

Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1931 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor(en): **Schrafl.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1931)**

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676024>

Nutzungsbedingungen

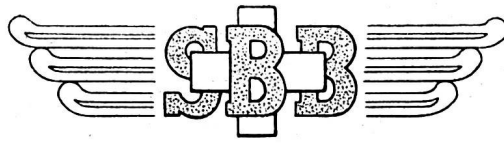
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1931

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 Geschäfts-

führung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1931 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen für diesen Zeitraum zur Genehmigung vorzulegen.

I. Umfang des Netzes.

Die Länge der im Eigentum des Bundes stehenden Linien beträgt auf Ende 1931:

Baulänge 2875,962 km, Betriebslänge 2935,695 km

Hievon haben die Bundesbahnen verpachtet die Strecken:

Basel-SBB—St. Johann (Grenze)	5,281 km	
Wohlen—Bremgarten	7,011 »	
		<u>12,292 »</u>

Die Betriebslänge des auf eigene Kosten betriebenen eigenen Netzes beträgt 2922,803 km

Die Bundesbahnen haben gepachtet die Linien:

Nyon—Crassier La Rippe (Grenze)	5,941 km	
Vevey—Puidoux-Chexbres	7,825 »	
		<u>13,766 »</u>

Die Gesamtlänge des auf eigene Kosten betriebenen Netzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) beträgt 2936,569 km

Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:

Kreis I	953,787 km
Kreis II	976,508 »
Kreis III	1006,274 »

Die Bundesbahnen sind am Betriebe anderer Bahnen wie folgt beteiligt:

a. Der gesamte Betrieb wird besorgt auf den Strecken:

Güterbahn: D. R. B.—Basel Kleinhüninger-Rhein-		
hafen	4,005 km	
Crassier La Rippe (Grenze)		
—Divonnes-Les Bains	3,202 »	
Delle (Grenze)—Delle	0,440 »	
Koblenz (Grenze)—Wald-		
hut	1,743 »	
		<u>9,390 km</u>

b. Der Zugsbegleitungs- und der Zugförderungsdienst wird besorgt auf den Strecken:

Pont—Brassus	13,259 km	
Les Verrières (Grenze)—		
Pontarlier	11,284 »	
Münster—Lengnau	12,979 »	
Iselle (Eigentumsgrenze)		
—Domodossola	19,068 »	
Pino (Grenze)—Luino	14,639 »	
		<u>71,229 »</u>

c. Der Zugförderungsdienst wird besorgt auf der Linie Bulle—Romont

		<u>18,002 »</u>
Die Länge der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt		<u>98,711 km</u>

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 3035,280 km

Die Linie Weesen-Näfels, die bereits seit dem 20. Februar 1917 ausser Betrieb steht, ist vom Bundesrate mit Beschluss vom 17. Dezember endgültig aufgehoben worden.

Die Baulänge der im Eigentum des Bundes stehenden Linien reduziert sich dadurch um 6,014 km und die Betriebslänge um 4,830 km.

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Unter dem Einfluss der Weltwirtschaftskrise hat sich auch die Lage der schweizerischen Volkswirtschaft im Laufe des Jahres 1931 von Monat zu Monat verschlechtert. Im Zusammenhang damit sind auch die Transporteinnahmen der Eisenbahnen stetig gesunken.

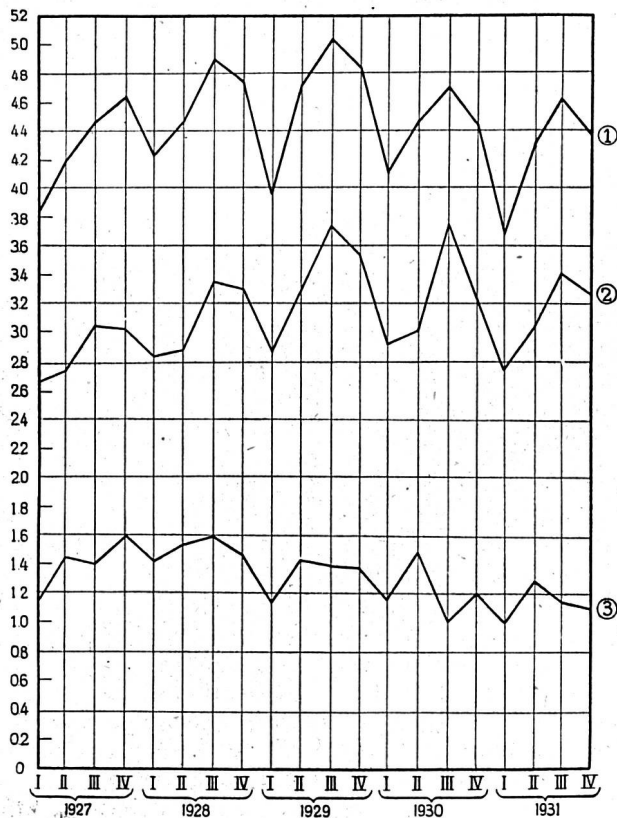
Im Personenverkehr hat die seit 1922 andauernde Aufwärtsentwicklung im Berichtsjahre einen empfindlichen Rückschlag erfahren. Während in den ersten Monaten die Verkehrsziffern sich ungefähr auf der Höhe der vorjährigen bewegten, trat mit Beginn des Sommers infolge der andauernd schlechten Witterung und der im Ausland ergriffenen Krisenmassnahmen ein deutlicher, bis zum Jahresende anhaltender Rückgang ein. Die Gesamtzahl der Reisenden fiel gegenüber dem Vorjahre von 127,9 Millionen auf 122,5 Millionen, was einen Ausfall von 5,4 Millionen oder 4,2 % ergibt. Die im Jahre 1931 erreichte Reisendenzahl übertrifft den Stand des letzten Vorkriegsjahres noch um 27,9 Millionen oder 29,5 %. Gegenüber dem Jahresmittel des wirtschaftlich günstigen Zeitraumes 1927—1930 weist der Personenverkehr noch einen Zuwachs von 0,8 % auf.

Abbildung 1.

Güterverkehr der S. B. B. und Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr in den Quartalen der Jahre 1927—1931

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

Millionen Tonnen



Durch diese Verkehrsabnahme verminderten sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 159,1 auf 150,7 Millionen Franken, somit um 8,4 Millionen Franken oder 5,3 %. Vergleicht man damit die Verhältnisse der ausländischen Bahnen, so lässt sich nach den vorliegenden Ergebnissen feststellen, dass der von 1930 auf 1931 eingetretene Rückgang in den Personenverkehreinnahmen beträgt: bei der Deutschen Reichsbahn 14,5 %, bei den französischen Hauptbahnen 3,2 %, bei den Österreichischen Bundesbahnen 12,5 %, bei den Italienischen Staatsbahnen 13,5 %, bei der Nationalen Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen 11,4 %, bei den englischen Hauptbahnen 7,3 % und bei den amerikanischen Bahnen I. Klasse 24,0 %.

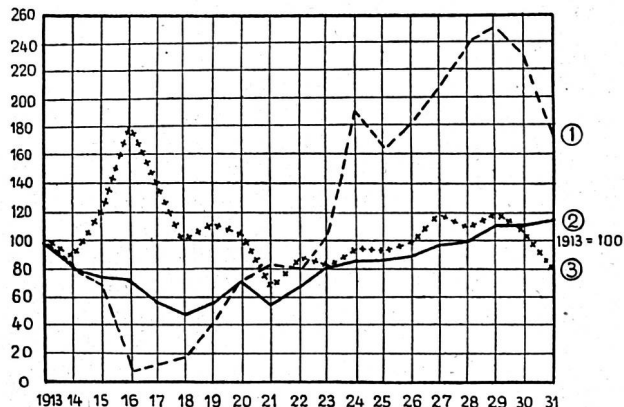
Im Güterverkehr hat sich die rückläufige Bewegung, die schon im Jahre 1930 begonnen hat, fortgesetzt. Die im Gesamtgüterverkehr (Gepäck-, Tier-, Post- und Güterverkehr) beförderten Mengen sind gegenüber dem Vorjahre um rund 760 000 Tonnen oder um 4,1 % zurückgegangen. Für den reinen Güterverkehr ergibt sich ein mengenmässiger Ausfall von rund 780 000 Tonnen oder 4,4 %, im wesentlichen verursacht durch einen Rückgang in

Abbildung 2.

Aussenhandels- und Durchfuhrmengen.

1913=100 gesetzt.

1 Durchfuhr 2 Einfuhr 3 Ausfuhr



den Stückgutklassen um 51 000 Tonnen, in den Spezialtarifklassen um 64 000 Tonnen und hauptsächlich bei den zu Ausnahmetarifen beförderten Gütern um 662 000 Tonnen. Verglichen mit dem letzten Vorkriegsjahr beläuft sich die Mehrbeförderung im Gesamtgüterverkehr noch auf 2,8 Millionen Tonnen oder 18,4 %. Gegenüber den durchschnittlichen Jahresmengen im wirtschaftlich günstigen Zeitraum 1927—1930 ergibt sich ein Rückgang der Verkehrsmengen von 4,8 %.

Der rückgängigen Güterbeförderung entsprechend sind auch die Einnahmen aus dem Güterverkehr hinter den vorjährigen Ergebnissen zurückgeblieben. Die Einnahmen aus dem Gesamtgüter-

verkehr verminderten sich von 232,0 auf 222,7 Millionen, das sind 9,3 Millionen Franken oder 4,0 %, während sie im reinen Güterverkehr um 8,0 Millionen oder ebenfalls 4,0 % fielen. Allein im Gepäckverkehr ergab sich eine Mindereinnahme von 1 Million Franken. Die ausländischen Bahnen weisen nach den bisher bekannt gewordenen Ergebnissen von 1930 auf 1931 folgenden Rückgang der Güterverkehrseinnahmen auf: die Deutsche Reichsbahn 18,8 %, die französischen Hauptbahnen 10,8 %, die Österreichischen Bundesbahnen 13,5 %, die Italienischen Staatsbahnen 19,0 %, die Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen 12,3 %, die englischen Hauptbahnen 9,2 % und die amerikanischen Bahnen I. Klasse 19,7 %.

Die Wechselbeziehungen zwischen Konjunktur und Eisenbahngüterverkehr sind eine allgemein bekannte Erfahrungstatsache. Auf schweizerische Verhältnisse bezogen, findet diese Tatsache ihre zahlenmässige Bestätigung in der vergleichsweisen Gegenüberstellung der Entwicklung des Güterverkehrs der Bundesbahnen mit derjenigen des schweizerischen Aussenhandels- und Durchfuhrverkehrs, der infolge der starken Verflechtung unserer nationalen Wirtschaft mit der Weltwirtschaft als ein besonders charakteristisches Indiz zur konjunkturellen Beurteilung der schweizerischen Gesamtlage betrachtet werden kann. Ein Vergleich der

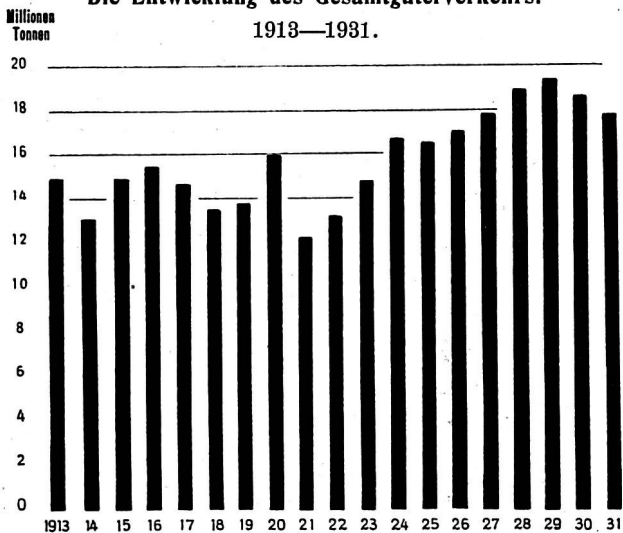
lösen, denen durch eine entsprechende Steigerung der inländischen Produktion kaum wird begegnet werden können, da namentlich im inländischen Warenaustausch mit der Gefahr der Abwanderung vieler Transporte von der Schiene auf die Strasse zu rechnen ist. Auf die wirtschaftliche Entwicklung unseres Unternehmens wird deshalb die künftige Handelspolitik der Schweiz und der uns umgebenden Staaten von grosser Bedeutung sein.

Untersuchen wir nun den Verlauf der Verkehrsmengen bei Einfuhr, Ausfuhr, Durchfuhr und Binnenverkehr etwas näher. Die gesamte schweizerische Einfuhr verzeichnet im Jahre 1931 gegenüber dem Vorjahre eine mengenmässige Zunahme von 8,55 auf 9,11 Millionen Tonnen, somit um 560 000 Tonnen oder 6,5 %, wertmässig aber infolge des gewaltigen Preissturzes eine Abnahme um 15,5 %. Die gewichtsmässige Steigerung ist in der Hauptsache auf die erhöhte Einfuhr von mineralischen Stoffen, insbesondere Kohle, um 300 000 Tonnen und von Getreide um 209 170 Tonnen zurückzuführen. Die gesamte Ausfuhr ist dagegen mengenmässig von 919 000 auf 697 000 Tonnen, demnach um 222 000 Tonnen oder um 24,2 % und wertmässig um 23,7 % gesunken. Dieser mengenmässige Rückgang ist vor allem bedingt durch den Ausfall von mineralischen Stoffen um 103 480 Tonnen, von Eisen um 66 380 Tonnen, von Maschinen um 25 680

Abbildung 3.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1931.

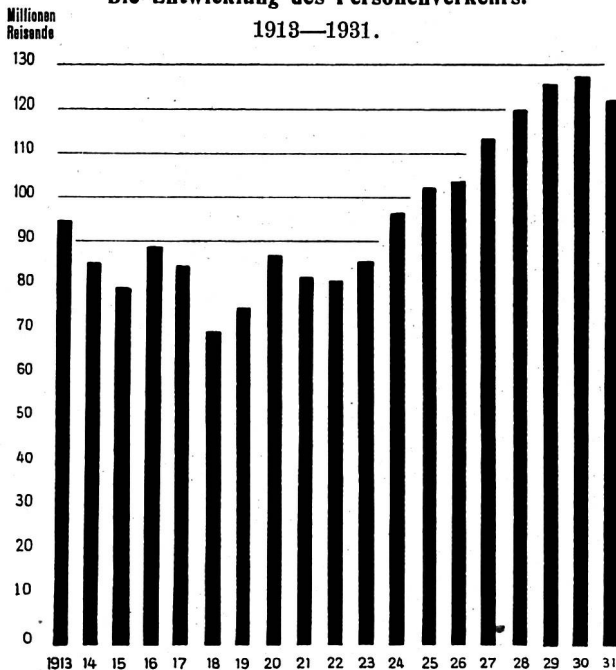


monatlichen Entwicklung des Aussenhandels- und Durchfuhrverkehrs mit derjenigen des Güterverkehrs der Bundesbahnen in den letzten fünf Jahren lässt, wie die Abbildung Nr. 1 deutlich zeigt, eine auffällige und unverkennbare Übereinstimmung zwischen den beiden Bewegungsrichtungen erkennen. Die Entwicklung des schweizerischen Aussenhandels und des Durchfuhrverkehrs, die zusammen 60—70 % der gesamten Transportmengen der Bundesbahnen umfassen, ist demnach von entscheidendem Einfluss auf den Güterverkehr unseres Unternehmens: Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, müssen die Einschränkungen des Aussenhandels durch staatliche Massnahmen, mögen sie als vorübergehende Notwehrmassnahmen noch so berechtigt erscheinen, nachteilige Folgen für den Eisenbahnverkehr aus-

Abbildung 4.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

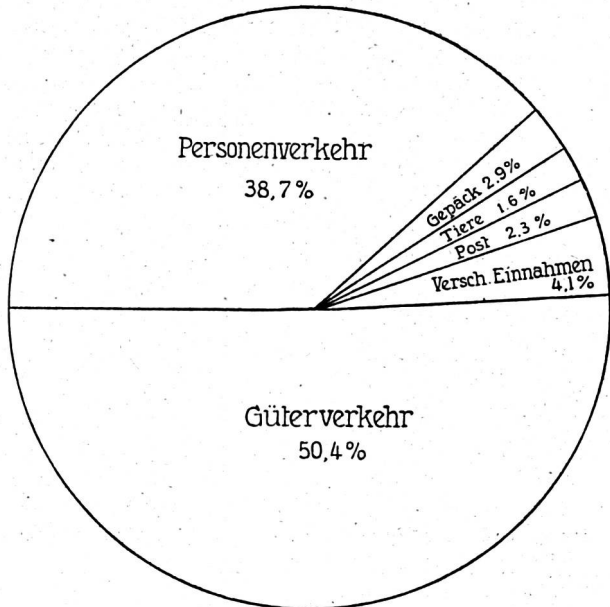
1913—1931.



Tonnen und von Holz um 22 990 Tonnen. Ganz gewaltig verschlechtert hat sich der schweizerische Durchfuhrverkehr, der von 3,56 Millionen auf 2,66 Millionen, also um 900 000 Tonnen oder 25,3 %, gefallen ist, hauptsächlich verursacht durch den verminderten Transit von mineralischen Stoffen um 616 730 Tonnen und von Metallen um 165 610 Tonnen. Beim Binnenverkehr, der etwas mehr als ein Drittel der gesamten Transportmengen der Bundesbahnen ausmacht, ist ein Rückgang von 6 % festzustellen.

Als Folge des Rückganges im Personen- und Güterverkehr haben sich die Transporteinnahmen insgesamt von 391,2 auf 373,5 Millionen Franken, somit um 17,7 Millionen Franken oder 4,5 %, vermindert.

Abbildung 5.
Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1931.



Die gesamten Betriebseinnahmen stehen mit 389,5 Millionen Franken um 15,9 Millionen Franken oder 3,9 % hinter den Ergebnissen des Jahres 1930 zurück.

Die Betriebsausgaben erreichten den Betrag von 283,3 Millionen Franken und blieben um 8 137 849 Franken oder 2,8 % unter dem Ausgabenstand des Jahres 1930. Die Höhe der Betriebsausgaben hängt zum guten Teil vom Umfang der Betriebsleistungen ab. Diese sind infolge des allgemeinen Verkehrsrückganges etwas gesunken. Die Lokomotivkilometer gingen um 0,9 %, die Zugskilometer um 0,04 %, die Wagenachskilometer um 2,9 % und die Bruttotonnenkilometer um 2,1 % zurück. Trotz der ungünstigen Entwicklung im Personenverkehr ist der Personenzugfahrplan weiter ausgestellt worden. Die Leistungen der Reisezüge sind um rund 530 000 Kilometer oder 1,9 % vermehrt worden, während die Leistungen der Güterzüge eine Einschränkung um rund 560 000 Kilometer oder 4,5 % erfuhren. Gegenüber dem Jahresmittel des wirtschaftlich günstigen Zeitraumes 1927—1930 sind die Zugskilometer im Personenverkehr trotz der Krise um 8,2 % gestiegen.

