

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1948)

**Artikel:** Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1948  
**Autor:** Meile  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676195>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

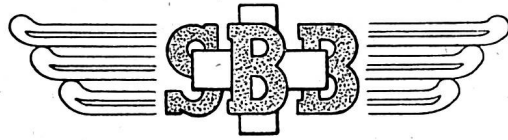
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.03.2025

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



# Geschäftsbericht und Rechnungen

der

## Schweizerischen Bundesbahnen

# 1948

### Geschäftsbericht

#### Allgemeiner Teil

##### A. Verkehrsleistungen und Verkehrsergebnisse

Unter den Auswirkungen der im Verlaufe des Jahres 1948 sich abzeichnenden Rückbildung der schweizerischen Hochkonjunktur ist bei den Bundesbahnen die seit längerer Zeit anhaltende günstige Verkehrsentwicklung im Gesamtergebnis des abgelaufenen Jahres zum Stillstand gekommen.

Der *Personenverkehr* hat nach einem seit 1936 bis 1947 andauernden Aufstieg von 107 Millionen auf 213 Millionen Reisende im verflossenen Jahre erstmals wieder einen Rückschlag um 5,32 Millionen oder 2,5 % auf 207,67 Millionen erlitten. Diese rückläufige Bewegung ist hauptsächlich dem erheblichen Ausfall des einheimischen Reise- und Ferienverkehrs, der durch die aussergewöhnlich schlechten Witterungsverhältnisse während des Sommers stark beeinträchtigt war, sowie dem abnehmenden General- und Streckenabonnementsverkehr zuzuschreiben. Auch der ausländische Fremdenverkehr hat gemessen an der Zahl der Übernachtungen infolge der durch die zunehmenden Devisenschwierigkeiten zahlreicher Länder bedingten kürzeren Aufenthaltsdauer der ausländischen Gäste die Vorjahresfrequenz nicht mehr erreicht. Weit grösser war jedoch der Rückgang im einheimischen Fremdenverkehr, vor allem verursacht durch die beträchtlich vermehrten Auslandsreisen von Schweizern. Der ausländische Autotourismus hat ein gewaltiges Ausmass angenommen, indem über 450 000 fremde

Autocars und Personenautomobile zu einem vorübergehenden Aufenthalt in die Schweiz einreisten. Dies stellt einen neuen Rekord im internationalen Autotourismus dar, der den vorjährigen Umfang um das Doppelte und jenen des letzten vollen Vorkriegsjahres wesentlich übersteigt. Die schweizerische Einfuhr von Motorfahrzeugen hielt sich auf dem hohen Stand des Vorjahres. Sie verzeichnete einen Import von rund 24 000 Personenautomobilen, 3000 Lastwagen und 9600 Motorrädern im Gesamtwert von 196 Millionen Franken. Der schweizerische Motorfahrzeugverkehr, der bereits in den Jahren 1946 und 1947 eine bedeutende Ausdehnung erfuhr, hat im Berichtsjahre hinsichtlich der Personenautomobile und Motorräder erneut einen erheblichen Aufschwung genommen. Der Bestand der Personenautomobile und Autobusse betrug am 30. September 1948 nahezu 108 000 Stück gegenüber 84 000 im gleichen Zeitpunkt des Vorjahres und steht um 40 % über dem Niveau des Jahres 1938. Die Zahl der Motorräder stellt sich auf 49 000 Einheiten gegen 37 000 im Jahre zuvor und ist im Vergleich zu 1938 um 80 % angewachsen. Die Vermehrung der Lastwagen, deren Bestand von 30 200 Stück im Jahre 1947 auf 31 000 Stück im Jahre 1948 zunahm, war im Vergleich zum Vorjahr weniger stark; er übertrifft aber den Vorkriegsstand um mehr als die Hälfte.

