Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1933)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1933 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Schrafl.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676190

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 12.07.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1933

an den

schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen gestützt auf Art. 5 des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen zuhanden der Bundesversammlung über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1933 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 1933:

Baulänge 2876,$_{348}$ km, Betriebslänge		2936,$_{162}$ km
Hievon haben die Bundesbahnen verpachtet die Strecken:		
Basel-SBB—St. Johann (Grenze)	5,$_{281}$ km	
Wohlen—Bremgarten .	7,$_{011}$ »	
Wattwil—Ebnat-Kappel	4,$_{854}$ »	17,$_{146}$ »
Die Betriebslänge des auf eigene Kosten betriebenen eigenen Netzes beträgt		2919,$_{016}$ km
Die Bundesbahnen haben gepachtet die Linien:		
Nyon—Crassier La Rippe (Grenze)	5,$_{941}$ km	
Vevey—Puidoux-Chexbres	7,$_{825}$ »	13,$_{766}$ »
Die Gesamtlänge des auf eigene Kosten betriebenen Netzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) beträgt		2932,$_{782}$ km

Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:

Kreis I	954,$_{916}$ km
Kreis II	976,$_{434}$ »
Kreis III	1001,$_{432}$ »

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-Rheinhafen	4,$_{005}$ km	
Crassier La Rippe (Grenze)—Divonnes-Les Bains	3,$_{202}$ »	
Delle (Grenze)—Delle . .	0,$_{440}$ »	
Koblenz (Grenze)—Waldshut	1,$_{743}$ »	9,$_{390}$ km
b. Der Zugsbegleitungs- und der Zugförderungsdienst wird besorgt auf den Strecken:		
Pont—Brassus	13,$_{259}$ km	
Les Verrières (Grenze)—Pontarlier	11,$_{284}$ »	
Münster—Lengnau . . .	12,$_{979}$ »	
Iselle (Eigentumsgrenze)—Domodossola. . . .	19,$_{068}$ »	
Pino (Grenze)—Luino . .	14,$_{639}$ »	71,$_{229}$ »
c. Der Zugförderungsdienst wird besorgt auf der Linie Bulle—Romont		18,$_{092}$ »
Die Länge der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt		98,$_{711}$ km
Die Gesamtbetriebslänge des auf eigene Kosten betriebenen Eisenbahnnetzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) und der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt		3031,$_{493}$ km

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Nach einer Reihe günstiger Jahresabschlüsse, die eine allmähliche Besserung der Finanzlage unseres Unternehmens erwarten liessen, schloss die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1931 wieder mit einem grössern Fehlbetrag ab, und zwar von 10 Millionen. Die Transporteinnahmen, die 1929 noch 402 Millionen und 1930 393 Millionen erreicht hatten, waren im Jahre 1931 auf 373 Millionen gesunken, und im Jahre 1932 gingen sie sogar auf 331 Millionen zurück, was zur Folge hatte, dass der Fehlbetrag dieses Jahres die hohe Summe von fast 50 Millionen und damit die grossen Verluste der Kriegszeit wieder erreichte. In diesem starken Rückgang der Transporteinnahmen spiegelt sich neben der Wirkung der Automobilkonkurrenz mit aller Deutlichkeit die allgemeine Wirtschaftskrise wieder, die Ende 1929 einsetzte, sich immer mehr verschärfte und heute wie ein Alpdruck auf der ganzen Welt lastet.

Mit Besorgnis frägt man sich, ob diese Wirtschaftskrise, die aller Menschen Wohlfahrt ernstlich bedroht, wohl ihren Tiefpunkt erreicht hat, und ist dankbar für jedes Zeichen, das eine Wendung zum bessern oder doch wenigstens einen Stillstand dieser Krise erwarten lässt. Glaubt man, was wohl häufig und mit einigem Recht geschieht, im Eisenbahnverkehr einen zuverlässigen Massstab für den Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung erblicken zu dürfen, so verdienen die von den schweizerischen Bundesbahnen im verflossenen Jahre erzielten Betriebsergebnisse besondere Beachtung.

Während die Transporteinnahmen in den Jahren 1929 bis 1932 von Jahr zu Jahr um durchschnittlich 24 Millionen abgenommen hatten, beträgt der Rückgang im Jahre 1933 noch $6,_6$ Millionen. In den ersten 3 Monaten des laufenden Jahres hat dieser Rückgang sogar ganz aufgehört. Die Erträgnisse der letzten Zeit erreichen diejenigen der gleichen Monate des vergangenen Jahres. Wir müssen uns allerdings auf diese immerhin interessante Feststellung beschränken; denn es wäre verfrüht und zu gewagt, schon aus einem derartigen Stillstand optimistische Hoffnungen für die weitere Entwicklung der wirtschaftlichen Lage abzuleiten. Deutliche Zeichen einer aufsteigenden Konjunktur lassen sich in der Tätigkeit der Verkehrsanstalten noch nicht erkennen, und der Stillstand im Verkehrsrückgang ist noch von zu kurzer Dauer, um daraus sichere Schlüsse abzuleiten. Die Ursachen der heutigen Krise sprechen jedenfalls eher dafür, dass an einen raschen Aufstieg nicht zu denken ist.

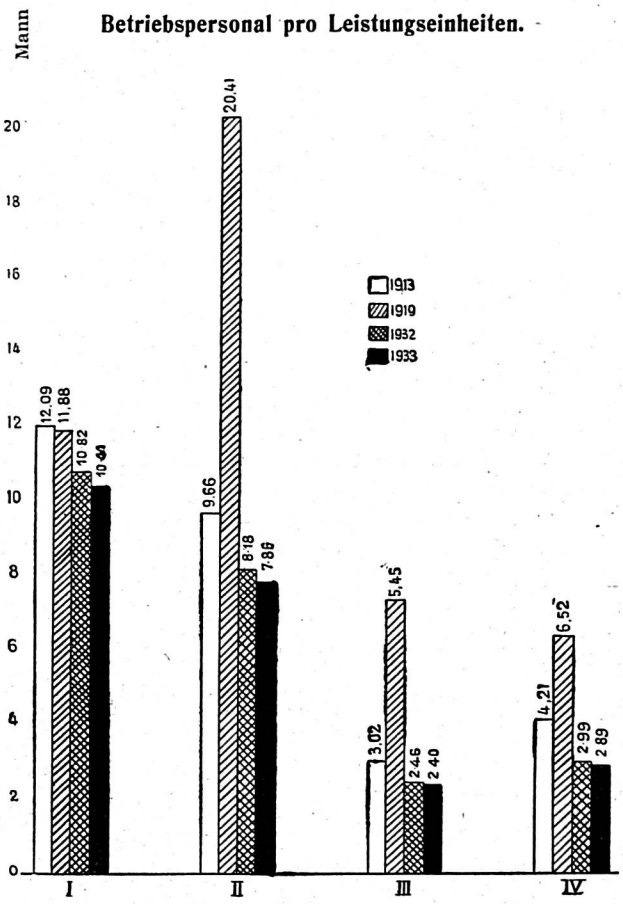
Der Verkehr und die Einnahmen unseres staatlichen Eisenbahnnetzes stehen in engstem Zusammenhang mit den aus der Zollstatistik sich ergebenden Zahlen der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr.

Die Einfuhr hat sich von 1932 auf 1933 dem Gewichte nach von $8,_{73}$ Millionen Tonnen auf $8,_{30}$ Millionen Tonnen, somit um 430 000 Tonnen oder $4,_9$ % verringert, dem Werte nach aber eine Abnahme von 1763 Millionen Franken auf 1515 Millionen Franken, demnach um 248 Millionen Franken oder $14,_1$ % erfahren. Der mengenmässige Rückgang ist vor allem durch die verminderte Einfuhr von Futtermitteln um 136 900 Tonnen, von Getreide um 131 600 Tonnen und von Kohlen um 114 900 Tonnen verursacht.

Bei der Ausfuhr sind erstmals seit 1929 die Mengenumsätze wieder leicht angestiegen, nämlich von 456 600 Tonnen auf 476 800 Tonnen, also um 20 200 Tonnen, d. h. um $4,_4$ %. Trotz dieser Erhöhung, an der allerdings grösstenteils schwere Massengüter beteiligt sind, ist eine weitere Wertsenkung von 801 Millionen Franken auf 754 Millionen Franken, somit um 47 Millionen Franken oder $5,_8$ % eingetreten.

Abbildung 1.

Betriebspersonal pro Leistungseinheiten.



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

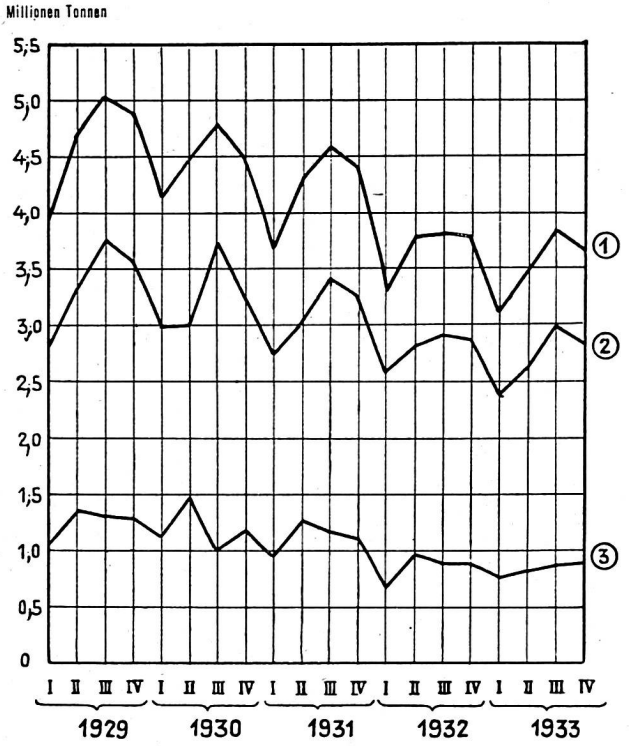
Als Folge der wertmässig stark verminderten Einfuhr und der leicht rückgängigen Ausfuhr konnte der Fehlbetrag der Aussenhandelsbilanz gegenüber dem Vorjahre um mehr als 200 Millionen Franken auf 760 Millionen Franken gesenkt werden. Diese erfreuliche Verbesserung unserer Handelsbilanz ist aber leider nicht einer Belebung der Ausfuhr, sondern den staatlichen Einfuhrbeschränkungen zum Schutze der einheimischen Produktion und des inländischen Arbeitsmarktes zu verdanken.

Der schweizerische Durchfuhrverkehr, der von 1929 bis 1932 auf nahezu die Hälfte gesunken war, verzeichnet im Jahre 1933 wieder eine bescheidene mengenmässige Zunahme um 52 000 Tonnen oder $2,_6$ % auf insgesamt $2,_{04}$ Millionen Tonnen, im wesentlichen bedingt durch vermehrte Transitsendungen von Kohlen.

Abbildung 2.

Güterverkehr der S. B. B. und Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr in den Quartalen der Jahre 1929—1933.

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



Im Binnenverkehr hat sich unter dem Einfluss der verstärkten staatlichen handelspolitischen Massnahmen zur Sicherung und Wirtschaftsbelebung des Inlandsmarktes die rückläufige Entwicklung ebenfalls verlangsamt.

Der schweizerische Grosshandelsindex (1914 = 100) ist im Jahresdurchschnitt gegenüber 1932 von 96 auf 91 gefallen, während der Landesindex der Lebenshaltungskosten (1914 = 100) im Verlaufe des Jahres von 138 auf 131 zurückging.

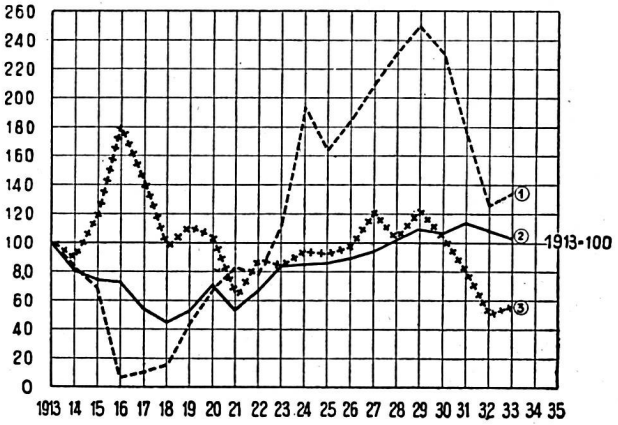
Im Personenverkehr war der Verkehrsrückgang wesentlich geringer als in den vorangegangenen Jahren, indem die im Jahre 1933 beförderte Gesamtzahl der Reisenden von 114,$_8$ Millionen nur noch um 2,$_0$ Millionen Personen oder 1,$_7$% hinter den Ziffern des Vorjahres zurückblieb, während der Verkehrsausfall im Jahre vorher 7,$_4$ Millionen Reisende, das sind 6,$_0$% und im Jahre 1931 gegenüber 1930 3,$_6$ Millionen Reisende oder 2,$_8$% betrug. Im Vergleich zum Jahre 1930, in welchem der Personenverkehr mit 127,$_9$ Millionen Reisenden seinen Höchststand erreichte, stellt sich der Rückgang zwar immer noch auf 13,$_0$ Millionen Personen oder 10,$_2$%. In der Abnahme des Personenverkehrs ist eine deutliche Verlangsamung eingetreten, die in den letzten Monaten sogar in einen leichten Verkehrsanstieg überging. Diese Entwicklung wird dadurch gekennzeichnet, dass im Vergleich zu den Frequenzziffern des Vorjahres die Reisendenzahl im ersten Vierteljahr um 6,$_2$%, im zweiten Vierteljahr noch um 2,$_6$% und im dritten Vierteljahr nur noch um 0,$_8$% rückgängig war, während sie im letzten Vierteljahr bereits um 2,$_9$% zugenommen hat. Die Frequenzzunahme steht in Zusammenhang mit den zur Belebung des Verkehrs getroffenen Massnahmen.

Abbildung 3.

Aussenhandels- und Durchfuhrmengen.

1913=100 gesetzt.

1 Durchfuhr 2 Einfuhr 3 Ausfuhr



Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind mit 135,$_{214}$ Millionen Franken gegenüber den vorjährigen um 1,$_{542}$ Millionen Franken oder 1,$_{13}$% niedriger ausgefallen, während sie im Jahre 1932 gegenüber 1931 um 13,$_{97}$ Millionen Franken, somit um 9,$_3$% abgenommen hatten. Verglichen mit dem günstigen Ergebnis des Jahres 1930, das 159,$_{12}$ Millionen Franken einbrachte, stellt sich der Einnahmenausfall auf 23,$_{907}$ Millionen Franken oder 15,$_0$%.

Nach den bis jetzt bekannt gewordenen Ergebnissen haben die wichtigsten ausländischen Bahnen im Jahre 1933 gegenüber 1932 folgenden Rückgang in den Personenverkehrseinnahmen zu verzeichnen: Deutsche Reichsbahn 6,$_2$%, französische Hauptbahnen 2,$_6$%, Österreichische Bundesbahnen 11,$_7$%, Italienische Staatsbahnen 3,$_4$%, Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen 0,$_8$%, amerikanische Bahnen 14,$_6$%. Bei den englischen Hauptbahnen ist dagegen eine Ertragssteigerung um 0,$_5$% festzustellen.

Abbildung 4.

Die Entwicklung der Betriebsleistungen.

1913—1933.

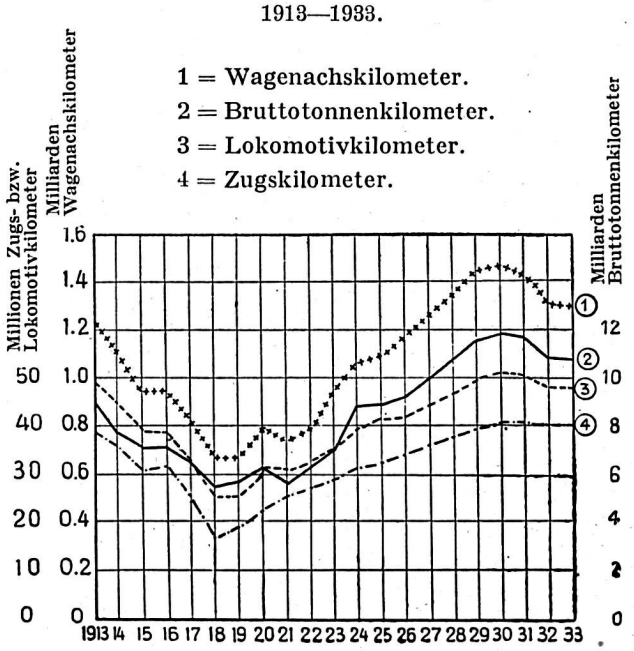


Abbildung 5.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1933.

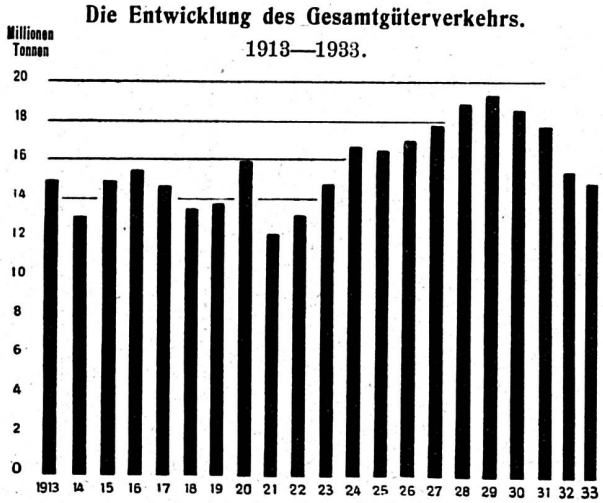
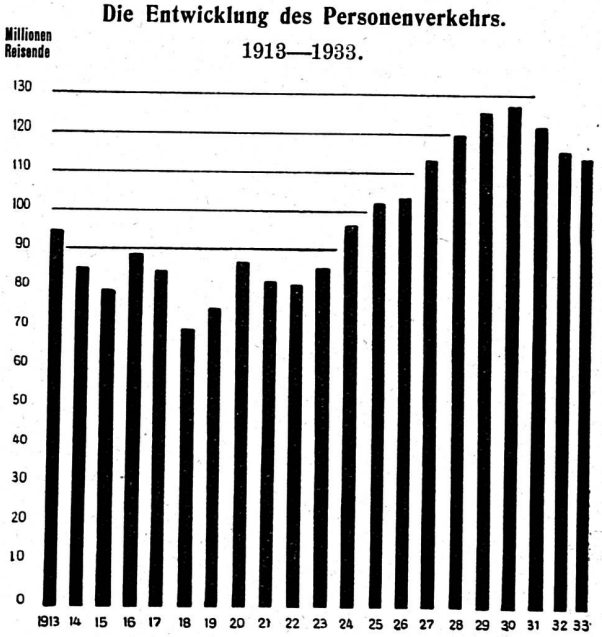


Abbildung 6.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

1913—1933.



Auch im Güterverkehr hat die seit 1930 zu beobachtende rückläufige Entwicklung, allerdings in schwächerem Masse als früher, angehalten. Bei einer Gesamtbeförderung im Gepäck-, Tier-, Post- und Güterverkehr von $14,_8$ Millionen Tonnen sind die Transportmengen gegenüber den vorjährigen Umsatzziffern um 477 000 Tonnen oder $3,_1$ % gesunken, während im Jahre vorher ein Rückgang um 2 520 000 Tonnen oder $14,_2$ % und im Jahre 1931 gegenüber 1930 ein solcher um 754 000 Tonnen, d. h. um $4,_1$ % eingetreten war. Im Vergleich zum Jahre 1929, das mit $19,_3$ Millionen Tonnen einen Höhepunkt in der Güterbeförderung darstellte, beträgt der Ausfall $4,_5$ Millionen Tonnen oder $23,_2$ %. Die im letzten Jahre beim reinen Güterverkehr eingetretene Minderbeförderung von 452 000 Tonnen oder $3,_1$ % erstreckt sich auf sämtliche Tarifklassen, wovon auf die Stückgutklassen 35 000 Tonnen, auf die allgemeinen Wagenladungsklassen 8 000 Tonnen, auf die Spezialtarifklassen 205 000 Tonnen und auf die Ausnahmetarifklassen 204 000 Tonnen entfallen.

Als Folge der verringerten Gütertransporte sind die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr um $5,_{043}$ Millionen Franken oder $2,_6$ % auf $188,_{957}$ Millionen Franken gesunken, während die Einbusse im Jahre vorher $28,_{73}$ Millionen Franken, also $12,_9$ % betrug. Gegenüber den günstigen Frachteinnahmen des Jahres 1929 mit $245,_{70}$ Millionen Franken bedeutet dies eine Ertragsverminderung um $56,_{747}$ Millionen Franken, das sind $23,_1$ %.

Bei den ausländischen Bahnen weisen die Einnahmen aus dem Güterverkehr von 1932 auf 1933 folgende Abnahme auf: Französische Hauptbahnen $6,_7$ %, Italienische Staatsbahnen $11,_8$ %, Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen $7,_7$ % und englische Hauptbahnen $0,_6$ %. Dagegen ist bei der Deutschen Reichsbahn eine Einnahmen-

Abbildung 7.

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1933.