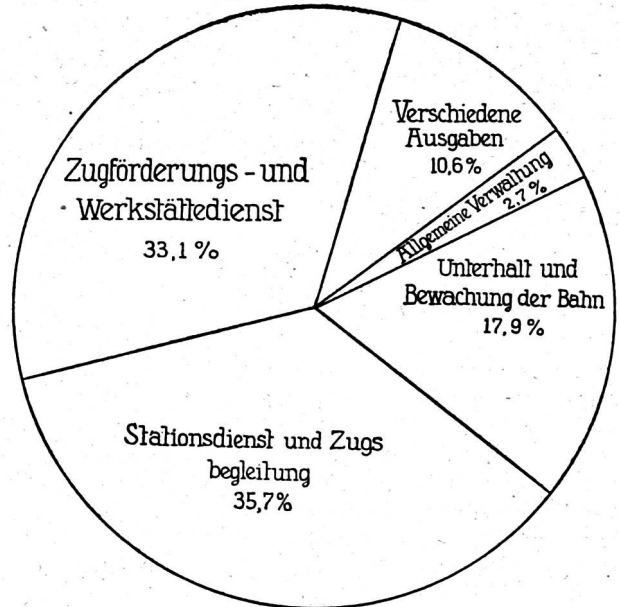
Der Personalbestand betrug im Durchschnitt des Jahres 1931 33 891 Köpfe, somit 302 Köpfe oder 0,9 % weniger als im Vorjahre.

Trotz des Rückganges des Personalbestandes sind die Gesamtaufwendungen für das Personal um rund 1 Million gestiegen und erreichten den Betrag von rund 224 Millionen Franken. Diese Mehrbelastung rührt hauptsächlich von einer Mehrleistung der Verwaltung von 1,6 Millionen Franken zugunsten der Pensions- und Hilfskasse her, deren versicherungstechnischer Fehlbetrag auf Ende 1931 wieder etwas gestiegen ist und auf 332,3 Millionen Franken berechnet wird. Die am Schluss dieses Berichtes

beigefügten Tafeln 1 und 3 geben über die Entwicklung und Gliederung der Personalausgaben in den letzten Jahren genauen Aufschluss.

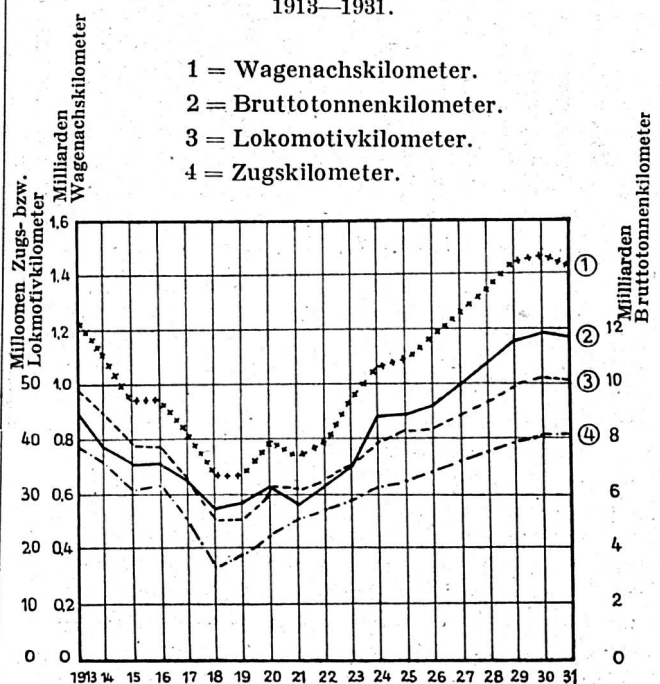
Bei den Sachausgaben der Betriebsrechnung erforderte der Bahnunterhalt infolge der reich-

Abbildung 6.
Die Verteilung der Betriebsausgaben 1931.



lichen Schneefälle eine ausserordentliche Mehrausgabe, die gegenüber den durchschnittlichen Ausgaben der letzten zehn Jahre für die Freilegung der Bahnanlagen von Schnee und Eis den hohen Betrag von 1 Million ausmacht. Diese Mehrausgabe konnte im gleichen Betrage dadurch ausgeglichen werden, dass statt der vorgesehenen 125 km nur 100 km Geleise erneuert wurden. Für Verbrauchsmaterialien muss-

Abbildung 7.
Die Entwicklung der Betriebsleistungen.
1913—1931.



ten gegenüber dem Vorjahre rund 800 000 Fr. weniger ausgegeben werden, d. h. 2,34 %. Für Änderungen an bestehenden Anlagen, im besondern für den Umbau und die Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen, wurde die Betriebsrechnung mit Fr. 6 106 733 belastet.

Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt 106 167 803 Franken, d. h. Fr. 7 810 515 weniger als im Jahre 1930.

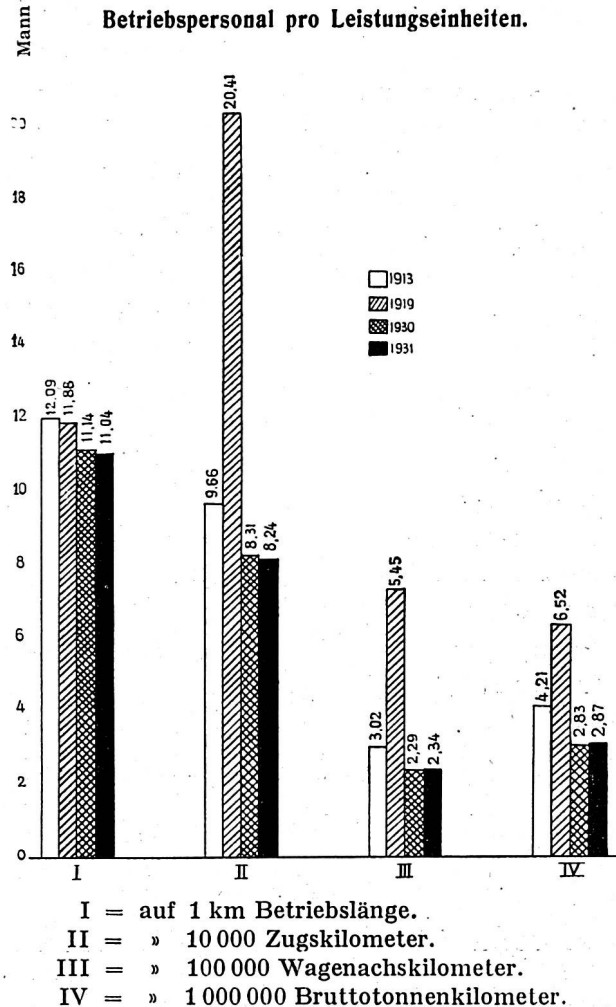
Die Nettozinsenlast erforderte die Summe von Fr. 109 034 153. Infolge der günstigen Konversion eines Anleiheins verminderte sich die Zinsenlast auf den festen Anleihen um rund vier Millionen Franken, so dass gegenüber dem Jahre 1930 trotz Neuinvestierung von 80 Millionen Franken eine bescheidene Herabsetzung der Zinsenlast eintrat. Die Anleiheenschuld ist von 2705 Millionen auf 2807 Millionen Franken angestiegen. Der Zuwachs der Nettoschuld beträgt 89,5 Millionen Franken.

Nach Vornahme der gesetzlich vorgeschriebenen Tilgungen und Abschreibungen beträgt der Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung rund 10 Millionen Franken. So beträchtlich und bedauerlich dieser Fehlbetrag ist, würde er bei einem Unternehmen vom Umfang der schweizerischen Bundesbahnen als einmalige Erscheinung im Rhythmus der wirtschaftlichen Konjunkturschwankungen nicht zu besonderer Beunruhigung Anlass geben. Ähnliche Jahresabschlüsse haben sich auch schon früher ergeben. So brachte z. B. das Jahr 1926 nach den zwei günstigen Jahren 1924 und 1925 plötzlich einen Passivsaldo von Fr. 9 580 000. Die folgenden Jahre 1927—1929 endeten wieder mit ansehnlichen Überschüssen. Bedauerlicherweise liegen aber heute die Verhältnisse wesentlich anders als damals. Im Jahre 1926 war der Rückschlag die Folge einer Verkehrssenkung von verhältnismässig kurzer Dauer. Heute ist die Krisis viel allgemeiner und einschneidender. Sie hat sich seit Ende des verflossenen Jahres weiter verschärft, und es liegen noch keinerlei Anzeichen vor, die bald eine Wendung zum Bessern erwarten liessen. Der Industrie fehlt es immer noch an Aufträgen, und im Grosshandel macht sich eine ganz ungewohnte Stockung geltend. Durch neue Zollschranken und Devisenordnungen wurde und wird immer noch der internationale Warenaustausch künstlich gedrosselt und der Reiseverkehr eingeschränkt. Die ersten Monate des laufenden Jahres wiesen infolgedessen Einnahmenschwäche auf, die für 1932 ein sehr ungünstiges Ergebnis erwarten lassen.

Der schweizerische Landesindex der Lebenshaltungskosten, bezogen auf das Jahr 1913 (= 100 %), ist im Laufe des Jahres 1931 von 156 % auf 145 % gesunken und betrug im Mittel des Jahres 150 %. Demgegenüber waren im Jahre 1931 unsere durchschnittlichen Einnahmen pro Gütertonnenkilometer nur um 25 % und pro Reisendenkilometer nur um 42,7 % höher als im Jahre 1913. Unsere Transporte sind daher heute im Mittel mit einer geringeren Preissteigerung belastet als die allgemeine Lebenshaltung. Da wir den weitverbreiteten Wunsch nach einer Senkung der Transportkosten durchaus verstehen, haben wir die Frage eines weiteren Tarifabbaues einlässlich geprüft. Leider gelangten wir jedoch hierbei zum Schlusse, dass eine solche Massnahme

unter den gegenwärtigen Umständen vom Standpunkte unserer Verwaltung aus nicht zu verantworten wäre. Die finanzielle Lage unserer Verwaltung würde dadurch eine kaum wieder gutzumachende und selbst den Landescredit bedrohende

Abbildung 8.



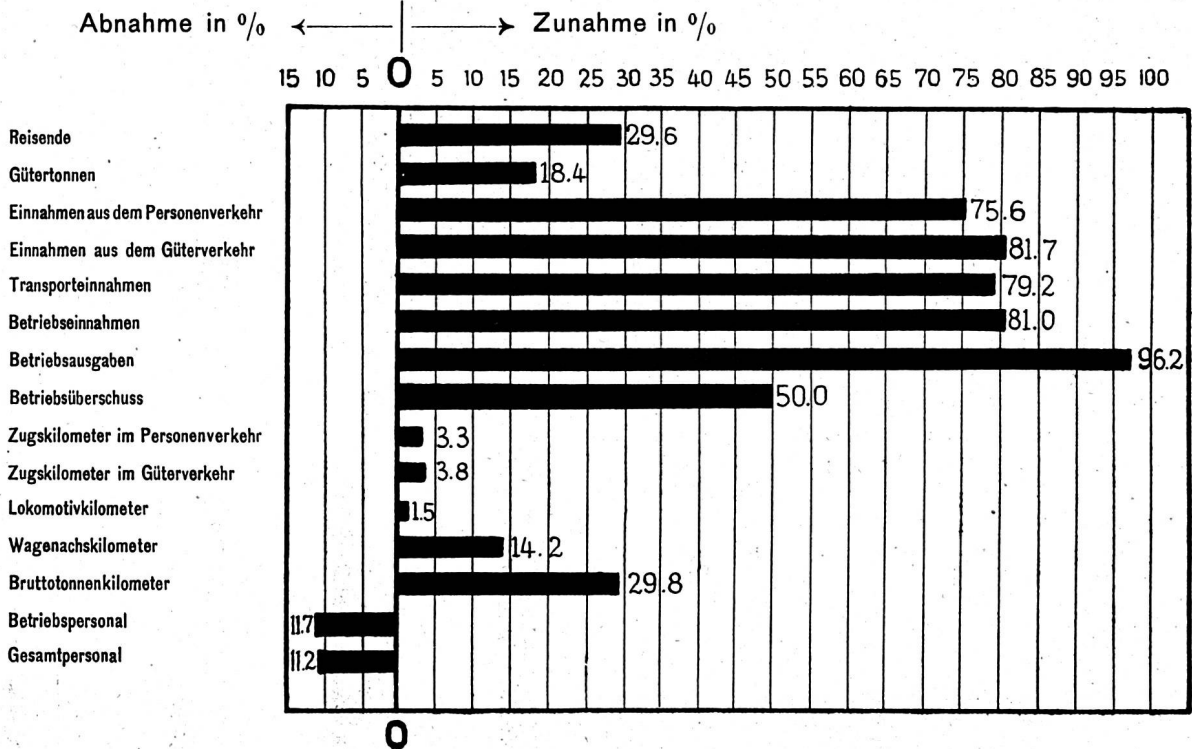
Störung erfahren. Denn es ist nicht zu vergessen, dass das mit 2,8 Milliarden Kapital belastete Unternehmen der schweizerischen Bundesbahnen bisher nur ganz ungenügende Abschreibungen vornehmen und keine Reserven anlegen konnte. In den ersten Jahren ihres Bestehens wollte die Staatsbahn der Öffentlichkeit möglichst grosse Vorteile bieten, um die bei ihrer Gründung gegebenen Versprechungen einzulösen. Nachher kam der Krieg, der ihr grosse Verluste brachte, und kaum war dieser beendet, begann das Ringen mit der Automobilkonkurrenz, die auf Grund einer bevorzugten Rechtsstellung den Eisenbahnen die Existenz in hohem Masse erschwert und ihnen wertvolle Einnahmen entzieht. Und heute hat unser Unternehmen neben allen diesen Belastungen auch noch die Folgen einer schweren wirtschaftlichen Krisis zu ertragen. Ein weiterer Tarifabbau wird daher erst möglich sein, wenn unsere Verwaltung für ihre während des Krieges und in der Nachkriegszeit im Interesse des Landes gebrachten grossen Opfer einen angemessenen Ausgleich erhält und die Verteilung zwischen Eisenbahn und Auto-

mobil in gerechter und zweckmässiger Weise geordnet wird.

Die von verschiedenen Seiten gewünschte und als notwendig bezeichnete Anpassung der Gehalte und Löhne unseres Personals an die allgemeinen Lebenshaltungskosten bildet auch in diesem Zusammenhang eine Frage für sich, deren Regelung

wir wohl wünschen können, die wir aber nicht zu entscheiden haben. Nachdem es der Gesetzgeber für angezeigt erachtet hat, ein einheitliches Besoldungsgesetz für das gesamte Personal des Bundes und der Bundesbahnen zu erlassen, ist auch jede Änderung dieses Gesetzes seiner Entschliessung vorbehalten.

Abbildung 9.
Die Entwicklung der S. B. B. von 1913 bis 1931.



III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 29./30. Mai und am 11./12. September in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung für die Strecke Brig—Iselle auf den 31. Dezember 1929. Im Anschluss an die Tagung vom 30. Mai fand aus Anlass des 25jährigen Jubiläums der Betriebseröffnung des Simplontunnels eine bescheidene Feier statt mit Einweihung einer Gedenktafel am Nordportal des Tunnels in Brig zu Ehren aller Mitarbeiter am Zustandekommen des grossen Werkes.

2. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee tagte unter unserm Vorsitze vom 17. bis 19. Juli in Stockholm. Gegenstand seiner Verhandlungen bildete u. a. die Aufstellung neuer einheitlicher Zusatzbestimmungen zu den beiden internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Frachtverkehr. Der Entwurf eines neuen einheitlichen Abbildungsheftes der gebräuchlichsten Gepäckstücke wurde grundsätzlich gutgeheissen. Angenommen wurden auch die beiden Übereinkommen über die Mitteilung von Verkehrsunterbrechungen und Sperren im internationalen Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie das

neue einheitliche Übereinkommen über den Güterverkehr. Die Beratungsgegenstände waren zum Teil durch Ausschüsse vorbereitet worden.

3. Die Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes hielten Ende April/anfangs Mai ihre jährliche Sitzung in Paris ab. Eine ausserordentliche Tagung fand Ende September in Berlin statt. Unsere Verwaltung war, wie bisher, vertreten im Ausschuss für den Güterverkehr, dessen Vorsitz wir innehaben, sowie in den Ausschüssen für den Austausch des Rollmaterials und für technische Fragen. Von den zahlreichen, in diesen Sitzungen behandelten Gegenständen erwähnen wir hier die folgenden: Gemischte Güterbeförderung mit der Eisenbahn und Luftfahrzeugen (Aufstellung eines Übereinkommens und von Beförderungsbedingungen); Wettbewerb und Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen im Personen- und Güterverkehr; technische Bedingungen für die Zulassung von Behältern im internationalen Verkehr; Ausarbeitung eines Mustertarifs für die Beförderung von Gütern in Behältern im internationalen Verkehr; internationales Reglement für den Austausch von Behältern; Grundsätze für die Berechnung der Zollabfertigungsgebühren; Vereinheitlichung des Vordrucks der Zolldeklaration; Einführung begebbarer

Frachtbriefe im internationalen Eisenbahnverkehr; Übergang der Güterwagen zwischen Ländern mit verschiedenen Spurweiten (Achswechsel an der Übergangsstelle); Fragen allgemeiner Natur über Bahnmotoren; Verstärkung der Kupplungen an den für den internationalen Verkehr bestimmten Wagen; Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Puffer- und Zugfedern; Faltenbälge für Wagen im internationalen Verkehr; Vereinheitlichung der Bauart des Zollverschlusses für Güterwagen; Vereinheitlichung der Vorschriften über den Bau und die Behandlung der Spezialwagen zur Beförderung von flüssigen, verdichteten und unter Druck gelösten Gasen; Vereinheitlichung der Bedingungen für die Einstellung von Privatgüterwagen in den Wagenpark einer Eisenbahnverwaltung; Aufstellung eines Reglements über die Beförderung von Gütern in Wärmeschutz-, Wärmeerzeugungs-, Kühl- und Gefrierwagen; Statistik der Kupplungsunfälle; Aufstellung des Normalprogramms der Sonderversuche für die Prüfung der selbsttätigen Kupplung; Bau des Untergestells im Hinblick auf den späteren Einbau der selbsttätigen Kupplung (Bau der Zug- und Druckgeschirre); Festsetzung der Bedingungen, denen eine selbsttätige Kupplung genügen muss (Ergänzung der vorläufigen Bedingungen bezüglich des Greifbereichs).

Der von unserer Verwaltung präsierte Unterausschuss der V. Kommission des Internationalen Eisenbahnverbandes (I. E. V.) für die Bremse behandelte in verschiedenen Sitzungen folgende wichtigeren Fragen:

Aufstellung von Bedingungen, denen eine durchgehende Personenzugbremse im internationalen Verkehr genügen muss; Bremsgewicht, Bestimmung der Bremsbewertungszahl für die durchgehenden Güterzugbremsen; Vorführung der Hardy Druckluft-Güterzugbremse und der Hildebrand-Knorr-Güterzugbremse.

Ferner fanden, ebenfalls unter der Leitung unserer Verwaltung, folgende Versuche statt:

Vom 28. Mai bis 10. Juni zwischen Troyes und Chaumont Versuche mit der Westinghouse-Personenzugbremse für Schnellzüge;

vom 29. September bis 10. Oktober Stand- und Fahrversuche im Gefälle mit der Hildebrand-Knorr-Güterzugbremse in Biasca bzw. auf der Strecke Airolo-Biasca;

vom 17.—29. Oktober Stand- und Fahrversuche im Gefälle mit der Hardy-Druckluft-Güterzugbremse in Villach bzw. auf der Strecke Mallnitz-Spittal;

vom 9.—16. November Fahrversuche in der Ebene mit der Hardy-Druckluft-Güterzugbremse auf der Strecke Stadlau-Marchegg;

vom 20.—27. November Fahrversuche in der Ebene mit der Hildebrand-Knorr-Güterzugbremse auf der Strecke Schwetzingen-Rastatt.