Dank der auf 1. Februar 1948 erfolgten Tarifreform und Erhöhung der Personentarife sind die *Einnahmen*

aus dem Personenverkehr gegenüber dem Vorjahr nochmals um 6,66 Millionen Franken oder 2,5 % auf 276,62 Millionen Franken angestiegen.

Im Güterverkehr hat sich die seit dem Herbst 1945 zu beobachtende Verkehrsbelebung im ersten Halbjahr 1948 noch fortgesetzt. Dagegen ist in der zweiten Jahreshälfte im Zusammenhang mit der beträchtlich verminderten Einfuhr und dem nachlassenden Binnenverkehr eine immer ausgeprägtere rückläufige Tendenz eingetreten. Während die Transportmengen in den Monaten Januar bis Juni noch um 1,20 Millionen Tonnen oder 14 % über jenen der entsprechenden Vorjahresperiode lagen, fielen sie in den Monaten Juli bis Dezember um 910 000 Tonnen oder 9 % zurück. Im Jahresergebnis 1948 wurden im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr 18,50 Millionen Tonnen, d. h. 287 000 Tonnen oder 1,6 % mehr befördert als im Jahre vorher. Dieser bescheidene Verkehrszuwachs ist auf die im ersten Halbjahr wesentlich vergrößerte, in den folgenden Monaten allerdings wieder stark abfallende Einfuhr und auf den gesteigerten Ausfuhr- und internationalen Transitgüterverkehr zurückzuführen, wogegen der Binnenverkehr eine nennenswerte Abschwächung verzeichnet.

Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr haben bei einem Total von 343,03 Millionen Franken gegenüber den vorjährigen nur noch einen Mehrertrag von 1,41 Millionen Franken oder 0,4 % abgeworfen. Diese trotz der auf 1. Februar 1948 in Kraft getretenen Erhöhung der Gütertarife geringe Verbesserung der Frachteinnahmen ist als Folge des Rückganges des höher tarifierten Inlandverkehrs und der Zunahme des weniger einträglichen Massengüterverkehrs zu betrachten. Ferner hat eine Verlagerung des Importverkehrs von den längeren auf die kürzeren Schweizerstrecken stattgefunden. Auch die verschärfte Konkurrenz des Lastwagens, die den Bahnen in vermehrtem Masse die hochtarifierten Gütertransporte entzieht, hat sich ungünstig auf die Frachterträge ausgewirkt.

Die Verkehrseinnahmen, die im Jahre 1946 eine Vermehrung von rund 71 Millionen Franken und im Jahre 1947 von annähernd 48 Millionen Franken aufwiesen, erreichten im abgelaufenen Jahre den Betrag von 619,66 Millionen Franken und sind, verglichen mit dem Vorjahresergebnis, noch um 8,07 Millionen Franken oder 1,3 % höher ausgefallen.

Was die Betriebsleistungen anbelangt, so sind bei den Reisezügen die Zugskilometer um 1,88 Millionen oder 4,4 % auf insgesamt 44,37 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 487 Millionen oder 5,4 % auf 9,47 Milliarden angestiegen. Bei den Güterzügen vermehrten sich die zugskilometrischen Leistungen um 116 000 oder 0,8 % auf 14,77 Millionen Zugskilometer und die bruttotonnenkilometrischen Leistungen

um 37 Millionen oder 0,6 % auf 6,00 Milliarden Bruttotonnenkilometer.

## B. Internationale Verkehrsorganisationen

1. Die ständigen Ausschüsse des *Internationalen Eisenbahnverbandes* (IEV) hielten ihre ordentliche Jahressitzung vom 24. Mai bis 5. Juni in Biarritz ab. Sie behandelten zahlreiche Fragen kommerzieller, technischer, transportrechtlicher, betrieblicher und organisatorischer Art. In der Vereinheitlichung der Ersatzteile und der Normalisierung des Rollmaterials wurden greifbare Erfolge erzielt.