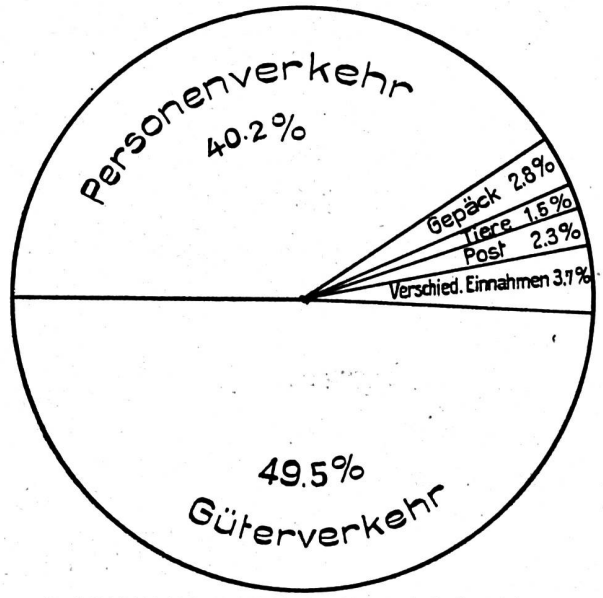
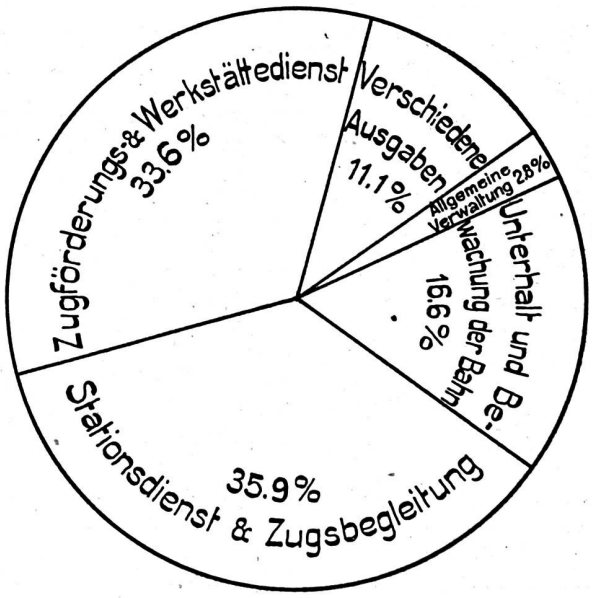
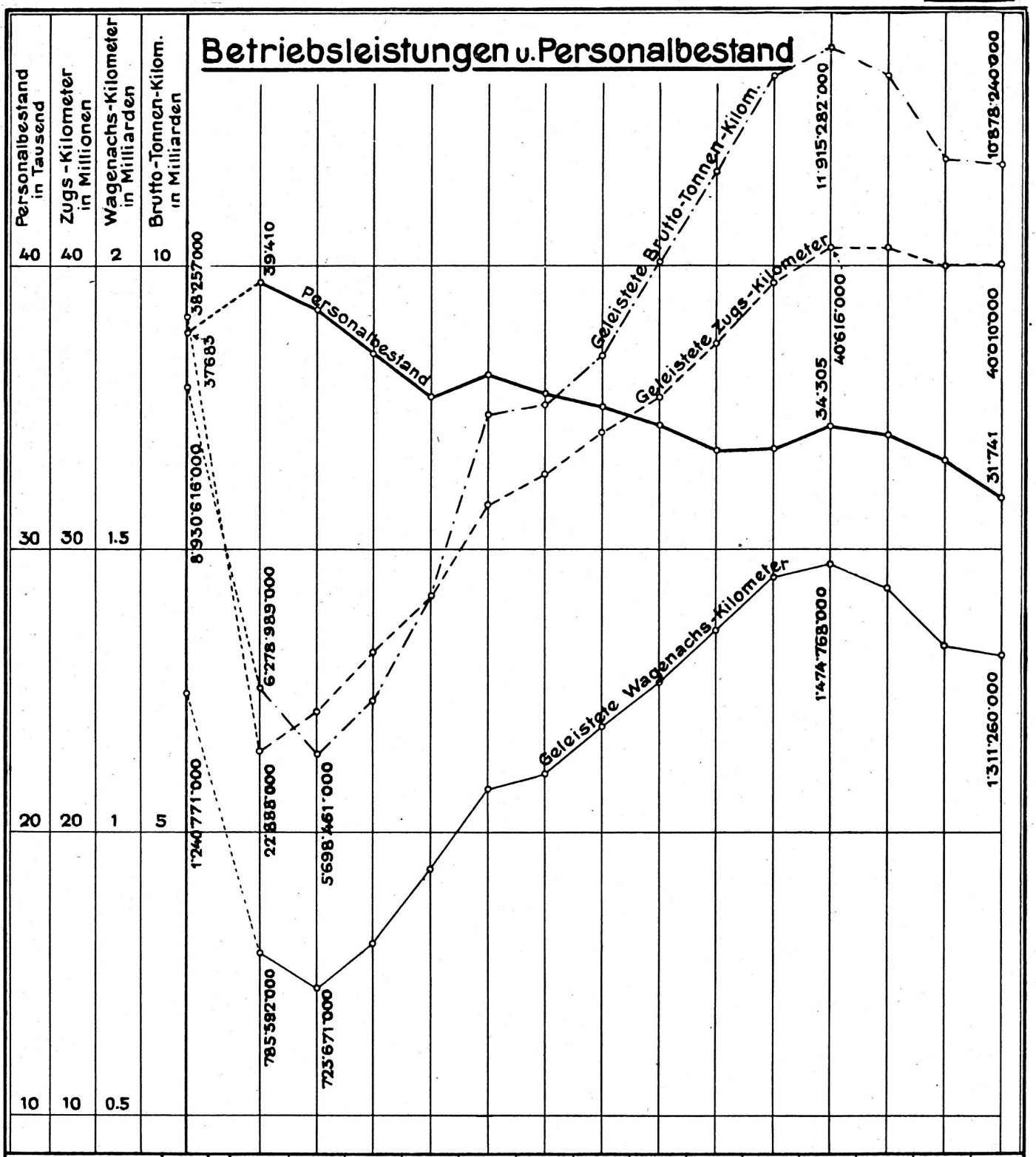


Abbildung 8.

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1933.

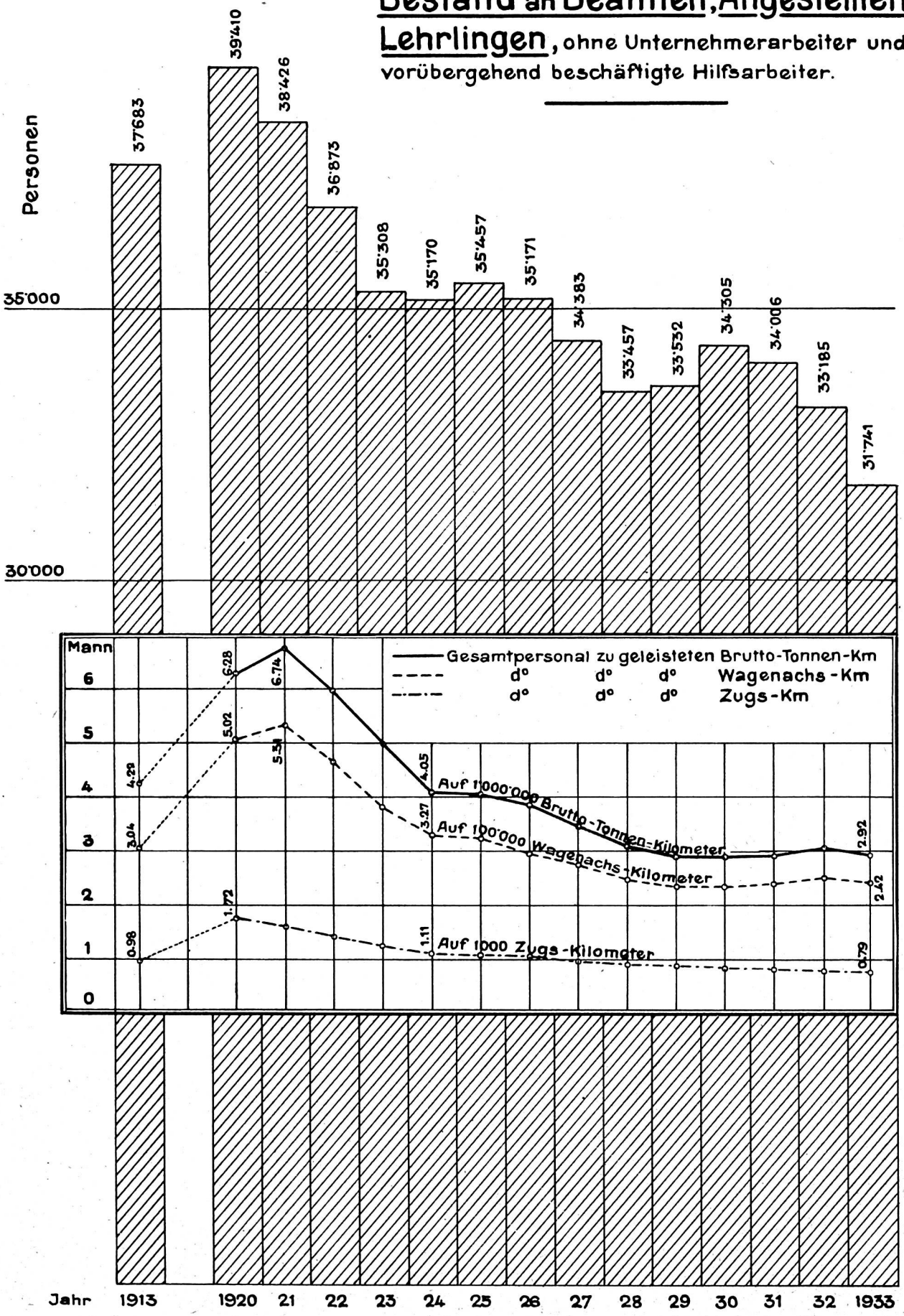


Tafel I



Personalbestand auf	1913	1920	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1933
1'000'000 Brutto-T. Km	4.22	6.28	6.74	5.99	4.98	4.05	4.04	3.82	3.43	3.09	2.87	2.88	2.91	3.03	2.92
100'000 Wagenachs-Km	3.04	5.02	5.31	4.61	3.78	3.27	3.21	2.98	2.72	2.46	2.31	2.33	2.38	2.49	2.42
1000 Zugs-Kilometer	0.98	1.72	1.58	1.40	1.24	1.11	1.09	1.03	0.97	0.90	0.85	0.84	0.84	0.83	0.79

Bestand an Beamten, Angestellten u. Lehrlingen, ohne Unternehmerarbeiter und vorübergehend beschäftigte Hilfsarbeiter.



vermehrung um $5,_0$%, bei den Österreichischen Bundesbahnen eine solche um $0,_2$% und bei den amerikanischen Bahnen eine solche um $0,_8$% festzustellen.

Den verminderten Erträgnissen aus dem Personen- und Güterverkehr entsprechend sind die gesamten Transporteinnahmen um $6,_{585}$ Millionen Franken oder $2,_0$% auf $324,_{17}$ Millionen Franken gefallen. Gegenüber den günstigen Verkehrseinnahmen des Jahres 1929 sind sie um $77,_{775}$ Millionen Franken oder um $19,_{35}$% zurückgegangen.

Die übrigen mit dem Bahnbetrieb im Zusammenhang stehenden Einnahmen haben keine wesentliche Änderung erfahren. Sie betrugen im Jahre 1932 $12,_2$ Millionen und im Jahre 1933 $12,_4$ Millionen Franken.

Infolge von Taxermässigungen und Reiseerleichterungen sind die durchschnittlichen Einnahmen pro Verkehrseinheit (Personenkilometer und Tonnenkilometer) gegenüber dem Jahre 1932 gesunken.

	Einnahmen pro Personenkilometer in Rappen	Einnahmen pro Tonnenkilometer in Rappen
1932	$4,_{93}$	$12,_{41}$
1933	$4,_{73}$	$12,_{05}$

Diese Zahlen sind der deutliche Ausdruck der Verbilligung der Transportleistungen, die zur Belebung der Wirtschaft sowie zur Erhaltung und Gewinnung von Verkehr geboten wurde.

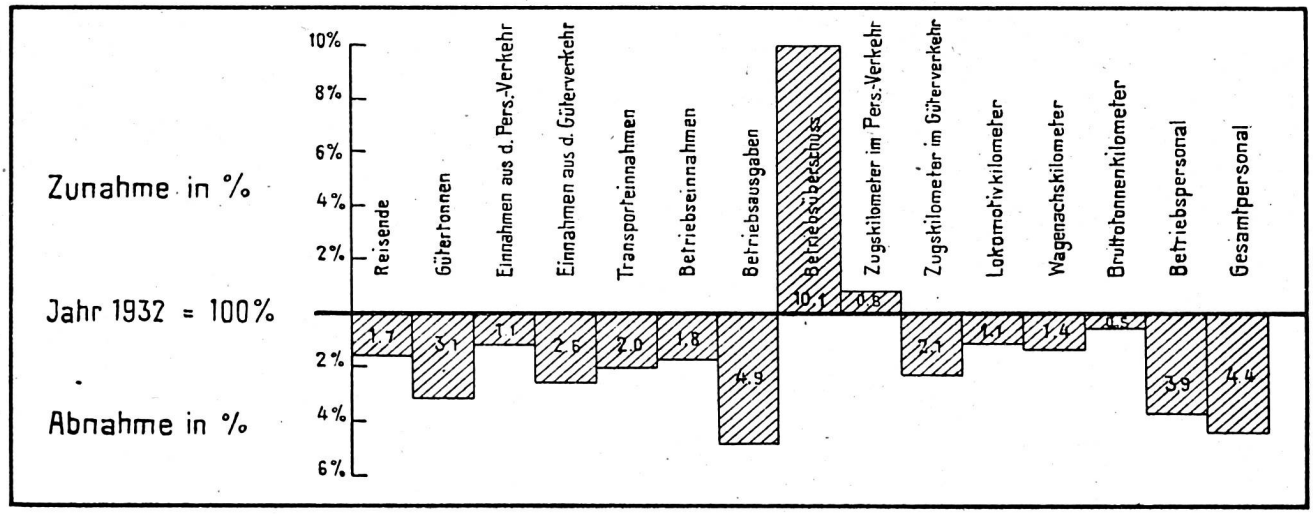
Die in den letzten Jahren eingetretene Abnahme des Verkehrs sowie weitere Rationalisierung ermöglichten neuerdings eine stärkere Verminderung des Personalbestandes und damit eine erfreuliche Senkung der Personalkosten. Dazu kam, dass man sich auch in den Sachausgaben grösste Zurückhaltung auferlegte, so dass es gelang, die Betriebsausgaben trotz einer Vermehrung der Zugsleistungen im Personenverkehr von 250 000 km um $13,_4$ Millionen, d. h. auf Fr. 260 Millionen Franken zu senken. Im Jahre 1920 betrugen die Betriebsausgaben noch 358 Millionen, und seit dem Jahre 1930 sind sie von $291,_4$ Millionen auf 260 Millionen herabgesetzt worden.

Der Personalbestand, der im Juli 1920 mit 40 498 Mann das Maximum erreicht hatte, ist seither auf 30 940 Mann (Februar 1934) oder um $23,_6$% gesenkt worden, trotzdem in der gleichen Zeit die Verkehrsleistungen in Bruttotonnenkilometern um $72,_5$% zugenommen haben. Der Personalbestand im Jahresdurchschnitt (einschliesslich Unternehmerarbeiter und vorübergehend beschäftigte Hilfsarbeiter) war im Jahre 1933 um 1440 Mann geringer als im Jahre 1932 und um 2840 Mann geringer als im Jahre 1931. Über den Personalbestand und die Betriebsleistungen in den verschiedenen Jahren geben die beiden Tafeln I und II Aufschluss. Aus der Tafel II ist auch zu ersehen, wie sich die Leistungen pro Mann infolge der Rationalisierung und der Verkehrszunahme im Laufe der Jahre verbessert haben.

Wenn der Rückgang der Betriebsausgaben nicht ganz mit dem Personalabbau Schritt hält, so rührt dies davon her, dass die Personalausgaben nur einen Teil der Betriebsausgaben ausmachen und dass infolge der seit Jahren geübten Zurückhaltung in der Anstellung neuen Personals das mittlere Dienstalter der Beamten und Angestellten und damit auch die Zahl derjenigen Bediensteten, die die maximale Besoldung erhalten, stark zugenommen hat. Das mittlere Dienstalter des vorhandenen Personals betrug im Jahre 1920 $14,_7$ Jahre und im Jahre 1933 20 Jahre. Nicht zu übersehen ist ferner, dass die Leistungen der Verwaltung für die Pensions- und Hilfskasse zum Zwecke der Sanierung dieser Kasse von $8,_4$ Millionen Franken im Jahre 1920 nach und nach auf $31,_5$ Millionen Franken im Jahre 1933 erhöht worden sind. Von diesen $31,_5$ Millionen sind $18,_9$ Millionen Franken als Beitrag an die Tilgung des Fehlbetrages dieser Kasse zu betrachten, der in der Hauptsache durch die Statutenrevision vom Jahre 1921 entstanden ist, als man die Versicherungsleistungen der Pensionskasse der Bundesbahnen derjenigen der damals neu geschaffenen Kasse des Bundes anpassen musste. Die Tabelle III gibt Aufschluss über die Entwicklung, die die Leistungen der Verwaltung und der Versicherten im Laufe der Jahre genommen hat.

Abbildung 9.

Die Entwicklung der S. B. B. von 1932 bis 1933.



Im Jahre 1933 sind folgende Abschreibungen vorgenommen worden:

	Fr.	Fr.
Einlagen in den Erneuerungsfond:		
Bahnbetrieb	20 267 993	
Materialverwaltung	2 326	
Kraftwerke	2 697 436	
Werkstätten	111 631	
Werfte Romanshorn	1 087	
		23 080 473
Abschreibung für untergegangene Bahnanlagen		2 291 703
Abschreibung beseitigter Objekte und Inventargegenstände:		
Materialverwaltung	500	
Werkstätten	63 339	
Depotwerkstätten	30 312	
Werfte Romanshorn	1 434	
		95 585
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen der Materialverwaltung und der Nebengeschäfte:		
Materialverwaltung	12 736	
Werkstätten	508 382	
Schiffbetrieb auf dem Bodensee	85 773	
Werfte Romanshorn	13 293	
		620 184
Abschreibungen auf Magazin- u. Betriebsvorräten:		
Materialverwaltung	273 898	
Werkstätten	142 307	
Depotwerkstätten	303	
Werfte Romanshorn	886	
		417 394
Abschreibung von Kursverlusten und Minderwerten		34 787
		26 540 126

Zu diesen Abschreibungen kommen noch folgende Tilgungen:

	Fr.
Auf dem Anlagekapital der Bahn (Frist 100 Jahre)	5 163 919
Auf dem in die Kraftwerke investierten Kapital (Frist 60 Jahre)	789 315
Auf den Anleihenskosten	1 344 675
	7 297 909

Die Netto-Zinsenlast belief sich im Jahre 1933 auf 113,$_5$ Millionen gegen Fr. 111,$_1$ Millionen im Vorjahr. Die Vermehrung gegenüber 1932 beträgt 2,$_4$ Millionen und rührt hauptsächlich her von den Betriebsdefiziten der Jahre 1932 und 1933 und den Bauaufwendungen, obwohl bezüglich letzterer grosse Zurückhaltung beobachtet wurde. Im Jahre 1932 wurden für Neu- und Umbauten sowie für Anschaffungen noch 71,$_5$ Millionen ausgegeben. Im Bauvoranschlag für das Jahr 1933 waren für Bauaufwendungen 64,$_2$ Millionen vorgesehen, während die wirklichen Bauausgaben nur 41,$_9$ Millionen betrugen. Sie blieben also 22,$_3$ Millionen unter dem Voranschlage und sind um 29,$_6$ Millionen oder 42% niedriger als die Bauaufwendungen im Jahre 1932.

Das Jahr 1933 schliesst mit einem Fehlbetrag von 48,$_8$ Millionen ab, im Vorjahr betrug der Fehlbetrag 49,$_8$ Millionen. Die gesetzliche Tilgung des Anlagekapitals, die Einlagen in die Spezialfonds, sowie die ordentlichen und ausserordentlichen Beiträge in die Pensions- und Hilfskasse sind in der Rechnung pro 1933 auf Grund der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften durchgeführt.