Der leitende Ausschuss des internationalen Eisenbahnverbandes, in welchem wir ebenfalls vertreten sind, befasste sich in seiner Tagung, die im November in Paris stattfand, mit den Anträgen seiner Ausschüsse und setzte deren weiteres Tätigkeitsprogramm fest.

4. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dem wir als ausserordentliches Mitglied angehören, hat im Berichtsjahr keine Vereinsversammlung abgehalten. Diese findet bloss alle drei Jahre statt. Die Haupttätigkeit des Vereins ent-

faltete sich in den ständigen Hauptausschüssen (Verwaltungsausschuss; Personenverkehrsausschuss; Güterverkehrsausschuss; technischer Ausschuss), in denen wir vertreten sind. Sie befassten sich mit einer Reihe von Fragen, wovon wir die wichtigeren nachstehend erwähnen:

Neuaufgabe des Vereinsabrechnungsübereinkommens; Diensttelegraphenübereinkommen; Kranken- und Unfallstatistik; Rechnungslegung über die Verwaltung der Vereins- und Versorgungskasse; einheitliche Regelung bestimmter Angelegenheiten der allgemeinen Verwaltung; Anregungen für die Revision des Internationalen Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr; Bestimmungen über die frachtrechtliche Regelung des Privatgüterwagenverkehrs für das Binnenrecht und für das internationale Recht; Vereinheitlichung der frachtrechtlichen Bestimmungen der Vereinsländer; verschiedene Fragen betreffend das Rollmaterial.

5. Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1932/1933 vom 12.—17. Oktober in London, unter dem Vorsitz unserer Verwaltung.

6. Internationale Güterzugsfahrplan-konferenz vom 8.—11. April in München und vom 23.—27. November in Zürich, an denen unsere Verwaltung vertreten war. Diese Konferenzen befassten sich mit der Aufstellung von Ferngüterzugsverbindungen für Frachtgutwagenladungen im internationalen Verkehr.

7. XII. Konferenz des Ausschusses des Internationalen Güterwagenverbandes (R. I. V.) vom 8.—10. September in Scheveningen unter dem Vorsitz unserer Verwaltung. Sie fasste Beschluss über einige Auslegungen und Erläuterungen zum Übereinkommen für die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr.

8. Internationale Konferenz zur Vereinfachung der Zollformalitäten im internationalen Güterverkehr vom 23.—26. Februar in Rom. Sie prüfte die Frage der Einführung des bereits ab 1. Januar 1931 von 7 Ländern verwendeten einheitlichen Formulars für die Zollanmeldung durch sämtliche, dem internationalen Eisenbahnverband angehörenden Länder.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 17 Brandfälle Fr. 43 890.40 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 75 Brandfällen betroffen. Zulasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 93 408 verrechnet worden. Davon entfallen rund Fr. 46 000 auf einen infolge Funkenwurfs der Bremsklötze in Brand geratenen Wagen Sammelgut Chiasso—Buchs (St. G.).

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahr 1931 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 58 Haftpflichtfälle erledigt (1930: 99).

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

a. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1930 wurden unerledigt übernommen	1 469 Reklamationen	(1930: 2 367)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	15 552	» (1930: 16 525)
Erledigt wurden: durch Abweisung	3 700	» (1930: 4 652)
durch Zahlung	12 280	» (1930: 12 771)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	2 758 Reklamationen	(1930: 3 038)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	2 379	» (1930: 2 487)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	1 133	(1930: 1 134)
und wegen Ablieferungshindernissen	1 119	(1930: 1 319) Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse	2	(1930: 5)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen	1	(1930: 2)
Im ganzen erledigt	—	(1930: 5)

C. Automobil und Eisenbahn.

a. Allgemeines.

Für die Beurteilung des Einflusses des Automobils auf den Eisenbahnverkehr sind in erster Linie die Automobilbestände massgebend. Wie aus der nachstehenden Übersicht hervorgeht, hat die Automobildichte, bezogen auf die Einwohnerzahl, weiterhin Fortschritte gemacht, indem unter Einbezug der Motorräder nur 31 Einwohner auf ein Motorfahrzeug entfallen. Nach der Tragkraft waren auf Ende 1931 vorhanden: 4677 Lastwagen mit 3 und mehr Tonnen, 3788 Lastwagen mit 2—3 Tonnen, 4273 Lastwagen mit 1—2 Tonnen, 4092 Lastwagen unter 1 Tonne und 1526 Spezialwagen. Die relative Zunahme ist bei den Lastwagen viel stärker als bei den Personenzugwagen. Der absolute Zuwachs an Lastwagen ist trotz der Wirtschaftskrise im verflossenen Jahre bedeutend grösser als in früheren Jahren. Diese Erscheinung ist beunruhigend und macht die von den Eisenbahnverwaltungen schon längst angestrebte gesetzliche Regelung der gewerbmässigen Lastwagenbeförderung immer mehr zur Notwendigkeit. Sie beleuchtet andererseits auch die dringliche Notwendigkeit, möglichst bald zu einer Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Motorlastwagen zu gelangen, die durch die Einrichtung des Haus-Haus-Verkehrs eine erhebliche Verbesserung der gesamten Transportorganisation für den Gütertausch zur Folge haben muss. Während des Berichtsjahres wurden zur Erreichung dieses Zieles von unserer Verwaltung und der SESA gründliche und umfassende Vorbereitungsarbeiten getroffen. Eine zweckmässige Teilung des Verkehrs zwischen Schiene und Strasse, wofür eine Reihe von Jahren erforderlich ist, ist jedoch nur Hand in Hand mit einer Annäherung der Rechtsgrundlagen für Eisenbahn und Motorlastwagen zu verwirklichen.

Die ungestüme Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs ist nicht nur für die Eisenbahn verhängnisvoll, sondern belastet auch unsere Handelsbilanz fortwährend sehr stark, wenn auch infolge der allgemeinen Preissenkung die absolute Einfuhrwertsumme im letzten Jahre etwas zurückgegangen ist. In den letzten drei Jahren wurden zusammen für

370 Millionen Franken Motorfahrzeuge, Reifen und Benzin eingeführt.

b. Sesa.

Die Entwicklung im Auslande zeigt mit aller Deutlichkeit, wie gut die schweizerischen Bundesbahnen beraten waren, als sie im Jahre 1926 zur leichten Überbrückung der durch das neue Verkehrsmittel entstandenen Schwierigkeiten in der SESA ein besonderes Organ geschaffen haben. Seither haben alle wichtigeren Hauptbahnen des Auslandes ebenfalls das Bedürfnis empfunden, in irgendeiner Form über ein Organ zu verfügen, das sich im besondern mit den Aufgaben befasst, die als direkte und indirekte Folge der gewaltigen Entwicklung des Automobilismus den Bahnverwaltungen entstanden sind. Das Vordringen des Motorlastwagens im Güterverkehr hat vor allem eine Verbilligung und Vereinfachung des Zu- und Abfuhrdienstes sowie eine Ausdehnung der durchgehenden Beförderung von Haus zu Haus notwendig gemacht.

Die Zahl der Sesa-Agenturen ist während des Berichtsjahres von 210 auf 237, d. h. um 13 % gestiegen. Die Zahl der mit Camionnage bedienten Bahnstationen stieg um 24 %, von 294 auf 365, diejenige der bedienten Ortschaften um 50 % von 607 auf 916.

Die Bemühungen der SESA verfolgen als Hauptziel die Schaffung eines möglichst dichten Netzes von regelmässigen Domizillieferungsdiensten mit einheitlichen Tarifen und gleicher Haftpflicht wie für den Schienentransport. Der Idealzustand wäre dann erreicht, wenn es möglich gemacht würde, einer das ganze Land umfassenden, zuverlässigen Transportorganisation in einem irgendwo gelegenen Domizil eine Gütersendung mit dem Auftrag zu übergeben, diese nach irgendwelchem andern in der Schweiz liegenden, auf Strassen zugänglichen Domizil zu befördern. In einzelnen Gegenden unseres Landes ist diese Transportorganisation bereits durchgeführt und bewährt sich von Jahr zu Jahr besser. Gegen den sogenannten Werkverkehr, d. h. den Transport von eigenen Gütern mit eigenen Wagen, der gegen 80 % des gesamten Güterverkehrs auf der Strasse umfasst,

lässt sich ausser mit tarifarischen Massnahmen einzig durch ein solches möglichst alle Ortschaften umfassendes Verkehrsnetz aufkommen.

Im Zusammenhang mit diesen Bestrebungen der Ausdehnung des Domizildienstes stehen auch die eingehenden Untersuchungen der SESA für eine Änderung des Bahn-Stückgüterdienstes. Die Grundgedanken der geplanten Automobil-Stückgut-Transport-Organisation (Asto) lassen sich dahin zusammenfassen, dass die Stückgüter innerhalb gewisser Entfernungen (25—30 km) nicht mehr auf der Schiene, sondern auf der Strasse befördert würden. Die auf den Schienen verbleibenden Güter könnten bei Ausschaltung der Kleinstationen für den Stückgüterverkehr rascher befördert werden. Durch die dahérigen Ersparnisse wären die Mehrkosten für die Indienststellung von Motorlastwagen teilweise zu decken. Die parallel zur Schiene verwendeten Motorlastwagen würden ausserdem noch Kurse in die

zur weiteren Abschreibung der Verluste der ersten zwei Betriebsjahre verwendet wird.

Es wurde ein Wareneingang von 3123 Tonnen erreicht (im Vorjahr 2366 Tonnen). Ausgegangen sind 2713 Tonnen (1953). Es sind somit 757 Tonnen mehr eingegangen und 760 Tonnen mehr ausgegangen als 1930.

Das Unternehmen konnte im Jahre 1931 seinen sämtlichen Verpflichtungen anstandslos nachkommen, das Aktienkapital, an dem wir mit 200 000 Franken beteiligt sind, blieb aber für 1931 noch ohne Verzinsung, da man vorzog, die Überschüsse für Abschreibungen zu verwenden.

Das Lagerhaus hat unserer Verwaltung eine Reihe interessanter internationaler Transporte gebracht, die anders für unsere Linien nicht in gleichem Umfang in Betracht gekommen wären. Die dahérigen Verkehrseinnahmen rechtfertigen vollauf unsere Beteiligung an der Genfer Kühlhaus A.-G.

	Personen- wagen	Lastwagen und Spezialwagen	Traktoren	Anhänge- wagen	Automobile und Traktoren Total	Motorräder	Motor- fahrzeuge Total	Einwohner pro Motor- fahrzeug
1927	42 369	11 184	894	896	54 447	31 534	85 981	46
1928	50 168	12 049	1 094	1 226	63 311	38 432	101 743	39
Zuwachs gegen- über dem Vorjahr	(+7799=19%)	(+865=7%)	(+200=22%)		(+8864=16%)		(+15 762=18%)	
1929	55 149	14 594	1 311	1 340	71 054	42 306	113 360	36
Zuwachs gegen- über dem Vorjahr	(+4981=10%)	(+2545=11%)	(+217=20%)		(+7743=12%)		(+11 617=11%)	
1930	60 735	15 843	1 677	1 913	78 255	46 421	124 676	33
Zuwachs gegen- über dem Vorjahr	(+5586=10%)	(+1249=9%)	(+366=28%)		(+7201=11%)		(+11 316=10%)	
1931	63 945	18 356	2 032	2 527	84 333	46 875	131 208	31
Zuwachs gegen- über dem Vorjahr	(+3210=5%)	(+2513=16%)	(+355=21%)		(+6078=8%)		(+6 532=5%)	

umliegenden stationslosen Ortschaften ausführen und dadurch neue Gegenden für den Haus-Haus-Dienst erschliessen. Nach einlässlicher Überprüfung des Vorschlages der SESA, einen Asto-Versuch praktisch durchzuführen, hat die Generaldirektion beschlossen, einen solchen Versuch vom 22. Mai 1932 an auf der Strecke Winterthur-Romanshorn zu unternehmen. Es wird auch geprüft, ob Lastwagen versuchsweise für den Ausstrahlungsverkehr von grössern Verkehrszentren aus eingesetzt werden sollen.

Auch die Frage der Verwendung von Behältern wird von der SESA und unsern Fachdiensten stets mit Aufmerksamkeit verfolgt.

Während des verflossenen Jahres wurden nur verhältnismässig wenig neue SESA-Frachtabkommen abgeschlossen. Für den SESA-Franko-Domizil-Dienst ist im Juni ein neuer erweiterter Tarif herausgegeben worden. Dieser Dienst entwickelt sich ständig in beachtenswerter Weise. Von der Rabattgewährung im Stückgüterdienst haben 933 Firmen Gebrauch gemacht, denen Rabatte im durchschnittlichen Ausmasse von 15 % des normalen Frachtbetrages gewährt wurden.

D. Beteiligung an andern Unternehmen.

1. Der 1928 mit Beteiligung der SBB gebaute Kühlbahnhof Genf entwickelt sich weiterhin in erfreulicher Weise. Das Jahr 1931 schliesst mit einem befriedigenden Einnahmenüberschuss ab, der

2. Die gleichen Erwägungen, die uns veranlasst haben, uns am Kühlbahnhof in Genf zu beteiligen, führten uns auch dazu, in Basel eine ähnliche Gesellschaft, die Bahnhof-Kühlhaus A.-G. Basel, ins Leben zu rufen. Dieses Kühlhaus wird erst im Sommer 1932 seine Tätigkeit aufnehmen. Wir verweisen diesbezüglich auf die Ausführungen unter Abschnitt IV, Ziffer 8.

3. Die Betriebsverhältnisse der Schweizerischen Schlepsschiffahrtsgenossenschaft in Basel (S. S. G.) waren im Berichtsjahr befriedigend. Der Schiffsverkehrsverkehr nach Basel hat gegenüber dem Vorjahr einen weiteren Aufschwung erfahren. Der Güterumschlag erreichte mit rund 1,3 Millionen Tonnen eine bisher noch nicht erzielte Höhe. Das abgelaufene Jahr brachte der Gesellschaft Gelegenheit, die Verbindungen mit den bisherigen Kunden weiter auszubauen und neue Beziehungen anzuknüpfen. Die Umschlagsanlagen in Basel waren ordentlich beschäftigt und die Getreidespeicher nach etwas schwächerer Belegung während der Sommermonate gegen den Herbst hin gut ausgenützt. Trotz der ausserordentlich gedrückten Frachten und trotz der Höhe der Zinsenlast konnte die Gesellschaft im Jahr 1931 einen Gewinn von Fr. 89 898 erzielen.

E. Geschäftsleitung.

Die Geschäftsleitung hat leider auch einen schmerzlichen Todesfall zu beklagen. In der Nacht

vom 22./23. September ist Herr Generaldirektor Arsène Niquille, Vorsteher des Kommerziellen und Rechtsdepartementes im Alter von 65 Jahren ganz unerwartet gestorben. Seine grossen Verdienste für unsere Verwaltung sind bei der Trauerfeier, im Schosse des Verwaltungsrates, in unserem Nachrichtenblatt und in der ganzen Presse des Landes mit hoher Anerkennung gewürdigt worden. Die Schweizerischen Bundesbahnen werden ihm stets das beste Andenken bewahren.

An Stelle des Verstorbenen hat der Bundesrat als Mitglied der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für den Rest der Amtsperiode, d. h. bis 31. Dezember 1935, Herrn Dr. Maurice Paschoud, von Lutry und Forel, Staatsrat in Lausanne, gewählt, mit Amtsantritt auf den 1. Januar 1932.

Die Generaldirektion hat in 52 Sitzungen 390 Geschäfte behandelt.

Es fanden im Laufe des Berichtsjahres 6 Direktorenkonferenzen statt, in denen folgende wichtigere Geschäfte behandelt wurden:

Massnahmen zur Einschränkung der Ausgaben; Weisungen betreffend Verhütung von Starkstromunfällen; Reinigung der Personenwagen und Reinhaltung der Bahnhöfe; Beförderungsvorschriften; Stand der Krankenkassen.

F. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat während des Geschäftsjahres in 6 Sitzungen 23 Geschäfte behandelt.

Auf Ende des Berichtsjahres ist Herr a. Ständerat Dr. Gustav Keller aus Gesundheitsrücksichten als Präsident und Mitglied des Verwaltungsrates zurückgetreten. Der Bundesrat hat seinem Rücktrittsgesuche unter bester Verdankung der geleisteten sehr wertvollen Dienste entsprochen.

Herr Dr. Keller gehörte dem Verwaltungsrate seit dem Jahre 1916 an. Von 1922 bis 1923 war er

Vizepräsident der ehemaligen ständigen Kommission. Den Vorsitz im neuen Verwaltungsrat führte er seit dem Jahre 1924. Unter seiner Führung hat das Unternehmen Jahre glücklicher Entwicklung durchgemacht. Wir sind ihm daher auch zu besonderem Danke verpflichtet.

Mit Amtsantritt auf den 1. Januar 1932 sind für den Rest der laufenden Amtsperiode gewählt worden:

als Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen: Herr Dr. jur. Heinrich Walther, Regierungsrat und Nationalrat, Mitglied des Verwaltungsrates der SBB, in Kriens-Luzern;

als Mitglied des Verwaltungsrates: Herr Dr. jur. Heinrich Däniker, Direktor der Kantonalbank Zürich, in Zürich.

G. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahr sind von den drei Kreiseisenbahnräten je drei Sitzungen abgehalten worden.

Neben den ordentlichen Geschäften wurden in der Hauptsache in Form von Anregungen, Interpellationen und Wünschen Tarif- und Fahrplanangelegenheiten, sowie Baufragen behandelt. Als wichtigere Geschäfte sind zu nennen: Umbauarbeiten der Bahnhöfe Genf, Lugano, Chiasso; Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Buchs (St. G.).