Der von unserer Verwaltung präsierte Güterverkehrsausschuss stellte Grundsätze auf für die Bildung internationaler direkter Gütertarife und arbeitete Richtlinien aus für die Vereinheitlichung verschiedener Verkehrsarten. Er verfasste einen dokumentarischen Bericht über den Wettbewerb und die Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse im Binnenverkehr und im internationalen Verkehr.

Die Jahressitzung des geschäftsführenden Ausschusses des IEV fand vom 30. November bis 3. Dezember in Paris statt, jene der Generalversammlung anschliessend am 4. Dezember. Der IEV konnte im Berichtsjahr sein 25jähriges Bestehen feiern.

Der Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten, der am 8. Februar und 29. Oktober zusammentrat, befasste sich mit der Schaffung allgemeiner Grundsätze für die Zusammenarbeit von Schiene und Strasse und für die Finanzgebarung der Eisenbahnen.

Anfangs Mai und Ende Juni fanden auf der Gottardstrecke von Airolo bis Bellinzona im Rahmen der Arbeiten des V. Ausschusses des IEV Vorfürungen mit der neuen Druckluftbremse für Personen- und Güterzüge der Firma Charmilles in Genf statt, die ein gutes Resultat ergaben.

2. In Prag fand vom 8. bis 10. September unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die 24. Konferenz des Ausschusses des *Internationalen Güterwagenverbandes* (RIV) statt. Er beriet Fragen der Organisation und des Güterwagenaustausches im internationalen Verkehr.

3. Die *Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz* für das Fahrplanjahr 1949/50 wurde unter dem Vorsitz unserer Verwaltung vom 6. bis 16. Oktober in Krakau abgehalten, an der mit Ausnahme von Spanien und Portugal alle Länder Europas teilnahmen.

4. Zur gleichen Zeit und am gleichen Ort war der ebenfalls von unserer Verwaltung präsierte Ausschuss des *Internationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes* (RIC) versammelt. Zuhanden der Europäischen Wagenbeistellungskonferenz wurden die Organisation des Verbandes sowie der Austausch der Personen- und Gepäckwagen behandelt.

5. Unsere Verwaltung nahm an den vom 5. bis 10. April in Kopenhagen und vom 22. bis 27. November in Rom abgehaltenen *internationalen Güterzugsfahrplankonferenzen* teil, die den Fahrplan 1948/49 bereinigten und für den Fahrplan 1949/50 die Eisenbahnverbindungen zwischen der Schweiz und dem Auslande sowie im Transit durch unser Land wesentlich verbesserten.

6. Das «*Comité des transports intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe*» der UNO sammelte sich am 2. Februar und am 25. Oktober in Genf. Es beriet Geschäfte betreffend den Wagenaus-tausch, die Wagenbenützung- und -behandlung, die Kanalschiffe sowie die Strassentransporte. Unsere Verwaltung nahm in ihrer Eigenschaft als geschäftsführende Verwaltung des RIV und des RIC an den Sitzungen teil.

Der Unterausschuss für Eisenbahntransporte trat zum erstenmal am 7. Dezember zusammen. Er stellte ein Arbeitsprogramm auf. Unsere Verwaltung war dort sowohl in der schweizerischen Abordnung als auch in ihrer Eigenschaft als geschäftsführende Verwaltung des RIV und des RIC vertreten.

7. Die *Internationale Simplondelegation* hielt eine Sitzung in Sitten und Montreux ab (24.—26. Juni). Eine zweite Sitzung fand am 9./10. November in Bern statt. Behandelt wurden ausser den ordentlichen Beratungsgegenständen die im Zusammenhang mit der Reform des Rechnungswesens der Bundesbahnen nötig gewordene neue Darstellung der Rechnung der Simplonlinie.