Will man dieses Ergebnis mit den Jahresabschlüssen ausländischer Eisenbahnverwaltungen vergleichen, so darf man gewisse Sonderheiten in unserer Rechnungsstellung nicht übersehen. Zahlreiche ausländische Bahnverwaltungen haben wohl hauptsächlich mit Rücksicht auf die Wirkung, die die Inflation auf ihre Kapitalinvestitionen ausgeübt hat, seit Jahren auf die Vornahme weitererAbschreibungen verzichtet. Jedenfalls führen sie sie nur so weit durch, als es die Betriebsergebnisse erlauben. Eine sogenannte gesetzliche Tilgung des Anlagekapitals, wie sie für unsere Verwaltung vorgeschrieben ist und für die wir im Jahre 1933 6 Millionen Franken in Rechnung gestellt haben, kennen sie nicht, und auch die Institution des Erneuerungsfonds, in den wir im Jahre 1933 8,$_{15}$ Millionen Franken mehr eingelegt haben, als tatsächlich für die Erneuerungen notwendig war, ist manchen Staatsbahnen fremd. Ferner verwalten sie ihre Pensionskassen nach dem Umlageverfahren, bei welchem jährlich nur so viel aufzubringen ist, als es zur Ausrichtung der Pensionen braucht, während wir auf Grund des sogenannten Deckungsverfahrens im Jahre 1933 rund 8,$_1$ Millionen Franken mehr in die Pensionskasse einlegten, als deren Ausgaben betrugen. Und schliesslich darf in diesem Zusammenhang auch erwähnt werden, dass der Bundeskasse mit der Existenz der Bundesbahnen im Jahre 1933 folgende Einnahmen zugeflossen sind:

	Fr.
Stempelsteuer auf dem 4% SBB-Anleihen 1933	900 000
Stempelabgaben auf Frachturkunden	2 444 718
Zölle und Zollgebühren	628 015
Zusammen Fr.	3 972 733

Der für die Jahre 1934 und 1935 von den eidgenössischen Räten beschlossene Besoldungsabbau, der für die Bundesbahnen jährlich 8 Millionen erreichen wird, zusammen mit dem Rückgang des Personalbestandes, und die Ergebnisse der ersten Monate des laufenden Jahres lassen, wenn nicht eine erneute Verschärfung der Krise eintritt, für das Jahr 1934 eine wenn auch bei weitem nicht ausreichende, so doch nicht unansehnliche Verbesserung des Ergebnisses erwarten.

Im Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion vom 7. Februar 1933 über die Finanzlage der Bundesbahnen und die zu ihrer Sanierung zu ergreifenden Massnahmen hatte man auch die voraussichtliche Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnungen für die Jahre 1933—1937 dargestellt. Dabei rechnete man für das Jahr 1933 mit einem Passivsaldo von 40 Millionen, weil

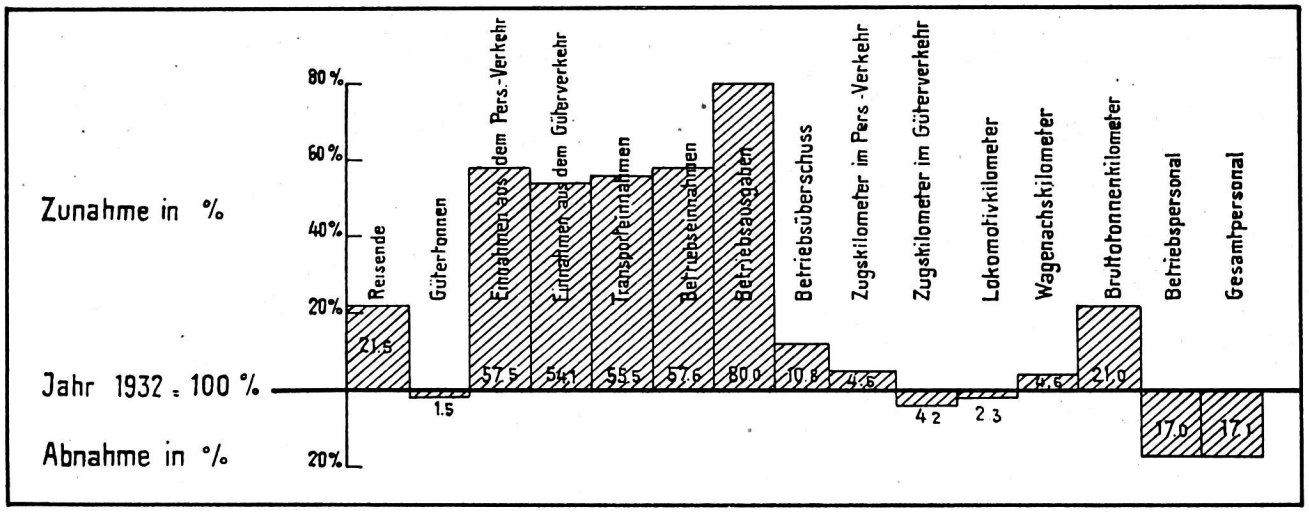
man damals noch davon ausging, dass Mitte 1933 ein Lohnabbau in Kraft treten werde, der für die Bundesbahnen eine Einsparung von jährlich 13 Millionen zur Folge gehabt hätte. Bei der Abstimmung vom 28. Mai 1933 wurde jener Lohnabbau vom Volke abgelehnt. Im Zusammenhang mit der durch Bundesbeschluss vom 13. Oktober 1933 erfolgten Aufstellung eines Finanzprogramms wurde dann ein Lohnabbau auf veränderter Grundlage durchgeführt, der aber für die Bundesbahnen nur eine Einsparung von 8 Millionen pro Jahr bringen wird und vorläufig nur für die Jahre 1934 und 1935 gilt.

Der erwähnte Bericht vom 7. Februar 1933 rechnete ferner damit, dass die Entlastung unserer Verwaltung durch den Bund mit 40 Millionen im Jahre schon mit dem 1. Januar 1934 beginnen könne. Tritt diese Entlastung erst später ein, so muss der Teil der Schuldenlast der Bundesbahnen, den der Bund zu übernehmen hätte, eine Erhöhung erfahren, die sowohl dem geringeren Lohnabbau als auch den in der Zwischenzeit sich ergebenden Fehlbeträgen der Jahresabschlüsse Rechnung trägt.

Um die Vorbereitungen für die Durchführung einer Sanierung der Bundesbahnfinanzen treffen zu können, war es zunächst notwendig, die Entscheidung über den Gehalts- und Lohnabbau abzuwarten, da diese Entscheidung auf die Höhe des vom Bund zu übernehmenden Schuldenanteils von wesentlichem Einfluss ist. Ferner wäre es auch erwünscht, dass vorher darüber Klarheit bestünde, in welcher Weise die Verkehrsteilung und Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Automobil erfolgen soll, weil auch hievon die Höhe der bei den Eisenbahnen eintretenden Entwertung abhängt, und schliesslich ist auch nicht zu übersehen, dass die geplante Sanierung der Bundesbahnen einzelne Kantone veranlasst hat, beim Bunde um teilweise Übernahme kantonaler Eisenbahnlasten nachzusuchen. Das Problem der Sanierung der Bundesbahnen wird dadurch, so dringend es an und für sich ist, nicht erleichtert und bei der grossen Bedeutung, die dieser Aufgabe zukommt, ist eine gründliche Prüfung nicht zu umgehen. Dass mit der Sanierung der Finanzlage auch eine Änderung der rechtlichen Stellung der Bundesbahnverwaltung erfolgen soll, die ihr den politischen Behörden gegenüber vermehrte Selbständigkeit einräumt, entspricht jedenfalls der Auffassung weiter Kreise.

Abbildung 10.

Die Entwicklung der S. B. B. von 1913 bis 1933.



III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die Internationale Simplondelegation versammelte sich am 5. Mai und am 29. September in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung für die Strecke Brig–Iselle im Jahr 1931.

2. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee hielt seine Tagung vom 4. bis 6. Juli unter unserem Vorsitz in Ostende ab. Ausser der Änderung und der Ergänzung bereits bestehender einheitlicher Zusatzbestimmungen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr (I. Ü. P.) wurde die Vereinheitlichung der internationalen Fahrausweise in Angriff genommen; verschiedene andere Fragen wurden mit Rücksicht auf die bevorstehende Revision der beiden Berner Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr zurückgelegt. Die Schweizerischen Bundesbahnen wurden für eine neue fünfjährige Amtsdauer (bis 31. Dezember 1938) als geschäftsführende Verwaltung wiedergewählt.

3. Die Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes tagten dieses Jahr vom 12. bis 24. Juni in London. Wir waren hier, wie gewöhnlich, vertreten im Ausschuss für den Güterverkehr, dessen Vorsitz uns für eine neue Amtsdauer übertragen wurde, ferner in den Ausschüssen für den Austausch des Rollmaterials und für technische Fragen, sowie in dem unter unserer Leitung stehenden Unterausschuss für die Bremse. Von den vielen während der Londoner Sitzung behandelten Fragen heben wir nur folgende heraus: Einführung sogenannter «Volkszüge» im internationalen Verkehr; Er-

wirkung von Zollerleichterungen für die Behälter; Bericht über den gegenwärtigen Stand des Wettbewerbs und der Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen im Personen- und Güterverkehr in den verschiedenen Ländern; Ergänzung der internationalen Eisenbahnstatistik des Verbandes; Wahl einer stabilen, europäischen Währung (statt des Dollars) für den gegenseitigen Ausgleich von Schulden und Guthaben; Zulassung bestimmter Behälterarten im internationalen Verkehr; elektrische Heizung der Personenwagen; Verwendung und Betrieb der durchgehenden Güterzugbremse; Heizung der Züge mit Dampf; Gewichtsmerkmale der im internationalen Verkehr zugelassenen Güterwagen.

Der oben erwähnte Unterausschuss für die Bremse hielt verschiedene Sitzungen ab. Unter unserer Leitung fanden folgende Versuche statt: vom 10. bis 22. Mai in Berlin und auf den Strecken Berlin–Güsten, Berlin–Belzig und Sommerau–Hausach Standversuche und Probefahrten mit der Hildebrand-Knorr-Personenzugsbremse; vom 10.—25. August in Warschau und auf der Strecke Wilno–Orany und vom 4. bis 13. Oktober auf der Strecke Airolo–Bellinzona Standversuche und Probefahrten mit der Lipkowski-Güterzugbremse.

Der geschäftsführende Ausschuss behandelte die Anträge seiner Ausschüsse in der Tagung vom November in Paris. Die Schweizerischen Bundesbahnen wurden dabei als neues Mitglied in den Ausschuss für den Personenverkehr aufgenommen.

4. Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen hat im Berichtsjahr keine Vereinsversammlung abgehalten. Die Haupttätigkeit des Vereins entfaltete sich in den ständigen Hauptausschüssen (Verwaltungsausschuss; Personenverkehrsausschuss; Güterverkehrsausschuss; Technischer Ausschuss), in denen wir vertreten sind. Sie befassten sich mit folgenden wichtigeren Geschäften: einheitliche Regelung bestimmter fachtechnischer Angelegenheiten im Vereinsbereich; Vereinszeitung; Vorschläge für die Einnahmen und Ausgaben der Vereinskasse im Jahr 1934; Rechnungslegung über die Verwaltung der Vereinskasse und der Versorgungskasse im Jahr 1932; internationaler Expressgutverkehr; Richtlinien für ein einheitliches internes Frachtrecht der Vereinsländer; Änderungsvorschläge zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr; Erfahrungsaustausch über die Verwaltung und die reglementarische und tarifarische Behandlung von Gross- und Kleinbehältern; Rollmaterialfragen.

5. Vom 9.—14. Oktober wurde in Bukarest unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1934/1935 abgehalten, an der 18 Regierungen und 111 Verwaltungen vertreten waren.

6. Vom 3.—8. April fanden in Prag und vom 20.—25. November in Kopenhagen internationale Güterzugfahrplankonferenzen statt, an denen unsere Verwaltung vertreten war. Diese Konferenzen befassten sich mit der Aufstellung von Ferngüterzugsverbindungen für Frachtgutwagenladungen im internationalen Verkehr.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 7 Brandfälle Fr. 1655 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 49 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 61 223 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1933 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 146 Haftpflichtfälle erledigt (1932: 119).

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

a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1932 wurden unerledigt übernommen	812	Reklamationen	(1932: 1 041)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	13 015	»	(1932: 13 916)
Erledigt wurden: durch Abweisung	4 374	»	(1932: 4 220)
durch Zahlung	8 974	»	(1932: 9 925)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	1 822	Reklamationen	(1932: 2 312)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	1 560	»	(1932: 1 953)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	857	(1932: 1 074)
und wegen Ablieferungshindernissen . . .	822	(1932: 1 062) Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse .	2	(1932: 3)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen.	2	(1932: 2)
Im ganzen erledigt	3	(1932: 4)

C. Automobil und Eisenbahn.

a. Allgemeines.

Die Automobil-Verkehrsgesetzgebung ist heute, nachdem die eidgenössischen Räte die noch ausstehende Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer genehmigt haben, zu einem vorläufigen Abschluss gelangt. Damit ist endlich der Weg frei geworden für die Inangriffnahme eines Bundesgesetzes, das den Transport auf Schiene und Strasse nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten ordnen und die Zusammenarbeit und Verkehrsteilung von Bahn und Auto ermöglichen soll.

Die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der Chauffeure, mit deren Inkraftsetzung noch im Lauf dieses Jahres gerechnet werden kann, geht nicht so weit wie das Arbeitszeitgesetz der Transportanstalten, bringt aber doch eine gewisse Annäherung an jenen Erlass. Statt der 48-Stundenwoche, wie sie den Eisenbahnen auferlegt ist, führt sie im Autotransportgewerbe die 54- bzw. 60-Stundenwoche, die Präsenzzeit inbegriffen, ein, was vom Wettbewerbsstandpunkt aus nicht ohne Bedeutung ist. Erklärt wird diese rechtliche Verschiedenbehandlung damit, dass das gesetzgeberische Motiv das eine Mal ein sozialpolitisches, das andere Mal ein verkehrspolizeiliches sei. Das bestätigt nur die Tatsache, dass der Gesetzgeber den Transport, je nachdem er sich auf der Schiene oder Strasse abwickelt, nach verschiedenen Gesichtspunkten regelt. Die Verordnung stellt für die schweren Motorwagen zum Gütertransport (über 3500 kg) ein Nachtfahrverbot auf, das nicht etwa durch Wettbewerbsrücksichten veranlasst wurde, sondern lediglich eine bessere Kontrolle der Arbeitszeitvorschriften ermöglichen soll.

Über das weitere Anwachsen des Automobilbestandes und die Verschiebungen innerhalb der einzelnen Fahrzeugkategorien im Jahre 1933 liegen leider noch keine Zahlen vor. Das eidgenössische statistische Amt hofft aber, nächstens eine neue Zusammenstellung veröffentlichen zu können. Es unterliegt indessen keinem Zweifel, dass die Automobilisierung, wenn auch verlangsamt, weitere Fortschritte gemacht hat. Da gleichzeitig unter dem Einfluss der fortdauernden Krise das Gesamttransportvolumen weiter zurückgegangen ist, wuchs in allen am Transport interessierten Kreisen die Bereitschaft zu einer Verständigung über die Grundsätze einer gesetzlichen Verkehrsabgrenzung und Zusammenarbeit von Bahn und Auto.

Die Verhandlungen der Hauptinteressenten an einer solchen Verständigung, die mit ausserordentlicher Zähigkeit geführt wurden und von denen schon letztes Jahr an dieser Stelle die Rede war, fanden am 27. Mai 1933 durch die Unterzeichnung einer Übereinkunft ihren vorläufigen Abschluss. Daran waren beteiligt die Schweizerischen Bundesbahnen, der Verband Schweizerischer Transportanstalten, die Rhätische Bahn, die Zentralstelle für die Verteidigung der Automobilinteressen, der Verband Schweizerischer Motorlastwagenbesitzer sowie die Chambre Syndicale Suisse de l'Industrie de l'Automobile. Der Übereinkunft beigegeben war ein gemeinsamer Vorentwurf für ein Bundesgesetz über die Regelung der Beförderung von Gütern und Tieren mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen. Die Entstehungsgeschichte des Entwurfes und seine ausführliche Begründung finden sich in einem gemeinsamen Bericht von Verwaltungsrat und Generaldirektion, der am 26. Juni 1933 im Nachgang zum Finanzbericht dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement erstattet wurde. Das Departement sah sich auf Grund von so weit ausgearbeiteten Vorschlägen, denen man den Charakter eines Expertenentwurfes beilegen konnte, in die Lage versetzt, die Botschaft und den Gesetzesentwurf, an dem nur unwesentliche Änderungen vorgenommen wurden, schon gegen Jahresende fertigzustellen. Der Bundesrat genehmigte die Vorlage am 23. Januar 1934, so dass die eidgenössischen Räte noch im laufenden Jahr Gelegenheit erhalten, sich zu ihr auszusprechen. Im günstigsten Fall ist mit der Inkraftsetzung des Gesetzes auf den Beginn des Jahres 1935 zu rechnen.

Sein Inhalt kann dahin zusammengefasst werden, dass der Automobilgütertransport auf Entfernungen bis zu 10 km Strassenlänge und innerhalb der Gemeindegrenzen gänzlich frei bleibt; zwischen 10 und 30 km muss jeder, der regelmässig oder gelegentlich gegen Entgelt Transporte ausführt, im Besitze einer Konzession sein. Über 30 km steht die gewerbsmässige Güterbeförderung mit einigen aus Zweckmässigkeitsgründen gebotenen Einschränkungen den Eisenbahnen zu. So wird für Umzugsgüter, Möbel und Güter, für die der Motorlastwagen besonders geeignet ist, eine Spezialkonzession geschaffen. Wer im Besitze dieser Konzession ist, ist für den Transport nicht an die 30-km-Grenze gebunden. Der Werkverkehr bleibt ohne Beschränkung auf jede Entfernung frei. Dagegen ist ihm das gelegentliche entgeltliche Transportieren für Dritte nur noch in eisenbahnlosen Gebieten und in Gebieten ohne konzessionierte Güterkurse erlaubt. Für die Konzessionserteilung ist die im Gesetz näher umschriebene Zusammenarbeit von Bahn und Auto in erster Linie massgebend, wonach das ganze Land nach dem Vorbild der Post mit einem Netz von Haus-Haus-Diensten überspannt werden soll.

Für alle Einzelheiten verweisen wir auf die Botschaft des Bundesrates und den sie ergänzenden Automobilbericht der Bundesbahnverwaltung vom 26. Juni 1933.

b. Astoversuche und Sesa.

Die Sesa (Schweizerische Express AG.), an der heute neben den Bundesbahnen 62 Privatbahnen beteiligt sind, kann in der Schweiz als Generalunternehmerin des Eisenbahntransport-Ergänzungsdienstes betrachtet werden. Der planmässige Ausbau und die Vereinheitlichung des Camionnagedienstes wurde auch im Berichtsjahr fortgesetzt, sodass heute 437 Stationen und 1106 Ortschaften über einen Sesa-Camionnagedienst verfügen (1927: 101 Stationen und 122 Ortschaften). Die Sesa vergibt diese Ergänzungsdienste an private Unternehmungen.

Der von der Sesa gleichfalls eingeführte Sesa-Franko-Domizillieferungsdienst erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Von 1930—1933 stieg die Zahl der Sendungen auf das Dreifache.

Die schon im letzten Bericht erwähnten Versuche, den Lastwagen nicht nur im Eisenbahntransport-Ergänzungsdienst zu verwenden, sondern ihm bis zu einem gewissen Grad auch eigentliche

Bahnersatzdienste zu übertragen, wurden mit befriedigendem Erfolge fortgesetzt. Die erste 56 km lange Versuchsstrecke Winterthur–Romanshorn benötigte für den Zubringer- und Verteilerdienst der Stückgüter von und zu den vier Verkehrszentren (Sammelstationen) 12 Lastautomobile, die pro Arbeitstag etwa 700 km zurückzulegen hatten. Sie bedienten neben den 13 Bahnstationen, die vom Stückgüterverkehr befreit wurden, auch 80 nicht an der Bahn gelegene Weiler und Ortschaften. Seit dem 15. Mai 1933 erstreckt sich dieser von der Sesa im Auftrag der Bundesbahnen durchgeführte «Asto»-Versuchsdienst (Asto = Automobil-Stückgut-Transport-Organisation) auf 274 km oder rund ein Zehntel des für den Astodienst in Betracht kommenden Bundesbahnnetzes. Für diese zweite Versuchsetappe waren rund 50 Lastwagen nötig, die pro Arbeitstag zusammen 4000 km zurücklegen und 390 nicht an der Bahn gelegene Ortschaften und Weiler an das Bahnnetz anschliessen. Die Asto im Vollausbau wird 500 Lastwagen mit etwa 450 Anhängern benötigen. An Stelle der 641 heutigen Güterabfertigungsstationen der Bundesbahnen würden künftig noch 84 Verkehrszentren von den Stückgüterzügen direkt bedient. Dafür würden rund 4000 Ortschaften und Weiler an das Bundesbahnnetz angeschlossen und eine nach dem Vorbild der Paketpost ausgebaute Güter-Haus-Haus-Bedienung erhalten.

Die Versuche mit diesem gemischten Transportdienst stehen im Zusammenhang mit dem angestrebten, bei den eidgenössischen Räten liegenden Bundesgesetz für die Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Bahn und Auto, von dem unter *a* die Rede ist. Das dort vorgesehene Konzessionssystem ist auf das mit den Astoversuchen erstrebte Ziel der Haus-Haus-Beförderung zugeschnitten. Eine Konzession soll nur erteilt werden, wenn sie den Astoverkehrsplänen entspricht und in das neue System der Zusammenarbeit hineinpasst. Die Konzessionäre bleiben Privatunternehmer, müssen sich aber nach dem Gesetz zu einer Genossenschaft zusammenschliessen, die für die Aufstellung der Tarife, für die Abrechnung, die Werbung etc. nötig ist. Die Versuche sollen in erster Linie darüber Aufschluss geben, welche Einsparungen und Vereinfachungen im Güterzugs- und Stationsdienst durch die gemischte Betriebsweise erzielt werden können.

D. Beteiligung an andern Unternehmen.

1. Trotz der hauptsächlich durch Einfuhrbeschränkungen verminderten Lagerbestände schliesst das Geschäftsjahr 1933 des Bahnhof-Kühlhauses in Genf nach voller Verzinsung der Anleihen mit einem kleinen Einnahmenüberschuss ab. Das Aktienkapital bleibt ohne Dividende.