Die Kreiseisenbahnräte haben ferner zwei gemeinsame Sitzungen (28. Mai und 11. November 1931) abgehalten und sich mit folgenden Fragen beschäftigt: Einfluss der Wirtschaftskrise und der Automobilkonkurrenz auf die Eisenbahnen im allgemeinen und die zur Abwehr bestimmten Massnahmen; Gründung einer Zentralkommission zur Vereinheitlichung der Verkehrswerbung; Einfluss des Luftverkehrs auf den Verkehr und die Einnahmen der Eisenbahnen; neue Eisenbahnfahrzeuge, Eisenbahnfahrzeuge mit Automobilbereifung, Rollschemel für den Transport von Eisenbahnwagen auf den Strassen und dergleichen.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Zur Konversion bzw. Rückzahlung der am 15. Juli 1931 fälligen 6 % Anleihe der schweizerischen Bundesbahnen von 1921 (I. Elektrifikationsanleihe), im Betrage von 210 Millionen Franken, haben wir — im Benehmen mit dem eidgenössischen Finanzdepartement und der Schweizerischen Nationalbank, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 15. März 1929 und den Beschluss des Bundesrates vom 3. März 1931 — mit dem Kartell der schweizerischen Banken und dem Verbandschweizerischer Kantonalbanken die Ausgabe einer 4 % Konversionsanleihe im Betrage von 200 Millionen Franken vereinbart. Diese wurde vom 16. bis 25. März 1931, mittags, zum Kurse von 99,75 %, zuzüglich 0,60 % eidgenössischer Effektenstempel, zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt. Zur Ausgabe gelangten Inhaberoobligationen zu 1000 und 5000 Franken. Diese Titel können spesenfrei gegen Namenszertifikate bei unserer Hauptkasse in Bern zur Verwahrung eingereicht werden. Die Anleihe ist ohne vorherige Kündigung am 15. April 1951 zu pari rückzahlbar. Sie kann aber schon

am 15. April 1946 oder auf jeden folgenden Coupontermin nach vorheriger dreimonatiger Kündigung ganz oder teilweise zurückgezahlt werden. Die Obligationen sind mit Halbjahrescoupons per 15. April und 15. Oktober versehen. Vom Anleihebetrag von 200 Millionen wurden 50 Millionen mit einer Sperrfrist von 9 Monaten für die Spezialfonds der Eidgenossenschaft und der Bundesbahnen reserviert, so dass für die Banken nur noch 150 Millionen zur festen Übernahme verblieben. Es wurden eingereicht:

Konversionen	Fr. 132 969 000
Barzeichnungen	» 424 374 000
	<hr/> Fr. 557 343 000

Nach Abzug der Konversionen verblieben für die Barzeichnungen noch Fr. 17 031 000, was einer Zuteilungsquote auf den freien Zeichnungen von 4,013 % entspricht. Dieser Anleihe war somit ein sehr guter Erfolg beschieden. Die Liberierung erfolgte innert der angesetzten Frist.

2. Im Einverständnis mit dem Bundesrate sind wir nochmals an den Kapitalmarkt gelangt

und haben vom 21. bis 26. November wieder eine 4 % Bundesbahnleihe im Betrage von 150 Millionen Franken aufgenommen. Diese Anleihe war vom gleichen Emissionskonsortium fest übernommen worden. Vom Anleihebetrag wurden 25 Millionen Franken, mit Sperrfrist bis 1. März 1932, für unsere Spezialfonds reserviert. Die Anleihe wurde zum Kurse von 99,50 %, zuzüglich 0,60 % eidgenössischer Effektenstempel, zur Zeichnung aufgelegt und erzielte ebenfalls einen vollen Erfolg. Es gingen Zeichnungen im Betrage von Fr. 158 458 000 ein, wovon nur 78,9 % befriedigt werden konnten. Die Modalitäten entsprechen denjenigen der März-Ausgabe. Die Liberierung durch die Banken erfolgte auf den 1. Dezember 1931.

3. Aus dem Ertrage der beiden vorstehenden Anleihen wurden auf 15. Juli die im März nicht konvertierten Fr. 77 031 000 Obligationen der 6 % Elektrifikationsanleihe von 1921 und auf 31. Dezember das 4 % Darlehen des eidgenössischen Finanzdepartements vom Jahre 1926 im Betrage von Fr. 42 000 000 zurückbezahlt, sowie unsere schwebende Schuld bei der Schweizerischen Nationalbank im Betrage von 3,6 Millionen Franken abgelöst. Der Rest dient zur Deckung von Bauausgaben bis gegen Ende des Jahres 1932. Beide Anleihen sind gemeinsam als 4 % Bundesbahnleihe von 1931 an den schweizerischen Börsen kotiert.

4. Die Verhältnisse auf dem Geldmarkte haben uns bewogen, die Kündigung des 3½ % Darlehens von Fr. 75 000 000 der Schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt in Zürich auf den 31. Dezember 1932 zu beantragen. Nach den Bestimmungen des Darlehensvertrages hat der Schuldner das Recht, das Darlehen je auf den 31. Dezember, unter Beobachtung einer Kündigungsfrist von einem Jahr, ganz oder teilweise zurückzuzahlen, und zwar diskontiert zu 4½ %. Die Schuld von Fr. 75 000 000 kann demnach auf Ende 1932 mit einer Zahlung von Fr. 69 065 000 getilgt werden.

5. Dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse des Personals wurden zur Deckung von Guthaben im Laufe des Jahres für einen Betrag von Fr. 18 550 000 4½ % Depotscheine unserer Verwaltung zugewiesen. Auf Ende Dezember besass diese Kasse für Fr. 243 485 000 solcher Scheine gegen Fr. 224 935 000 im Vorjahre. In Anpassung an die Verhältnisse auf dem Geldmarkte wurde die Verzinsung dieser Depotscheine am 1. Januar 1931 von 5 % auf 4½ % herabgesetzt. Den Zinsausfall hat unsere Verwaltung gestützt auf die im Jahre 1921 übernommene Zinsengarantie zu decken.

6. Der Vevey-Chexbres-Bahn wurde für die Ablösung ihrer zur Rückzahlung fälligen Obligationenschuld ein 4½ % Hypothekendarlehen im I. Range im Betrage von Fr. 500 000 bewilligt.

7. Für den Bau und den Betrieb des Etzelwerkes haben wir in Einsiedeln am 12. August 1931, in Gemeinschaft mit der Nordostschweizerischen Kraftwerke A.-G. Baden, die Etzelwerk A.-G. gegründet. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 20 Millionen Franken, wovon wir 11 Millionen übernommen haben. Vorläufig sind 20 % einbezahlt worden.

8. Bei der Gründung der Bahnhof-Kühlhaus A.-G. Basel am 4. September haben wir uns an dem Fr. 1 300 000 betragenden Aktienkapital mit Fr. 450 000 beteiligt; davon waren Fr. 90 000 anfangs September und Fr. 135 000 auf 1. März 1932 einzuzahlen. Mit dem Bau des Kühlhauses ist sofort begonnen worden, damit der Betrieb im Sommer 1932 aufgenommen werden kann. Als Aktionäre sind bei diesem Unternehmen ausser uns beteiligt: die Basler Freilagergesellschaft, die Deutsche Reichsbahngesellschaft, die französischen Bahnen A. L., Est, Nord und P. L. M., die Société Nationale des Chemins de fer belges und die Société Française de Transports et Entrepôts frigorifiques.

9. Der Anleihe- und Zinsendienst wies dieses Jahr ausserordentliche Verhältnisse auf. Infolge der vorstehend erwähnten Anleiheaufnahmen und der Ausgabe von Depotscheinen, denen Kapitalrückzahlungen im Betrage von Fr. 272 174 892.62 gegenüberstanden, ist die Anleihe-schuld von Fr. 2705 194 264.54 auf Fr. 2806 519 371.92 gestiegen. Dagegen hat sich die Zinsenlast auf den festen Anleihen infolge der vorgenommenen Konversion von Fr. 114 825 943 auf Fr. 110 660 949 vermindert. Der mittlere Zinsfuß unserer festen Anleihen hat sich dementsprechend von 4,23 auf 4,024 % und mit Berücksichtigung der Emissionskosten, von 4,54 auf 4,328 % gesenkt.

Von den Zahlstellen und von Privaten wurden unserer Hauptkasse zur Einlösung vorgewiesen:

4 629 082 Coupons im Werte	
von	Fr. 96 464 934.—
71 517 Obligationen im Werte	
von	» 133 186 400.—
Direkte Zinsvergütungen (ohne	
Coupons)	» 16 382 541.88
Zusammen	<u>Fr. 246 033 875.88</u>

Beim Rechnungsabschluss waren noch für einen Betrag von Fr. 6 689 149.25 verfallene Coupons und rückzahlbare Obligationen ausstehend. Im Laufe des Jahres fielen der Verjährung anheim 1339 Coupons und eine Obligation von Fr. 500, zusammen Fr. 19 612.75. Am Jahresschluss waren 445 Titel und Coupons mit Zahlungssperre belegt gegen 417 im Vorjahre.

10. Die Sparkasse des Personals ist immer noch in erfreulicher Entwicklung begriffen. Die Zahl der Einleger hat sich von 8817 auf 9497 erhöht. Die Verzinsung betrug während des ganzen Jahres 4 % für die jederzeit verfügbaren Guthaben und 4¼ % für die Guthaben mit fester Verfallzeit. Mit Wirkung vom 1. Januar 1932 an wurde der Zinsfuß für die Spareinlagen auf 3¾ % und derjenige für feste Einlagen entsprechend den bestehenden Vorschriften auf 4 % festgesetzt.

11. Von Unternehmern, Lieferanten, Frachtkreditnehmern usw. waren auf Ende dieses Jahres bei der Hauptkasse und bei den Kreiskassen folgende Sicherheiten hinterlegt:

2252 Barhinterlagen . . .	Fr. 2 160 830.55
2362 Wertschriftenhinter-	
lagen	» 18 560 702.74
2957 Bankbürgschaften . .	» 28 872 614.20
Total 7571 Sicherheiten im Ge-	
samtbetrage von . .	<u>Fr. 49 594 147.49</u>

(1930: 7472 mit Fr. 49 872 959.09).

Die allgemeine Senkung der Zinssätze hat uns bewogen, den Zinssatz für die Barhinterlagen mit Wirkung ab 1. Januar 1932 von 4 % auf $3\frac{1}{2}$ % herabzusetzen. In den Barhinterlagen ist der Betrag der Garantierücklagen inbegriffen.

12. Von den für die Spezialfonds des Bundes und der Bundesbahnen reservierten Sperrtiteln erhielt unsere Verwaltung von der März-Ausgabe 20 Millionen und von der November-Ausgabe den vollen Betrag von 25 Millionen Franken zugeteilt. Diese Titel wurden vorläufig dem Portefeuille der eigenen Wertschriften zugewiesen. Zufolge dieser Zuweisungen und der vorübergehenden Anlage verfügbarer Mittel in festverzinslichen Werten wies das Portefeuille der eigenen Wertschriften auf Ende des Jahres einen Buchwert von Fr. 61 986 107.65 auf gegen Fr. 31 213 363.90 im Vorjahre. Die Neuwertung ergab einen Minderwert von Fr. 427 491.65, der auf den allgemeinen Kursrückgang zurückzuführen ist.

Beim Portefeuille des Guyer-Zeller-Fonds, das eine kleine Vermögensvermehrung aufweist, konnte ein Mehrwert von Fr. 9070 verrechnet werden.

13. Im Laufe des Jahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse an 46 Beamte Hypothekardarlehen im I. Range im Gesamtbetrage von Fr. 840 155 ausgerichtet. An 2 Eisenbahnerbaugenossenschaften sowie an die Société coopérative d'habitation in Lausanne und an die Gemeinde Erstfeld haben wir für zusammen Fr. 607 300 Hypothekardarlehen gewährt.

Während des Berichtsjahres fanden auf den Hypothekardarlehen Kapitalrückzahlungen im Betrage von Fr. 2 483 280.55 statt. Auf Jahresende belief sich der Gesamtbetrag der Hypothekardarlehen auf Fr. 60 806 939 gegen Fr. 58 432 873.55 im Vorjahre. Fr. 49 794 738.20 entfallen auf Darlehen für Wohnungsbauten des Personals.

Auf 30. Juni 1931 ist der Zinsfuß für Darlehen an Private von 5 auf $4\frac{3}{4}$ % herabgesetzt worden, und ab 1. Januar 1932 beträgt derselbe für Angestellte und Private $4\frac{1}{2}$ %.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

1. Im Verlaufe des Jahres 1931 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassenstellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden:

Durch Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung 6 Revisionen des Kassenbestandes sowie je 1 Revision der Sparkasse des Personals der Generaldirektion, der Bestände der hinterlegten Sicherheiten und der eigenen Wertschriften bei der

Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung; Revisionen der Vorschusskassen und Postcheckrechnungen verschiedener Dienststellen der Generaldirektion und verschiedener Werkstätten; ferner Prüfungen der Geschäftsbücher von 10 Bahnhöfen, teilweise im Benehmen mit den Kreisdirektionen.

Von Vertretern der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung sowie der Hauptkasse sind ferner bei den Sektionen für das Rechnungs- und Kassenwesen der Kreise je eine Revision der Rechnungs-, Buch- und Kassenführung, der Bestände der Sicherheiten und der Sparkasse des Personals durchgeführt worden.

Durch Organe der Kreise wurden 12 Revisionen der Kreiskassen, verschiedene Revisionen der hinterlegten Sicherheiten und der Sparkasse des Personals, ferner eine Anzahl Revisionen von Vorschusskassen der Dienststellen und der Kassen von Speiseanstalten vorgenommen.

Die sämtlichen Revisionen haben die Richtigkeit der vorhandenen Bar- und Wertschriftenbestände und die Übereinstimmung mit der Buchführung ergeben, mit Ausnahme einiger kleiner Differenzen in Vorschusskassen, die jeweils sofort aufgeklärt und ausgeglichen wurden.

2. Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig-Iselle des Jahres 1929 sind am 10. Februar durch die Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation in Bern einer Revision unterzogen worden.

Die Rechnungen des Jahres 1930 wurden am 9. November der internationalen Simplondelegation zugestellt.

C. Verkehrskontrolle.

1. Die vereinfachte Abfertigung und Verrechnung der Güterkleinsendungen des internen Verkehrs ist auf die Sendungen mit Nachnahmen bis zu Fr. 5 ausgedehnt worden.

2. Im Monat Januar wurde die Vorausbezahlung der Mindestlagergebühr bei der Abgabe des Handgepäcks zur Aufbewahrung eingeführt.

3. Auf eine Weiterverfolgung der Frage betreffend Einführung des Lochkartenverfahrens für die Güterabrechnung wurde verzichtet. Dagegen wird seit 1. Januar 1932 eine zeitgemässe Güterbewegungsstatistik für die Wagenladungen mit der Lochkarte erstellt; die Statistik über den Stückgutverkehr hat gleichzeitig eine wesentliche Verbesserung erfahren.

4. Die den Geschäftsfirmen auf den Stationen eröffneten Frachtkredite haben sich im Berichtsjahre um 162 erhöht. (Stand Ende Dezember: 3981.)

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Mit Bundesratsbeschluss vom 1. Juni wurden die Ortszonen, nach welchen sich die Ortszulagen des Personals richten, neu geregelt.

2. Als weiterer Ausführungserlass zum Beamtengesetz ist am 6. Juni die provisorische allgemeine Dienstvorschrift Nr. 54 über das Dis-

ziplinarwesen (Disziplinarordnung) herausgegeben worden.

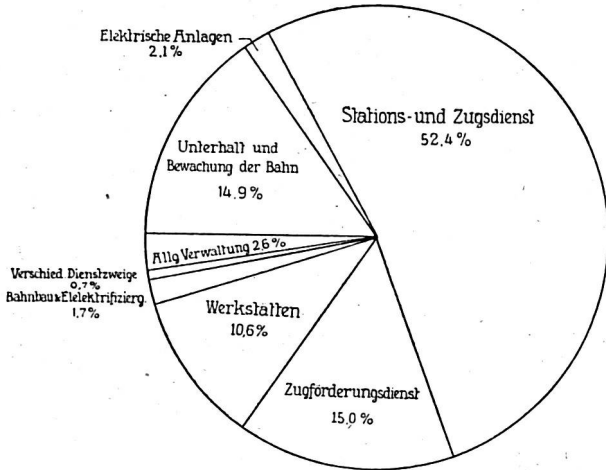
3. Ferner wurden unterm 31. Oktober bzw. 11. Dezember 1931 erlassen: Die allgemeine Dienstvorschrift Nr. 52 über die Beförderung von Beamten in höhere Ämter und die Zulassung von Ämtern (Beförderungs- und Zulassungsvorschriften), sowie

die allgemeine Dienstvorschrift Nr. 225 betreffend die Anweisung, Vermietung und Benützung von Dienst- und Mietwohnungen.

4. Die Personalausschüsse haben in 7 Sitzungen verschiedene Geschäfte zuhanden der Verwaltung begutachtet.

5. Prämierungsvorschläge. Im Berichtsjahre sind vom Personal 112 Vorschläge für die

Abbildung 10.
Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1931.



Vereinfachung, Verbesserung oder Verbilligung des Betriebes eingegangen. Bei der Prämierung der im Laufe des Jahres endgültig geprüften 128 Vorschläge erhielten 35 Einsender Anerkennungsurkunden und 24 überdies Geldprämien.

6. Unfallverhütungsdienst. Im Berichtsjahre wurde zum ersten Male eine das gesamte Unfallwesen umfassende Statistik für das Jahr 1929 erstellt. — Ebenso erfolgte erstmals eine Zusammenfassung der Kupplungsunfälle des Jahres 1929. Diese Angelegenheit wird im «Sonderausschuss für selbsttätige Kupplungen» des Internationalen Eisenbahnverbandes weiterbehandelt. — Über die Betriebsunfälle in den Werkstätten und die Starkstromunfälle sind gesonderte Statistiken erstellt und auf Grund ihrer Ergebnisse Schutzmassnahmen an-

geordnet worden. — An der I. Schweizerischen Ausstellung für Sport und Hygiene (Hyspa) brachten wir die Unfallverhütung hinsichtlich der Starkstromunfälle und Gefährdungen auf Niveauübergängen zur Darstellung. — Durch 14 Filmvorträge und 31 Vorträge an Instruktionkursen wurde das Personal über die Unfallursachen aufgeklärt und belehrt.

7. Psychotechnischer Dienst. Beim Werkstättendienst werden die Handwerkerlehrlinge seit 1925 nach psychotechnischen Methoden ausgelesen. Im Berichtsjahre wurden 285 Bewerber untersucht. Die in der Praxis durchgeführte Bewährungskontrolle ergab mit 94—95 % Übereinstimmung durchaus befriedigende Resultate. Ferner wurden einer besondern Eignungsprüfung unterzogen alle Bewerber für den Stationsdienst, die die Kenntnisprüfung erfolgreich bestanden hatten, nämlich 239, wovon 118 gemeinschaftlich mit der Postverwaltung. Auch hier wird die Bewährung im Berufe regelmässig durch Umfragen verfolgt. Für die im Jahre 1929 aufgenommenen Lehrlinge, deren Lehrzeit zu Ende ist, ergab sich eine recht gute Übereinstimmung zwischen psychotechnischer Voraussage und beruflichem Verhalten. In den Kreisen II und III wurden erstmals 106 Kondukteurlehrlinge psychotechnisch geprüft.

8. Aus den Mitteln der Verwaltung sind an 41 in Not geratene Beamte, Angestellte und Arbeiter Darlehen im Betrage von Fr. 71 487.45 gegen monatliche Rückzahlungen gewährt worden. Auf Jahresende bestanden insgesamt 185 Darlehen im Gesamtbetrag von Fr. 173 096.55 gegen 233 Darlehen im Betrage von Fr. 202 686.15 auf Ende 1930.

9. Aus dem Guyer-Zeller-Fonds wurden in 48 Fällen Belohnungen für die Verhütung oder die Abwendung von Gefahren im Gesamtbetrage von Fr. 1300 ausgerichtet.