8. Am 16. März hat der Bundesrat die am 9. Dezember 1947 zwischen der Schweiz und der Militärregierung der französischen Besatzungszone in Deutschland abgeschlossene Vereinbarung für die Übertragung des Betriebes der deutschen Bahnen auf Schweizer Boden an die Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) genehmigt. In der Folge hat die SWDE einen in Schweizer Währung ausgedrückten Gütertarif herausgegeben, gültig für den Verkehr zwischen den auf schweizerischem Gebiet gelegenen Bahnhöfen Beringen, Neuhausen, Neunkirch, Schaffhausen, Thayngen und Wilchingen-Hallau. Der Übergang des Betriebes fand am 1. Mai 1948 statt. Die in der Vereinbarung vorgesehene *gemischte Kommission* kam am 10. Juni in Schaffhausen und am 18. November in Lugano zusammen. Sie befasste sich mit den Betriebsübergang betreffenden Fragen.

9. Der ständige Ausschuss des *Internationalen Eisenbahn-Kongresses* sammelte sich am 14. Februar und 4. Dezember in Brüssel. Er legte das Programm der Sitzung des erweiterten Ständigen Ausschusses fest, der im Juni 1949 in Lissabon stattfinden wird.

10. Vom 18. bis 20. März tagte in Locarno eine internationale Eisenbahnkonferenz, an der Vertreter von 19 Ländern, die Besatzungsbehörden der westlichen Zonen Deutschlands, das Zentralamt für internationalen Eisenbahntransport und das eidgenössische Amt für Verkehr teilnahmen. Die Konferenz befasste sich, im Anschluss an Konferenzen der Jahre 1946 und 1947, mit der weiteren Normalisierung der internationalen Güterverkehre. Wegen der vorhandenen Schwierigkeiten konnten noch nicht alle seit Kriegsende verlautbarten Einschränkungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG) aufgehoben werden.

### C. Eisenbahnen und Automobil

Der Motorfahrzeugbestand hat, wie bereits dargelegt, im vergangenen Jahr stark zugenommen. Dazu kommt der Ersatz zahlreicher veralteter Wagen durch moderne Fahrzeuge, was eine in der Motorfahrzeugstatistik nicht in Erscheinung tretende Leistungssteigerung bedeutet.

Der gesamte, für alle Verkehrsmittel des Landes vorhandene Transportbedarf ist jedoch nicht gestiegen. Das leichte Abflauen der Hochkonjunktur und der Rückgang der Ein- und Ausfuhr bewirkten im Gegenteil ein gewisses Zusammenschrumpfen der Transportbedürfnisse. Für ein geringeres Transportvolumen stand somit ein namentlich im Werkverkehr und im privaten Personenverkehr gesteigerter Transportmittel-park zur Verfügung, eine Entwicklung, die zwangsläufig zu Rückschlägen bei den Bahnen wie im gewerbsmässigen Strassentransport führen musste. Diese sind denn auch hauptsächlich in den letzten Monaten des Berichtsjahres in beiden Transportarten eingetreten.

Damit gewinnt leider das *Problem Schiene/Strasse* wieder an Aktualität. Der Internationale Eisenbahnverband hat sich denn auch mit dieser alle Länder interessierenden Angelegenheit befasst. Der Geschäftsausschuss dieses Verbandes hiess im Bestreben, die Interessen der Eisenbahnen ohne Behinderung der normalen Entwicklung der Automobiltransporte zu wahren, einstimmig neue Thesen für die Koordination von Schiene und Strasse gut. Ihre praktische Verwirklichungsmöglichkeit in der Schweiz wird erst noch zu prüfen sein.

Vorläufig sorgt in unserem Lande die *Autotransportordnung* dafür, dass wenigstens der Fahrzeugbestand der gewerbsmässigen Autotransportunternehmungen nicht beliebig erhöht werden kann. Die Gültigkeitsdauer dieses Bundesbeschlusses läuft jedoch am 31. Dezember 1950 ab. Die beabsichtigte Überführung dieses Beschlusses in die ordentliche Gesetzgebung wird in



den Verkehrskreisen im allgemeinen begrüsst, dagegen zeichnen sich bei einzelnen Wirtschaftsverbänden gewisse Widerstände ab. Auch ist mit einem Wieder-aufleben von Verfassungskämpfen zu rechnen. Die Bundesbahnen hätten es von jeher lieber gesehen, wenn die Autotransportordnung in vermehrtem Masse zu einem verkehrspolitischen Erlass ausgestaltet worden wäre; sie verkennen jedoch nicht, dass sie auch als vorwiegend dem Gewerbeschutz dienendes Gesetz notwendig ist.

