee wurde am 2. September um 00 01, d. h. am ersten Mobilmachungstag, auf dem ganzen Netz der Kriegsfahrplan eingeführt. Dieser wies für den Personenverkehr rund 53 % der Tagesleistung des vorher gültigen Zivilfahrplans auf. Er wurde im Laufe des Monats September zur zweckmässigen Bedienung des Berufsverkehrs durch Einlage weiterer Zugleistungen im Ausmass von ca. 850 km pro Tag verbessert.

Um das Wirtschaftsleben möglichst ungestört weiterzuführen und den Anforderungen der Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern zu genügen, hat der Oberbefehlshaber der Armee auf unsern Antrag hin am 8. Oktober den Zivilfahrplan wieder eingeführt. Auf diesen Zeitpunkt ist daher der Fahrplan vom 15. Mai 1939 mit den durch den Unterbruch des internationalen Verkehrs mit Frankreich und Deutschland bedingten Änderungen und einigen sonstigen Einschränkungen in Kraft gesetzt worden. Er umfasst ungefähr 94 % der gesamten Zugleistungen vor der Kriegsmobilmachung an Stelle von nur 56 % der Zugleistungen des verbesserten Kriegsfahrplanes.

3. Die Schnellzugverbindungen mit dem Ausland gestalteten sich nach Ausbruch des Krieges wie folgt:

Deutschland. Die Schnellzüge der deutschen Reichsbahn verkehren nur noch bis und ab Basel-DRB. Die Herstellung des Anschlusses mit Basel-SBB erfolgt durch Pendelzüge. Auf den Übergängen Schaffhausen und Buchs (St. Gallen) war der Schnellzugverkehr vollständig eingestellt, auf dem Übergang St. Margrethen auf ein Zugpaar beschränkt.

Frankreich. Der Reiseverkehr von und nach Frankreich wurde am 2. September 1939 über alle französisch-schweizerischen Übergänge vollständig eingestellt. Während der Personenverkehr über Basel seither ruht, wurde er über die anderen Übergänge mit Schnellzügen wie folgt aufgenommen:

Am 7./8. September: Simplon-Orient-Express über Vallorbe.

Am 2. Oktober: zwei Schnellzugpaare Paris–Basel und Bern über Delle; vier Schnellzugpaare bis und ab Genf.

Am 19. November: ein Schnellzugpaar Paris–Lausanne–Mailand über Vallorbe; ein Schnellzugpaar Paris–Bern über Les Verrières.

Italien. Während der Dauer des Kriegsfahrplans vom 2. September bis 7. Oktober wurde der Verkehr über Chiasso mit täglich vier und über Domodossola mit täglich drei durchgehenden Schnellzugpaaren aufrechterhalten. Ab 8. Oktober 1939 wurde mit Ausnahme des nicht zur Ausführung gelangenden Expresszugpaares 54/71 über Chiasso und eines Zugpaares Brig–Mailand der Fahrplan vom 15. Mai 1939 wieder eingeführt.

G. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

Mit der Verwaltung der Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn wurde der Vertrag betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Solothurn-HB erneuert.

IX. Zugförderungs- und Werkstättedienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

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

Normalspur.

1 elektrische Streckenlokomotive der Serie $Ae^{8}/_{14}$,
1 elektrische Rangierlokomotive der Serie $Ee^{3}/_{3}$,
2 dieselelektrische Streckenlokomotiven der Serie $Am^{4}/_{4}$,
1 elektrischer Doppelschnelltriebwagen der Serie $Re^{4}/_{8}$,
7 elektrische Traktoren zu 100 und 200 PS der Serie Te,
6 RIC-Personenwagen mit Seitengang der Serie $AB^{4ü}$,
4 Personenwagen leichter Bauart der Serie $B^{4ü}$,
10 RIC-Personenwagen mit Seitengang der Serie $C^{4ü}$,
13 Personenwagen leichter Bauart der Serie $C^{4ü}$,
7 Gepäckwagen leichter Bauart der Serie $F^{4ü}$,
2 Gepäckwagen mit Postraum, leichter Bauart der Serie $FZ^{4ü}$,
7 gedeckte Güterwagen der Serie K^{3},
220 offene Güterwagen der Serie L^{6}.

Schmalspur (Brünigbahn).

1 Aussichtswagen der Serie B^{4},
2 Personenwagen der Serie BC^{4}.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

Normalspur.