B. Personalversicherung.

1. Pensions- und Hilfskasse.

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

Invalide	Fälle	G.-D.			Zusammen
		I	Kreise II	III	
mit Pension	14	249	297	773
mit Abfindung	—	—	1	2
Gestorbene Aktive.	8	58	48	158
Pensionierte Witwen	7	45	32	119
» Waisen	1	58	30	120
» Doppelwaisen	—	4	2	7
Gestorbene Invalide.	23	127	161	438
Pensionierte Witwen	9	80	107	282
» Waisen	—	20	28	75
» Doppelwaisen	3	—	3	11
Gestorbene Witwen	7	53	93	224
Pensionierte Doppelwaisen	—	5	4	11
Wiederverheiratete Witwen.	1	6	9	21
Abfindungen gemäss Art. 41.	—	1	—	3

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne des Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 121 079.85 zugesprochen worden (323 Fälle).

b. Über den Stand an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1931, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützungen gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:			Anrechenbarer Jahresverdienst:	
	1931	1930	1931	1930
Vollversicherte	32 666	33 269	Fr. 167 082 870	Fr. 167 999 895
Spareinleger	808	716	» 2 449 540	» 2 149 737
			Betrag der Jahrespension:	
	1931	1930	1931	1930
Pensionierte Invalide	9 216	8 902	Fr. 30 858 678	Fr. 29 620 155
» Witwen	5 701	5 518	» 8 298 974	» 7 876 399
» Waisen	1 519	1 599	» 715 744	» 745 229
» Doppelwaisen	133	128	» 126 693	» 122 651
» erwerbsunfähige Waisen	213	198	» 116 708	» 109 825
Unterstützte Verwandte	83	78	» 47 919	» 46 895
» gem. Art. 56 des Beamtengesetzes	18	16	» 23 335	» 20 375

Die Zahl der versicherten Aktiven hat um 511 und der Betrag der anrechenbaren Besoldung um Fr. 617 222 abgenommen. Der Abgang (durch Austritte, Invalidität und Tod) im Rechnungsjahre ist also nicht ganz ersetzt worden. Die Gewinne auf Eintritten haben sich deshalb auch zum Nachteil der Kasse vermindert.

c. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist auf den 31. Dezember 1931 eine Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven um Fr. 9 904 824.02

auf. Die Zunahme ist auf die Nichtverzinsung des Fehlbetrages zurückzuführen.

Über die auf den 31. Dezember 1931 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 132 Auskunft.

d. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verflossenen Jahre von Fr. 297 919 599.55 um Fr. 12 012 475.45 auf Fr. 309 932 075 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles zu den Kursen vom Monat Dezember ergab eine Wertvermehrung von Fr. 85,439.30.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1931 folgende Prämien bezahlt:

	Für Betriebsunfälle	
	1931	1930
Versicherte Lohnsummen	Fr. 164 851 566	Fr. 165 065 627
Prämien	» 2 366 535	» 2 367 082
Mittlerer Prämienatz	14,36 ⁰ / ₁₀₀	14,34 ⁰ / ₁₀₀

	Für Nichtbetriebsunfälle	
	1931	1930
Versicherte Lohnsummen	Fr. 164 133 968	Fr. 164 269 623
Prämien	» 650 943	» 651 688
Mittlerer Prämienatz	3,97 ⁰ / ₁₀₀	3,97 ⁰ / ₁₀₀

Als Agenturentscheidung hat uns die Anstalt Fr. 222 466 (1930: Fr. 241 501.60) vergütet. Als Nachlass auf den Prämien für Betriebsunfälle hat sie uns Fr. 236 653.55 rückerstattet.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1931, bei weiterm Vorhandensein der besondern Bedürftigkeit und der übrigen Voraussetzungen des Bundesbeschlusses vom 15. Juni 1920, eine Hilfeleistung im Betrage der im vorigen Jahre gewährten Zulage zu Lasten des Betriebes ausgerichtet worden. Ebenso wurde den von der ehemaligen Seetalbahn übernommenen Pensionierten die Teuerungszulage, die sie von dieser Bahn erhalten haben, auch im Jahre 1931 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betragen insgesamt Fr. 43 175.45 (1930: Fr. 43 209.55).

3. Krankenkasse:

Am 31. Dezember 1931 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse a (nur für Krankenpflege) 23 725 (23 342) Männer und 1211 (1184) Frauen;

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

Klasse c (für Krankenpflege und Krankengeld) 159 (165) Männer und 9 (9) Frauen.

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

Die Versicherungsklasse a hat einen Verlust von Fr. 230 255.90 erlitten gegenüber Fr. 28 068.90 im Vorjahre. Allerdings ist im Verlust des Rechnungsjahres ein Betrag von rund Fr. 60 000 enthalten, der Rechnungen des Vorjahres betrifft. Mit Ausnahme der Werkstättenkrankenkasse Olten, die einen kleinen Gewinn zu verzeichnen hat, haben alle Kasseneinheiten mit Verlust abgeschlossen. Am grössten war der Verlust, wie im Vorjahre, bei der Kreiskrankenkasse Lausanne; er betrug rund Fr. 165 600. Die Verhältnisse bei der Kreiskrankenkasse Lausanne sind untersucht und zweckdienliche Massnahmen angeordnet worden. Gemäss Art. 38,

Abs. 6, der Statuten ist das Defizit je zur Hälfte von der Verwaltung und der Kasse (aus dem Ausgleichsfonds) zu decken. Der Ausgleichsfonds hat sich deshalb um Fr. 115 127.95 vermindert und beträgt am Ende des Rechnungsjahres Fr. 232 158.90 gegenüber Fr. 347 286.85 im Vorjahre. Die ungünstige Lage der Versicherungsklasse *a* hat uns, nach Anhörung der Delegiertenversammlung der Krankenkassenkommissionen, veranlasst, die Kassenauflage der Mitglieder für das Jahr 1932 auf Fr. 3.50 (bisher Fr. 3) pro Monat festzusetzen. Im weiteren wurde eine besondere Kommission, in der die Krankenkassenkommissionen durch je ein Mitglied vertreten sind, mit der Prüfung von Sanierungsmaßnahmen betraut.

Die Versicherungsklasse *b* verfügt auf Ende des Rechnungsjahres über einen Reservefonds von Fr. 7243.85.

Die Versicherungsklasse *c* hat einen Vorschlag von Fr. 645.90 (1930: Verlust von Fr. 2763.40) aufzuweisen. Der Gewinn ist auf frühere von der Krankenkasse entschädigte, nachträglich aber von der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt oder der Pensionskasse übernommene Fälle zurückzuführen. Der Spezialfonds, der den Versicherten der Klasse *c* vorbehalten ist und über welchen gesonderte Rechnung geführt wird, hat sich von Fr. 119 909.95 um Fr. 4910.50 auf Fr. 124 820.45 vermehrt.

Die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr sind auf Seite 137 dieses Berichtes unter «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1931» dargestellt. Für einen arbeitsfähigen Patienten ist für je Fr. 2.50 Kosten für ärztliche Behandlung und Arznei, die er der Krankenkasse verursachte, ein Krankentag in Anrechnung gebracht. Für einen Versicherten der Werkstättenkrankenkassen ergeben sich 17,13 (1930: 12,42) und für einen Versicherten der Kreiskrankenkassen 16,33 (1930: 12,74) Krankheitstage. Die Verhältnisse haben sich somit verschlimmert, was auf die bis in den April 1931 dauernde starke Grippeepidemie zurückzuführen

ist. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei- und Spalkkosten) haben wiederum zugenommen; sie betragen bei den Werkstättenkrankenkassen Fr. 45.49 (1930: Fr. 41.06) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 46.99 (1930: Fr. 41.98). Es ist wahrscheinlich, dass die wesentliche Ursache hierfür in der Versicherung selbst liegt. Viele Mitglieder gehen zum Arzt, weil sie versichert sind.

Die Bilanz gibt zu Bemerkungen nicht Anlass.

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1930 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1931 kamen 19,950 Krankheitsfälle und 5528 Unfälle zur Anmeldung gegenüber 16,367 Krankheitsfällen und 5630 Unfällen im Jahre 1930. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage beträgt 607 815 (im Jahre 1930: 540 472). Das ergibt auf einen Beschäftigten eine Morbidität von 17,88 Tagen (im Jahre 1930: 15,86 Tage). Die Erhöhung der Morbiditätszahl ist allein auf die Grippeepidemie der ersten Monate des Jahres 1931 mit ihren Folgeerscheinungen zurückzuführen. Grippe- und Influenzafälle kamen vor:

	Morbidität pro Mann	
1931: 5367 Erkrankungen mit 75 523 Tagen	2,22	Tage
1930: 1316 » » 16 306 »	0,48	»
1929: 3488 » » 46 402 »	1,38	»

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

	1931	1930
bei Krankheiten Tage	23,94	25,06
bei Unfällen »	20,33	20,66
2. Im Berichtsjahr fanden statt:		
Aufnahmeuntersuchungen	842	1565
Begutachtungen auf Invalidität . .	715	496
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit. .	1709	1621

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigere Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial . . .	26 178 t
Holzschwellen (Schweizerholz) Stück	120 500
Imprägnierung von Holzschwellen für rund Fr.	160 000
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen)	8 892 t
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste	10 195 t
Baumaterialien (Zement, Kalk, Gips, Karbid, Farben)	1 793 t
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von Fr.	1 173 055
Materialien für Heizung, Beleuchtung, Reinigung, Einfriedigungen, elektri-	

sches Material usw., ferner Inventargegenstände und Bureauaterial, Unkrautvertilgungsmittel usw. im Werte von Fr. 4 911 300
Dienstkleider im Werte von rund » 1 576 000

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial der Werkstätten für rund Fr.	772 000
Altmaterial aus dem Oberbau für rund »	1 352 000

C. Kohlenversorgung.

Der Verwaltungsrat genehmigte am 3. März die Verträge mit den Mines Domaniales françaises de la Sarre, und dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat Essen über die Lieferung von

Lokomotivfeuerungsmaterial (Saar: 78 000 t Kohlen, Essen: 60 000 t Briketts).	
Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial.	
Holland	11 108 t
Frankreich	29 169 t
Saargebiet.	120 482 t
Deutschland	52 354 t
Polen	4 411 t
Übertrag	217 524 t

	Übertrag	217 524 t
England		4 158 t
Einheimische Brikettfabrik		26 420 t
	Zusammen	248 102 t
		(1930 245 335 t)

Der Kohlenlagerbestand betrug:
 Anfang 1931: 131 108 t
 Ende 1931: 125 950 t

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Kommerzielle Konferenz.

Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 10. Februar ihre 39. Sitzung ab. Behandelt wurde die Frage der Gewährung einer Fahrvergünstigung für Familien. Es wurde beschlossen, Familienbillette für Hin- und Rückfahrten und für Rundfahrten, und zwar im allgemeinen zu den im Tarif für die Beförderung von Gesellschaften vorgesehenen ermässigten Fahrpreisen der Taxgruppe a (Gesellschaften von 8—14 Personen), auszugeben, wenn wenigstens 4 Personen an der Reise teilnehmen, die in derselben Haushaltung zusammenleben und dem folgenden engern Familienkreis angehören: Ehemann, Ehefrau und Kinder (eigene, Stief- und Adoptivkinder) jeden Alters, auch verwitwete und geschiedene. Zu den gleichen Preisen können, aber ohne bei der Mindestteilnehmerzahl von 4 Personen mitzuzählen, die nachstehend genannten, im Haushalt der vorerwähnten Familienglieder lebenden Personen an der Fahrt teilnehmen: die in einem Verwandtschaftsverhältnis zur engern Familie stehenden Personen, Pflegekinder und weibliche Hausangestellte. Die Geltungsdauer der Familienbillette wurde auf 10 Tage festgesetzt in der Meinung, dass für Reisen von mindestens 300 Tarifkilometern auch Billette mit einer Geltungsdauer von 45 Tagen

auszugeben seien, unter Berechnung der Gesellschaftsfahrpreise einfacher Fahrt je für die Hälfte der Gesamtstrecke.

Die Massnahme gelangte auf den 1. Mai zur Durchführung.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Seit 1. April wird in den Fällen, wo mehrere Kinder der gleichen Familie als Schüler oder Lehrlinge regelmässig die Bahn benutzen, auf den im Zeitraum eines Monats beginnenden Schülerabonnements der Serie II eine Ermässigung in folgendem Umfang bewilligt:

auf dem ersten Abonnement	keine Ermässigung
» » zweiten »	20 % »
» » dritten »	40 % »
» » vierten und jedem weiteren Abonnement	60 % »

2. Für den freiwilligen Hilfsdienst im wassergeschädigten Gebiet des Unteraargaus und für den Hilfsdienst des Verbandes schweizerischer Studentenschaften im Oberwallis und im Kanton Graubünden wurde eine Ermässigung von 75 % auf den Fahrpreisen für einfache Fahrt zugestanden.

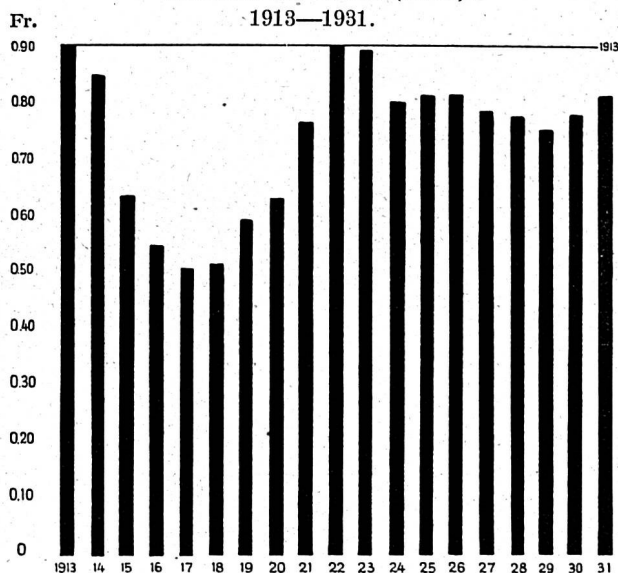
3. Am 14. November trat wieder ein Tarif für Wintersportbillette in Kraft. Die Ausgabe dieser Billette findet, wie bisher, an Samstagen und Sonntagen statt; zur Rückfahrt gelten sie nunmehr bis Montag abend (nicht mehr nur bis mittag). Die Taxgrundlage des Tarifs ist die gleiche wie bisher (im allgemeinen Anwendung der Fahrpreise einfacher Fahrt für Hin- und Rückfahrt, Schnellzugzuschlag voll für Hin- und Rückfahrt).

4. Auf 1. Dezember ist ein neues Reglement der schweizerischen Transportunternehmungen über Fahrvergünstigungen für die Arbeits- und Lehrstellenvermittlung herausgegeben worden. Durch dieses Reglement wurde die Vergünstigung, zum halben Fahrpreis III. Klasse zu fahren, die nach dem vorherigen Reglement nur für Fahrten zum Antritt einer Arbeitsstelle gewährt worden war, auf Fahrten zur Vorstellung beim Arbeitgeber, sowie für solche der Lehrlinge zum Antritt einer Lehrstelle und zur Vorstellung beim Lehrmeister ausgedehnt.

5. Die schweizerische Hotellerie hat mit Rücksicht auf die infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise und der von einzelnen Staaten ergriffenen Massnahmen äusserst ungünstigen Aussichten für den Winterverkehr aus dem Ausland eine Ermässigung der Pensionspreise der Winterkur- und Sportorte beschlossen. Um bei der Überwindung

Abbildung 11.

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



der durch die besondern Verhältnisse bedingten ausnahmsweisen Schwierigkeiten helfend mitzuwirken, beschlossen die schweizerischen Transportunternehmungen auf unsern Antrag, vom 15. Dezember an auf Zusehen hin und längstens bis zum 29. Februar 1932 auf den im Auslande verkauften schweizerischen Fahrausweisen für Hin- und Rückreisen, sowie für Rundreisen ab den Grenzstationen nach schweizerischen Wintersport- oder Kurorten eine Ermässigung von 10 % einzuräumen, sofern die Reisenden den Nachweis erbringen, dass sie mit einem Hotel eines solchen Ortes ein Pauschalarrangement für mindestens 7 Tage getroffen und Vorausbezahlung geleistet haben.

6. Die ungünstige Entwicklung der Verkehrseinnahmen hat uns veranlasst, auf den 1. Juli eine Erhöhung der Gebühren für die Aufbewahrung von Handgepäck vorzunehmen, die im Vergleich zu den Gebühren, die dafür im Ausland erhoben werden, allzu niedrig waren. Die Aufbewahrung eines einzelnen Gepäckstücks während höchstens 24 Stunden wird von der Erhöhung nicht betroffen.

Um die Erhöhung für Reisende, die besonders häufig in die Lage kommen, Handgepäck zur Aufbewahrung übergeben zu müssen (namentlich reisende Kaufleute), etwas zu mildern, haben wir auf den 1. Oktober ein Abonnement eingeführt, das dem Inhaber eine Ermässigung der Gebühr um 20 % vermittelt.

7. Auf den 15. Juli ist für gewöhnliche Fahrräder (Motorräder ausgeschlossen), die von Inhabern von Streckenabonnements der SBB oder von Generalabonnements oder Abonnements zum Bezuge halber Billette auf die Fahrt mitgenommen werden, für die Strecken, auf denen die betreffenden Abonnements gültig sind, eine Frachtermässigung von 33 1/3 % eingeführt worden.

8. Am 1. Juni wurde eine Neuausgabe des Bodensee-Personentarifs in Kraft gesetzt, die (ausgenommen für den Verkehr der schweizerischen Landstellen unter sich) einerseits eine wesentliche Verbilligung der Fahrpreise für den I. Schiffsplatz und andererseits eine kleine Verteuerung der Hin- und Rückfahrtstaxen des II. Schiffsplatzes brachte. Für Gesellschaftsfahrten ist in Anpassung an den Bahnverkehr eine weitergehende Ermässigung ein-

getreten. Sodann wurden versuchsweise 3 Monate gültige Fahrscheinhefte für Familien eingeführt, die zur beliebigen Benutzung des I. und II. Schiffsplatzes berechtigen und gegenüber den gewöhnlichen Fahrpreisen einfacher Fahrt für den II. Platz eine Ermässigung von 25 % und für den I. Platz eine solche von 40 % aufweisen.

9. Auf den 1. Januar wurde die direkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Expressgut zwischen der Schweiz und Bulgarien eingerichtet.

10. Am 1. Februar trat ein Tarif für die direkte Abfertigung von Gesellschaften im Verkehr zwischen Frankreich und Italien in Kraft.

11. Für die Beförderung von Warensendungen (kleine Kollis) mit dem «Riviera-Napoli-Express» (Schlafwagenzug Berlin/Amsterdam-Gotthard-Cannes/Napoli) ist auf den 1. Februar ein Tarif herausgegeben worden.

12. Die Bestimmungen über die Ausgabe der internationalen zusammenstellbaren Fahrscheinhefte (zu normalen Preisen) sind auf unsern Antrag und mit Wirkung vom 1. Oktober an in dem Sinne geändert worden, dass Fahrscheinhefte allgemein auch für Strecken nur eines Landes ausgegeben werden dürfen, zum Teil allerdings unter der Bedingung, dass in Verbindung damit ein anschliessender Fahrausweis eines Nachbarlandes bezogen werde. Infolge dieser Änderung sind die schweizerischen Ausgabestellen in vielen Fällen in der Lage, für internationale, nur einen fremden Staat berührende Reisen statt eines Fahrscheinheftes für die Strecken beider Staaten zusammen (ohne Ermässigung) je einen besondern Fahrausweis für die Strecken jedes der beiden Staaten auszugeben, nämlich einen Fahrausweis zu ermässigtem Preise für die schweizerischen Strecken (Hin- und Rückfahrtbillet, Rundfahrtbillet, zusammengestelltes Billet) und ein internationales zusammengestelltes Fahrscheinheft (ohne Ermässigung) für die ausländischen Strecken, so dass der Reisende einer Fahrpreisermässigung für die schweizerischen Strecken teilhaftig wird.