Zur Behandlung *internationaler Strassenverkehrsprobleme* wurde vom Komitee für Inlandtransporte der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen ein besonderes Unterkomitee für Strassentransporte gebildet. Die erst vor Jahresfrist gebildete Arbeitsgruppe für Strassentransporte des Bureau International de Transports par Autocar et Camion (BITAC) wurde durch die Union Internationale des Transports Routiers (International Road Transport Union = IRU) ersetzt. Während die BITAC sich nur einseitig mit Problemen des internationalen Transportes befasste, soll die IRU auch die nationalen Interessen des gewerbmässigen Strassentransportes wie des Werkverkehrs auf internationalem Boden vertreten.

#### D. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

Die Einstellung der öffentlichen Meinung gegenüber den Bundesbahnen war im grossen und ganzen befriedigend. Die Öffentlichkeit ist stimmungsmässig einem Staatsbahnunternehmen mit florierendem Geschäftsgang besser gewogen, als wenn es mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Abgesehen von der rückläufigen Verkehrsentwicklung beeinflussten im Jahre 1948 auch Probleme anderer Art das Verhältnis der Bundesbahnen zur Öffentlichkeit. Dazu gehören vornehmlich die Taxerhöhung im Personen- und Güterverkehr, das Zehnjahresbauprogramm mit dem grossen ungedeckten Finanzbedarf sowie die geplante Gütertarifreform, die in manchen Kreisen hartnäckig mit einer weiteren Taxerhöhung identifiziert wird. Die Erörterung dieser Probleme beschäftigte die öffentliche Meinung zeitweise stark, desgleichen die vom Reisepublikum als lästig empfundenen Einschränkungen der Zugsheizung und die Kürzung vieler Zugkompositionen infolge Strommangels in den Wintermonaten.

Der systematischen Aufklärung der Öffentlichkeit über die Leistungen der Bundesbahnen für Land, Volk und Wirtschaft durch Presse, Radio, Buch und Bild galt unsere besondere Sorgfalt und Aufmerksamkeit. Der Pressedienst vermittelte der in- und ausländischen Presse Anregungen für eine grosse Zahl

von Reportagen und Bildberichten aus allen Gebieten des Bundesbahnbetriebes.

Im Jahre 1948 fanden 290 Schulveranstaltungen, örtliche Betriebsbesichtigungen und Besichtigungsfahrten auf unserem Netz statt, woran rund 18 500 Personen, hauptsächlich Jugendliche, teilnahmen.

Nach dem ausserordentlichen Interesse des Büchermarktes im Jubiläumsjahr für unsere Staatsbahn trat im Jahre 1948 wieder ein normales Aufnahmebedürfnis ein. Es erschienen die SBB-Fibel Nr. 4: «Signale und Stellwerke» und im Herbst erstmals der «Zeigefinger» als Versuch eines populären Geschäftsberichtes für jedermann.

Das Kleinbildarchiv des Photodienstes vermehrte sich um rund 4600 Bahnsujets und zählt heute rund 31 000 Negative. Presse und Verlagsanstalten des In- und Auslandes bedienen sich häufig dieser Sammlung, als wertvoller Fundgrube für Ideen und als unentbehrliches Hilfsmittel für die Illustrierung von Abhandlungen.

Mehrere Kopien unserer Filme laufen heute in den meisten Ländern Europas und selbst in Amerika. Wir haben mit verschiedenen ausländischen Bahnverwaltungen den Austausch von Filmen und Filmideen aufgenommen.