4 elektrische Streckenlokomotiven der Serie $Ae^{4}/_{6}$,
7 elektrische Rangierlokomotiven der Serie $Ee^{3}/_{3}$,
19 elektrische Traktoren 100 PS der Serie Te,
6 elektrische Traktoren 350 PS der Serie Te,
14 RIC-Personenwagen mit Seitengang der Serie $AB^{4ü}$,
8 Personenwagen leichter Bauart der Serie $B^{4ü}$,
6 Personenwagen leichter Bauart der Serie $BC^{4ü}$,
14 RIC-Personenwagen mit Seitengang der Serie $C^{4ü}$,

26 Personenwagen leichter Bauart der Serie $C^{4ü}$,
6 RIC-Gepäckwagen der Serie $F^{4ü}$,
1 RIC-Gepäckwagen mit Postraum der Serie $FZ^{4ü}$,
9 Gepäckwagen leichter Bauart der Serie $F^{4ü}$,
330 gedeckte Güterwagen der Serie K^3,
500 offene Güterwagen der Serie L^6,
12 Schotterkippwagen der Serie S^{kt},
5 Schotterwagen der Serie S^{3t},
1 Fahrleitungsbeobachtungswagen der Serie X^{d4},
3 fahrbare Drehkrane der Serie X.

Schmalspur (Brünigbahn).

16 elektrische Schmalspur-Zahnrad-Gepäcktriebwagen der Serie $Fhe^4/_6$,
1 elektrischer Traktor von 100 PS der Serie Te,
1 Personenwagen der Serie B^4,
2 Personenwagen der Serie C^4.

3. Im Berichtsjahr wurde folgendes Rollmaterial umgebaut:

Normalspur.

4 Personenwagen der Serie $B^{4ü}$, umgebaut aus $AB^{4ü}$-Wagen,
16 Autotransportwagen der Serie O^b, umgebaut aus C^3-Wagen,
3 Schotterwagen der Serie S^{3t}, umgebaut aus P-Wagenuntergestellen,
14 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus alten Lokomotivtendern und Wagen.

4. Für kriegswirtschaftliche Zwecke hat der schweizerische Bundesrat unterm 24. Oktober dem Volkswirtschaftsdepartement einen Kredit von 14 Millionen Franken für die Anschaffung von gedeckten Güterwagen zulasten der mit Bundesbeschluss vom 30. August 1939 über Massnahmen zum Schutze des Landes und zur Aufrechterhaltung der Neutralität eröffneten Kredite zur Verfügung gestellt. Dieser Kredit reicht für die Beschaffung von 850 Güterwagen der Serie K^3 aus, mit deren Bestellung die Schweizerischen Bundesbahnen im Einvernehmen mit dem Kriegs-Transport-Amt beauftragt wurden. Diese Güterwagen sind von den Bundesbahnen in Betrieb zu nehmen, zu unterhalten und bei der Liquidation im Rahmen der verfügbaren Budgetkredite für Güterwagenanschaffungen zum dannzumaligen Wert zu übernehmen.

B. Zugförderung.

1. Zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfes an Lokomotivpersonal sind 60 Schlosser eingestellt worden.

Auf den 15. Mai wurde mit der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn vereinbart, dass die Lokomotiven der Schnellzüge in Thun nicht mehr gewechselt, sondern mit den Zügen auf das Netz der andern Verwaltung durchlaufen sollen. Dadurch konnten die Aufenthalte der Schnellzüge in Thun von 6 auf 2—3 Minuten gekürzt werden.

2. In der Nacht vom 13./14. August ist in Rorschach das Lokomotivdepot aus unbekannter Ursache teilweise niedergebrannt, wobei einige Triebfahrzeuge schwer beschädigt wurden.

3. An der schweizerischen Landesausstellung in Zürich wurden unter anderem eine 12 000-PS-Lokomotive, eine dieselelektrische Lokomotive, ein elektrischer Doppelschnelltriebwagen, ein Brünig-Aussichtwagen und ein Schotterkippwagen, ferner ein Vorführungsstand für Wagenbremsen und durch die AG. Signum in Wallisellen ein solcher für die automatische Zugsicherung, sowie ein bewegliches Modell mit Darstellung der Fahrgeschwindigkeiten beim Dampf- und elektrischen Betrieb ausgestellt.