2. Die Bahnhof-Kühlhaus AG. in Basel, deren Betrieb im November 1932 aufgenommen wurde, leidet stark unter den Einfuhrbeschränkungen für Butter, Eier, Gefrierfleisch, Geflügel und Wildbret. Die Einlagerungen haben sich deshalb nicht in der erhofften Weise entwickeln können. Der Rechnungsabschluss auf Ende 1933, der die ganze Betriebszeit umfasst, ergab einen Überschuss der Ausgaben über die Einnahmen.

3. Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel hat eine Vermehrung der Verkehrsmengen von 286 000 Tonnen erreicht. Der Umschlag in den Basler Hafenanlagen betrug nämlich 1,694 Millionen Tonnen (1932: 1,408 Millionen).

Die Entlastung des Zinsendienstes infolge der durchgeführten finanziellen Reorganisation ist im Berichtsjahre bereits fühlbar geworden.

Das Jahresergebnis 1933 schliesst mit einem Gewinn von zirka Fr. 309 000 ab.

4. Um den in der Schweiz herrschenden Energieüberfluss infolge des Rückganges der Ausfuhr und des geringeren Energieverbrauches der Industrie nicht noch durch vorzeitige Fertigstellung des Etzelwerkes zu vermehren, haben wir uns auf Wunsch der Nordostschweizerischen Kraftwerke AG. bereit erklärt, das Bauprogramm derart zu ändern, dass die Inbetriebsetzung des Etzelwerkes nicht vor dem Herbst 1937 erfolgen wird. Wir konnten dies um so eher tun, als auch der Energiebedarf der Bundesbahnen gegenüber der im Jahre 1929 aufgestellten Prognose um rund 34 Millionen kWh oder 6,6 % des Verbrauches im Jahre 1933 zurücksteht.

Die Turbinen, Generatoren und Transformatoren, sowie die Druckleitung sind im Interesse der Arbeitsbeschaffung bereits an eine Reihe von schweizerischen Maschinenfabriken vergeben worden. Dagegen musste entsprechend dem geänderten Bauprogramm mit der Vergebung der grösseren baulichen Objekte noch zurückgehalten werden. Fertiggestellt sind 9,6 km Strassen im künftigen Seegebiet, das Anschlussgeleise für die Zentrale in Altendorf und die Seilbahn längs der Druckleitung. An grösseren Bauarbeiten wurden das Maschinenhaus und zwei Strassenlose vergeben.

5. Das Geschäftsergebnis der Schweizerischen Kraftübertragungs AG., an der wir beteiligt sind, ist ungefähr dasselbe wie im Vorjahre. Das Aktienkapital bleibt neuerdings ohne Verzinsung. Dagegen konnten die Umbaukosten der Dreiphasenleitung Amsteg–Rathausen, sowie der Transformatorenstationen Amsteg und Rathausen auf höhere Spannung (150 000 Volt) aus flüssigen Mitteln bestritten werden, sodass weder eine Erhöhung des Aktienkapitals noch die Aufnahme fremden Geldes erforderlich war.

6. Wie schon seit ihrer im Winter 1926/27 erfolgten Geschäftsaufnahme an ist die unter unserer Führung gegründete SESA, Schweizerische Express AG., auch während des verflossenen Jahres hauptsächlich in zwei Richtungen tätig gewesen. Sie traf innerhalb des Rahmens bahnamtlicher Verfügungen und der durch den kommerziellen Dienst unserer Verwaltung aufgestellten Richtlinien mit Verfrachtern Vereinbarungen über die Gewährung von Vergünstigungen, um den Bahnverwaltungen Transporte zu erhalten, die sonst auf der Landstrasse befördert würden, und sie vermehrte und erweiterte in allen Gegenden des Landes die Bahntransport-Ergänzungsdienste (Camionnagedienste). Seit der Einführung von Bahntransport-Ersatzdiensten, der ASTO, besorgt die SESA auch die Einrichtung und die Aufsicht des automobilbetriebstechnischen Teiles aller dieser Dienste. Sie wird für das Jahr 1933 die übliche Dividende von 5% ausrichten.

E. Geschäftsleitung.

Die Generaldirektion hat in 52 Sitzungen 369 Geschäfte behandelt.

Im Laufe des Berichtsjahres fanden 5 Direktorenkonferenzen statt, in denen folgende wichtigere Geschäfte behandelt wurden:

Meldewesen bei Unglücksfällen und Zugszusammenstössen; berufliche Ausbildung der Beamten des Stationsdienstes; Programm für eine weitere Einschränkung der Betriebsausgaben; Verfahren bei Versetzung in den Ruhestand; Vorschläge für die Reorganisation der Rechnungsdienste; Unterhalt der Dienstwohnungen; Beschaffung der Materialien durch die Materialverwaltung; Revision des Reglementes Nr. 21 betreffend die Vergütungen für Dienstreisen und für auswärtige Verwendung, sowie den Ersatz von Auslagen für Umzug.

F. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat während des Geschäftsjahres in 7 Sitzungen 23 Geschäfte beraten, die in der Hauptsache in den Abschnitten IV—XI des allgemeinen Teils des Geschäftsberichtes erwähnt sind.

G. Kreiseisenbahnräte.

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

Neben den ordentlichen Geschäften wurden in der Hauptsache, in Form von Anregungen, Interpellationen und Wünschen, Tarif- und Fahrplanangelegenheiten, sowie Baufragen behandelt. Als wichtigere Geschäfte sind zu nennen: Motorfahrzeuge auf Schienen; Anpassung der Gehälter und Löhne des Personals; Sanierung der Bundesbahnen.

Die Kreiseisenbahnräte haben ferner eine gemeinsame Sitzung (24. Mai 1933) abgehalten und sich dabei mit den folgenden Fragen beschäftigt: vorübergehende Herabsetzung der Zahl der jährlichen Sitzungen der vereinigten Kreiseisenbahnräte; Anpassung der Gehälter und Löhne des Bundesbahnpersonals.

Im Einverständnis mit den 3 Kreiseisenbahnräten ist die üblicherweise jeweilen im Monat November stattfindende zweite Tagung dieser Räte ausgefallen.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Mit Bundesbeschluss vom 8. März 1932 war der Bundesrat ermächtigt worden, für die Jahre 1932, 1933, 1934 und 1935 Anleihen für den Bund und die Bundesbahnen aufzunehmen zur Konversion fälliger oder gekündigter Anleihen, soweit sie nicht durch eigene Mittel zurückbezahlt werden konnten. Diese Ermächtigung erstreckte sich nicht auf die Aufnahme neuer Anleihen. Infolge der durch die wirtschaftlichen Verhältnisse bedingten zunehmenden Kapitalbedürfnisse sowohl der Bundesverwaltung als auch unserer Verwaltung wurde der vorstehend genannte Beschluss am 22. Dezember 1933 dahin abgeändert, dass die Ermächtigung auch auf die Aufnahmen neuer Anleihen ausgedehnt wurde, soweit sie zur Bestreitung von Ausgaben dienen, die auf Gesetz oder Bundesbeschluss beruhen.

2. Die im Laufe des Monats Juni aufgenommenen Verhandlungen mit den Banken betreffend die Konversion der auf 1. August 1933 zur Rückzahlung fälligen 4½% Bundesbahnanleihe von 1922 (II. Elektr. Anleihe) führten zur Aufnahme einer 4% Konversionsanleihe im Betrage von 150 Millionen Franken. Die Anleihe wurde vom 12. bis 24. Juli zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt und erzielte einen vollen Erfolg. Es gingen ein:

Konversionsanmeldungen	Fr. 91 297 000
Barzeichnungen	» 73 254 000
Zusammen	Fr. 164 551 000

Die Liberierung der Barzeichnungen hat innert der festgesetzten Frist stattgefunden. Die definitiven Titel wurden den Banken Ende August zugestellt, und seit dem 15. September ist die Anleihe an den Börsen von Basel, Bern, Genf, Lausanne, Neuenburg, St. Gallen und Zürich kotiert.

3. Da die vorstehende Anleihe ausschliesslich zur Rückzahlung oder Konversion der 4½% Bundesbahnanleihe von 1922 verwendet werden musste, hatten wir in Aussicht genommen, noch im Laufe des Herbstes eine neue Bundesbahnanleihe auszugeben. Dem momentanen Kursstande der Obligationen entsprechend wäre aber eine Bundesbahnanleihe teurer zu stehen gekommen als eine Bundesanleihe. Es wurde deshalb mit den massgebenden Instanzen vereinbart, vorerst eine Bundesanleihe aufzulegen und für die Deckung unserer Bedürfnisse einen späteren Zeitpunkt abzuwarten.

4. Unsere laufenden Geldbedürfnisse haben wir bis Ende des Jahres gedeckt durch Ausgabe von Reskriptionen im Betrage von 15 Millionen, durch Annahme eines beim Kanton Genf bis im Monat April 1934 verfügbaren Betrages von 15 Millionen, sowie durch einen Vorschuss des Eidgenössischen Finanzdepartementes von 25 Millionen Franken.

5. Mit Wirkung ab 1. Januar 1933 wurde in Anpassung an die Verhältnisse auf dem Geldmarkte der Zinsfuss auf den dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse zugewiesenen Depotscheinen von 4½% auf 4¼% herabgesetzt. Die im Laufe des Jahres erfolgten Zuteilungen von neuen Depotscheinen überwiegen die Entnahmen um Fr. 8 700 000. Auf Ende des Jahres besass diese Kasse für Fr. 263 585 000 solcher Scheine gegen Fr 254 885 000 im Vorjahre.

6. Infolge der Aufnahme der 4% Bundesbahnanleihe vom Juli 1933 und der Ausgabe von neuen Depotscheinen nahm der Betrag der festen Anleihen um Fr. 167 000 000 zu; dieser Zunahme standen aber Kapitalrückzahlungen von insgesamt Franken 176 271 420. 37 gegenüber, so dass unsere Anleihensschuld auf Ende des Jahres noch Fr. 2 842 929 190. 59 betrug, gegen Fr. 2 852 200 610. 96 im Vorjahre. Der mittlere Zinsfuss unserer festen Anleihen stellt sich im Jahre 1933 unter Berücksichtigung der Emissionskosten auf $4,_{260}$% gegen $4,_{301}$ im Vorjahre.

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

4 797 651 Coupons im Werte von	Fr. 102 473 474. 75
59 631 Obligationen im Werte von	» 75 067 950. —
Direkte Zinsvergütungen (ohne Coupons)	» 11 563 094. —
	Fr. 189 104 518. 75
Ferner wurden umgetauscht infolge Konversion 48 785 Obligationen im Gesamtbetrage von	» 91 297 000. —
Zusammen	Fr. 280 401 518. 75

Beim Rechnungsabschluss waren noch für einen Betrag von Fr. 8 326 665 verfallene Coupons und Obligationen ausstehend. Der Verjährung fielen anheim 1449 Coupons und 2 Obligationen im Totalbetrage von Fr. 25 196. 50. Am Jahresende waren 386 Titel und Coupons mit Zahlungssperre belegt gegen 425 im Vorjahre. Auf den im Laufe des Jahres fällig gewordenen abgabepflichtigen Coupons und Obligationen unserer Anleihen waren zusammen Fr. 1 443 311. 40 an Couponssteuern einzuheben und an die Eidgenössische Steuerverwaltung zu entrichten. Auf 31. Dezember waren an bereits bezahlten Abgaben noch Fr. 31 867. 70 ausstehend.

7. Bei der Sparkasse des Personals hat sich die Zahl der Einleger von 9992 auf 10 127 erhöht. Die jederzeit verfügbaren Einlagen wurden zu 3½% und die neuen Einlagen mit fester Verfallzeit zu 3¾% verzinst.

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

1926	Barhinterlagen . . .	Fr. 2 338 202. 10
2290	Wertschriftenhinterlagen	» 14 617 581. 50
2829	Bankbürgschaften . .	» 24 210 516. 20
Total 7045	Sicherheiten im Gesamtbetrage von . .	Fr. 41 166 299. 80

(1932: 7180 mit Fr. 46 561 538. 31.)

In den Barhinterlagen ist der Betrag der Garantierücklässe inbegriffen. Der Rückgang ist in der Hauptsache auf die mit der Abnahme der Bauausgaben im Zusammenhang stehende Herabsetzung der Generalkautionen unserer Grosslieferanten zurückzuführen.

9. Das Portefeuille der eigenen Wertschriften weist auf Ende des Jahres einen Buchwert von Fr. 14 191 606. 75 auf gegen Fr. 36 890 242. 40 im Vorjahre. Die Verminderung rührt in der Hauptsache her aus Verkäufen der dem Portefeuille seinerzeit zugeteilten Obligationen unserer 4% Anleihe vom März und November 1931. Die Realisierung dieser Titel erfolgte zur Deckung unserer Barbedürfnisse. Die Neuwertung der Wertschriften ergab einen Minderwert von Fr. 15 057. 05, der fast ausschliesslich auf den Kursrückgang einiger Eisenbahnobligationen zurückzuführen ist.

10. Im Laufe des Jahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse an 45 Bedienstete Hypothekardarlehen im I. Range im Gesamtbetrage von Fr. 724 000 ausgerichtet. Der Eisenbahnerbaugenossenschaft Bern wurde ein Nachtragsdarlehen von Fr. 100 000 bewilligt.

Infolge der Übernahme der Anlagen der Société immobilière des Entrepôts de Vernier S. A. in Vernier durch unsere Verwaltung wurde das darauf haftende Hypothekardarlehen im I. Range von Fr. 662 000 abgelöst.

Während des Berichtsjahres erfolgten auf die Hypothekardarlehen Kapitalrückzahlungen im Betrage von Fr. 3 263 060. 55. Auf Jahresende belief sich der Gesamtbetrag der Hypothekardarlehen auf Fr. 61 378 133. 35 gegen Fr. 63 465 142 im Vorjahre. Hievon entfallen Fr. 49 395 494. 50 auf Darlehen für Wohnbauten des Personals.

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

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

1. Im Verlaufe des Jahres 1933 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassenstellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden:

Durch Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung 3 Revisionen des Kassenbestandes bei der Hauptkasse; Revision der Vorschusskasse und Postcheckrechnung der Werkstätte Bellinzona; ferner Prüfungen der Jahresergebnisse pro 1932 über den Bahnhofbuchhandel und über die Bahnhofreklame, sowie Prüfungen der Geschäftsbücher von 22 Bahnhofwirtschaften.

Von Vertretern der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung sowie der Hauptkasse ist ferner bei der Sektion für das Rechnungs- und Kassenwesen des Kreises II eine Revision der 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 jeweilen sofort aufgeklärt und ausgeglichen wurden.

2. Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig–Iselle des Jahres 1931 sind am 9. März durch die Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation einer Revision unterzogen worden.

Die Rechnungen des Jahres 1932 wurden am 12. August der internationalen Simplondelegation zugestellt.

C. Verkehrskontrolle.

1. Infolge Devisenschwierigkeiten mussten mit den Königlich Ungarischen Staatsbahnen

besondere Massnahmen für die Zahlung der Verkehrsabrechnungssaldi getroffen werden.

2. Die Instruktion betreffend die Abfertigung, die Prüfung der Frachten und Gebühren usw. durch das Stationspersonal ist neu herausgegeben worden.

3. Am 1. August trat eine Neuausgabe der Vorschriften für die Stationen über die Abgabe auf Frachturkunden in Kraft.

4. Die den Geschäftsfirmen auf den Stationen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: neu eröffnet: 342, aufgehoben: 232; Stand auf Ende Dezember 1933: 4177.

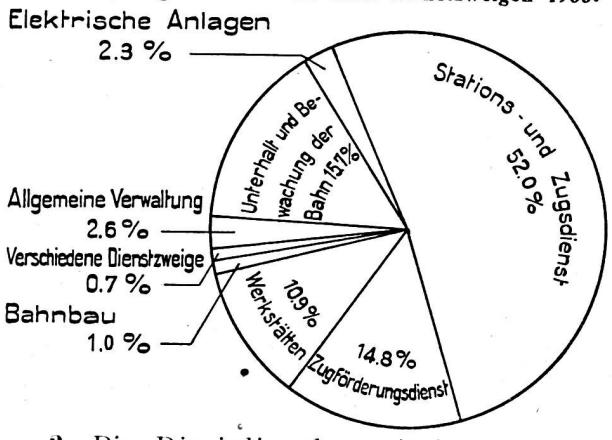
V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Gestützt auf den «Bundesbeschluss über die ausserordentlichen Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes im Bundeshaushalt», sowie auf die «Verordnung des Bundesrates über die vorübergehende Herabsetzung der festen Bezüge des Bundespersonals», haben wir über die Herabsetzung der Besoldungen und der weitern festen Bezüge des Personals auf 1. Januar 1934 die notwendigen Ausführungsvorschriften erlassen.

Abbildung 11.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1933.



2. Die Disziplinarkommissionen hatten sich mit 18 Disziplinarbeschwerden zu befassen. In 9 Fällen lautete das Gutachten der Disziplinarkommission auf Bestätigung der durch die erste Instanz verfügten Strafe und in 9 Fällen auf Milderung. Die Beschwerdeinstanz hat sich in 14 Fällen ganz und in einem Falle teilweise dem Antrage der Disziplinarkommission angeschlossen. In 3 Fällen war es nicht möglich, dem Gutachten der Disziplinarkommission zu folgen.

3. Von den Personalausschüssen wurden in 6 Sitzungen verschiedene die Verwaltung berührende Fragen begutachtet.

4. Prämiierungsvorschläge. Vom Personal sind 93 Vorschläge für die Vereinfachung, Verbesserung oder Verbilligung des Betriebes eingegangen. In 20 Fällen wurden Anerkennungsurkunden mit Geldbeträgen verabfolgt.

5. Zu Lasten des «Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete» sind in drei Fällen Unterstützungen im Betrage von Fr. 1320 gewährt worden.

6. Aus dem «Guyer-Zeller-Fonds» wurden an 19 Bedienstete Belohnungen im Gesamtbetrage von Fr. 551 für die Verhütung von Unfällen oder die Abwendung von Gefahren ausgerichtet.

7. Der Unfallverhütungsdienst befasste sich besonders mit der Verhütung der Augenunfälle. Es wurde eine allgemeine Dienstvorschrift erlassen, in der das Tragen von Schutzbrillen (Modell der SUVA) bei der Verrichtung gewisser Arbeiten vorgeschrieben wird. Die getroffenen Massnahmen bewirkten eine Verminderung der Augenunfälle in den Reparaturwerkstätten von ca. 50%. Ferner wurde das Personal des Stations- und Bahnunterhaltungsdienstes in zahlreichen Instruktionskursen über Zweck und Ziel der Unfallverhütung instruiert.

8. Psychotechnischer Dienst. Über die berufliche Eignung wurden 103 Lehrlingskandidaten des Stationsdienstes und 23 des Kondukteurdienstes geprüft. Beim Werkstättedienst sind 301 Bewerber um Handwerkerlehrstellen zur Kenntnisprüfung und davon 140 zur psychotechnischen Eignungsprüfung zugelassen worden.

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.	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Zusammen
mit Pension	19	210	338	254	821
mit Abfindung	—	1	1	—	2
Gestorbene Aktive	5	36	43	46	130
Pensionierte Witwen	4	31	34	35	104
» Waisen	1	29	53	28	111
» Doppelwaisen	—	—	1	2	3

Fälle	G.-D.	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Zusammen
Gestorbene Invalide	20	134	190	174	518
Pensionierte Witwen	18	83	116	114	331
» Waisen	3	24	39	30	96
» Doppelwaisen	—	4	4	2	10
Gestorbene Witwen	14	52	69	86	221
Pensionierte Doppelwaisen	2	3	—	4	9
Wiederverheiratete Witwen	—	4	4	4	12
Abfindungen gemäss Art. 41	—	5	1	—	6

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne des Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 107 888.40 zugesprochen worden (265 Fälle).

b. Über den Stand der versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1933, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:	1933	1932	Anrechenbarer Jahresverdienst: 1933	1932
Vollversicherte	30 545	31 379	Fr. 158 541 903	Fr. 161 389 178
Spareinleger	637	627	» 1 993 742	» 1 923 502

	1933	1932	Betrag der Jahrespension: 1933	1932
Pensionierte Invalide	10 416	10 169	Fr. 36 352 841	Fr. 35 008 980
» Witwen	6 060	5 857	» 9 173 230	» 8 704 369
» Waisen	1 442	1 496	» 697 286	» 711 714
» Doppelwaisen	110	124	» 103 983	» 116 646
» erwerbsunfähige Waisen	254	240	» 134 046	» 130 689
Unterstützte Verwandte	91	88	» 48 781	» 45 802
» gem. Art. 56 des Beamtengesetzes	19	20	» 22 495	» 22 733

Die Zahl der versicherten Aktiven und der Betrag der anrechenbaren Besoldungssumme sind infolge der Personalverminderung, wie im Vorjahre, zurückgegangen. Die Abnahme betrug bei der Zahl der versicherten Aktiven 824 und bei der anrechenbaren Besoldungssumme Fr. 2 777 035. Neu sind im Rechnungsjahre bloss 288 Mitglieder in die Kasse (114 in die Vollversicherung und 174 in die Sparversicherung) aufgenommen worden.