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

a. Generalabonnements:

Generalabonnements für	Anzahl der ausgegebenen Abonnements					
	ohne Schnellzugzuschlag		mit Schnellzugzuschlag		im ganzen	
	1931	1930	1931	1930	1931	1930
8 Tage	—	—	7 107	8 444	7 107	8 444
15 »	—	—	7 018	8 338	7 018	8 338
30 »	—	—	2 636	2 682	2 636	2 682
Kurzfristige Abonnements	—	—	16 761	19 464	16 761	19 464
3 Monate, gültig für 1 Person ¹⁾	1 542	1 667	11 646	11 648	13 188	13 315
3 » » » 2 Personen ¹⁾	30	20	363	359	393	379
6 » » » 1 Person ²⁾	665	694	4 045	4 905	4 710	5 599
6 » » » 2 Personen ²⁾	13	9	158	148	171	157
12 » » » 1 Person	113	124	775	797	888	921
12 » » » 2 Personen	7	8	44	44	51	52
Langfristige Abonnements	2 370	2 522	17 031	17 901	19 401	20 423

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betragen:

im ganzen		Anteile SBB	
1931	1930	1931	1930
Fr. 10 271 000	Fr. 10 586 000	Fr. 8 622 000	Fr. 8 806 000

b. Abonnements zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl		im ganzen		Einnahmen		Anteile SBB	
	der ausgegebenen Abonnements							
	1931	1930	1931	1930	1931	1930	1931	1930
für 3 Monate . . .	4 776	5 064	Fr. 616 000	Fr. 653 000	Fr. 541 000	Fr. 578 000		
» 12 » . . .	865	897						

c. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

	Anzahl		im ganzen		Einnahmen		Anteile SBB	
	der ausgegebenen Billette							
	1931	1930	1931	1930	1931	1930	1931	1930
	122 485	143 088	Fr. 5 259 000	Fr. 6 839 000	Fr. 3 637 000	Fr. 4 375 000		

d. Internationale zusammenstellbare Billette:

der in der Schweiz ausgegebenen Billette	Anzahl		alle schweizerischen Verwaltungen		Einnahmen ³⁾		Anteile SBB	
	1931	1930	1931	1930	1931	1930	1931	1930
	5 884	7 119	Fr. 681 000	Fr. 1 017 000	Fr. 557 000	Fr. 783 000		

¹⁾ Einschliesslich der Ratenkarten zu 12monatigen Abonnements.

²⁾ Es handelt sich hier um die 3. Ratenkarte zu 12monatigen Abonnements.

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

e. Die Einnahme der SBB aus dem Verkauf von Fahrscheinen für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 10 392 000 (im Vorjahre Fr. 12 851 000).

f. Unsere eigenen Agenturen haben aus dem Billetverkauf folgende Einnahmen erzielt:

Agentur in London	Fr. 3 266 000 (im Vorjahr Fr. 4 659 000), davon für die Schweiz Fr. 1 792 000 (2 523 000);
» » Paris	Fr. 1 682 000 (im Vorjahr Fr. 1 924 000), davon für die Schweiz Fr. 808 000 (921 000);
» » Berlin	Fr. 937 000 (im Vorjahr Fr. 1 540 000), davon für die Schweiz Fr. 463 000 (881 000);
» » New York	Fr. 228 000 (im Vorjahr Fr. 349 000), davon für die Schweiz Fr. 94 000 (197 000);
» » Wien	Fr. 478 000 (im Vorjahr Fr. 518 000), davon für die Schweiz Fr. 340 000 (367 000).

g. Die Einnahme der SBB aus dem Verkauf der Spezialbillette für die im Jahre 1931 veranstalteten Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 29 000 (im Vorjahre Fr. 23 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 513 000 (Fr. 456 000).

h. Aus den von den Stationen im Jahre 1931 veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der SBB nach Abzug der sich auf rund Fr. 32 000 (im Vorjahre Fr. 28 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 515 000 (Fr. 477 000).

C. Güter- und Tierverkehr.

1. In Abweichung von den Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr (I. Ü. G.) musste für den Verkehr nach Österreich, Ungarn und Lettland auf Verlangen der Regierungen dieser Länder die Nachnahmebelastung untersagt werden.

Am 1. Juli ist eine Neuausgabe der Anlage I mit teilweise leichtern Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände erschienen.

2. Die schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation haben folgende Änderungen und Ergänzungen erfahren:

Die Ordnungsnummer 4a von Art. 48 ist dahin geändert worden, dass nunmehr alle den Spezial-

tarifen I, II und III zugewiesenen metallhaltigen oder chemische Metallverbindungen enthaltenden Abfälle und Zwischenerzeugnisse bedeckungsberechtigt sind. Neu aufgenommen wurden in das Verzeichnis der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter: Ammonphosphatsalpeter, Ammonsulfatsalpeter, Kalkammonsalpeter, Phosphatsalpeter, Pflanzenzuchtöpfe aus Torf oder Torfmull.

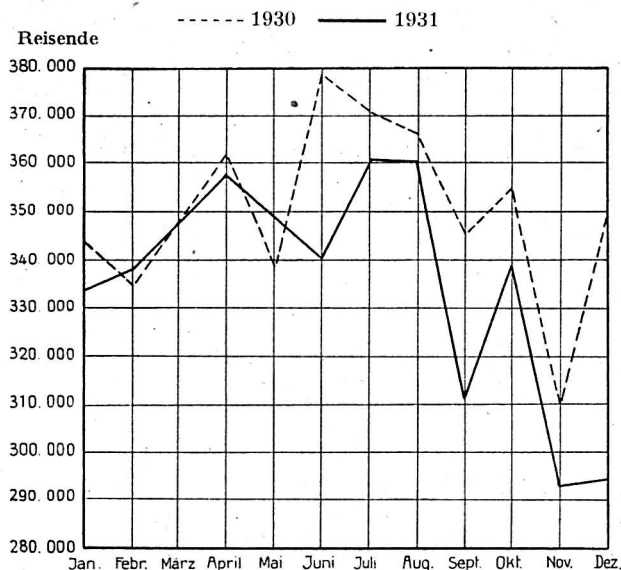
In der Güterklassifikation sind in Ziffer 4 der Ordnungsnummer A 10 Abfälle der mechanischen Bearbeitung von Neusilber nachgetragen und damit dem Spezialtarif I zugewiesen worden. Die Ordnungsnummer D 7 (Düngemittel des Spezialtarifs III) wurde durch Aufnahme von Ammonphosphatsalpeter, Ammonsulfatsalpeter, Kalkammonsalpeter und Phosphatsalpeter ergänzt. Mit Tarifierung

nach Spezialtarif III sind Pflanzenzuchttöpfe aus Torf oder Torfmull neu einbezogen worden.

3. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 wurde für 99 Ausstellungen zugestanden.

4. Am 1. Januar ist für den allgemeinen schweizerischen Güterverkehr mit der Güterbahn Kriens-Luzern ein direkter Tarif in Kraft getreten.

Abbildung 12.
Täglich beförderte Reisende.
1930 und 1931.



5. Die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife sind in der Hauptsache wie folgt geändert und ergänzt worden:

Die Ausnahmetarife sind seit 1. Januar auch gültig für den Verkehr mit der Güterbahn Kriens-Luzern. Der Ausnahmetarif Nr. 7 für Wein, Weinmost, Obstwein, Obstmost und Mineralwasser wurde schon für Ladungen von 1000 kg anwendbar erklärt statt, wie bisher, erst von 3000 kg an. Das Auf-, Ab- und Umladen obliegt, im Gegensatz zu früher, nunmehr der Eisenbahn.

In den Ausnahmetarif Nr. 14 (Düngemittel) sind die Artikel «Ammonphosphatsalpeter, Ammonsulfatsalpeter, Kalkammonsalpeter, Phosphatsalpeter» einbezogen worden.

Zum Ausnahmetarif Nr. 18 für Holz und Torf ist ein vom 1. Juni 1931 bis und mit 31. Mai 1932 gültiger II. Nachtrag mit ermässigten Taxen für Papierholz in Wagenladungen von 10 000 kg in Kraft getreten.

In das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 21 für Salz wurde «nitriertes Salz (Nitritpökelsalz)» aufgenommen.

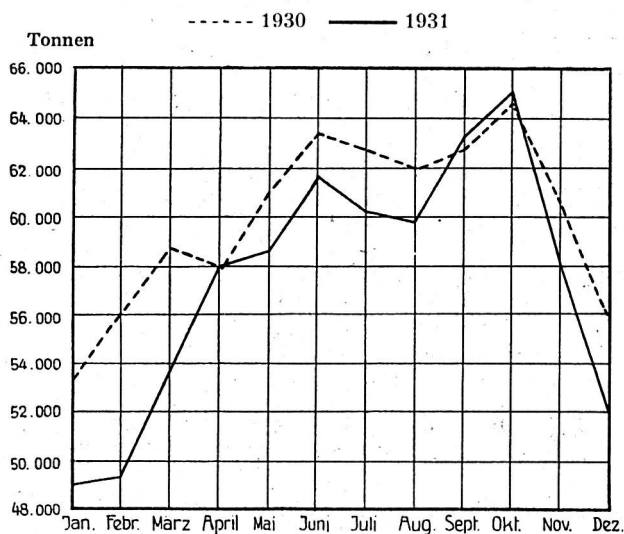
Das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 22 für Kohlen schweizerischer Herkunft usw. ist durch Aufnahme der fetthaltigen Rückstände der Ölbleichung ergänzt worden. Im Ausnahmetarif Nr. 25 wurde dieser Artikel gestrichen.

Der Ausnahmetarif Nr. 31 für die Ausfuhr verschiedener Güter schweizerischer Herkunft wurde

durch Einbeziehung folgender Artikel ergänzt: Chromalaun, sterilisierter Rahm in Büchsen, Reisfuttermittel (Reisfuttermehl, Reiskleie und Reiskeime), Suppenartikel, Trockenmilch, auf eigenen Rädern laufende oder verladene Lokomotiven, Tender, Triebwagen und Eisenbahnwagen aller Art.

Die Bestimmungen und Taxen des temporären Ausnahmetarifs Nr. 50 für landwirtschaftliche Erzeugnisse schweizerischer Herkunft sind auch für das Jahr 1931 sinngemäss wieder gültig erklärt worden.

Abbildung 13.
Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr.
1930 und 1931.



6. Ausser den im temporären Ausnahmetarif Nr. 50 vorgesehenen wurden noch folgende vorübergehende Taxermässigungen gewährt:

- vom 15. Februar bis 30. Juni für Wein und Obstwein schweizerischer Herkunft, in Fässern, bei Aufgabe von 5000 und 10 000 kg als Frachtgut die Taxen der Serien 4 und 5 des temporären Ausnahmetarifs Nr. 50;
- vom 15. Oktober bis 30. April 1932 für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln in- und ausländischer Herkunft bei Aufgabe als Eil- und Frachtgut, in Einzelsendungen und in Wagenladungen um 50 % ermässigte Taxen;
- vom 28. September bis 30. November eine Ermässigung von 50 % für Obstsendungen der «Pro Juventute» an Bergschulen;
- vom 1. Dezember 1931 bis 31. März 1932 Beförderung von Mineralwasser (auch mit Kohlensäure- und Fruchtzusatz) bei Aufgabe als Stückgut mit Eilgutfrachtbriefen zu den Taxen und Bestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier.

7. Folgende Ausnahmetaxen für Güter in Wagenladungen sind eingeführt worden:

a. im innerschweizerischen Verkehr für:

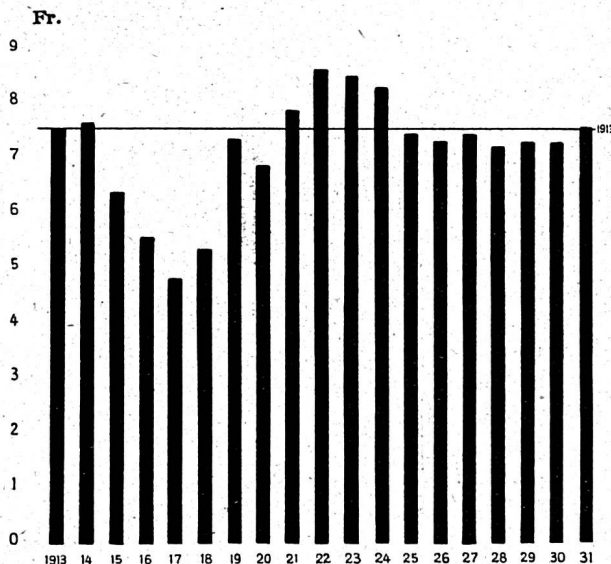
Asphalt des Spezialtarifs III Basel, Couvet (Régional) und Travers—verschiedene Stationen; feuerfeste Steine und feuerfesten Mörtel Lausen-Glarus; Granit Gurtellen, Wassen und Gösche-

nen—Siebner—Wangen; Hochofenschlackensand Choindez—verschiedene Stationen; Industriesalz, nicht denaturiertes, Pratteln—Vallorbe-gare; Kalk Luzern—Monthey CFF; Kastanienholzextrakt schweizerischer Herkunft und Quebrachohol-extrakt Maroggia-Melano—verschiedene Stationen; Kies Thun—Bern-Hbf.; Koks Biel (Bienne) und Horw—Schlieren; Koksgrüss Vernier-Meyrin-Roche (Vaud); Kupolofen-(Umschmelzofen)-Schlacken Klus—Wittenbach; Lehm Schinznach-Dorf—Zürich-Giesshübel; Natureis zwischen verschiedenen Stationen; Pflastersteine Lugano SFF—Locarno SFF; Quarzsand Court—Schaffhausen und Marthalen—Siggental—Würenlingen; Quarz-sand und Quarzmehl, sowie Formsand zu Gies-sereizwecken Court, Marthalen und Moutier (Münster)—Travers; Salzsole, rohe, zu Badezwecken Möhlin—Zürich-Hbf.; Sand, Kies und Schotter

Abbildung 14.

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

1913—1931.



zwischen verschiedenen Stationen; Stab- und Formeisen und -Stahl schweizerischer Herkunft Emmenbrücke und Gerlafingen—tessinische Stationen; Talkstein, gemahlen, schweizerischer Herkunft Brig (Brigue), Brusio und Wallenstadt—Deisswil; verzinkte Röhren Aarau, Pratteln und Wolfshausen—St. Fiden; Zement und Kalk Netstal—Brusio, Campocologno und Poschiavo;

b. für die Ausfuhr von:

Abfallglaubersalz ab Emmenbrücke, Holzstoff (geschliffenem), Holzzellstoff (Zellulose), Strohstoff und Strohzellstoff mit mehr als 40 % Wassergehalt ab den Papierfabriken bedienenden Stationen; Kastanienholzextrakt schweizerischer Herkunft ab Maroggia-Melano; Kranzbindematerial (präparierte oder gefärbte Zweige und Blätter) ab Chiasso; kupfernickelplattierten Stahlblechabfällen ab Thun; Isolit ab Chiasso; Ledermehl ab Zofingen und Natureis ab Monthey.

c. für die Einfuhr von:

Granit von Waldshut nach Leibstadt; Schweissofen- und Walzenschlacken über verschiedene Grenzstationen nach Choindez.

8. In Anpassung an die deutschen Tarifmassnahmen vom 1. November mussten in den Güter-tarifen Basler Bahnhöfe—Schweiz die Taxen im Verkehr mit den ostschweizerischen Stationen herabgesetzt werden.

9. Aus dem in Ziffer 8 angegebenen Grunde sind die Bodenseegütertarife Teil I, Abteilung B, und Teil II am 1. November neu herausgegeben worden.

10. Im deutsch-schweizerischen Güter-verkehr ist am 1. Mai für Getreide, Hülsenfrüchte und Malz in Wagenladungen ab innerdeutschen Stationen ein direkter Tarif eingeführt worden. Am 1. August trat für Zucker in Wagenladungen ein direkter Tarif in Kraft. Dessen Taxen gelten nicht für Sendungen, die ab den Grenzübergängen und den benachbarten Stationen mit Lastkraft-wagen nach einem einer andern Station näher gelegenen Ort abgeführt werden. Für solche dem Schienenweg entzogene Transporte muss auf den deutschen Strecken der bedeutend höhere Normal-tarif bezahlt werden. Ferner ist am 1. Oktober für Kupfer in Wagenladungen ab Hamburg-Hgbf., Har-burg-Wilhelmsburg-Nord und Dänischburg ein di-rekter Tarif erschienen. Wegen Unterbietung durch den neuen deutschen Ausfuhrtarif ist der direkte Ausnahmetarif für Eisen und Stahl auf den 31. De-zember aufgehoben worden; der Ersatztarif ist in Ausarbeitung begriffen.

11. Im schweizerisch-italienischen Güter-tarif, Teil II-B (Entfernungen und Schnittsätze für die italienischen Strecken), wurden die bedeutenden, im internen italienischen Verkehr vom 1. Januar 1931 an gültigen Frachtermässigungen durchgeführt; sie bestehen in der Hauptsache:

- a. in der Herabsetzung des bisherigen Tax-zuschlages von 350 oder 400 % auf 300 % für Entfernungen bis 300 km für hoch- und mittel-wertige Frachtgüter;
- b. in der Erhöhung der Exportermässigung für Güter italienischer Erzeugung von 15 auf 30 bis 40 %;
- c. in der Ermässigung der Distanzen und Taxen für die Seehafenstationen;
- d. in der Herabsetzung des Zuschlages von 400 % auf 300 % für die wichtigsten Nebengebühren.

Am 1. Dezember ist für Mühlenfabrikate, Samen- und Ölkuchen aus Italien, die in Brig (Brigue) ein-gelagert und alsdann reexpediert werden, ein Re-expeditionstarif in Kraft getreten; er beruht auf den gleichen Grundlagen wie die Reexpeditionstarife ab den Lagerhäusern Brunnen und Frutigen.

12. Im österreichisch-schweizerischen Verkehr ist auf den 1. Juni für gewisse Güter in Wagenladungen ein direkter Tarif eingeführt worden.

13. Für den direkten ungarisch-schwei-zerischen Güterverkehr trat am 1. Mai der Tarif, Teil IV, in Kraft; er enthält die Entfernungen und Leitungsvorschriften. Auf den gleichen Zeitpunkt ist für Getreide und Hülsenfrüchte in Wagenladungen

ein direkter Tarif herausgegeben worden. Im weitem sind am 1. September für Wein und Zucker in Wagenladungen direkte Tarife erschienen.