Im Inland ist die Vorführung unserer Filme durch eine neue Vereinbarung wesentlich erweitert worden. In Zusammenarbeit mit der Schweizer Filmwochenschau erschienen in den Kinos einige SBB-Sujets. Verschiedene Bahnaktualitäten, zusammengefasst in einem neuen Film, bilden eine wertvolle dokumentarische Bereicherung des Filmarchivs.

Demnächst wird ein interner Instruktionsfilm für den bahnärztlichen Dienst den Fachabteilungen als Ausbildungsmittel zur Verfügung stehen.

Auch die schweizerischen *Radiostudios* führten verschiedene Eisenbahnsendungen durch: So das *Studio Genf* die stets interessanten und bei der Hörerschaft beliebten Wochenplaudereien «Le Rail – La Route – Les Ailes», ferner einen Hörbericht über den Durchschlag des Tunnels «Bois de la Bâtie» (Genfer Verbindungsbahn) sowie eine Würdigung des 50jährigen Bestehens des Eisenbahn-Generalabonnementes; das *Studio Bern*: In der Sendung «Panorama» ein Interview mit einem Jubilar (Eisenbahn-Generalabonnement); in der Sendung «Echo der Zeit»: Ergebnisse der internationalen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz in Krakau; in der Sendefolge «Wir bitten um Auskunft» Antworten des Präsidenten der Generaldirektion der Bundesbahnen auf eine Reihe Fragen Jugendlicher über Eisenbahnangelegenheiten.

An wichtigeren *Presseveranstaltungen* sind zu erwähnen: die Feier des Durchschlages des Tunnels unter dem «Bois de la Bâtie» der Genfer Verbindungs-

bahn; die Besichtigung schweizerischer Wagenfabriken durch die Presse, mit diesen Fabriken gemeinsam durchgeführt; eine Besichtigungsfahrt mit neuem, auf der Strecke Luzern–Wildegg eingesetztem Personenwagenmaterial; die Eröffnung eines Reisebureau in der Stadt Neuenburg; die Werkabschlussfeier im Zusammenhang mit der Eröffnung des Doppelspurbetriebes auf der Strecke Brunnen–Flüelen.

Die politische Presse sowie die in- und ausländische Fachpresse gaben eine Reihe im SBB-Nachrichtenblatt erscheinender Eisenbahnnachrichten wieder und nahmen wiederum in zahlreichen Fällen die Dienste der Bibliothek in Anspruch.

### E. Geschäftsleitung und Dienstabteilungen

Die *Generaldirektion* behandelte in 55 Sitzungen 549 Geschäfte.

In 8 *Direktorenkonferenzen* besprach die *Generaldirektion* mit den *Kreisdirektoren* nebst einigen rein internen Angelegenheiten hauptsächlich folgende Geschäfte: Rückblick auf die Jubiläumsveranstaltungen, Neuordnung des Vorschriftenwesens, Besoldungsregelung einzelner Personalkategorien, Revision der Beförderungsvorschriften, Anwendung und Ergänzung der Vorschriften über die Aufnahme von Anwärtern mit akademischer Bildung für den Eisenbahnbetriebsdienst, Schaffung einer paritätischen Begutachtungs-

kommission für bestimmte Personalfragen, Revision des Beamtengesetzes, versuchsweise Anwendung eines neuen Schotter-Auflageverfahrens, Grundsätze der Beschaffung neuen Rollmaterials und der Fahrplangestaltung, Neuaufbau der Finanzgrundlagen im Bauwesen der Eisenbahnen.

Die *Abteilung für Bahnbau und Kraftwerke* ist im Einverständnis mit dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement in eine *Bauabteilung* und in eine *Abteilung für Kraftwerke* getrennt worden. Die Leitung der Bauabteilung hat der Chef der bisherigen Abteilung für Bahnbau und Kraftwerke, Herr Obergeringenieur Otto Wichser, übernommen. Zum Chef (Oberingenieur) der neuen Abteilung *Kraftwerke* wählte der Verwaltungsrat Herrn Ing. Paul Tresch, Sektionschef der Abteilung für Bahnbau und Kraftwerke.