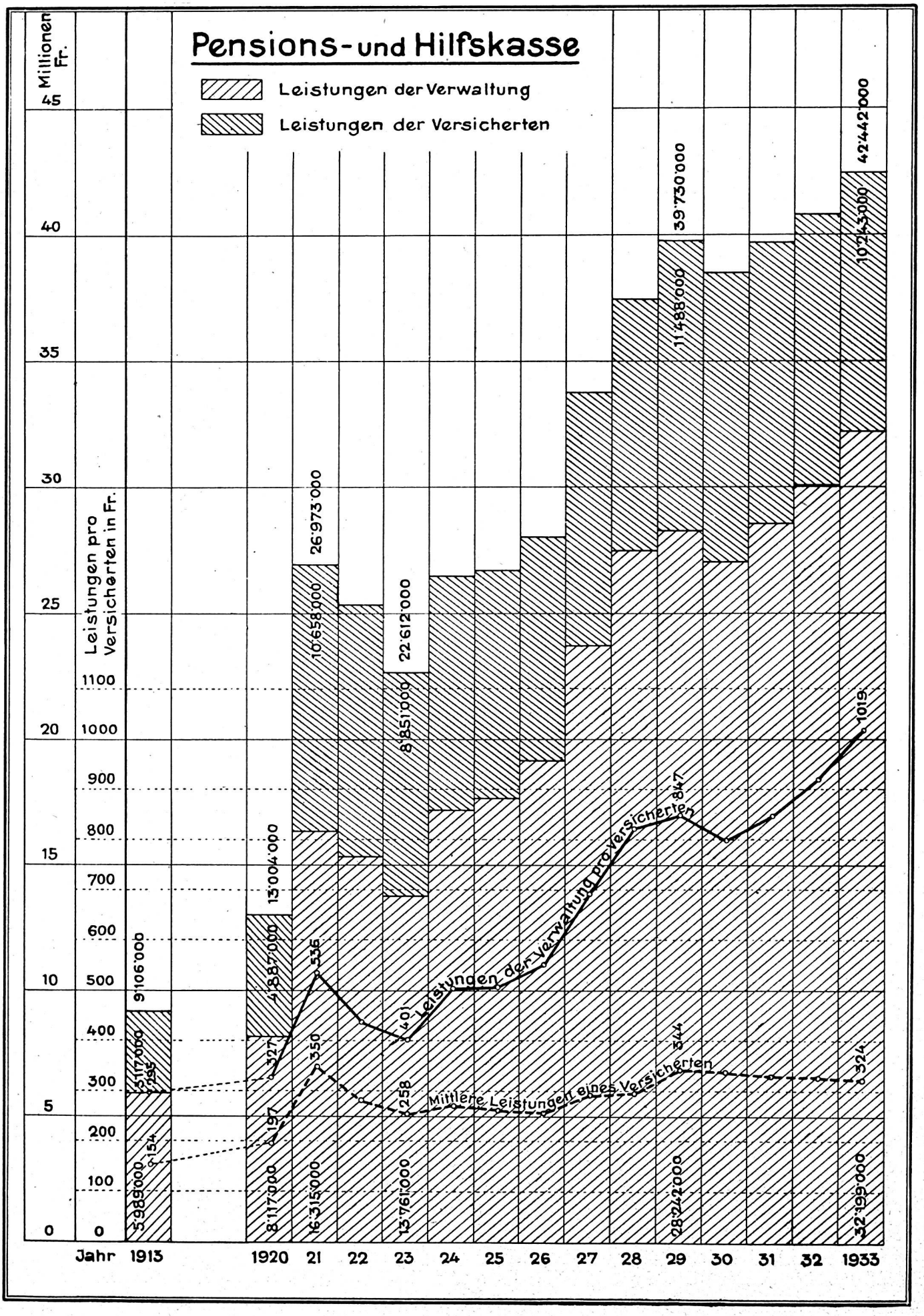
c. Gemäss Art. 52 der Statuten der Pensions- und Hilfskasse ist jährlich 1 ‰ der im Vorjahr versicherten Besoldungen einem im Jahre 1918 ins Leben gerufenen Unterstützungsfonds für durch Krankheit bedingte Bedarfs- und Notfälle zu überweisen. Da diese Einlagen die Entnahmen aus dem Fonds jeweilen wesentlich überschritten, ist dessen Bestand mit Ende 1933 auf Fr. 770 485. 37 angewachsen, obgleich man im Laufe der Jahre aus diesem Fonds auch noch einen Sanatoriumsfonds und einen Fonds für pensionierte Invalide gespeist hatte, von denen der erste Ende 1933 Fr. 751 055 und der letztere Fr. 36 802 erreicht hat. Da wir gegenwärtig nicht über die Mittel verfügen, derartige Fonds in bisheriger Weise zu äufnen, haben wir den Hilfskassenkommissionen vorgeschlagen, dem Unterstützungsfonds ausnahmsweise Fr. 500 000 zu entnehmen und der Pensions- und Hilfskasse als Beitrag an die Sanierung der Kasse zu überweisen. Die Delegiertenversammlung der Hilfskassenkommissionen hat sich in anerkennenswerter Weise mit diesem Vorgehen einverstanden erklärt.

d. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist auf den 31. Dezember 1933 eine Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven um rund 12,9 Millionen Franken auf. In der in unserem Bericht vom 16. September 1933 über die finanzielle Lage der Pensions- und Hilfskasse gegebenen Darstellung hatten wir die Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven auf rund 9 Millionen Franken berechnet. Die Nichtübereinstimmung mit der Jahresrechnung rührt in der Hauptsache davon her, dass der Abgang an Versicherten bei weitem nicht durch jungen, für die Kasse gewinnbringenden Nachwuchs ersetzt wurde. Die wirklichen Gewinne auf Eintritten waren deshalb wesentlich geringer, als bei der Vorausberechnung angenommen wurde. Weiter ist eine Überinvalidierung eingetreten. Gegen 711 zu erwartende Invaliditätsfälle waren es in Wirklichkeit deren 786. Sodann sind die Pensionierten nicht erwartungsgemäss aus dem Pensionsgenuss ausgeschieden. Sie leben länger, als sie nach den Rechnungsgrundlagen leben sollten.

Über die auf den 31. Dezember 1933 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 134 Auskunft.

e. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verflossenen Jahre von Fr. 321 718 853 um Fr. 6 513 036. 35 auf Franken 328 231 889. 35 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles ergab eine Wertverminderung von Fr. 29 545, herrührend in der Hauptsache vom Kursrückgang von Eisenbahnobligationen.

Tafel III


Pensions-und Hilfskasse
Leistungen der Verwaltung
Leistungen der Versicherten
Millionen Fr.
Leistungen pro Versicherten in Fr.
Jahr
1913
1920
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
1933
5'989'000
9'106'000
3'117'000
8'117'000
4'887'000
13'004'000
16'315'000
10'658'000
26'973'000
13'761'000
8'851'000
22'612'000
28'242'000
11'488'000
39'730'000
32'199'000
10'243'000
42'442'000
Leistungen der Verwaltung pro Versicherte
Mittlere Leistungen eines Versicherten
154
195
197
327
350
536
401
258
847
544
1019
324

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1933 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle	1933	1932
Versicherte Lohnsummen	Fr. 154 912 887	Fr. 161 719 719
Prämien	» 2 228 043	» 2 321 926
Mittlerer Prämiensatz	14,38 ‰	14,36 ‰
Für Nichtbetriebsunfälle		
Versicherte Lohnsummen	Fr. 154 333 378	Fr. 161 114 694
Prämien	» 611 622	» 638 682
Mittlerer Prämiensatz	3,96 ‰	3,96 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 209 349 (1932: 236 849) vergütet. Als Nachlass auf den Prämien für Betriebsunfälle hat sie uns Fr. 222 804 rückerstattet.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1933, bei weiterem Vorhandensein der besondern Bedürftigkeit und der übrigen Voraussetzungen des Bundesbeschlusses vom 15. Juni 1920, eine Hilfeleistung im Betrage der im vorigen Jahre gewährten Zulage zu Lasten des Betriebes ausgerichtet worden. Ebenso wurde den von der ehemaligen Seetalbahn übernommenen Pensionierten die Teuerungszulage, die sie von dieser Bahn erhalten haben, auch im Jahre 1933 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betrugen insgesamt Fr. 40 187. 50 (1932: Fr. 42 532. 15).

3. Krankenkasse:

Am 31. Dezember 1933 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse *a* (nur für Krankenpflege) 23 094 (23 427) Männer und 1213 (1221) Frauen;

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

Klasse *c* (für Krankenpflege und Krankengeld) 170 (166) Männer und 19 (10) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung geben die Seiten 137 und 138 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* hat einen Vorschlag von Fr. 81 799. 50 (1932: Fr. 3763. 70) aufzuweisen. Die Krankenpflegekosten sind zurückgegangen. In einzelnen Kantonen (Luzern, Glarus und Graubünden) haben die Ärzte auf ihren Rechnungen einen sogenannten Krisenrabatt von 7—10 % des Rechnungsbetrages gewährt.

Die Versicherungsklasse *b* verfügt auf Ende des Rechnungsjahres über einen Reservefonds von Fr. 7852. 45 (1932: Fr. 7557. 75).

Die Versicherungsklasse *c* hat einen Rückschlag von Fr. 3039. 60 (1932: Fr. 4217. 95) erlitten, der aus den Zinsen des Spezialfonds gedeckt wurde. Der Spezialfonds hat um Fr. 777. 50 (1932: Fr. 595. 80) zugenommen und beträgt auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 126 193. 75.

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr gibt die «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1933» auf Seite 139 dieses Berichtes Auskunft. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei- und Spitalkosten) betrugen bei den Werkstättekrankenkassen Fr. 44. 41 (1932: Fr. 43. 85) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 40. 33 (1932: Fr. 43. 19). Die Verhältnisse haben sich somit bei den Werkstättekrankenkassen etwas verschlimmert und bei den Kreiskrankenkassen gebessert.

Die Bilanz gibt zu Bemerkungen nicht Anlass.

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1932 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1933 kamen 16 468 Krankheitsfälle und 4726 Unfälle zur Anmeldung gegenüber 18 252 Krankheitsfällen und 5156 Unfällen im Vorjahre. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage beträgt 523 588 (1932 = 599 634). Das ergibt auf einen Beschäftigten eine Morbidität von 16,50 Tagen (1932: 18,07).

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

	1933	1932
bei Krankheiten (ohne Kurzabsenzen) Tage	25,15	26,15
bei Unfällen » » »	19,27	20,10

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen	388	471
Begutachtungen auf Invalidität	632	1034
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit	1465	1823

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtjahre sind folgende wichtigere Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial	23 160 t
Holzschwellen (Schweizerholz) Stück	36 000
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen)	7 416 t
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste	10 661 t
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von	Fr. 1 040 098

Baumaterialien (Zement usw., Karbid, Farben)	1 575 t
Materialien für Heizung, Beleuchtung, Reinigung und Einfriedigungen, ferner elektrisches Material, Inventargegenstände, Bureaumaterial, Unkraut- und Staubbekämpfungsmittel usw. im Werte von . . . . . Fr.	3 172 600
Dienstkleider im Werte von . . . »	1 613 500

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial der Werkstätten und übrigen Dienste für . . . . . Fr.	623 000
Altmaterial aus dem Oberbau für »	894 000

C. Kohlenversorgung.

Der Verwaltungsrat genehmigte am 24. Januar den Vertrag mit den Mines Domaniales françaises de la Sarre über die Lieferung von 80 000 t Kohlen.

Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial:

Holland	5 460 t
Frankreich	1 600 t
Saargebiet	105 630 t
Deutschland	52 745 t
Belgien	411 t
England	25 695 t
Einheimische Brikettfabrik	16 562 t
im ganzen	208 103 t
(1932:	257 369 t)

Der Kohlenlagerbestand betrug:
Anfang 1933: 167 833 t
Ende 1933: 189 661 t

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Allgemeines.

Die Kommerzielle Konferenz der Schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 30. Juni ihre 42. Sitzung ab.

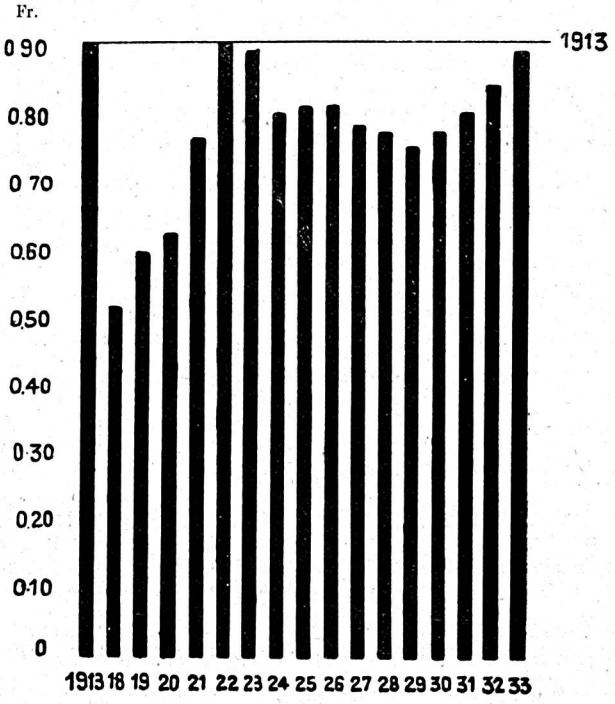
B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Auf den 1. März erfolgte eine Neuausgabe des Tarifs für Streckenabonnements im internen Verkehr der Schweizerischen Bundesbahnen sowie der Instruktion zu diesem Tarif. Dabei wurden namentlich folgende Neuerungen eingeführt:

Abbildung 12.

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

1913—1933.



a. Ausgabe von Abonnements für eine bestimmte Anzahl Fahrten:
Serie A, unpersönliche Abonnements für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten mit einer Ermässigung von 30 % auf den normalen Fahrpreisen einfacher Fahrt;
Serie B, auf den Namen lautende Abonnements für 10 Hin- und Rückfahrten in 3 Monaten mit einer Ermässigung von 20—45 %, je nach der Entfernung, auf den Preisen der Hin- und Rückfahrtsbillette.

b. Zulassung der ratenweisen Bezahlung der Abonnements der Serie IV (für beliebig zusammengestellte SBB-Strecken von höchstens 300 km).

2. Mit der Einführung des neuen Tarifs für Streckenabonnements wurden die seit 1. Juli 1932 ausgegebenen Arbeiterabonnements, Serie III*b* (gültig für die Hinfahrt zur Arbeit am Montag und für die Rückfahrt am Samstag) aufgehoben. An deren Stelle werden den Arbeitern, die infolge der Krise in einer Gegend arbeiten, von wo aus sie wegen der grossen Entfernung nicht täglich heimkehren können, Abonnements der Serie B gültig zu 5 Hin- und Rückfahrten (statt 10 gemäss Tarif) in 3 Monaten zum Preis von 20 % der tarifgemässen Taxe abgegeben. Auf die Vergünstigung haben nur verheiratete sowie ledige Arbeiter mit gesetzlicher Unterstützungspflicht gegenüber Angehörigen Anspruch, und nur sofern der Lohn den am Arbeitsort üblichen Verdienst eines ungelernten Arbeiters nicht oder nur unwesentlich übersteigt.

Auf 15. Oktober wurde diese Krisenmassnahme in der Weise ausgebaut, dass Arbeitern und Angestellten, die wegen der Höhe ihres Lohnes von der Vergünstigung nicht Gebrauch machen konnten, gleiche Abonnements zum Preis von 30 % der tarifgemässen Taxe abgegeben werden, sofern ihr Lohn die für die Abgabe von Arbeiterabonnements geltende Lohngrenze nicht übersteigt.

3. Am 1. Mai trat eine Änderung von § 28 des Transportreglements (Begriff des Reisegepäcks) in Kraft, in dem Sinne, dass Motorräder mit

Seitenwagen und Automobile mit höchstens 8 Sitzplätzen auf bestimmten Strecken auch als Reisegepäck befördert werden können. In Verbindung damit wurden die Bestimmungen für die Beförderung solcher Fahrzeuge als Reisegepäck durch den Gotthard- und Simplontunnel neu herausgegeben.

4. Auf 1. Juli wurden das Reglement und der Tarif für die Drahtseilbahn Ritom neu herausgegeben, wobei die gewöhnlichen Fahrpreise um 25 % ermässigt, den Einheimischen die Viertelstaxe zugestanden und ferner Abonnements für 5 Hin- und Rückfahrten in 2 Monaten mit 25 % Ermässigung auf den Retourtaxen, sowie besonders ermässigte Taxen für Schulfahrten eingeführt worden sind.

5. Seit 15. Juli kann die Gültigkeitsdauer der gewöhnlichen 10tägigen Retour- und Rundfahrtbillette gegen einen Zuschlag von 10 bzw. 20 % des Billetpreises um 7 oder 14 Tage verlängert werden.

6. Zur Förderung des Reiseverkehrs aus dem Ausland beschlossen die schweizerischen Transportunternehmungen (einschliesslich der Postverwaltung), unter finanzieller Beteiligung des Bundes, auf den vom 1. Juli bis 30. September 1933 und vom 15. Dezember 1933 bis 15. März 1934 im Ausland bei Reisebureaux und Agenturen der SBB sowie bei schweizerischen Grenzstationen gelösten schweizerischen Billetten eine Ermässigung von 30 % zu gewähren, sofern sich die Reisenden wenigstens 7 Tage in der Schweiz aufhalten. Für den Winterreiseverkehr aus dem Ausland wurde ferner, ausser der Fahrpreisermässigung von 30 % auf den Einzelfahrausweisen, eine solche von 15 % auf den Familien- und Gesellschaftsbilletten (für Gruppen von 8—99 Personen) zugestanden.

Die Auswirkung dieser Massnahme lässt sich nicht sicher beurteilen, weil nicht feststellbar ist, wie sich der Verkehr aus dem Ausland ohne sie gestaltet hätte. Die im Verkehr Ausland-Schweiz eingetretene Besserung darf aber doch zu einem guten Teil dieser Fahrpreisermässigung zugeschrieben werden.

7. Im Sinne einer Propagandamassnahme zugunsten des schweizerischen Reiseverkehrs wurde vom 30. September bis 9. Oktober eine «Schweizer Reisewoche» durchgeführt. Die während dieser Zeit ausgegebenen gewöhnlichen Billette einfacher Fahrt berechtigten zur Gratisrückfahrt bis spätestens am 9. Oktober.

Das finanzielle Ergebnis der Schweizer Reisewoche war sehr erfreulich. Der Erfolg ist allerdings zum guten Teil dem schönen Wetter während der Veranstaltung zuzuschreiben. Die Nettomehreinnahmen können, unter Berücksichtigung der Verkehrsverminderung vor und nach der Reisewoche, auf wenigstens eine halbe Million Franken geschätzt werden.

8. Auf 9. Dezember wurde der Tarif für Winter-Wochenendbillette mit Gültigkeit bis 18. März 1934 eingeführt. Wie bei den in den frühern Jahren ausgegebenen Wintersportbilletten, besteht die Vergünstigung im allgemeinen darin, dass das Billet einfacher Fahrt zur freien Rückfahrt berechtigt, wobei immerhin der Schnellzugszuschlag für den Hin- und Rückweg voll zu zahlen ist. Im Gegensatz zu den Wintersportbilletten werden die Winter-Wochenendbillette aber nach und ab allen Stationen der am Tarif beteiligten Verwaltungen ausgegeben, sofern der Fahrpreis wenigstens Fr. 1. 50 in der 3., Fr. 2. 10 in der 2. und Fr. 3 in der 1. Klasse beträgt.

Wie sich die Winter-Wochenendbillette finanziell ausgewirkt haben, lässt sich beim Abschluss dieses Berichtes noch nicht feststellen.

9. Hinsichtlich des direkten Verkehrs mit dem Ausland wurden folgende Massnahmen getroffen:

a. Auf 1. Januar ist die direkte Abfertigung von Expressgut zwischen dem Saargebiet und der Schweiz eingerichtet worden.

b. Im Bodensee-Personenverkehr wird seit 1. März den Inhabern schweizerischer Generalabonnements, deutscher Netzkarten oder österreichischer Abonnements für Vorarlberg eine Ermässigung von 50 % auf den gewöhnlichen Fahrpreisen einfacher Fahrt gewährt.

c. Auf den 1. Oktober (Verkehr aus der Schweiz ab 1. November) traten neue Bestimmungen des Internationalen Tarifs für die Ausgabe zusammengestellter Fahrscheinhefte in Kraft, wonach für Gruppen von wenigstens 15 Personen eine Ermässigung von 30 % gewährt wird.

d. Seit 10. Dezember können für die Bezahlung von Fahrpreisen ab schweizerischen nach deutschen Stationen für die Strecken der Deutschen Reichsbahn Registermark angerechnet werden, sofern es sich um Reisende handelt, die ihren Wohnsitz nicht in Deutschland haben.

10. Im Transitverkehr durch die Schweiz gelangten folgende Massnahmen zur Durchführung:

a. Auf 1. Januar wurde ein direkter Personen- und Gepäcktarif England, Frankreich und Belgien-Tschechoslowakei eingeführt.

b. Am 1. März trat ein neuer direkter Personen- und Gepäcktarif Frankreich-Polen und Rumänien durch die Tschechoslowakei in Kraft.

c. Auf 1. Juni ist ein direkter Tarif für den Gesellschaftsreiseverkehr zwischen Frankreich und der Tschechoslowakei geschaffen worden.