X. Bahnbau und Kraftwerke.

A. Neu- und Ergänzungsbauten.

1. Der Verwaltungsrat bewilligte im Berichtsjahre folgende Kredite:

a) für die Elektrifikation der Brünigbahn Franken 8 950 000 nebst Fr. 1 501 000 für Abschreibungen;

b) für die Erstellung der zweiten Geleise:
Boudry–Auvernier Fr. 1 700 000 nebst Fr. 37 200 für Abschreibungen,
Sisikon–Flüelen Fr. 2 070 000 nebst Fr. 149 500 für Abschreibungen und
Taverne–Lugano Fr. 3 132 000 nebst Fr. 78 000 für Abschreibungen;

c) Erhöhung des Kredites für die Verlegung der Bahnlinie zwischen Bern und Wylerfeld von Fr. 9 870 000 auf Fr. 10 870 000 nebst Franken 1 970 000 für Abschreibungen zur Anpassung des nördlichen Weichenkopfes des Personenbahnhofes Bern für die viergeleisige Einführung der neuen Linie bis an die Perronanlagen.

2. Der Ausbau eingeleisiger Strecken auf Doppelspur wurde fortgesetzt.

Am 6. Juni wurde das zweite Geleise der Strecke Emmenbrücke–Sentimatt in Betrieb genommenen. Im Bau befinden sich die Strecke Pfäffikon-Lachen und als Teilstück der Strecke Flums–Mühlehorn der neue zweigeleisige Bommersteintunnel.

Durch den Umbau der alten Hauensteinlinie Sissach–Läufelfingen–Olten von Doppelspur auf Einspur verringerte sich die Doppelspurlänge unseres Netzes um 17 km.

Ende 1939 waren von den auf eigene Kosten betriebenen Linien des eigenen Netzes von total 2885 km Länge 1088 km zweigeleisig ausgebaut.

3. Folgende wichtigere Bauten wurden vollendet:

Änderung der Geleise- und Verladeanlagen zur Erweiterung der kantonalen Lagerhäuser in Genf; Erstellung der Sperrmauer 7 im Oberlauf des Wildbaches St. Barthélemy; Hebung der Bahnnivellette beim Durchlass der Gamsa zwischen Visp und Brig; Einrichtung des Abspritzverfahrens für die Lokomotivreinigung im Depot Bern; Geleiseänderungen auf der Ostseite des Bahnhofes Solothurn-HB im Zusammenhang mit der Erstellung der Doppelspur zwischen Solothurn HB und Solothurn-West; Erstellung des Geleises A I und Änderungen im Stellwerkbezirk II im Rangierbahnhof Basel-SBB.; Verbesserung der Stationsanlage in Melide; Umbau der freigewordenen Post- und Telegraphenräume im Aufnahmegebäude Zürich-HB; Ergänzung der Stationsanlage in Zürich-Wollishofen für den Landesausstellungsverkehr; Wiederherstellung der Geleise-

verbindung von der Station Zürich-Seebach nach Kloten.

4. In Ausführung begriffen waren folgende grössere Bauten:

Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf und Neuenburg; Verlegung der Bahnlinie Bern–Wylerfeld an die Lorrainehalde mit gleichzeitigem Ausbau auf zwei Doppelspuren; Umbauten im Aufnahmegebäude des Bahnhofes Bern mit Änderungen und Verbesserungen der elektrischen Licht- und Kraftanlagen; Änderung der beiden Anschlüsse der direkten Verbindungslinie Hauenstein–Aarau zur Erhöhung der Durchfahrgeschwindigkeit; Umbau des Südkopfes des Bahnhofes Chiasso infolge Einführung der elektrischen Zugförderung durch die FS am 28. Oktober und Verlängerung der Geleise A I—IV; Erstellung einer Lautsprecheranlage auf den Perrons, in den Wartsälen und Wirtschaftsräumen des Bahnhofes Zürich-HB; Verbesserung der Bahndiensträume und der Wirtschaftseinrichtungen in Rorschach-Hafen.

5. An Brückenbauten und Brückenverstärkungen sind fertiggestellt worden:

Ersatz der provisorischen Brücke über den St. Barthélemybach im Bois-Noir zwischen St. Maurice und Evionnaz; Umbau und Verbreiterung der Strassenunterführung «de Reunier» bei Pully; Ersatz der Moesabrücke zwischen Castione und Bellinzona; Verstärkung der Aarebrücke bei Koblenz.

In Ausführung begriffene Bauten:

Ersatz der eisernen Brücke über die Menthue bei Yvonand; Ersatz der Brückenkonstruktion über den Hagneckkanal bei Aarberg; Umbau der Langensandbrücke in Luzern.

6. Fahrleitungen:

Verstärkung der Isolation auf den Strecken Tiefenbrunnen–Herrliberg, Wollishofen–Kilchberg, Thalwil–Au (Zürich), Wallenstadt–Flums, Sargans–Sevelen, St. Gallen–St. Fiden–Rorschach–Romanshorn; Elektrifikation von Gütergeleisen in Clarens, Montreux, Veytaux, Brig, Lyss, Liestal und Bellinzona; Materialbeschaffungen für die Elektrifikation der Brüniglinie.