### F. Verwaltungsrat

Während des Berichtsjahres hat der Verwaltungsrat in 7 Sitzungen 38 Sachgeschäfte behandelt. Über die gefassten Beschlüsse wurde die Öffentlichkeit durch Mitteilungen laufend orientiert. In Verbindung mit den Sitzungen nahm er 2 Besichtigungen vor. Delegationen der Rechnungsprüfungskommission des Verwaltungsrates führten 5 weitere Inspektionen durch, über deren Ergebnisse sie schriftlich Bericht erstatteten.

## Spezieller Teil

### Finanz- und Rechnungswesen

#### A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung

1. Im Laufe des Jahres 1948 kamen keine Anleihsoperationen zur Durchführung. Unsere Schuld an festen Anleihen betrug am Jahresende 1 392 667 100 Fr. Davon waren 276 780 000 Fr. im eidgenössischen Schuldbuch eingetragen.

2. Aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse sind im Laufe des Jahres 127 *Hypothekendarlehen* im I. und II. Range von zusammen 2 651 000 Fr. und an 8 Eisenbahner-Baugenossenschaften 13 *Hypothekendarlehen* im I. und II. Range von zusammen 2 663 200 Fr. ausbezahlt worden.

#### B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung

1. Während des Jahres 1948 hat die Abteilung eine Anzahl Revisionen bei bahneigenen Dienststellen vor-

genommen. Sie war ferner bei einigen Bestandesaufnahmen vertreten. Sämtliche Prüfungen haben die Richtigkeit der vorhandenen Barbestände und Materialvorräte und die Übereinstimmung mit der Buchführung ergeben.

Ferner wurden die Geschäftsergebnisse von zahlreichen Unternehmen, mit denen wir in einem Vertragsverhältnis stehen (Pächter, Mieter, Lieferanten) geprüft.

2. Auf 1. Januar 1948 wurde ein modernes Anforderungen entsprechendes *Rechnungssystem* eingeführt. Die Rechnungen des Jahres 1948 sind erstmals in neuer Form geführt worden. Die Neuordnung des Rechnungswesens erforderte eine Umarbeitung des veröffentlichten Jahresvoranschlags und der Jahresrechnungen sowie des monatlichen Bulletins der Betriebsergebnisse. Im Laufe des Berichtsjahres wurde eben-

falls eine vollständige Neugestaltung des Bauvoranschlages durchgeführt. Die neuen Darstellungen bezwecken eine bessere Orientierung der Öffentlichkeit.

3. Der Bundesrat fasste am 7. April 1948 einen Beschluss betreffend die *Abschreibungsordnung der Bundesbahnen*. Auf Grund dieses Beschlusses wurde der Sollbestand der Abschreibungen auf 1. Januar 1946 auf den Anlagengruppen «Allgemeine Kosten» und «Unter-

bau» der Anlagenrechnung mit 245 Millionen Franken hergestellt und in der Bilanz als zu tilgende Aufwendungen ausgewiesen. Ein erster Betrag von 45 Millionen Franken wurde der Jahresrechnung 1947 belastet. Der Restbetrag von 200 Millionen Franken soll mit jährlich 20 Millionen Franken zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung abgetragen werden. In der Rechnung für das Jahr 1948 ist die erste Jahresquote eingestellt.

## Beteiligung an andern Unternehmungen

1. Die «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» verteilte für das Geschäftsjahr 1947 eine Dividende von 8% auf dem von 290 000 auf 600 000 Franken erhöhten Aktienkapital. Die Gesellschaft erfreute sich weiter eines guten Geschäftsganges.