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

a. Streckenabonnements:

		Anzahl der ausgegebenen Abonnements (mit und ohne Schnellzugzuschlag)		Einnahmen einschl. Ausfertigungsgebühr, aber ohne Schnellzugzuschläge Fr.	
		1933	1932	1933	1932
Serie I	Allgemeine Abonnements für beliebige Fahrten	58 807	59 625	1 036 030	1 102 619
Serie I*a*	Allgemeine Abonnements für täglich 2 einfache Fahrten	96 792	102 310	1 194 391	1 573 091
Serie II	Schülerabonnements für beliebige Fahrten	142 827	139 980	1 447 954	1 419 217
	Übertrag	298 426	301 915	3 678 375	4 094 927

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements (mit und ohne) (Schnellzugszuschlag)		Einnahmen inkl. Ausfertigungsgebühr, aber ohne Schnellzugszuschläge Fr.	
	1933	1932	1933	1932
Übertrag	298 426	301 915	3 678 375	4 094 927
Serie II*a* Schülerabonnements für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen	35 237	31 155	278 730	248 549
Serie III Arbeiterabonnements für werktäglich 1 Hin- und Rückfahrt	437 948	475 032	4 105 931	4 428 785
Serie III*a* Arbeiterabonnements für werktäglich 2 Hin- und Rückfahrten	88 528	90 463	689 438	718 815
Serie III*b* Arbeiterabonnements für 4 Hin- und Rückfahrten im Monat	4 404	5 367	43 110	51 654
Serie IV Jahresabonnement für beliebig zusammengestellte Strecken	588	361	233 160	206 112
Serie A für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten	28 711	—	315 017	—
Serie B für 10 Hin- und Rückfahrten in 3 Monaten	43 573	—	1 111 293	—
Arbeiterabonnements zum Besuche der Familie	743	—	8 597	—
im ganzen	938 158	904 293	10 463 651	9 748 842

b. Generalabonnements:

Generalabonnements für	Anzahl der ausgegebenen Abonnements ohne Schnellzugzuschlag 1933	ohne Schnellzugzuschlag 1932	mit Schnellzugzuschlag 1933	mit Schnellzugzuschlag 1932	im ganzen 1933	im ganzen 1932
8 Tage	—	—	6 267	6 934	6 267	6 934
15 »	—	—	5 459	6 086	5 459	6 086
30 »	—	—	2 024	2 257	2 024	2 257
Kurzfristige Abonnements	—	—	13 750	15 277	13 750	15 277
3 Monate, gültig für 1 Person [1])	1 283	1 326	10 941	11 300	12 224	12 626
3 » » » 2 Personen [1])	30	35	337	340	367	375
6 » » » 1 Person [2])	536	574	4 763	4 824	5 299	5 398
6 » » » 2 Personen [2])	14	14	146	160	160	174
12 » » » 1 Person	91	104	694	711	785	815
12 » » » 2 Personen	5	7	42	48	47	55
Langfristige Abonnements	1 959	2 060	16 923	17 383	18 882	19 443

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betrugen:

im ganzen 1933	im ganzen 1932	Anteile SBB 1933	Anteile SBB 1932
Fr. 9 211 973	Fr. 9 656 096	Fr. 7 857 960	Fr. 8 202 557

c. Abonnements zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements 1933	1932	Einnahmen im ganzen 1933	1932	Anteile SBB 1933	1932
für 3 Monate	4 038	4 464	Fr. 531 834	Fr. 581 636	Fr. 466 553	Fr. 519 654
» 12 »	767	837				

d. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette 1933	1932	Einnahmen im ganzen 1933	1932	Anteile SBB 1933	1932
129 649	121 594	Fr. 5 329 258	Fr. 4 589 330	Fr. 3 652 103	Fr. 3 321 101

e. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette 1933	1932	Einnahmen [3]) alle schweizerischen Verwaltungen 1933	1932	Anteile SBB 1933	1932
4 358	6 233	Fr. 539 243	Fr. 641 873	Fr. 479 557	Fr. 545 855

f. Die Einnahme der SBB aus dem Verkauf von Streckencoupons für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 7 088 242 (im Vorjahre Fr. 6 247 833).

[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.

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

Agentur in London	Fr. 1 935 527	(im Vorjahr Fr. 1 365 948),
		davon für die Schweiz Fr. 847 304 (583 207);
» » Paris	Fr. 2 070 436	(im Vorjahr Fr. 1 532 064),
		davon für die Schweiz Fr. 1 042 501 (705 683);
» » Berlin	Fr. 1 073 243	(im Vorjahr Fr. 763 290),
		davon für die Schweiz Fr. 486 618 (335 837);
» » New York	Fr. 85 801	(im Vorjahr Fr. 186 472),
		davon für die Schweiz Fr. 38 769 (72 782);
» » Wien	Fr. 321 417	(im Vorjahr Fr. 343 130),
		davon für die Schweiz Fr. 173 899 (181 641).

h. Die Einnahme der SBB aus dem Verkauf der Spezialbillette für Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 43 000 (im Vorjahre Fr. 46 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 771 000 (Fr. 764 000).

i. Aus den von den Stationen veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der SBB nach Abzug der sich auf rund Fr. 38 000 (im Vorjahre Fr. 43 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 758 000 (Fr. 706 000).

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Auf 15. Mai erfolgte die versuchsweise Einführung der einheitlichen Viehbeförderung mit Erlass des Eilfrachtzuschlags.

2. Die Anlage I zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (I. Ue. G.) ist mit teilweise leichtern Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände neu erschienen.

3. Das schweizerische Transportreglement ist wie folgt geändert und ergänzt worden:

Im § 47 (Frachtzahlung, Nachnahmen, Art der Abfertigung) wurden die Absätze (2) und (4) durch nachstehenden neuen Absatz (2) ersetzt: «(2) Die Abfertigung der Tiersendungen erfolgt mit besonderem Beförderungspapier nach Anlage VIc. Dieses besteht aus drei Teilen, von denen der erste und zweite als Belege der Transportunternehmungen verwendet werden. Der dritte Teil wird

a. bei Sendungen, die unfrankiert abgefertigt oder mit Nachnahme belastet werden sollen, als Tierfrachtbrief verwendet;

b. bei den begleiteten Sendungen dem Absender von der Abgangsstation als Empfangsschein ausgehändigt, der auf der Bestimmungsstation als Bescheinigung über den Empfang der Sendung zurückzugeben ist.

Das Formular wird auf hellgelbem Papier erstellt. Beförderung in Eilfracht ist darauf ausdrücklich vorzuschreiben.»

§ 53 (Art der Beförderung), Abschnitt (1)*a* II, wurde dahin geändert, dass nunmehr bestimmte Flüssigkeiten auch in gewöhnlichen Korbflaschen zur Eilgutbeförderung zugelassen sind.

In die Anlage V wurden neu einbezogen: Nickelkarbonyl, Trinitrophenylglykoläthernitrat und Propan. Ferner sind die Bestimmungen über den Postzwang in dem Sinne abgeändert worden, dass seit 1. November Versandstücke auch dann noch als verschlossen gelten, wenn sie durch langsames Lockern und Lösen mit den Fingern geöffnet werden können.

Abbildung 13.

Täglich beförderte Reisende.

1932 und 1933.

------ 1932 ——— 1933.

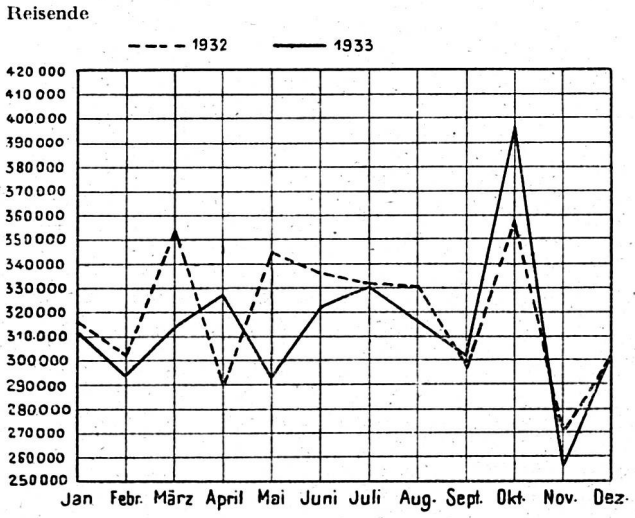
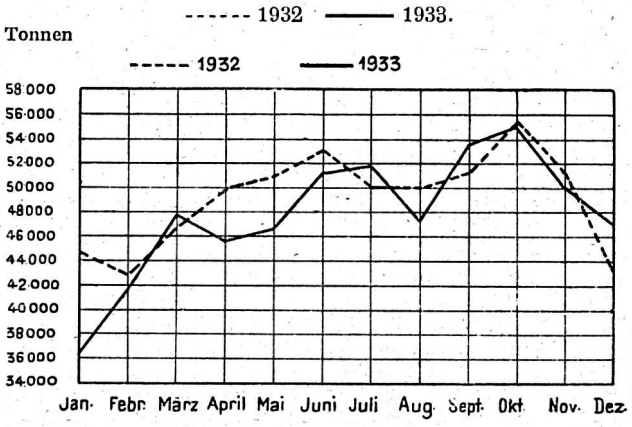


Abbildung 14.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr.

1932 und 1933.

------ 1932 ——— 1933.



Das Formular für die Abfertigung von Tiersendungen wurde als Anlage VI*c* in das Transportreglement aufgenommen.

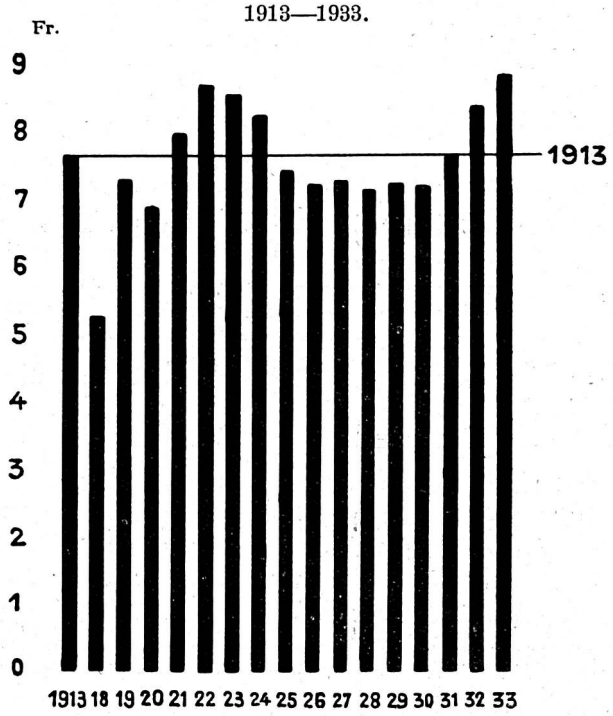
4. Die schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation haben folgende Änderungen und Ergänzungen erfahren:

In den Art. 10 (allgemeine Wagenladungsklassen) und 11 (Spezialtarife I—III) wurde je im ersten Absatz der Satz «Schemelwagenpaare gelten als ein Wagen» abgeändert in «Schemelwagenpaare, durch die Ladung verbundene andere Wagen und Wagen mit Schutzwagen gelten als ein Wagen».

Abbildung 15.

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

1913—1933.



Wegen Aufhebung der Schutzwagengebühr sind in den Art. 15 (Explosionsgefährliche Gegenstände), 20 (Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfang), 24, Abschnitt B (Land- und Wasserfahrzeuge), Ziffer 1, sowie 29 (Flugapparate, usw.) die diese Gebühr betreffenden Bestimmungen gestrichen worden. Aus demselben Grunde sind die Art. 38 (Gegenstände, welche Schutzwagen erfordern) und 42*a* (Betonrundeisen) dahingefallen.

Im Art. 25, Absatz 1, wurden die Worte «Wagen mit Panoramen, bis und mit Wohnungswagen (Künstlerwagen)» gestrichen. Zwischen dem zweiten und dritten Absatz ist folgender neue Absatz aufgenommen worden:

«Für Wagen mit Schaustellungen, Karussellen, Orgeln und dergleichen, Wagen mit Einrichtungen zur Bereitung von Marktwaren, Wohnwagen (Künstlerwagen) mit Einrichtung und die zu ihrem Betriebe dienenden gleichzeitig aufgegebenen Maschinen und Traktoren wird die Fracht bei Aufgabe als Wagenladungen für das wirkliche Gewicht zum Spezialtarif III*b* berechnet, sofern sich nicht zur Stückgutklasse 2 für 2000 kg für jeden verwendeten Eisenbahnwagen eine höhere Fracht ergibt.»

Im Art. 40 (Fische) wurde zwischen dem ersten und zweiten Absatz folgende Bestimmung eingeschaltet:

«Für Einzelsendungen von lebenden Fischen in Wasser, die in geeichten oder eichamtlich gestempelten Gefässen zur Aufgabe gelangen, werden der Ermittlung des Gewichtes für die Frachtberechnung 0,6 kg für jeden angefangenen Liter des durch den Eichstempel nachgewiesenen Raumgehaltes des Gefässes zugrunde gelegt, gleichviel, ob das Gefäss vollständig gefüllt ist oder nicht. Die Literzahl ist in der Spalte ‚Bezeichnung des Gutes' in den Frachtbrief einzutragen. Einzelsendungen von lebenden Fischen in nicht geeichten Gefässen unterliegen der Frachtberechnung auf Grund des wirklichen Gewichts.»

In den Art. 48 (Verzeichnis der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife) ist «Natriumrohbikarbonat» einbezogen worden.

In die Güterklassifikation wurden Altwaren als Aluminium und Cymol mit Tarifierung nach Spezialtarif I und Natriumrohbikarbonat mit Tarifierung nach Spezialtarif III aufgenommen.

5. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Frachterleichterungen für Ausstellungsgegenstände ist für 119 Ausstellungen zugestanden worden.

6. Im schweizerischen Nebengebührentarif und im Anhang dazu wurden die wegen Aufhebung der Schutzwagengebühr erforderlichen Änderungen vorgenommen. Ferner ist § 34 des Nebengebührentarifs dahin erweitert worden, dass nachstehende Feiertage überall, wo sie als solche gelten und beachtet werden und nicht in der Anlage XI zum Transportreglement aufgeführt sind, für die Erhebung von Wagenverspätungsgebühren als Sonntage betrachtet werden: Berchtoldstag, Dreikönige, Fridolinstag, Josefstag, Ostermontag, Pfingstmontag, Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt, Gallustag, Allerheiligen, Mariä Empfängnis und Stephanstag.

Im weitern wurde der Tarif durch folgenden § 49*a* ergänzt:

«Das Zusammenlegen und die Aufgabe von Privatwagendecken zur Rücksendung an den Eigentümer liegt dem Empfänger der Sendung, auf der die Decken verwendet wurden, ob. Diese Verrichtungen können indessen auf ausdrücklichen Wunsch des Empfängers, der den erforderlichen Frachtbrief beizubringen hat, von den Stationen übernommen werden, wenn genügend Personal vorhanden ist. Ausgenommen sind jedoch Decken, die mit der Sendung auf Privatgeleise übergehen. Nasse Decken werden durch Bahnorgane nur dann zusammengelegt, wenn der Absender im Frachtbrief folgenden, unterschriebenen Vermerk anbringt: ‚Für Schäden, die aus dem Zusammenlegen nasser Privatwagendecken entstehen, hat der Eigentümer der Decke zu haften.'

Die für das Zusammenlegen und die Aufgabe von Privatwagendecken zu erhebende Gebühr beträgt für die Decke Fr. 1.»

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

Die Taxzuschläge der Rhätischen Bahn zu den Ausnahmetarifen Nrn. 2, 3, 4, 6, 9, 15, 25 und 50 sind aufgehoben worden.

In das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Brot, frische Butter usw. wurden «Yoghurt» und «Kefir» einbezogen. Die Bestimmung, wonach Frachtstücke im Einzelgewicht von mehr als 100 kg zur Beförderung nicht angenommen werden, wurde aufgehoben. Die Gültigkeit des Tarifs ist ausgedehnt worden auf den direkten Verkehr der Bière-Apples-Morges-Bahn, sowie den internen und direkten Verkehr der Sernftalbahn, der Treib-Seelisberg-Bahn und des Vierwaldstättersees.

Zum Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide usw. ist der I. Nachtrag erschienen. Neben der Aufnahme der Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim enthält er die im Verfügungsweg durchgeführten zahlreichen Änderungen und Ergänzungen.

Die Gültigkeitsdauer des II. Nachtrages zum Ausnahmetarif Nr. 18 für Holz und Torf, mit ermässigten Taxen für Papierholz, wurde bis und mit 31. Mai 1934 verlängert.

In die Serie 2 des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Steine usw. sind Bauplatten aus gepresster und mit Mörtel überzogener Holzwolle einbezogen worden.

Der Ausnahmetarif Nr. 22 für Schweizerkohle, Pyritabfälle usw. ist auch im internen und direkten Verkehr der Berner Oberland-Bahnen gültig erklärt worden.

In den Ausnahmetarif Nr. 24 für Alteisen usw. wurde die Rhätische Bahn neu aufgenommen.

Für die Ausfuhr von Kalziumkarbid wurden an Stelle der Taxen der Serie 11 diejenigen der Serie 4 des Ausnahmetarifs Nr. 31 für die Ausfuhr verschiedener Güter schweizerischer Herkunft gewährt.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs Nr. 41 für flüssige Milch usw. ist auf den direkten Verkehr der Bière-Apples-Morges-Bahn und der Yverdon-Ste. Croix-Bahn ausgedehnt worden.

Zum temporären Ausnahmetarif Nr. 50 für landwirtschaftliche Erzeugnisse schweizerischer Herkunft ist ein I. Nachtrag erschienen, der verschiedene Erleichterungen enthält. Im übrigen wurde dieser Tarif sinngemäss für das Jahr 1933 gültig erklärt.

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

a. vom 15. Februar bis 30. Juni für Wein und Obstwein schweizerischer Herkunft bei Aufgabe von 5 und 10 t als Frachtgut die Serien 4 und 5 des temporären Ausnahmetarifs Nr. 50;

b. vom 15. Oktober 1933 bis 30. April 1934 für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln inländischer und ausländischer Herkunft bei Aufgabe als Eil- und Frachtgut, in Einzelsendungen und in Wagenladungen um 50% ermässigte Taxen;

c. vom 1. Dezember 1933 bis und mit 31. März 1934 für Mineralwasser (auch mit Kohlensäure- und Fruchtzusatz), für Obstmost, Obstwein (vergoren und unvergoren), sowie für Limonade und andere ähnliche künstliche Getränke bei Aufgabe als Eilstückgut die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier.

9. Den Unternehmungen des freiwilligen Arbeitsdienstes (Arbeitslager) wurde für die Hin- und Rückbeförderung des Lagermaterials, sowie für Lebensmittel eine 50%ige Frachtermässigung zugestanden.

10. Für Liebesgaben aller Art, mit Ausnahme von Bau- und Brennmaterialien, für die Brandgeschädigten von Bovernier bei Martigny ist bei Aufgabe als Eil- oder Frachtgut in Einzelsendungen und in Wagenladungen Frachtfreiheit gewährt worden.

11. Zufolge eines Bundesratsbeschlusses vom 30. November, wonach der Bund die Fr. 1. 40 pro 100 kg übersteigenden reinen schweizerischen Frachten zu seinen Lasten übernimmt, wird seit dem 11. Dezember für Strohsendungen, ohne Rücksicht auf die Herkunft, bei Aufgabe in gewöhnlicher Fracht als Stückgut und in Wagenladungen eine Fracht von höchstens Fr. 1. 40 pro 100 kg erhoben. Die Mehrfrachten fallen zu Lasten des Bundes.

12. Für die Beförderung von Automobilen in Eilfracht via Gotthard, Lötschberg und Simplon wurden ab oder nach Airolo, Göschenen und Domodossola nach bzw. von verschiedenen verkehrswichtigen Stationen besondere Ausnahmefrachten eingeführt.

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

a. im innerschweizerischen Verkehr für:

Ameisensäure, Essigsäure, Essigsäure-Anhydrit, Salpetersäure und Lösungsmittel aus Azetylen-Derivaten Visp (Viège)–Gross-Wabern und St. Margrethen; Gasreinigungsmasse, gebrauchte, Basel-Kleinhüningerhafen–Luterbach; Gips Airolo–Tessin; Granit Gurtnellen–Liestal und Sissach, sowie Osogna-Cresciano und Claro–Cadenazzo; Hochofenschlackensand Choindez – Effretikon; Kalk zur Karbidfabrikation Netstal–Flums; Koks aus schweizerischen Gaswerken Basel-Kleinhüningerhafen–Visp (Viège); Kupfervitriol zu industriellen Zwecken Bex CFF und Renens (Vaud)–Dielsdorf und Uster; Lederabfälle (Schnitzel, Spaltabfälle usw.) und Falzspäne verschiedene Stationen–Zofingen; Mörtelmischungen Bärschwil und Zürich-Hbf.–Genève-C.; Pflastersteine Alpnach-Dorf und Alpnachstad–Rheinfelden, Benken–verschiedene Stationen, Lugano SFF–Baden Bf. und Baden Oberstadt; Pyritasche Luterbach, Pratteln und Uetikon SBB–Reuchenette-Péry, sowie Martigny CFF–Roche (Vaud); Quarzsand (Quarzmehl) und Formsand zu Giessereizwecken Marthalen–Wildegg und verschiedene Stationen–Uetikon SBB; Sand, Kies und Schotter Benken–Buchs (St. Gallen), Mühlehorn, Näfels-Mollis und Weesen–verschiedene Stationen, sowie St. Triphon und Villeneuve–Gilly-Bursinel, Gland, Nyon und Rolle; Schwefelsäure zur Düngerfabrikation Uetikon SBB und Martigny CFF–Visp (Viège); Steine, rohe, Flüelen–verschiedene Stationen; Zement und Kalk Wildegg, Siggenthal-Würenlingen, Wallenstadt, Unterterzen und Netstal–Engadin;

Zement, Kalk und Gips Olten-Hammer–Engadin; Zement Brunnen, Olten-Hammer, Siggenthal-Würenlingen und Wildegg–Tessin;

b. für die Ausfuhr von:
Steinen, natürlichen, rohen, gekörnten oder gemahlenen, St. Ursanne–Basel-Kleinhüninger-hafen; Weizenstärke Au (Zürich)–Basel transit;

c. für die Einfuhr von:
feuerfesten Steinen Basel transit–Brig (Brigue).