7. Niederspannungs- und Schwachstromanlagen:

Erstellung automatischer Telephonzentralen im Unterwerk Puidoux und in Wädenswil; Beschaffung der Schwachstromkabel für die Elektrifikation der Brüniglinie.

B. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahr sind 15 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 9 ersetzt durch 8 Unterführungen und 1 Überführung und 4 durch Strassenverlegungen; 2 Übergänge konnten ohne Ersatz aufgehoben werden. Die Ersatzbauten wurden aus Krediten für Arbeitsbeschaffung des Bundes und der Kantone sowie Beiträgen der Bahnverwaltung finanziert.

2. Von den wichtigeren fertiggestellten Ersatzbauten sind zu erwähnen die Unter- bzw. Überführungen in Freiburg, Auvernier, Zürich-Wollishofen und Rüschlikon, zwischen Bützberg und Herzogenbuchsee, Aarburg und Zofingen, Osogna und Castione sowie Giubiasco und Cadenazzo, ferner die Verlegung der Kantonsstrasse bei Morges.

3. Folgende wichtigere Ersatzbauten befanden sich in Ausführung:

die Unterführungen in Burgdorf (Kirchbergstrasse) und Meilen und die Überführung bei Fedoccio zwischen Faido und Lavorgo.

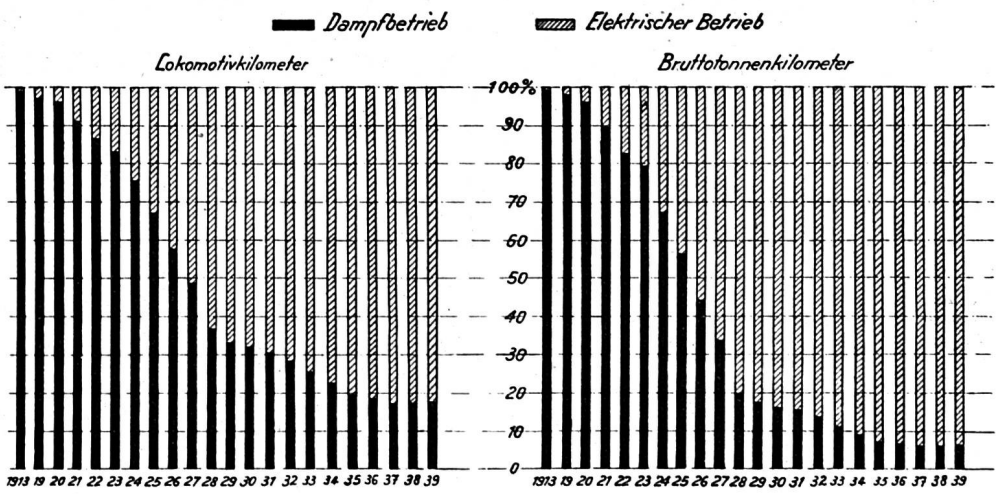
4. Bei 14 bisher bewachten Niveauübergängen wurden die Barrieren entfernt und durch Warnkreuze ersetzt, während bei 2 bisher unbewachten Übergängen durch Anbringen von Barrieren die Bewachung eingeführt wurde. Bei 13 Niveauübergängen wurden die Barrierenanlagen verbessert.

C. Weichen- und Sicherungsanlagen.

1. Auf der Station Aarberg wurde die neue Sicherungsanlage in Betrieb genommen. In Neuenburg und Basel SBB (Westseite) befinden sich neue Stellwerkanlagen im Bau. Auf 20 Bahnhöfen und Stationen wurden die Sicherungsanlagen erheblich verbessert. Auf drei Stationen wurden zur Erhöhung

Abbildung 18.

Entwicklung der Elektrifizierung.



der Durchfahrgeschwindigkeit die Sicherungsanlagen erweitert.

2. Der elektrische Streckenblock wurde auf eine weitere Doppelspurstrecke (10,3 km) und zwei Einspurstrecken (13,3 km) ausgedehnt. Auf der Strecke Luzern–Emmenbrücke–Littau wurde der Handblock durch den automatischen Block ersetzt, und an Stelle der Formsignale wurden Lichttagessignale aufgestellt.

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

D. Bahnunterhalt.

Ausser den regelmässig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten ist der Wiederaufbau der abgebrannten Remise im Lokomotivdepot Rorschach zu erwähnen.