14. Im tschechoslowakisch-schweizerischen Güterverkehr trat am 1. Juli für verschiedene Güter in Wagenladungen ein direkter Tarif in Kraft. Am 1. November erschien eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Zucker. Neben den deutschen Taxherabsetzungen sind darin auch die Wettbewerbsfrachten über Elbe-Hamburg-Rotterdam-Rhein berücksichtigt. Die in diesem Tarif enthaltenen Frachtsätze nach den deutsch-schweizerischen Grenzübergängen und den in deren Nähe gelegenen schweizerischen Stationen sind für die daselbst mit Lastkraftwagen nach der Innerschweiz abgeführten Transporte nicht gültig.

15. Am 1. Januar ist eine Neuausgabe des direkten Getreidetarifs Strasbourg-Neudorf und Strasbourg-Port du Rhin-Schweiz erschienen. Sie war hauptsächlich durch die deutscherseits erfolgte Herabsetzung der Getreidetaxen Kehl-Waldshut und östliche Übergänge bedingt.

16. Zum Getreidetarif Marseille-Schweiz via Genève (T. c. 402) ist am 15. November ein I. Nachtrag ausgegeben worden. Die hauptsächlichliche Änderung besteht darin, dass die sehr billigen Taxen Marseille-Genève-C. nicht mehr gelten für Sendungen, die ab Genève-C. mit Lastkraftwagen nach innerschweizerischen Stationen abgeführt werden.

17. Für die frachtgutmässige Beförderung von Eiern, frischem Fleisch, Gefrierfleisch und totem Geflügel in Wagenladungen aus Zentral- und Osteuropa nach England ist von Buchs St. G. transit nach den nordfranzösischen Seehäfen ein neuer direkter Tarif in Kraft getreten.

18. Im deutsch-italienischen Güterverkehr sind die Tarifeile I-IV, enthaltend die Tarifvorschriften, die Warenklassifikation, die Entfernungen und Frachtsätze für die ausseritalienischen Strecken, sowie der Tarif für Kohlen und Koks am 1. Mai neu herausgegeben worden, um den Verfrachtern und Dienststellen die Anwendung zu erleichtern.

19. Der französisch-italienische Gütertarif wurde auf den 1. Januar neu herausgegeben. Er enthält gegenüber dem bisherigen, der die Instradierung nach freiem Ermessen des Versenders über sämtliche französisch-italienischen und schweizerisch-italienischen Grenzübergänge zulies, die Neuerung, dass zwar im allgemeinen dem Versender die Wahl der Leitung freisteht, dass aber über die schweizerisch-italienischen Grenzübergänge nur geleitet werden darf, wenn sie auf der kürzesten über die Schweiz erreichbaren Route gelegen sind.

20. Für den Güterverkehr Italien-Belgien (Binnenverkehr) wurde am 1. Juli ein neuer Tarif in Kraft gesetzt, der allen bis dahin notwendig gewordenen Änderungen Rechnung trägt.

21. Für die Beförderung von Lebensmitteln in Wagenladungen aus Italien nach London ist am 1. August ein direkter Tarif erschienen; er gilt via Schweiz-Frankreich, Schweiz-Elsass-Belgien, Schweiz-Deutschland-Belgien, sowie via Frankreich und Österreich-Deutschland.

D. Verkehrswerbung.

1. Der Touristenverkehr hat im Jahre 1931 eine ungünstige Entwicklung genommen. Unter dem Eindruck der allgemeinen wirtschaftlichen Unsicherheit, der sinkenden Löhne und der erneuten Währungsschwankungen hielt die ausländische Bevölkerung mit Reisen stark zurück. Sehr ungünstig, und zwar im In- und im Auslande, wirkte sich auch das andauernde Regenwetter während der Sommermonate aus; überall nahm die Lust zu Ferienreisen und zu Ausflügen merklich ab. Stark geschädigt wurde der schweizerische Fremdenverkehr durch die von Deutschland verfügte Ausreisegebühr von 100 Mk., die bis in den Herbst hinein bestehen blieb und von einer ebenso unangenehmen Notverordnung über die Kontingentierung der Geldbeträge bei Reisen ins Ausland abgelöst wurde, ferner durch die Einschränkungen, die sich die Engländer aus währungspolitischen Gründen freiwillig auferlegten.

2. An der I. Schweizerischen Ausstellung für Hygiene und Sport (Hyspa) in Bern haben wir in der Verkehrshalle einen Raum von über 400 m² belegt. Von den Ausstellungsobjekten erwähnen wir den Krankenwagen I. Klasse, die grosse beleuchtete Verkehrskarte und die komplett ausgerüstete Führerstände je einer elektrischen und einer Dampflokomotive. Die Entwicklung des Wagenbaues wurde durch drei Wagenquerschnitte III. Klasse dargestellt. Beleuchtete Bilder verwiesen auf die SBB-Revue, und an den freien Wänden waren die Tätigkeitsgebiete der Personalfürsorge und der Unfallverhütung veranschaulicht.

Ausserdem waren die Bundesbahnen, wie im Vorjahr, an den beiden technischen Messen in Leipzig vertreten, im Frühjahr mit allgemeinem Material, das nachher auch an der Kölner Frühjahrsmesse gezeigt wurde, im Herbst mit dem Modell eines Schweizerdörfchens im Winter, mit Dioramen und Plakaten.

Wir erwähnen hier auch die Ausstellung «Architecture of Modern Transport» in London, die während 2-3 Jahren in ganz England als Wanderausstellung vorgeführt werden soll und der wir 20 photographische Vergrößerungen technischer Aufnahmen aus unserem Bahnbetrieb zur Verfügung stellten, ferner die Exposition Coloniale in Paris, an der wir einen Stand in der Cité des informations belegt hatten.

3. Für unsere Agentur in Wien haben wir an der Kärntnerstrasse ein eigenes Gebäude erworben. Die Eröffnung der neuen Lokale hat am 1. März 1932 stattgefunden.

Von den Agenturen in London, Paris, Berlin und New York wurden in gewohnter Weise unter Beteiligung der privaten Transportunternehmungen und der übrigen Verkehrsinteressenten Kollektivrekamen in Tageszeitungen organisiert, in Paris ausserdem eine Einzelreklame in Tageszeitungen und Zeitschriften.

Für die Filmreklame standen 16 neue Kurzfilmkopien von verschiedenen Gegenden der Schweiz zur Verfügung, ferner 7 Kopien von grösseren Aufnahmen, darunter 4 von 16 mm Breite für Amerika.

Zur Vorführung auf Schiffen wurden 5 weitere Filmkopien angeschafft.

4. Als wichtigste Propagandamassnahmen in der Schweiz sind die Verwaltungsextrazüge und die sogenannten Sportbillette für den Winterverkehr zu nennen, die durch Plakate und Prospekte bekanntgemacht wurden. Zur Förderung des Ausflugsverkehrs ist der Anschlag der Wetterprognose der eidgenössischen meteorologischen Zentralanstalt in Zürich auf einer Reihe von Bahnhöfen und Stationen verfügt und vom 14. Dezember an der tägliche Winter-Wetterbericht im In- und Ausland verbreitet worden. Sehr gute Erfahrungen wurden mit den in einer Auflage von rund 180 000 Exemplaren herausgegebenen Städteprospekten erzielt, die in den wichtigsten Bevölkerungszentren der Schweiz und in der nordöstlichen Bodenseeregion verteilt wurden.

5. An Werbedrucksachen für das In- und Ausland wurden erstellt: 40 000 Fahrplanbroschüren «Internationale Zugsverbindungen», Frühjahrs- und Herbstausgabe; 20 475 deutsche, 14 630 französische und 5300 italienische Prospekte für die Jubiläumsschulfahrten durch den Gotthard und Simplon; 67 800 Fahrplanprospekte der Schnellzugsverbindungen im Durchgangsverkehr in 12 verschiedenen Ausgaben; 100 000 deutsche, 50 000 französische und 10 000 italienische Prospekte für Familienbillette; 16 000 deutsch-englische Prospekte für

die Bahn-Auto-Tour Furka-Grimsel; 7200 Reklameblätter für den Riviera-Napoli-Express; 20 000 Blätter für die Bekanntmachung der Möglichkeit der Telegrammaufgabe in den Zügen; 101 700 englische Generalabonnementsprospekte für Amerika und ferner 40 000 deutsche, 15 000 französische und 5400 ungarische Exemplare dieser Prospekte; 50 000 deutsche und 25 000 französische Faltprospekte «Ferien in der Schweiz» in mehrfarbiger Lithographie; 30 000 Simplon- und Gotthard-Faltprospekte in verschiedenen Sprachen und 15 000 Löschblätter mit Bildaufdruck und Kalendarium. Zu erwähnen ist auch die Ausgabe von 33 000 deutschen, 20 000 französischen und 30 000 englischen Reisekarten der Schweiz 1:500 000 und von 50 000 deutschen, 50 000 englischen und 30 000 französischen Karten 1:600 000. Dazu kommen noch folgende Broschüren und Albums: 30 000 französische Gotthardbroschüren, 20 000 Hotelverzeichnisse «Die billige Schweiz», 23 000 Stück des kleinen Reisebegleiters für die Schweiz, das Album «Die Schweiz», wovon 14 820 Stück in holländischer, 15 120 in italienischer und 7460 in spanischer Sprache. Aus Tiefdruckbogen der SBB-Revue wurden 960 Hefte zusammengestellt. Zum Schluss ist noch auf eine von der Agentur Paris unter Mitwirkung schweizerischer Verkehrsinteressenten in 40 000 Exemplaren herausgegebene illustrierte Broschüre «Voyages en Suisse» hinzuweisen, die durch eine informatorische Beilage in einer Auflage von 16 000 Exemplaren ergänzt wird.

VIII. Stations- und Zugsdienst.

A. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des Bedarfs an Stationsbeamten sind im Frühjahr 125 Stationslehrlinge eingestellt worden. Die Bewerber, die auf Grund der pädagogischen Prüfung für die Einstellung in Frage kamen, wurden, wie letztes Jahr, einer psychotechnischen Eignungsprüfung unterzogen. Ferner wurden auf Grund der Vorschriften über die berufliche Ausbildung der Beamten des Stations- und Zugsdienstes im Winter 1930/31 für Stationsbeamte und für das Zugspersonal mehrere Instruktionkurse durchgeführt.

2. Für die im Jahre 1929 eingetretenen Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendet und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen abgehalten.

3. Mit Rücksicht darauf, dass sich in den letzten Jahren bei den Lehrlingsaufnahmen für den Stationsdienst immer mehr Kandidaten meldeten, die sich zugleich auch für Postlehrlingsstellen bewarben, wurde mit der Oberpostdirektion vereinbart, versuchsweise die Prüfungen gemeinsam durchzuführen.

B. Personenverkehr.

Auf 1. Februar ist mit der schweizerischen Telegraphen- und Telephonverwaltung eine neue Übereinkunft betreffend die Annahme und Be-

förderung von Telegrammen getroffen worden. Von diesem Zeitpunkt an nimmt das Zugspersonal unserer Verwaltung in den Zügen nicht nur telegraphisch zu befördernde Telegramme, sondern auch Mitteilungen, die den Adressaten telephonisch zuzustellen sind, entgegen.

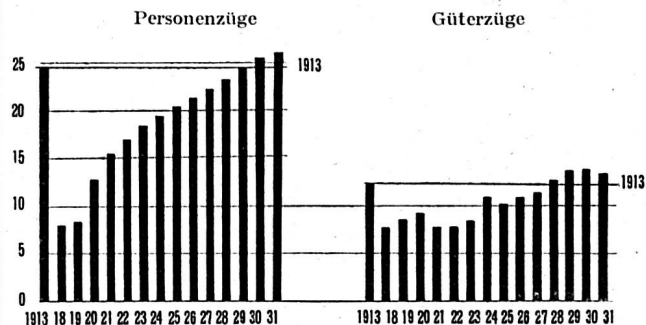
C. Fahrplan.

1. Zur Beratung des Entwurfes des vom 15. Mai 1931 bis und mit 21. Mai 1932 gültigen Fahr-

Abbildung 15.

Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.

1913—1931.



plans fand vom 23.—24. Februar in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 484 Geschäfte, wovon 349 unsere Verwaltung betrafen. Gegenüber dem vorjährigen

Fahrplan brachte der neue Fahrplan für unsere Verwaltung Mehrleistungen von rund 164 000 Zugkilometern.

2. Am 27. August fand in Bern unter dem Vorsitz des Direktors der Eisenbahnabteilung des eidgenössischen Eisenbahndepartements eine Kon-

ferenz mit den Kantonsregierungen und Vertretern von einigen Bahnverwaltungen zur Besprechung der Gestaltung des Jahresfahrplanes 1932/33 statt. Die Konferenz bezweckte, den Verkehrsinteressenten Gelegenheit zu geben, ihre Wünsche für die im Oktober stattfindende Europäische Fahrplankonferenz vorzubringen.

IX. Zugförderungs- und Werkstättendienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

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

Normalspur.

- 38 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie Ae^{e 4/7},
 - 1 Einphasen-Wechselstromlokomotive der Serie Ae^{e 8/14},
 - 10 Einphasen-Wechselstromrangierlokomotiven der Serie Ee^{e 3/3},
 - 3 Traktoren Te,
 - 7 Dampf rangierlokomotiven der Serie E^{e 4/4}, umgebaut aus Dampflokomotiven der Serie C^{e 4/5},
 - 8 vierachsige Personenwagen der Serie AB^{4ü},
 - 10 » » » » ABC^{4ü},
 - 26 » » » » B^{4ü},
 - 43 » » » » C^{4ü},
 - 4 Doppelwagen II./III. Klasse der Serie B-C, umgebaut aus Wagen der Serie B³
 - 7 Doppelwagen III. Klasse der Serie C-C,
 - 2 vierachsige Personenwagen der Serie BC⁴, umgebaut aus Motorpersonenwagen der ehemaligen STB,
 - 22 dreiachsige Personenwagen der Serie C³, umgebaut aus Wagen der Serien AB³ und AB^{3ü},
 - 3 vierachsige Personenwagen der Serie C⁴, umgebaut aus Wagen der Serie BC⁴,
 - 4 vierachsige Gepäckwagen der Serie F^{4ü},
 - 20 gedeckte Güterwagen » » J³,
 - 305 offene Güterwagen der Serie M⁷,
 - 1 Tiefladewagen von 60 t Tragfähigkeit der Serie O,
 - 19 Schotterkippwagen der Serie Sk,
 - 40 Schotterwagen » » S,
 - 27 Dienstwagen » » X.
- Die Schotter- und Dienstwagen wurden aus alten Wagen umgebaut.

Schmalspur (Brünigbahn).

- 4 vierachsige Personenwagen der Serie C⁴.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

Normalspur.

- 25 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie Ae^{e 4/7},
- 5 Einphasen-Wechselstromrangierlokomotiven der Serie Ee^{e 3/3},
- 2 Einphasen-Wechselstromtraktoren der Serie Ee^{e 2/2},
- 10 vierachsige Personenwagen der Serie AB^{4ü},
- 16 » » » » BC^{4ü},
- 60 » » » » C^{4ü},

- 20 gedeckte Güterwagen der Serie J³,
- 300 offene » » » M⁷,
- 15 Schotterkippwagen mit Bodenschiebern der Serie Sk.

Schmalspur (Brünigbahn).

- 9 vierachsige Personenwagen der Serie C⁴.

3. Auf Ende des Berichtsjahres stunden an elektrischen Triebfahrzeugen zur Verfügung:

- 403 Streckenlokomotiven,
- 38 Rangierlokomotiven,
- 46 Motorwagen,
- 16 Akkumulatorenfahrzeuge,
- 12 Traktoren.

Total 515 elektrische Triebfahrzeuge.

4. Zur bessern Ausnützung werden 82 Personenwagen der Serien AB³, AB^{3ü} und BC³ in Personenwagen III. Klasse der Serie C³ umgebaut.

5. Es wurden 119 Personenwagen mit der elektrischen Heizung ausgerüstet und 3 Güterwagen mit der elektrischen Heizleitung versehen.

B. Einmännige Bedienung elektrischer Lokomotiven.

Es sind weitere elektrische Lokomotiven mit der Sicherheitseinrichtung für einmännige Bedienung ausgerüstet worden. Seit dem 15. Mai stehen 220 und seit Ende des Jahres 245 mit dieser Sicherheitseinrichtung ausgerüstete Lokomotiven im Dienste, die in der Regel nur von einem Manne bedient werden. Einschliesslich der einmännig bedienten elektrischen Rangierlokomotiven standen auf Ende des Jahres zirka 460 Lokomotivführer oder 28 % im Einmanndienst. Auf Ende des Jahres wurden rund 43 % der kilometrischen Leistungen der elektrischen Lokomotiven einmännig gefahren.

C. Durchgehende Güterzugbremse.

Der Einbau der durchgehenden Güterzugbremse, System Drolshammer, in die Güterwagen wurde fortgesetzt. Auf Ende des Jahres waren 3248 Wagen mit der Drolshammer-Güterzugbremse und 2571 Wagen mit der Bremsleitung ausgerüstet. Damit sind von der Gesamtzahl der Güterwagen, die die durchgehende Bremse erhalten, 29 % und der Güterwagen, die nur die Bremsleitung erhalten, 93 % mit ihrer Apparatur ausgerüstet.

D. Schiffbetrieb auf dem Bodensee.

Für den Verkehr auf dem Bodensee wurde der Bau eines Doppelschrauben-Dieselmotor-Passagierschiffes in Auftrag gegeben und ferner ein schon vorhandenes älteres Schiff den neuzeitlichen Anforderungen entsprechend umgebaut.

X. Bahnbau und Bahnunterhalt.

A. Neu- und Erweiterungsbauten.

1. Der Verwaltungsrat hat folgende Projekte für den Umbau und die Erweiterung der Bahnanlagen genehmigt und die für die Ausführung erforderlichen Kredite bewilligt.

- a. Erstellung des II. Geleises auf den Strecken:
Zollikofen–Münchenbuchsee. . . Fr. 1 500 000
Flums–Mels. » 3 752 000
- b. Erweiterung der Station Olten-Hammer » 1 786 000

2. Der Ausbau einspuriger Linien auf Doppelspur ist beträchtlich gefördert worden. Auf insgesamt 49,360 km, und zwar auf den Strecken Ardon–Sitten, Schmitten–Flamatt, Lengnau–Selzach, Lenzburg–(Getzi-)Hendschiken, Baar–Zug, Rorschach–Rheineck, Flawil–Uzwil, Richterswil–Pfäffikon (Schwyz) und Schaffhausen–Neuhausen, ist das II. Geleise in Betrieb genommen worden.

In Ausführung begriffen war das II. Geleise auf den Strecken Riddes–Ardon, Courrendlin–Choindez, Ependes–Yverdon, Selzach–Solothurn-West und Al Sasso–Rivera-Bironico.

3. Folgende grössere Arbeiten sind vollendet worden:

Ausbau der südlichen Einfahrt des Bahnhofes Schaffhausen auf vier Geleise; Erstellung von Zwischenbahnsteigen und einer Fussgängerunterführung im Bahnhofe Rapperswil; Erweiterung der Station Ebnat-Kappel, Verlängerung der Ausweich- und Überholungsgeleise auf den Stationen Cossonay-gare, Coppet, Courgenay, St. Léonard, Landeron-Combes, Twann, Grellingen, Niederschönthal-Frenkendorf, Wohlen, Benzenschwil und Horgen-Oberdorf.