14. Seit 1. März wird die für den Verkehr mit den Basler Rheinhäfen im Falle der Autoabfuhr in den Basler Bahnhöfen vorgesehene erhöhte Hafenfracht (Normaltarif für 3 km) auch bei Autoabfuhr in den innerschweizerischen Stationen erhoben.

15. Für den Umschlag von Gütern im Rheinhafen Basel-St. Johann ist am 15. März ein neuer Gebührentarif in Kraft getreten.

16. Am 1. Mai ist eine Neuausgabe des Tarifs für die Beförderung von Gütern und lebenden Tieren auf dem Bodensee, Teil I, Abteilung B (Tarifvorschriften) erschienen.

17. Im deutsch-schweizerischen Güterverkehr ist für Getreide, Hülsenfrüchte und Malz in Wagenladungen ab innerdeutschen Stationen ein direkter Tarif in Kraft getreten. Ferner sind direkte Ausnahmetarife geschaffen worden für Rohschiefer von Frutigen und für Kaolin, Holzzellstoff, Schwefelkies und Scherben von Tonwaren, von deutschen Stationen. Im weitern ist eine wegen zahlreicher Änderungen und Ergänzungen notwendig gewordene Neuausgabe des Seehafentarifs erschienen.

18. Wegen Ermässigung der österreichischen Taxen mussten der Ausnahmetarif für Holz Österreich-Schweiz und der dazu gehörige Anhang neu herausgegeben werden. Für den Getreideverkehr von den Wiener Donauumschlagsplätzen nach der Schweiz wurde ein direkter Tarif eingeführt.

19. Im Verkehr Ungarn-Schweiz ist eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Zucker in Kraft getreten. Sie war hauptsächlich durch die erforderliche Berücksichtigung der Konkurrenz über den Wasserweg (Donau–Braila–Rotterdam–Rhein) bedingt.

20. Im tschechoslowakisch-schweizerischen Güterverkehr sind Neuausgaben der Ausnahmetarife für Eisen, Zucker und Malz erschienen. Sie waren notwendig wegen verschiedener Änderungen der Auslandstarife, für Zucker ausserdem wegen der erforderlichen Berücksichtigung der Konkurrenz via Elbe–Hamburg–Rotterdam–Rhein.

21. Für die Beförderung von Getreide in Wagenladungen von Bassens und Bordeaux nach der Schweiz ist ein direkter Tarif geschaffen worden.

22. Im nordisch-italienischen Güterverkehr mussten infolge Sinkens der nordischen Wechselkurse die ausseritalienischen Schnittfrachtsätze des direkten Tarifs erhöht werden.

23. Für die Beförderung von Eisen und Stahl und Eisen- und Stahlwaren in Wagenladungen von der Tschechoslowakei nach Italien ist ein direkter Tarif in Kraft getreten. Die Verkehrsleitung erfolgt je nach der kürzesten Gesamtentfernung via Romanshorn–Gotthard oder über Brenner und Tarvisio.

24. Im Verkehr Italien–London und Italien–belgische Seehäfen sind in Konkurrenz gegen den Seeweg für saure Südfrüchte neue, stark ermässigte Taxen eingeführt worden. Die ausseritalienischen Bahnen gewähren sodann für derartige Transporte, die in der Zeit vom 1. Dezember 1933 bis 30. November 1934 verfrachtet werden, auf ihren Frachtanteilen gewisse, nach Mengen abgestufte Rückvergütungen.

D. Verkehrswerbung.

1. Der verhältnismässig befriedigenden Wintersaison 1932/33, zu deren Erfolg sowohl die erneute Gewährung einer Fahrpreisermässigung von 10% an fremde Gäste, als auch die Beibehaltung der sogenannten Wintersportbillette für Ausflüge an Wintersportplätze und eine spürbare Senkung der Hotelpreise beigetragen hatten, schloss sich auch ein wenigstens in bezug auf die Frequenzziffern besserer Sommer an. Im Zusammenhang mit dem ungewöhnlich schönen Juli war die Reisefreudigkeit namentlich beim einheimischen Publikum grösser, während der Verkehr aus dem Ausland zeitweise verhältnismässig gering war. Aus Deutschland blieb ein guter Teil der gewohnten Kundschaft aus, weil Auslandsreisen angesichts der politischen Neuorientierung des Landes und der damit verbundenen Massnahmen zur Förderung des deutschen Reiseverkehrs vorübergehend keinen Anreiz boten. Es ist der Schweiz erst im Herbst gelungen, die praktische Beseitigung des deutschen Sichtvermerks zu erlangen. Der Reiseverkehr aus England und Amerika blieb wegen der allgemeinen wirtschaftlichen Spannung und vor allem der Währungsunsicherheit stark hinter den Erwartungen zurück. Glücklicherweise war unsere Werbung in Frankreich und bis zu einem gewissen Grade auch in Italien erfolgreicher und nachhaltiger, sodass die durch frühe Schneefälle begünstigte Wintersaison 1933/34 sich erfreulich anliess. Die über die Weihnachtstage beobachteten Besuchsziffern waren recht erfreulich. Diese Entwicklung ist durch die Gewährung der 30% Taxermässigung der Transportanstalten gefördert worden. Dazu gab sich die Hotellerie alle Mühe, durch Preiskonzessionen und günstige Arrangements Gäste anzuziehen.

2. Zur Bekanntmachung des im Frühling abgehaltenen I. Schweizerischen Kongresses für Touristik und Verkehr in Zürich führten wir den Aushang von Plakaten und Wagenkartons, sowie eine besondere Propaganda in der Halle des Hauptbahnhofes in Zürich durch. Im weiteren beteiligten wir uns mit einem Auskunftsstand an der Basler Mustermesse, unterstützten eine grosszügige Schaufensteraktion des Schweizerischen Buchhändlervereins und beschickten wiederum die Foire de Paris mit gutem Erfolge. Im Spätsommer ergriffen wir die Gelegenheit zur Mitwirkung an der Graphischen Fachausstellung «Grafa» in Zürich. Die Bewilligung einer sogenannten Reisewoche vom 30. September bis 9. Oktober gab uns Anlass zu ausgedehnter Propaganda mittelst eines Schriftplakates in einer Auflage von 6000 Stück, ferner durch Aushang von 6375

Wagenplakätchen, Verteilung von 40000 Flugblättern in 2 Sprachen und durch 132 Zeitungsinserate.

In die Berichtsperiode fällt die erste Etappe der Verwirklichung des von den Hauptinteressenten am Fremdenverkehr genehmigten Projektes betreffend die Neuordnung der Auslandswerbung. Dieses Projekt trägt den Namen des Herrn Ständerat G. Keller in Aarau, der sich als Präsident der «Zentralkommission für die Vereinheitlichung der Verkehrswerbung» um eine Verbesserung der Auslandspropaganda lebhaft bemüht hat; die Neuordnung gipfelt in der Schaffung eines durch die Bundesbahnen, die Post- und Telegraphenverwaltung und die Schweizerische Verkehrszentrale gespeisten Gemeinschaftsfonds zum Ausbau der Verkehrswerbung im Auslande. Den ersten Schritt auf diesem Wege bildete die Eröffnung einer neuen S. B. B.-Agentur in Rom am 25. November 1933. In Zürich eröffneten wir am 18. Juli auf dem Paradeplatz in einem ausserordentlich günstig gelegenen Parterrelokal des Hotels Savoy und Baur en ville das erste Stadtbureau der SBB, mit Auskunftstelle und Billettverkauf.

3. Grössere Propagandaaktionen wurden in gewohnter Weise für die Verwaltungsextrazüge, sowie auch für die Austauschextrazüge mit dem Ausland durchgeführt. Eine besondere Anstrengung machten wir im Elsass, wo durch persönliche Vorsprache bei der Tagespresse und bei Reisebureaux der Kontakt mit der Schweiz enger zu gestalten versucht wurde. Zu erwähnen ist ausserdem die in England, Frankreich, Deutschland und in den U. S. A. organisierte Kollektivreklame und die Bekanntmachung der 30%igen Taxermässigung für Reisen in der Schweiz bei einem Aufenthalt von wenigstens 7 Tagen. Wir bedienten uns dabei des Radios, der Presse und eigens dafür erstellter Werbedrucksachen. Es wurden im Vorsommer insgesamt 85000 Sonderprospekte in vier verschiedenen Sprachen verteilt und 2400 Tiefdruckplakate angeschlagen. Dem Schweizer Hotelier-Verein vermittelten wir weitere 25 000 der genannten Prospekte. Auf den Winter liessen wir 3600 Plakate und 115 000 Prospekte, je in vier Sprachen erstellen. Ferner ist auch noch der alljährliche Winterwettermeldedienst zu nennen. Im Herbst erhielt das Radio-Studio Bern einen besonderen Referenten für Fremdenverkehr, der wöchentlich unsere Berichte über Gesellschaftsreisen bekannt gab und von Zeit zu Zeit feuilletonistisch gehaltene Verkehrsnotizen einschaltete.

4. Erhöhte Sorgfalt wurde der Erwerbung von neuen Filmkopien zugewandt. Von der Aufnahme «Die Elektrifikation der Schweizer Bahnen» wurden 2 Kopien übernommen, von den Tonfilmen «Lugano» und «Appenzellerland» je eine, «Vom Thuner- zum Genfersee» und «Im Banne der Jungfrau» je eine, vom «Schweizerland-Film» je 3 deutsche und englische in Normalbreite und 3 englische Schmalfilmkopien, von dem auf das Gotthardjubiläum hin erstellten Tonfilm «Der Weg nach dem Süden» 3 deutsche und eine französische Kopie, ferner auf den Winter hin 4 deutsche und eine französische Kopie des Tonfilms «Schweizer Skischule» und eine stumme Kopie «Wintersport in der Schweiz», deutsch.

5. An gedrucktem Werbematerial brachten wir im Verlaufe des Berichtsjahres ausser den regelmässig erscheinenden «Internationalen Zugsverbindungen» und den Fahrplanblättern Prospekte über General- und Streckenabonnemente heraus, ferner unter Beteiligung der Interessenten einen neuen Prospekt Zürich–Luzern–Interlaken–Montreux–Lausanne–Genf in 3 Sprachausgaben. Ausserdem erschienen in verschiedenen Sprachen Neuauflagen des Simplon- und Gotthardprospektes, des Prospektes «Ferien in der Schweiz», der kleinen Reisekarte und der Schweiz-Europakarte, dazu der «Kleine Reisebegleiter» in bisheriger Form. Dieses Material wurde ergänzt durch eine Serie von Tiefdruckplakaten mit 6 verschiedenen Sujets und Beschriftung in mehreren Sprachen. In der Schweiz verteilten wir in sehr grosser Auflage die sogenannten Städteprospekte, die dem Publikum Auskunft über die einzelnen Billetkategorien geben und gleichzeitig Anregungen für Ausflüge und Ferienreisen enthalten.

VIII. Stations- und Zugsdienst.

A. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des Bedarfes an Stationsbeamten sind 56 Stationslehrlinge eingestellt worden. Auf Grund der Vorschriften über die berufliche Ausbildung der Beamten des Stations- und Zugdienstes wurden im Winter 1932/33 mehrere Instruktionskurse für Stationsbeamte und für das Zugpersonal abgehalten.

2. Für die im Jahre 1931 eingetretenen Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendigt und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

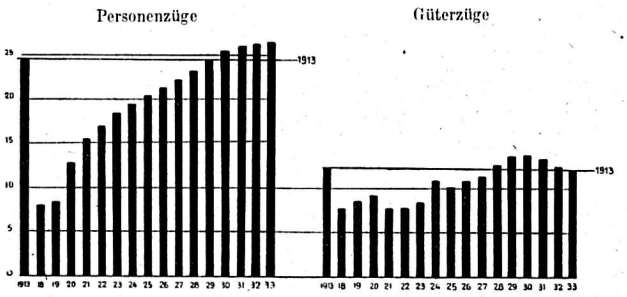
B. Klassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen.

Auf 1. Januar wurde eine Neuklassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen vorgenommen. 8 Stationen und 1 Güterexpedition wurden auf Grund der während der Verkehrsperiode 1929—1931 erreichten Verkehrspunkte um eine Klasse gehoben. Dagegen mussten 6 Bahnhöfe, 14 Stationen und 11 Güterexpeditionen, die die vorgeschriebene Mindestpunktzahl der betreffenden Klasse nicht mehr erreichten, in den nächst niedrigeren Rang zurückversetzt werden.

Abbildung 16.

Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.

1913—1933.



C. Personenverkehr.

Mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Paris haben wir einen neuen Vertrag betreffend den Betrieb von Schlaf- und Speisewagen, sowie von Luxuszügen auf dem Netze der Schweizerischen Bundesbahnen für die Dauer von 15 Jahren, beginnend am 1. Januar 1934, abgeschlossen.

D. Güterverkehr.

Der im Jahre 1932 auf der Strecke Winterthur-Romanshorn eingeleitete Versuch mit dem Asto-Dienst (Automobil-Stückgut-Transport-Organisation) ist seither auf die nachstehend bezeichneten Bahnstrecken ausgedehnt worden:

1. Genève—Lausanne,
2. Nyon—Crassier-La Rippe,
3. Zürich — Winterthur — St. Gallen — Rorschach—Romanshorn,
4. Sulgen—Gossau,
5. Rorschach—Sargans,
6. Wil—Wattwil.

Die Stückgüter von und nach den Zwischenstationen dieser Strecken werden in der Regel nicht mehr mit Güterzügen, sondern ab und zu den Verkehrszentren mit Motorlastwagen transportiert. Von den an den Versuchsstrecken gelegenen Bahnhöfen und Stationen aus werden die Astokurse auf eine grosse Anzahl abseits der Bahnlinien gelegene Ortschaften und Weiler ausgedehnt, wodurch diese in den Camionnagedienst einbezogen werden.

E. Fahrplan.

Zur Beratung des Entwurfes des vom 15. Mai 1933 bis 14. Mai 1934 gültigen Fahrplans fand vom 20.—21. Februar in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 402 Geschäfte, wovon 285 unsere Verwaltung betrafen. Der neue Fahrplan brachte gegenüber dem letztjährigen Mehrleistungen von 164 000 Zugskilometern.

F. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

1. Mit der Bodensee-Toggenburgbahn wurden die Betriebsverhältnisse infolge der Einführung der elektrischen Traktion auf ihrer Linie neu geordnet.

2. Mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon haben wir einen neuen Vertrag betreffend den Betrieb der Linie Münster-Lengnau abgeschlossen, in welchem den durch die Elektrifizierung dieser Strecke veränderten Verhältnissen Rechnung getragen wurde.

IX. Zugförderungs- und Werkstättedienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

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

Normalspur.

13 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie $A^{e}\ {}^{4}/_{7}$,
6 Dampfrangierlokomotiven der Serie $E\ {}^{4}/_{4}$, umgebaut aus Dampflokomotiven der Serie $C\ {}^{4}/_{5}$,
5 Elektrotraktoren der Serie T^{e},
10 Traktoren mit Verbrennungsmotoren der Serie T^{m},
36 vierachsige Personenwagen der Serie $C^{4ü}$,
6 dreiachsige Personenwagen der Serie B^{3}, umgebaut aus Wagen der Serie AB^{3},
4 vierachsige Personenwagen der Serie BC^{4}, umgebaut aus Motorpersonenwagen der ehemaligen Seetalbahn,
10 vierachsige Personenwagen der Serie $C^{4ü}$, umgebaut aus Wagen der Serie $AB^{4ü}$,
1 Doppelwagen der Serie B-B
1 » » » B-C
8 » » » C-C
umgebaut aus Wagen der Serie $AB^{3ü}$,
2 vierachsige Personenwagen der Serie $C\ 4^{ü}$, umgebaut aus C 4,
45 gedeckte Güterwagen der Serie J^{3},
20 » » » » K^{3},
45 offene » » » M^{7},
10 Schotterwagen der Serie S^{3t},
15 Dienstwagen der Serie X.

Die Schotter- und Dienstwagen wurden aus alten ausrangierten Wagen umgebaut.

Schmalspur (Brüniglinie).

1 Traktor mit Verbrennungsmotor der Serie T^{m},
3 vierachsige Personenwagen der Serie C^{4}.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Material:

2 Leichttriebwagen für Einphasenwechselstrom,
4 Einphasenwechselstromtraktoren der Serie T^{e},
13 Einheitstraktoren mit Verbrennungsmotoren der Serie T^{m},
6 vierachsige Personenwagen der Serie $ABC^{4ü}$,
8 » » » » $BC^{4ü}$,
6 » » » » $C^{4ü}$,
80 gedeckte Güterwagen » » K^{3}.

3. Zur Ermöglichung einer bessern Ausnützung des Wagenmaterials haben wir den Umbau von 52 Personenwagen der Serien $A^{3ü}$, AB^{3}, $AB^{3ü}$ und $BC^{3ü}$ in Wagen II. und III. Klasse der Serien B^{3} und C^{3} in Auftrag gegeben.

4. Im Interesse der freizügigen Verwendung des Rollmaterials wurden weitere 7 Personenwagen mit der elektrischen Heizung, 6 Personenwagen mit der Luftheizung und 6 Güterwagen mit der elektrischen Heizleitung ausgerüstet.

B. Durchgehende Güterzugbremse.

Der Einbau der durchgehenden Güterzugbremse, System Drolshammer, in die Güterwagen wurde

fortgesetzt. Auf Ende des Jahres waren 8442 Wagen mit der Drolshammer-Güterzugbremse und 2732 Wagen mit der Bremsleitung ausgerüstet. Von der Gesamtzahl der auf Ende des Jahres vorhandenen eigenen normalspurigen Güterwagen sind 51,6% mit der durchgehenden Bremse und 16,7% mit der Bremsleitung versehen.

C. Schiffbetrieb auf dem Bodensee.

Für den Personenverkehr wurde das neue Doppelschrauben-Dieselmotorschiff «Zürich» in den Dienst genommen. Die beiden Raddampfer «Helvetia» und «Saentis» wurden ausgemustert, so dass nunmehr die Bodenseeflotte aus 3 Raddampfern, 2 Dieselmotor-Personenschiffen, 2 Dieselmotor-Trajektfähren und einem Trajekt-Schleppkahn besteht.

X. Bahnbau und Bahnunterhalt.

A. Neu- und Ergänzungsbauten.

1. Der Verwaltungsrat genehmigte das Projekt für die Verlegung der Linie zwischen Bern und Wilerfeld an die Lorrainehalde mit gleichzeitigem Ausbau auf zwei Doppelspuren und ermächtigte die Generaldirektion, das Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Im Hinblick auf die finanzielle Situation der schweizerischen Bundesbahnen hat sich jedoch der Verwaltungsrat bezüglich der Kreditbewilligung volle Freiheit vorbehalten.

2. Der Verwaltungsrat bewilligte einen Nachtragskredit von Fr. 4 200 000 für die Fertigstellung der Bahnhoferweiterung Neuenburg, unter dem Vorbehalt, dass diese Arbeiten als Notstandsarbeiten in ausreichender Weise subventioniert werden.

3. Der Ausbau eingeleisiger Linien auf Doppelspur wurde weiter gefördert. Auf den Strecken Ependes–Yverdon, Zollikofen–Münchenbuchsee und Al Sasso–Rivera-Bironico mit einer Totallänge von 14 688 m wurde das II. Geleise fertiggestellt. In Ausführung begriffen war das II. Geleise auf den Strecken St. Blaise–Neuenburg, Freiburg–Schmitten und Mels–Flums.

4. Folgende grössere Bauten sind vollendet worden:

Verbesserung und Auskleidung der Tunnel zwischen St. Ursanne und Courgenay als Vorbereitung für die Elektrifikation dieser Strecke; Erstellung eines Rangierbahnhofes auf dem Muttenzerfeld in Basel; Aufbau des Güterdienstgebäudes und Verlängerung des Güterschuppens und der Verladerampe im Bahnhof Locarno; Erweiterung der Station Zürich-Letten.

5. In Ausführung begriffen waren folgende grössere Bauten:

Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf, Neuenburg, Lugano, Wädenswil und Brugg; Verlegung des Stückgutbahnhofes Villette in Bern nach Weiermannshaus; Erweiterung der Station Olten-Hammer, Verlegung der Bahnlinie zwischen Genf und Prégny vor dem Völkerbundspalast in Genf; Verbesserung und Auskleidung von Tunnels als Vorbereitung für die Elektrifikation auf den Strecken Biel–La Chaux-de-Fonds und Langnau–Luzern; Umbauten im Aufnahmsgebäude Zürich-Hbf. und Erstellen eines neuen Bureaugebäudes für die Zollverwaltung im Güterbahnhof Zürich.