E. Energieversorgung.

1. Energiewirtschaft.

In den eigenen Kraftwerken erzeugte Einphasenenergie:

	1939 kWh	1938 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg—Ritom—Göschenen	287 252 000	254 242 000
Kraftwerkgruppe Vernayaz—Barberine—Trient	224 160 000	215 420 000
Kraftwerk Massaboden	10 256 000	10 988 000
Total	521 668 000	480 650 000

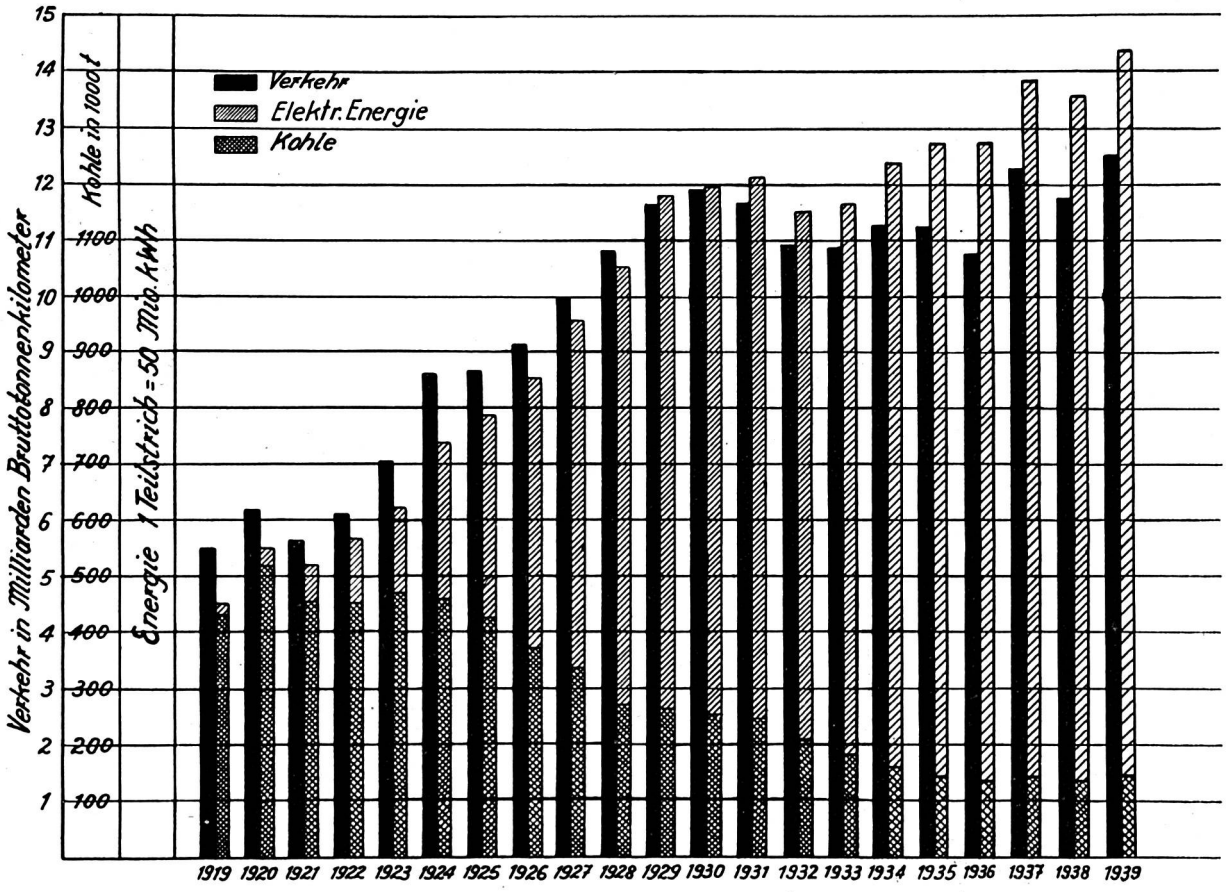
	1939 kWh	1938 kWh
Übertrag	521 668 000	480 650 000
Bezogene Einphasenenergie:		
aus dem Etzelwerk	101 913 000	94 327 000
aus andern Kraftwerken	47 575 000	58 822 000
Summe der erzeugten und bezogenen Einphasenenergie	671 156 000	633 799 000

In den eigenen Kraftwerken erzeugte Dreiphasenenergie:

	1939 kWh	1938 kWh
Kraftwerk Amsteg	22 292 000	32 090 000
» Vernayaz	—	—
» Massaboden	4 576 000	4 262 000
Total	26 868 000	36 352 000

In den eigenen Kraftwerken erzeugte Einphasen- und Dreiphasenenergie	548 536 000 (100 %)	517 002 000 (100 %)
wovon:		
a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt	181 481 000 (33 %)	189 361 000 (37 %)
b. von den Flusswerken Amsteg (einschliesslich Göschenen), Vernayaz (einschliesslich Nebenkraftwerk Trient) und Massaboden erzeugt	367 055 000 (67 %)	327 641 000 (63 %)

Abbildung 19.