4. Folgende grössere Neu- und Erweiterungsbauten gehen der Vollendung entgegen, und sind teilweise dem Betrieb übergeben worden: Les Hauts-Geneveys, Erweiterung der Station; Rangierbahnhof auf dem Muttenerfeld in Basel, erster Ausbau; Bahnhof Chiasso, Gesamterweiterung; Bahnhof Sargans, Erweiterung der Geleiseanlagen und Umbau des Aufnahmegebäudes; Bahnhof Zürich Hbf., Erstellung von fünf neuen Perrongeisen und Erweiterung der Geleiseanlagen.

5. In Ausführung begriffen waren folgende grösseren Arbeiten:

Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf, Neuenburg, Burgdorf, Brugg und Wädenswil; Erweiterung der Stationen Siders, Olten-Hammer, Rheinfelden und Frick; Erweiterung der Depotanlagen in Meiringen; Verlegung des Stückgüterbahnhofes Bern nach Weiermannshaus; Erstellung einer Ausweichstation im Würzenbach zwischen Luzern und Meggen; Erstellung einer Haltestelle bei Wipkingen (Zürich); Ersatz eines Kantonalstrassenüberganges und eines weiteren Überganges bei Delsberg durch eine Überführung; Verbesserung und Auskleidung der Tunnel zwischen Glovelier und Pruntrut im Hinblick auf die Elektrifikation dieser Strecke.

6. An Brückenbauten und Brückenverstärkungen wurden ausgeführt:

Umbau der Linthbrücke bei Diesbach, der Emmenbrücke bei Emmenmatt, der Entlenbrücke

bei Entlebuch, die Einbetonierung der Pfeiler der Reussbrücke bei Mellingen, der Umbau der Brücke über die Kleine Schlieren bei Alpnach-Dorf; der Guggerlöchbrücke bei Lütisburg; Verstärkung der Thurbrücke bei Ullsbach (Wattwil), sowie Verstärkung mehrerer kleinerer Brücken und Ersatz von 51 kleineren Brücken durch Träger- und Schienendecken.

B. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahre sind 34 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 2 Übergänge durch Über-, 17 durch Unterführungen und 10 durch Parallelwege ersetzt. 5 Übergänge konnten ohne Ersatz aufgehoben werden.

2. Entsprechend der bundesrätlichen Verordnung vom 7. Mai 1929 sind die unbewachten Niveauübergänge mit einheitlichen Warnkreuzen ausgerüstet worden.

C. Weichen- und Sicherungsanlagen.

1. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Ermöglichung grösserer Durchfahrsgeschwindigkeiten wurden neunzehn Bahnhöfe und Stationen mit modernen Signal- und Sicherungseinrichtungen ausgerüstet.

2. Der elektrische Streckenblock wurde auf zwölf weitere Doppelspurstrecken ausgedehnt.

3. Auf 41 Stationen wurde die elektrische Weichen- und Signalbeleuchtung eingerichtet.

D. Bahnaufsicht und Bahnunterhalt.

Ausser dem laufenden Unterhalt und der Erneuerung der Bahnanlagen, sowie der auf Seiten 88 und 89 der Erläuterungen zur Betriebsrechnung ausgedehnten Geleise- und Weichenumbauten sind folgende wichtigeren Unterhaltungsarbeiten ausgeführt worden: Ersatz der provisorischen Brücken über die neue Ablaufrinne des St. Barthélemybaches durch Eisenkonstruktionen; Bau der ersten Sperrmauer im Oberlaufe dieses Baches und Bau einer neuen Talsperre im Steinachtobel zwischen St. Fiden und Mörschwil zur Sicherung des das Tobel flankierenden Bahnkörpers; Instandstellung der durch Hochwasser und Lawinen beschädigten Bahnanlage auf verschiedenen Strecken.

E. Besondere Ereignisse.

Starke Schneefälle, Lawinen und Unwetterkatastrophen haben im Berichtsjahr den Bahnbetrieb öfters erschwert und die Bahnlinie an mehreren Stellen zeitweise unterbrochen.

Am 19. Januar überschüttete eine Lawine zwischen den Stationen Ebligen und Oberried der Brienzseebahn das Geleise auf 12 m Länge 50 bis 70 cm hoch; in der Nacht vom 4./5. März riss eine Lawine auf der gleichen Strecke eine Brücke und 12 Tage später eine weitere Lawine die Ersatzbrücke weg; am 5. März deckte zwischen Giswil und Kaiserstuhl eine Lawine die Bahnlinie auf zirka 100 m Länge bis 8 m hoch zu, und schliesslich ging am 11. März zwischen Le Bouveret und St. Gin-

golph eine Lawine nieder, die die Bahnlinie auf eine Länge von 80 m bis 80 cm hoch zudeckte.

Ausserordentlich starker Schneefall im Oberwallis verhinderte Ende Februar im Bahnhofe Brig das Manöver auf den Abstellgleisen, so dass die Annahme der Güterzüge zeitweilig unterbrochen werden musste.

Erhebliche Störungen im Bahnbetrieb brachten sodann die ganz aussergewöhnlichen Schneefälle vom 8.—10. März. In der West-, Zentral- und Ostschweiz waren Neuschneehöhen von 50 bis 150 cm zu verzeichnen. Durch Tag und Nacht verkehrende Schneepflugfahrten konnten die Strecken mit ganz vereinzelt Ausnahmen ständig offengehalten werden. Schwierig gestaltete sich das Räumen des Schnees auf den Bahnhöfen und Stationen und das Reinigen der Weichen sowie die Abfuhr der gewaltigen Schneemassen aus den Bahnhöfen. Trotzdem die Schneeräumungsarbeiten Tag und Nacht ohne Unterbruch andauerten, konnten erhebliche Zugsverspätungen nicht vermieden werden.

In der Nacht vom 29./30. Mai 1931 fiel über dem Bezirk Zurzach während vier Stunden ununterbrochen ein wolkenbruchartiger Regen, der auf den

Strecken Rekingen-Koblenz-Waldshut und Koblenz-Siggenthal an mehreren Orten den Bahnkörper entweder durch Überschüttung des Geleises mit Gerölle und Schlamm oder durch Wegspülen des Unterbaues so beschädigte, dass der Betrieb vollständig eingestellt werden musste.

Am 24. Juni trat nach einem heftigen Gewitter die Grosse Schlieren zwischen Alpnachdorf und Kerns beidseitig über die Ufer und unterspülte beim Brückenkopf, Seite Alpnachdorf, das Geleise; das gleiche Wildwasser schwoh am 5. August wegen eines heftigen Gewitters über dessen Einzugsgebiet hoch an und führte Geschiebe und viel Holz mit sich. Die Durchflussöffnung der Brücke wurde verstopft und diese seitlich verschoben, im weitem wurde der Bahndamm an mehreren Stellen unterspült und zum Teil weggerissen. Der Unterbruch dauerte 9 Tage.

Sehr starke Gewitter verursachten in der Nacht vom 12./13. Juni den Niedergang eines Murganges in der zwischen Diesbach und Rüti liegenden Erlenrunse, wodurch das Bahngleise auf eine Länge von 80 m mit einer Schlamm- und Steinmasse bis 2,80 m hoch überdeckt wurde.

XI. Elektrifizierung.

A. Allgemeines.

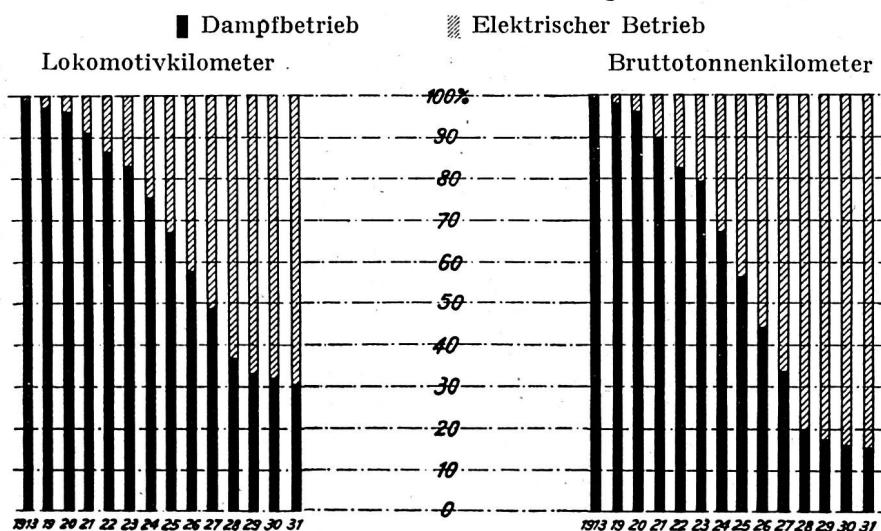
Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 28. September die Projekte für die Elektrifizierung der Linien Zürich-Uster-Rapperswil-Ziegelbrücke, Zürich-Affoltern-Zug, Delsberg-Delle und Ziegelbrücke-Linthal genehmigt und für die Ausführung der Anlagen, sowie für Mobilien und Gerätschaften folgende Kredite bewilligt:

- a. Für die Elektrifizierung der Linie Zürich-Uster-Rapperswil-Ziegelbrücke Fr. 2 999 000, dazu für Abschreibungen Fr. 100 000.
- b. Für die Elektrifizierung der Linie Zürich-Affoltern-Zug Fr. 2 418 000, dazu für Abschreibungen Fr. 122 000.
- c. Für die Elektrifizierung der Linie Delsberg-Delle Fr. 4 033 000, dazu für Abschreibungen Fr. 125 000.

- d. Für das Unterwerk Delsberg, die Erweiterung des Unterwerkes MuttENZ und die Übertragungsleitung MuttENZ-Delsberg Fr. 1 627 000.
- e. Für die Elektrifizierung der Linie Ziegelbrücke-Linthal Fr. 1 905 000, dazu für Abschreibungen Fr. 45 000, wobei der Kredit für diese Strecke nur unter der Voraussetzung bewilligt wurde, dass die zuständigen Behörden die Ermächtigung zur gänzlichen und endgültigen Einstellung des Betriebes auf der Strecke Weesen-Näfels erteilen. Inzwischen ist mit Bundesratsbeschluss vom 17. Dezember diese Linie aufgehoben worden.

In seiner Sitzung vom 3. März hat der Verwaltungsrat die Generaldirektion ermächtigt, die Etzelwerkkonzession anzunehmen. Die Generaldirektion hat von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht.

Abbildung 16.
Fortschritte der Elektrifizierung.



Die im Unterwerk Seebach zum Zwecke des Energiebezuges von den Nordostschweizerischen Kraftwerken aufgestellte Umformergruppe von 6000 kW wurde auf Ende des Berichtsjahres in Betrieb genommen.

Mit dem Aargauischen Elektrizitätswerk wurde eine Vereinbarung betreffend den gemeinschaftlichen Bau und Betrieb einer 66 kV Hochspannungsleitung von Aarau nach Frick getroffen. Diese Leitung ist am 1. November in Betrieb genommen worden.

Mit der Direktion der Bodensee-Toggenburgbahn in St. Gallen ist am 15. Juli ein Vertrag betreffend die Energielieferung für den elektrischen Betrieb dieser Bahn abgeschlossen worden.

B. Kraftwerke.

1. Energiewirtschaft.

In den eigenen Bahnkraftwerken erzeugte Einphasenenergie:

	1931 kWh	1930 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg/ Ritom	219 574 000	260 331 000
Kraftwerkgruppe Vernayaz/Barberine	230 361 000	189 102 000
Kraftwerk Massaboden	7 639 000	4 185 000
Total	457 574 000	453 618 000

Von bahnfremden Kraftwerken bezogene Energie	41 450 000	31 605 000
Summe der erzeugten und bezogenen Energie	499 024 000	485 223 000

Überschussenergie an Dritte für Industriezwecke:

Kraftwerk Amsteg	42 859 000	45 867 000
» Vernayaz	1 790 000	2 281 000
» Massaboden	4 015 000	9 745 000
Total	48 664 000	57 893 000

In den eigenen Bahnkraftwerken erzeugte Einphasen- und Dreiphasenenergie.	506 238 000	511 511 000
	(100 %)	(100 %)

Wovon:

a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt	206 374 000	125 635 000
	(40,8 %)	(24,6 %)

b. von den Flusswerken Amsteg (einschliesslich Göschenen), Vernayaz (einschliesslich Trient) und Massaboden erzeugt.	299 864 000	385 876 000
	(59,2 %)	(75,4 %)

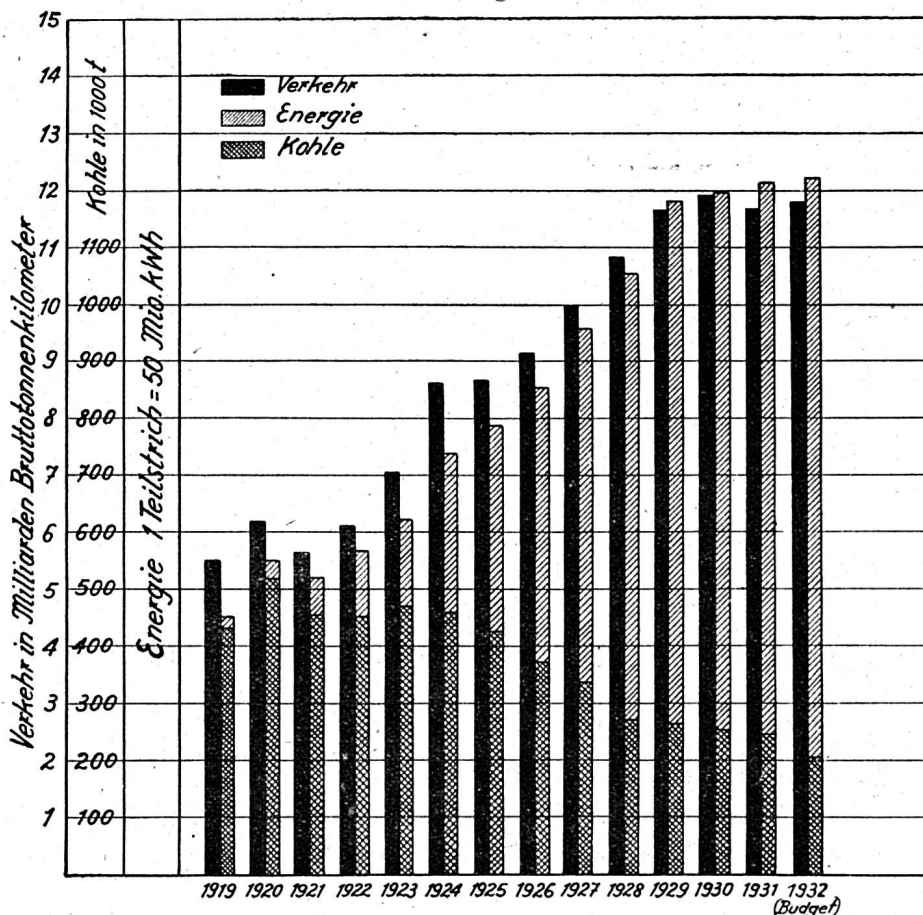
Energieabgabe für die Zuförderung der SBB 484 604 000* 471 570 000

2. Kraftwerk Ritom.

Der Ritomsee befand sich Ende April, bei rund 3 Millionen m³ Nutzinhalt, auf seinem tiefsten

*) Der Mehrverbrauch von 13 034 000 kWh gegenüber dem Vorjahr ist in der Hauptsache auf die Eröffnung des elektrischen Betriebes der Strecken Neuenburg-Le Locle-Col-des-Roches (4. Oktober) und Delsberg-Basel (1. November) und auf die Energieabgabe an die Bodensee-Toggenburgbahn (4. Oktober) zurückzuführen.

Abbildung 17.



Stand und erreichte bereits Mitte Juli infolge der reichen Niederschläge sowie der Zuleitung des Cadlimobaches seinen vollen Stauinhalt von 27 Millionen m³. Mit der Absenkung wurde Ende November begonnen, und am Ende des Berichtsjahres betrug die noch verfügbare Wassermenge rund 23,5 Millionen m³.

3. Kraftwerk Barberine.

Der Barberinesee verzeichnete anfangs Mai bei 20 Millionen m³ Nutzinhalt seinen tiefsten Stand. Infolge der im Laufe des Sommers weitergeführten Steinverkleidung der Staumauer auf der Wasserseite, welche sich bis Mitte September erstreckte, und der hierdurch bedingten Regulierung der Wasserstände hat der See nicht seinen vollen Stauinhalt von 39 Millionen m³, sondern nur 36,5 Millionen m³ erreicht. Mit der Absenkung wurde Mitte Oktober begonnen, und am Ende des Berichtsjahres betrug der nutzbare Seeinhalt noch rund 24 Millionen m³.

4. Kraftwerk Massaboden.

Am 13. Januar erfolgte unterhalb Mörel ein Felssturz, welcher zirka 70 m des Zulaufkanals

zerstörte und zur Ausserbetriebsetzung des Kraftwerkes Massaboden führte. Die sofort in Angriff genommenen Instandstellungsarbeiten haben sich infolge starker Schneefälle und Kälte verzögert. Der Betrieb des Werkes konnte erst am 10. April wieder aufgenommen werden.

C. Übertragungsleitungen und Unterwerke.

Die im Berichtsjahr erstellten 66 kV-Übertragungsleitungen, Kerzers-Neuenburg und Ruppertswil-Muttenz, sowie die beiden Freiluftunterwerke Neuenburg und Muttenz wurden am 4. Oktober bzw. 1. November in Betrieb genommen.

D. Fahrleitungen.

Die Strecke Neuenburg—Le Locle—Col-des-Roches ist am 4. Oktober und die Strecke Basel-Delsberg am 1. November dem elektrischen Betrieb übergeben worden.

XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Das in die Rechnung des Jahres 1931 vorgetragene, dem Konto «Zu tilgende Verwendungen» belastete Kriegsdefizit hat sich im Berichtsjahre nicht verändert und beträgt laut Bilanz auf 31. Dezember 1931 Fr. 138 130 718. 17.

Der Fehlbetrag des Jahres 1931 von Fr. 10 073 660. 24 steht mit diesem Kriegsdefizit in engstem Zusammenhang, indem die Verzinsung dieses Defizites die Gewinn- und Verlustrechnung bei 4,5% mit Fr. 6 215 882. 30 belastet. Wir sind daher der Ansicht, dass es sich empfehle, diesen Teil des Fehlbetrages auf 1. Januar 1932, wie es im Jahre 1926 unter gleichen Umständen ebenfalls geschah, auf das Konto Kriegsdefizit zu buchen und nur den Rest von Fr. 3 857 777. 94 als Passivsaldo auf neue Rechnung vorzutragen. Dadurch wird das Kriegsdefizit mit Beginn des Jahres 1932 wieder erhöht auf den Betrag von Fr. 144 346 600. 47.

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

Antrag

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1931 und die Bilanz auf 31. Dezember 1931 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1931 wird genehmigt.

3. Vom Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1931 von Franken 10 073 660. 24 wird auf 1. Januar 1932 ein Betrag von Fr. 6 215 882. 30 dem Konto «Kriegsdefizit»

belastet und der Rest von Fr. 3 857 777. 94 als Passivsaldo auf neue Rechnung vorgetragen.

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

Bern, den 9. April 1932.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Schrafl.

Beilagen:

Rechnungen und Bilanz, nachstehend;
Statistische Tabellen, in besonderer Ausgabe.