6. Folgende grössere Brückenarbeiten sind fertiggestellt worden:

Umbau der Pasquartbrücke in Biel, Umbau und Verbreiterung der Obergrundstrassenbrücke in Luzern; Umbau der Waldemmenbrücke bei Schüpfheim; Umbau der Unterführung der Kantonsstrasse in der Hermitage bei Luzern; Umbau der Sarneraa- und der Grossen Melchaabrücke zwischen Alpnachdorf und Sachseln; Verstärkung der Sitterbrücke bei Sitterdorf, sowie der oberen Linthbrücke bei Ziegelbrücke; Verstärkung der Trajektbrücke im Hafen von Romanshorn.

B. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahre sind 39 Niveauübergänge aufgehoben und durch 21 Unterführungen, 6 Überführungen und 1 Parallelweg ersetzt worden. 9 Niveauübergänge konnten ohne Ersatz aufgehoben werden. Von den 39 Übergängen wurden 17 anlässlich des Baues von Doppelspuren beseitigt.

2. Als wichtigere fertiggestellte Ersatzbauten sind zu nennen der Ersatz des Niveauüberganges der Kantonsstrasse und eines Privatweges zwischen La Chaux-de-Fonds und Le Locle durch eine Unterführung; der Ersatz des Niveauüberganges der Kantonsstrasse im Hard zwischen Wildegg und Rupperswil durch eine Unterführung und die Verlegung der Staatsstrasse und Beseitigung des Niveauüberganges westlich des Dorfes Bollingen an der Strecke Schmerikon–Rapperswil.

3. In Ausführung begriffen waren der Ersatz eines Niveauüberganges anlässlich der Verlegung der Bahnlinie zwischen Genf und Pregny; die Verlegung der Staatsstrasse Islikon–Niederwil mit Beseitigung von 4 Niveauübergängen; der Ersatz des Niveauüberganges nördlich der Station Hüntwangen-Wil durch eine Unterführung, sowie der Ersatz von 6 Niveauübergängen durch Über- oder Unterführungen anlässlich des Baues des II. Geleises.

C. Weichen- und Sicherungsanlagen.

1. Auf 7 Stationen, deren Kreuzungs- oder Überholungsgeleise zur Aufnahme von Zügen mit 150 Achsen verlängert wurden, sind zur Vermeidung abnormal langer Signalleitungen die mechanischen Vorsignale der Einfahrsignale ein- oder beidseitig durch elektrische Lichttagessignale ersetzt worden.

Auf der Station Pfäffikon (Schwyz), die mit einer neuen elektrischen Kraftstellwerkanlage ausgerüstet worden ist, sind sowohl die Einfahrvorsignale, als die Durchfahrsignale als Lichttagessignale ausgestaltet worden.

2. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Ermöglichung grösserer Durchfahrgeschwindigkeiten

wurden 9 Bahnhöfe und Stationen mit modernen Signal- und Sicherungseinrichtungen ausgerüstet.

3. Der elektrische Streckenblock wurde auf 4 weitere Doppelspurstrecken und auf 3 Einspurstrecken ausgedehnt.

4. Auf 44 Bahnhöfen und Stationen wurde die elektrische Weichen- und Signalbeleuchtung eingerichtet.

D. Automatische Zugsicherung.

Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 1. Dezember grundsätzlich beschlossen, die automatische Zugsicherung nach dem induktiven System «Signum» einzuführen. Er hat hiefür einen Kredit von Fr. 3 000 000 bewilligt, der auf 3—4 Jahre zu verteilen ist.

Wir haben vorgesehen, die für die automatische Zugsicherung erforderlichen Apparate einstweilen an rund 450 Lokomotiven und 50 Motorwagen, sowie an 1000 Vorsignalen auf elektrifizierten Strecken einzubauen. Mit dem Einbau der Apparate soll im Jahre 1934 begonnen werden.

E. Besondere Arbeiten.

Nach Fertigstellung des II. Geleises zwischen Al Sasso und Rivera-Bironico und Überleitung des Betriebes auf das neue Geleise wurde das Geleise im alten Ceneritunnel und im alten Precassino- und Meggiagrotunnel ausser Betrieb gesetzt und Ausbesserungsarbeiten an den Tunnelbauten ausgeführt.

In den Bahnhöfen Lausanne und Basel wurde die Perronhalle revidiert, instandgestellt und neu angestrichen. Die 3 südwestlichen Öffnungen der Hardstrassenüberführung im Güterbahnhof Zürich wurden gereinigt, revidiert und neu angestrichen. In Winterthur wurde die Überfahrtsbrücke der Lind- und Haldenstrasse umgebaut und verbreitert. Zwischen St. Gallen und Rorschach wurden umfassende Entwässerungen im Rutschgebiet talseits der Station Mörschwil ausgeführt.

F. Betriebsstörungen durch Naturgewalten.

1. Am 6. Februar fand zwischen Brunnen und Sisikon ein Felssturz statt, der einen Teil der Schutzgallerie am Südausgang des Mythensteintunnels zertrümmerte und das Geleise mit Felsblöcken überschüttete und sperrte. Der Unterbruch des Verkehrs dauerte rund 26 Stunden. Da der örtlichen Verhältnisse wegen nicht umgestiegen werden konnte und auch die oberhalb des Bahnkörpers liegende Kantonsstrasse unterbrochen war, wurde zwischen Brunnen und Flüelen ein Aushilfsdienst mit Dampfschiffen eingerichtet. Zwischen der Station Brunnen und der Schifflandungsstelle wurden die Reisenden mit der Schwyzer Strassenbahn befördert.

2. Infolge starker Niederschläge ereignete sich am 22. Juni auf der Strecke Wald–Rüti eine Böschungsrutschung, die einen kürzeren Verkehrsunterbruch zur Folge hatte. Der Personenverkehr wurde mit Postautomobilen aufrecht erhalten.

3. Am 9. Juli entlud sich über Arth-Goldau und Umgebung ein heftiges Gewitter; die Bäche an der Rossberg- und Rigilehne schwollen stark an und führten viel Geschiebe mit sich. Zwischen Immensee und Arth-Goldau überflutete der Langweidlibach beide Geleise und deckte sie auf 40 m Länge bis über 1 m hoch mit Schutt zu. In den frühen Morgenstunden des folgenden Tages waren beide Geleise wieder fahrbar.

Bis zur Räumung des talseitigen Geleises wurde der Verkehr über Rothkreuz–Zug umgeleitet.

4. Infolge eines starken Gewitters am 22. Juli schwoll der Wildbach Combe-Pierre zwischen Roche und Choindez hoch an, verstopfte den Durchlass unter der Bahn und deckte das Geleise auf eine Länge von 40 m bis 1 m hoch mit Schutt und Steinen zu.

Bei drei Zügen musste umgestiegen werden, vier Züge konnten zwischen Moutier und Delsberg nicht verkehren.

5. Wegen Überschwemmung des Bahnkörpers durch die Grosse Schliere zwischen Alpnach-Dorf und Kerns-Kägiswil in der Nacht vom 17./18. September war das Geleise während einiger Stunden vollständig unterbrochen. Der letzte Abendzug wurde auf der Strecke Alpnachdorf–Giswil unterdrückt und die Reisenden mit Automobilen befördert.

G. Ausbildung des Personals.

Auf Grund der Vorschriften über die berufliche Ausbildung der Beamten des Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienstes wurden im Jahre 1933 mehrere Instruktionskurse für Bahnmeister, Bahnmeister-Stellvertreter, Aufseher elektr. Anlagen, Stellwerkaufseher, Vorarbeiter, Vorarbeiter-Stellvertreter, sowie Gruppen- und Transportführer durchgeführt.

XI. Elektrifizierung.

A. Allgemeines.

Im Einvernehmen mit der Schweizerischen Kraftübertragung AG. in Bern haben wir der Übertragung der Rechte und Pflichten der Motor-Columbus AG. an die Gotthardleitung AG. in Altdorf gemäss Vertrag vom 15. April 1932 betreffend den Umbau des Dreiphasenstranges auf der von der Schweizerischen Kraftübertragung AG. und uns erstellten Gemeinschaftsleitung Amsteg-Steinen-Immensee von 80 kV auf 150 kV Betriebsspannung und den Transport von Energie auf dieser Leitung und auf der von der Motor-Columbus AG. zwischen dem Kraftwerk Monte Piottino in Lavorgo und Amsteg und eventuell später zwischen Amsteg und Immensee zu erstellenden Leitung zugestimmt, unter der Bedingung, dass diese Gesellschaft nach dem uns vorgelegten Statutenentwurf gegründet werde.

Infolge der vom Verwaltungsrat der Etzelwerk AG. in seiner Sitzung vom 22. Juni beschlossenen Verschiebung der Fertigstellung des Etzelwerkes vom 1. Oktober 1936 auf 1. Oktober 1937 haben wir den Energiebezug bei den Nordost-

schweizerischen Kraftwerken in Baden in einem Nachtrag zum Energielieferungsvertrag vom 21. September/28. Oktober 1929 um 1 Jahr ausgedehnt.

Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 26. Juni die Projekte für die Elektrifizierung der Linien Bern–Luzern, Biel–Sonceboz–La Chaux-de-Fonds und Rorschach–Buchs genehmigt und für die Ausführung der Anlagen, sowie für Mobiliar und Gerätschaften folgende Kredite bewilligt:

a. Für die Linie Bern–Luzern Fr. 7 510 000, dazu für Abschreibungen Fr. 50 000.

b. Für die Linie Biel–Sonceboz–La Chaux-de-Fonds Fr. 2 830 000, dazu für Abschreibungen Fr. 70 000.

c. Für die Linie Rorschach–Buchs Fr. 4 212 000, dazu für Abschreibungen Fr. 72 000.

B. Kraftwerke.

1. Energiewirtschaft.

In den eigenen Bahnkraftwerken erzeugte Einphasenenergie:

	1933 kWh	1932 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg/Ritom	215 347 000	219 541 000
Kraftwerkgruppe Vernayaz/Barberine . . .	216 439 000	203 207 000
Kraftwerk Massaboden.	7 573 000	9 234 000
Total	439 359 000	431 982 000
Von bahnfremden Kraftwerken bezogene Energie	74 598 000	63 230 000
Summe der erzeugten und bezogenen Energie . .	513 957 000	495 212 000

Überschussenergie an Dritte für Industriezwecke:

	1933 kWh	1932 kWh
Kraftwerk Amsteg . . .	41 171 000	37 562 000
» Vernayaz . .	9 591 000	7 413 000
» Massaboden .	7 761 000	5 897 000
Total	58 523 000	50 872 000

In den eigenen Bahnkraftwerken erzeugte Einphasen- und Dreiphasenenergie.	497 882 000 (100 %)	482 854 000 (100 %)
Wovon:		
a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt . .	190 032 000 (38,2 %)	171 133 000 (35,4 %)
b. von den Flusswerken Amsteg (einschliesslich Göschenen), Vernayaz (einschliesslich Trient) und Massaboden erzeugt.	307 850 000 (61,8 %)	311 721 000 (64,6 %)
Energieabgabe für die Zugförderung der SBB	491 101 000[1])	472 953 000

2. Kraftwerk Ritom.

Der Ritomsee befand sich Mitte Mai bei rund 11 Millionen m³ Nutzinhalt auf seinem tiefsten Stand und erreichte Mitte August seinen vollen Stauinhalt von 27 Millionen m³. Mit der Absenkung wurde erst anfangs Dezember begonnen, und am Schlusse des Berichtsjahres betrug die zur Verfügung stehende nutzbare Wassermenge noch 24,4 Millionen m³.

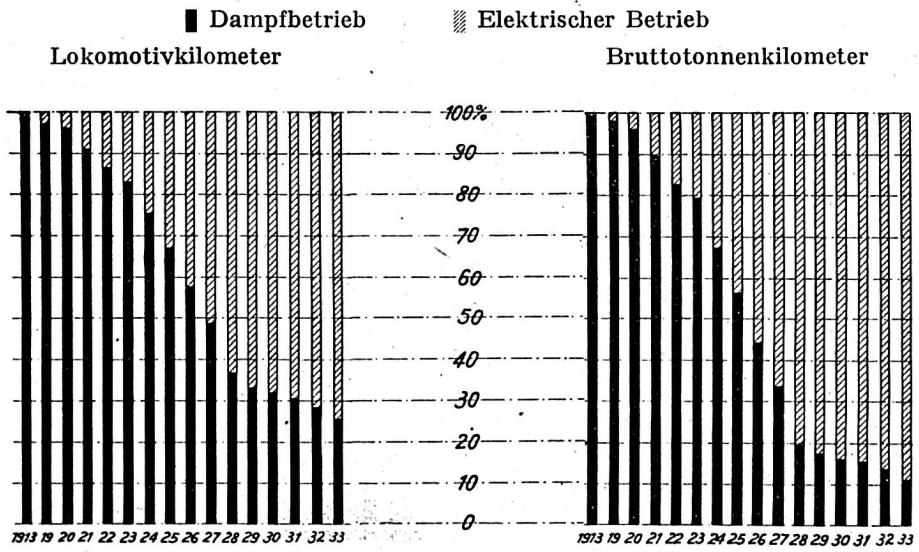
3. Kraftwerk Barberine.

Der Barberinesee verzeichnete Mitte Mai bei 10,6 Millionen m³ Nutzinhalt seinen tiefsten Stand und erreichte anfangs September seinen vollen Stauinhalt von 39 Millionen m³. Mit der Absenkung wurde Mitte November begonnen, und am Ende des

[1]) Der Mehrverbrauch von 18 148 000 kWh gegenüber dem Vorjahr ist in der Hauptsache auf die seit 15. Mai 1933 elektrifizierten Strecken Delsberg-Delle und Uznach-Ziegelbrücke-Linthal, sowie auf die vermehrte Zugsheizung infolge der anhaltenden Kälte im Monat Dezember zurückzuführen.

Abbildung 17.

Fortschritte der Elektrifizierung.



Berichtsjahres betrug die verfügbare Wassermenge noch 26,6 Millionen m³. Die wegen Frostschäden bereits im Jahre 1931 in Angriff genommene Steinverkleidung auf der Wasserseite der in Gussbeton ausgeführten Staumauer wurde fortgesetzt. Sie soll im Jahre 1934 beendigt werden.

C. Unterwerke.

1. Unterwerk Muttenz.

Die Aufstellung der Eisenkonstruktion, sowie die Montage der 33-kV-Schaltanlage zur Speisung des Unterwerkes Delsberg wurden beendet.

2. Unterwerk Delsberg.

Das Unterwerk Delsberg wurde am 12. Mai, nach Fertigstellung der 15- und 33-kV-Schaltanlage, dem Betrieb übergeben.

3. Unterwerk Bussigny.

An Stelle zweier Transformatoren von 3000 kVA wurden 2 neue Dreispannungstransformatoren 64/34/16 kV von je 6000 kVA eingebaut. Die beiden frei gewordenen Transformatoren sind in den Unterwerken Gossau und Neuenburg aufgestellt worden.

4. Unterwerke Gossau und Neuenburg.

In diesen Unterwerken wurde die Schaltanlage erweitert zwecks Einbau eines weiteren Transformators von 3000 kVA.

5. Unterwerk Burgdorf.

Die Erweiterung der Schaltanlage, sowie die Aufstellung eines vierten Transformators von 3000 kVA zur Speisung der Emmenthalbahn und der Burgdorf-Thun-Bahn wurden vollendet.

6. Unterwerke Bussigny, Gossau und Burgdorf.

In diesen Unterwerken wurde die automatische Schalteinrichtung der Speisepunkte ausgeführt und in Betrieb genommen, wodurch die Bedienung während der Nachtzeit wegfällt.

D. Fahrleitungen und Schwachstromanlagen.

Strecken Delsberg–Delle und Uznach–Ziegelbrücke–Linthal.

Die Montage der Fahrleitung und der Umbau der Schwachstromeinrichtungen wurden vollendet. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf diesen beiden Strecken erfolgte am 15. Mai 1933.

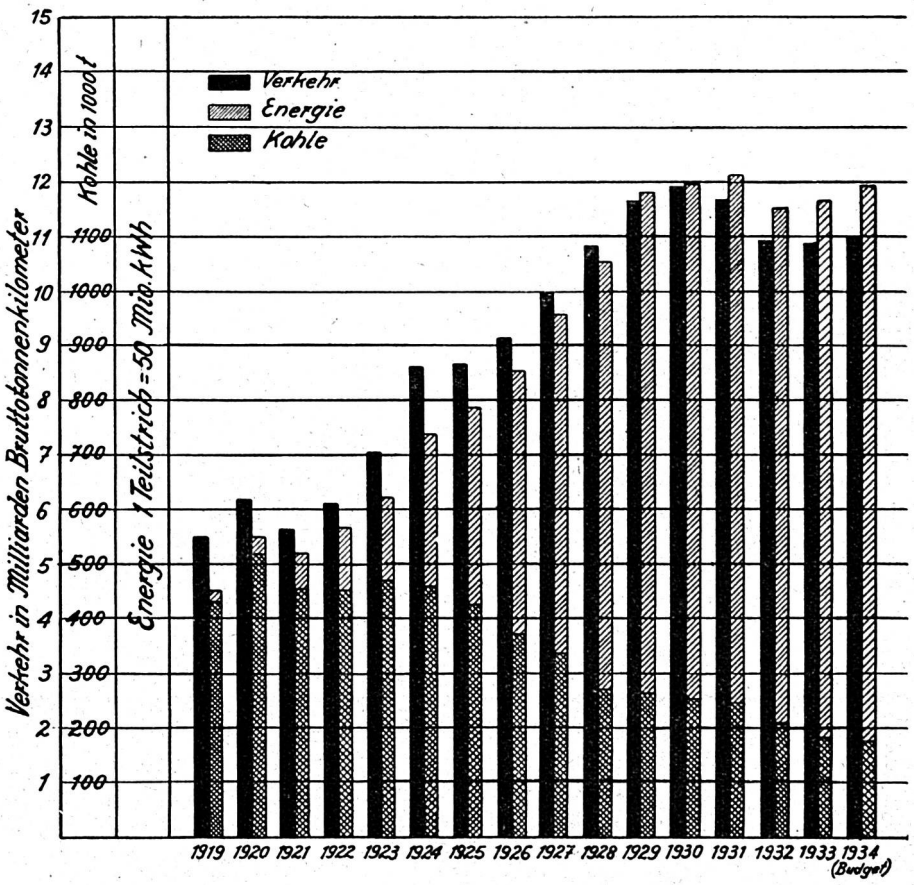
Strecken Bern–Luzern und Biel–La Chaux-de-Fonds.

Auf beiden Strecken wurden die Mastfundamente ausgeführt. Mit der Aufstellung der Tragwerke ist begonnen worden. Die Legung der Schwachstromkabel ist im Gang. In der Station Konolfingen wurden die Montage der Fahrleitung, sowie der Umbau der Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen beendet. Die Burgdorf-Thun-Bahn wird seit 1. Mai 1933 mit Einphasenwechselstrom betrieben.

Strecke Rorschach–Buchs.

Die Fundamente für die Tragwerke sind auf der ganzen Strecke fertigerstellt. Auf der Teilstrecke Rorschach–St. Margrethen sind die Tragwerke für die Fahrleitung ausgeführt worden. Die Legung der Schwachstromkabel wurde in Angriff genommen.

Abbildung 18.



XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1932 betrug, einschliesslich eines Passivsaldo-Vortrages von Fr. 3 857 777. 94 aus dem Jahre 1931, Fr. 53 680 982. Von diesem Betrag ist gemäss Beschluss der Bundesversammlung vom 22. Juni 1933 ein Teil von Fr. 6 495 597 als Verzinsung des Kriegsdefizites dem Konto «Kriegsdefizit» belastet, der Rest von Fr. 47 185 385 auf die Rechnung des Jahres 1933 übertragen worden. Durch diese Verrechnung erhöhte sich das Kriegsdefizit auf den 1. Januar 1933 von Franken 144 346 600. 47 auf Fr. 150 842 197. 47.

Der Überschuss der Ausgaben des Jahres 1933 beträgt Fr. 48 818 604. 75. Mit Einschluss des vom Vorjahr übernommenen Passivsaldos von Franken 47 185 385 ergibt sich auf Ende 1933 ein Passivsaldo von Fr. 96 003 989. 75.

Durch die Verzinsung des Kriegsdefizites mit 4,5 % wird die Gewinn- und Verlustrechnung mit Fr. 6 787 898. 90 belastet. Wir empfehlen, wie es in den Jahren 1932 und 1933 geschah, diesen Teil des Fehlbetrages auf 1. Januar 1934 wiederum auf das Konto «Kriegsdefizit» zu verrechnen und nur den Rest von Fr. 89 216 090. 85 als Defizit der Jahre 1931, 1932 und 1933 auf neue Rechnung vorzutragen. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf Anfang des Jahres 1934 auf Fr. 157 630 096. 37.

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

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1933 und die Bilanz auf 31. Dezember 1933 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1933 wird genehmigt.

3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 1931, 1932 und 1933 im Betrage von Fr. 96 003 989. 75 wird auf 1. Januar 1934 ein Betrag von Fr. 6 787 898. 90 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet und der Rest von Fr. 89 216 090. 85 als Passivsaldo auf neue Rechnung vorgetragen.

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

Bern, den 13. April 1934.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Schrafl.

Beilagen:

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