Energieabgabe für die Zugförderung[1]) der SBB ab Kraftwerken . . .	645 416 000	611 269 000

2. Kraftwerke.

In den Kraftwerken Amsteg und Vernayaz wurde je eine, im Kraftwerk Barberine zwei Turbinen umgebaut. Hierdurch ist eine Verbesserung des Wirkungsgrades erreicht worden, die bei Halblast bis zu 4 % beträgt.

Kraftwerk Amsteg.

Neuisolierung der Statorwicklung an einem dritten Generator, Einbau des Buchholzschutzes und Verbesserung der Bolzenisolation an einem Bahntransformator. In Ausführung begriffen war die Instandstellung einer bei einem Hochwasser eingestürzten Strecke des Umleittunnels beim Stausee am Pfaffensprung und die Erneuerung der Sohlenpflästerung.

Kraftwerk Ritom.

Tiefste Absenkung des Ritomsees am 21. Mai $29,_9$ m, verbliebener Nutzinhalt $2,_4$ Millionen m³; Füllung mit $27,_5$ Millionen m³ am 1. August; Beginn der Absenkung am 4. Dezember; Absenkung Ende des Jahres $2,_0$ m, verbliebener Nutzinhalt $24,_9$ Millionen m³.

Kraftwerk Vernayaz.

Erneuerung des Anstriches der Druckleitung ohne die zwei untersten Teilstrecken.

Kraftwerk Barberine.

Tiefste Absenkung des Barberinesees am 20. Mai $33,_0$ m, verbliebener Nutzinhalt $5,_0$ Millionen m³; Füllung mit $39,_0$ Millionen m³ am 14. September; Beginn der Absenkung am 23. November; Absenkung Ende des Jahres $3,_4$ m, verbliebener Nutzinhalt $34,_5$ Millionen m³.

Kraftwerk Massaboden.

Umbau der Drehstrom-Maschinengruppe auf Einphasenstrom und Anpassung der Schaltanlage. Abstellung des Werkes während drei Wochen im Herbst für Instandstellungsarbeiten am Zulaufkanal und Ausbesserung des Innenanstriches der Verteilleitung. Erstellung eines Grundwasser-Filterbrunnens und Erneuerung der Leitungen für die Wasserversorgung.

Etzelwerk.

Bauaufwendungen Ende des Jahres $61,_4$ Millionen Franken, wovon $14,_0$ Millionen Franken für Landerwerb.

Tiefste Absenkung des Sihlsees $8,_{85}$ m am 1. April, verbliebener Nutzinhalt $15,_2$ Millionen m³; Füllung mit $91,_8$ Millionen m³ am 23. Juli; Beginn der Absenkung am 5. Dezember; Absenkung Ende Jahr $1,_5$ m, verbliebener Nutzinhalt $75,_8$ Millionen m³, wovon zugunsten der SBB $42,_0$ Millionen m³.

3. Übertragungsleitungen:

Auswechseln eines der beiden 15-kV-Kabel im Gotthardtunnel.

[1]) Der Energieverbrauch für die Zugförderung weist eine Zunahme von $34,_2$ Mill. kWh oder von $5,_6$ % auf gegenüber demjenigen im Vorjahr. Ein Mehrverbrauch trat ein infolge der Führung regelmässiger Extra-Reisezüge während der Landesausstellung in Zürich und infolge des starken Güterverkehrs nach der Wiedereinführung des Zivilfahrplanes.

4. Unterwerke:

Puidoux: Erstellung eines Dienstwohnhauses, Automatisierung der Speisepunktgruppen. Olten: Erstellung einer Drucklufterzeugungsanlage, Einbau der Telephon- und Signalanlage zur Einführung des Pikettdienstes. Göschenen: Umbau des Transformators zwecks Stromabgabe an die Schöllenenbahn.

F. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse.

1. Am 8. Juni um 20.30 Uhr wurden bei einem heftigen Gewitter zwischen Immensee und Goldau beide Geleise auf eine Länge von 60 m durch Geschiebe verschüttet. Der Zugsverkehr musste über Zug umgeleitet werden. Um 4.15 Uhr des folgenden Tages konnte das äussere Geleise für den Verkehr freigegeben werden, und um 13.00 Uhr wurde der doppelspurige Verkehr wieder aufgenommen.

2. Am Abend des 23. Juni wurde die Simplonlinie zwischen Cully und Rivaz infolge eines heftigen Gewitters an mehreren Stellen mit Geschiebe überschüttet. Von 22.30 Uhr bis 24.00 Uhr waren beide Geleise gesperrt. Hierauf erfolgte eingeleisiger Betrieb, und am 24. Juni 15.00 Uhr konnte der normale Verkehr wieder aufgenommen werden. Gleichzeitig wurde das bergseitige Geleise zwischen La Conversion und Grandvaux an mehreren Stellen überschüttet.

3. Infolge eines ausserordentlichen Hochwassers der Reuss am 5./6. August stürzte der Umleittunnel beim Stausee am Pfaffensprung des Kraftwerkes Amsteg auf rund 10 m Länge ein; es bildete sich ein Tagbruch in der rund 23 m hohen grobblockigen Überlagerung. Der Betrieb des Werkes wurde nicht unterbrochen. Die Wiederherstellungsarbeiten werden im Frühjahr 1940 beendet sein.

4. Am 11. August entlief auf der Gefällstrecke zwischen Iselle und Varzo der Zug 4386. Nach Durchfahren der Stationen Varzo und Preglia mit grosser Geschwindigkeit entgleiste er im Bahnhof Domodossola auf der zweiten Weiche. Auf den entgleisten vorderen Zugsteil prallte der Rest des Zuges mit grosser Gewalt auf. Dabei wurden 4 Bahnbeamte und 2 Reisende getötet und weitere 11 Personen, wovon 1 Bahnbeamter, verletzt. Der Materialschaden ist erheblich.

5. Am 25. August 18.00 Uhr wurde bei einem heftigen Gewitter in der Gegend vom Bachtel die Bahnlinie Rüti–Wald–Gibswil an 38 Stellen durch Rutschungen und Schuttablagerungen überschüttet. Während des bis am 27. August 14.00 Uhr dauernden Unterbruches wurde der Verkehr durch Postautomobile und Umleitung über die Uerikon–Bauma-Bahn aufrechterhalten.

6. Am 18. Dezember wurde die Übertragungsleitung Rapperswil–Gossau bei Wattwil infolge starker Rauhreifbildung auf eine Länge von ca. 700 m zerstört. Dadurch trat in der Stromversorgung der Fahrleitungen im Bereiche des Unterwerkes Gossau eine 7 Minuten dauernde Unterbrechung ein. Die beschädigte Übertragungsleitung wurde behelfsmässig instand gestellt und war am 22. Dezember wieder betriebsbereit.

XI. Militärisches Eisenbahnwesen.

Mit Beschluss des schweizerischen Bundesrates vom 29. August 1939 wurde der Kriegsbetrieb der schweizerischen Transportanstalten verfügt, womit das Verfügungsrecht über die Eisenbahnen, Schiffe und sonstigen Transportanstalten an den Militäreisenbahndirektor überging. Als solchen ernannte der Bundesrat auf den 1. September Herrn Oberst Paschoud, Vorsteher des Bau- und Betriebsdepartementes der Generaldirektion. Zu Betriebsgruppendirektoren wurden ernannt die Herren Oberst Chenaux, Kreisdirektor I in Lausanne, Oberst Lucchini, Kreisdirektor II in Luzern, und Oberst Bärlocher, Stellvertreter des Kreisdirektors III in Zürich, an Stelle des als Rgt. Kdt. in den Aktivdienst eingerückten Kreisdirektors Herrn Dr. Cottier.

Die Stäbe des Militäreisenbahndirektors und der Betriebsgruppendirektoren, die mit der Kriegsmobilmachung in den Aktivdienst traten, wurden am 21. September auf Pikett entlassen und führten die ihnen zufallenden Aufgaben ab diesem Termin in ihrer zivilen Tätigkeit weiter.

Durch Befehl des Chefs des Generalstabes wurde das Personal der Transportanstalten vom Einrücken am 6. Mobilmachungstag dispensiert, welche Massnahme sich als sehr zweckmässig erwies.

Für die Zwecke der Armee und der Landesversorgung wurde die erforderliche Anzahl Dampflokomotiven bereitgestellt. Für den Truppenverlad wurden auf zahlreichen Bahnhöfen und Stationen der Bundesbahnen die festen Verladeanlagen verbessert und im weitern Vorbereitungen für die Aufstellung provisorischer Rampen getroffen. Das Material für den Bau von Ersatzbahnbrücken wurde weitgehend ergänzt. Schliesslich wurden auch Massnahmen baulicher Natur zur Sicherstellung des elektrischen Bahnbetriebes im Kriegsfall angeordnet und Vorräte für Instandstellungsarbeiten sowie Betriebsstoffe bereitgestellt. Alle diese Massnahmen wurden selbstverständlich im Einvernehmen mit der Armee getroffen, die sich weitgehend auch an den Kosten beteiligt.

Für die rasche Wiederherstellung der in einem Kriegsfall eventuell zerstörten Brücken und elektrischen Anlagen wurden Detachemente aus Wehrpflichtigen und Hilfsdienstpflichtigen gebildet, die in Einführungskursen in ihre Aufgaben sowie mit dem zur Verfügung stehenden Material vertraut gemacht wurden. Die Organisation von gleichen Detachementen für die Wiederherstellung des eventuell zerstörten Bahnkörpers ist in Vorbereitung.

Über die Einführung des Kriegsfahrplans haben wir bereits unter Kap. VIII F 2 berichtet. Die im Zusammenhang mit der Kriegsmobilmachung und dem Aufmarsch der Armee stehenden beträchtlichen Militärtransporte haben sich ohne nennenswerte Störungen abgewickelt, desgleichen auch die in der Folge ausgeführten Urlaubertransporte. Die von der Armee geforderten Sanitäts- und Munitionszüge wurden bereitgestellt.

Im passiven Luftschutz wurde mit der Anschaffung des erforderlichen Materials, im besondern der Gasmasken, fortgefahren. Mit der Kriegsmobilmachung wurde die Erstellung behelfsmässig eingerichteter Luftschutzräume an die Hand genommen, so dass eine grosse Anzahl Bahnhöfe und Stationen mit solchen Schutzräumen ausgestattet sind. Mit dem Bau von bombensichern Räumen wurde begonnen. Es wurden verschiedene Verdunkelungsübungen und eine Alarmübung durchgeführt, die trotz des grossen Verkehrs befriedigend verliefen.

XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1938 betrug, einschliesslich eines Passivsaldo-Vortrages von Fr. 243 697 895. 57 aus dem Jahre 1937, Fr. 278 935 946.60. Von diesem Betrag ist gemäss Beschluss der Bundesversammlung vom 20. Juni 1939 ein Teil von Fr. 7 483 097. — als Verzinsung des Kriegsdefizites dem Konto «Kriegsdefizit» belastet, der Rest von Fr. 271 452 849. 60 auf die Rechnung des Jahres 1939 übertragen worden. Durch diese Verrechnung erhöhte sich das Kriegsdefizit auf den 1. Januar 1939 von Fr. 187 077 411. 32 auf Fr. 194 560 508. 32.

Der Überschuss der Einnahmen des Jahres 1939 beträgt Fr. 7 478 151. 70. Mit Einschluss des vom Vorjahr übernommenen Passivsaldos von Fr. 271 452 849. 60 ergäbe sich auf Ende 1939 zunächst ein Passivsaldo von Fr. 263 974 697. 90. Wir ziehen es jedoch vor, den Überschuss der Einnahmen des Jahres 1939 von Fr. 7 478 151. 70 für rückständige Abschreibungen auf dem Anlagevermögen der Werkstätten zu verwenden. Wenn es möglich wäre, die noch verbleibenden rückständigen Abschreibungen im Anlagevermögen der Werkstätten im Betrage von Fr. 4 162 101 aus dem Ergebnis des Jahres 1940 zum Verschwinden zu bringen, so wäre das Nebengeschäft «Werkstätten» so saniert, dass man sich bei der Sanierung der Bundesbahnen nicht mehr damit befassen müsste.

Durch die Verzinsung des Kriegsdefizites mit 4 % wird die Gewinn- und Verlustrechnung mit Fr. 7 782 420. 30 belastet. Wir empfehlen, wie es jeweilen in den Jahren 1932—1939 geschah, diesen Betrag auf 1. Januar 1940 wiederum dem Konto «Kriegsdefizit» zu belasten. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf Anfang des Jahres 1940 auf Fr. 202 342 928. 62.

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

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1939 und die Bilanz auf 31. Dezember 1939 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1939 wird genehmigt.

3. Der Einnahmenüberschuss des Jahres 1939 von Fr. 7 478 151. 70 wird auf 1. Januar 1940 für rückständige Abschreibungen auf dem Anlagevermögen der Werkstätten verwendet.

4. Auf 1. Januar 1940 wird 4% Zins des Kriegsdefizites oder Fr. 7 782 420. 30 dem Kriegsdefizit belastet.

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

Bern, den 19. April 1940.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Etter.