2. «Bahnhofkühlhaus AG. in Basel». Zu Beginn des Jahres war die Belegung der Kühl- und Gefrierräume noch sehr gut. Mit der Aufhebung der staatlichen Bewirtschaftung der Fleischeinlagerung setzte jedoch ein Rückgang der eingelagerten Mengen Fleisch ein. Die Eisfabrikation konnte gegenüber dem Vorjahr etwas erhöht werden. Ebenso hat der Beisungsdienst an Umfang zugenommen. Das Jahresergebnis des Unternehmens war gut. Der erzielte Reingewinn ermöglicht eine weitere Zuweisung an den Personalfürsorgefonds sowie Einlagen in die gesetzliche Reserve und in die Spezialreserve. Als Dividende sind wie im Vorjahr 8% netto vorgesehen.

3. Das Aktienkapital der «Etzelwerk AG.» blieb unverändert. Vom 3½% Obligationenanleihen 1937

ist auf 1. April 1948 ein Betrag von 2 000 000 Fr. zurückbezahlt worden. Infolge der Kündigung der 4¼% Obligationenanleihe 1934 auf den 1. Dezember 1948 bzw. der Konversion auf den 30. Juni 1948 ist eine Verminderung des Anleihebetrages von 10 000 000 Fr. um den konvertierten Betrag von 6 810 000 Fr. zu verzeichnen. Zur Rückzahlung der gekündigten 4¼% Anleihe und zur Konsolidierung schwebender Schulden wurde mit Zinsverrechnung am 30. Juni 1948 eine 3½% Anleihe von 15 000 000 Fr. begeben. Für das am 30. September 1948 abgeschlossene Geschäftsjahr 1947/48 kam wiederum eine Dividende von 4% zur Ausrichtung.

4. Das voll einbezahlte Aktienkapital, das Obligationenkapital und die langfristigen Bankdarlehen der «Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG.» haben keine Änderungen erfahren. Bei den Kreditoren konnten die fest verzinslichen Bauvorschüsse auf Fr. 3 700 000 reduziert werden. Für das am 30. September 1948 abgeschlossene Geschäftsjahr 1947/1948 kam wiederum eine Dividende von 4% zur Ausrichtung.

## Personalangelegenheiten

### A. Allgemeine Personalangelegenheiten

1. Mit Bundesbeschluss vom 3. Oktober und Bundesratsbeschluss vom 12. Dezember 1947 wurden dem Personal des Bundes und der Bundesbahnen für das Jahr 1948 *Teuerungszulagen* gewährt. Sie zerfielen, wie in den Vorjahren, in eine Grundzulage, eine Zulage auf den Ortszuschlägen und einen Kinderzuschuss.

Die *Grundzulage* setzte sich zusammen aus:

- a. einem Zuschlag von 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> % zum massgebenden Verdienst von 3000 bis rund 10 000 Franken;
- b. einer Kopfquote von  
Fr. 1200 für Verheiratete,  
» 1100 für Ledige mit Unterstützungspflicht,  
» 1000 für Ledige ohne Unterstützungspflicht.

Die Zulage auf den *Ortszuschlägen* wurde auf 25 % festgesetzt; der *Kinderzuschuss* für jedes Kind unter 18 Jahren betrug 70 Fr. jährlich.

2. Durch Bundesbeschluss vom 17. Juni und Bundesratsbeschluss vom 9. Juli 1948 wurden die Grundzulage und der Kinderzuschuss rückwirkend ab 1. April 1948 erhöht und die Neuordnung gleichzeitig bis 31. Dezember 1949 als gültig erklärt.

Es beträgt für die genannte Zeit

- a. der Zuschlag zum massgebenden Verdienst 38 %;
- b. die Kopfquote jährlich  
für Verheiratete unverändert . . . . . Fr. 1200  
für Ledige mit Unterstützungspflicht . . . » 1150  
für Ledige ohne Unterstützungspflicht . . . » 1050

Für Verdienste über 10 000 Fr. bzw. unter 3000 Fr. wurden besondere Beträge festgesetzt.

c. der Kinderzuschuss jährlich 80 Fr.

3. Gestützt auf die Bundesratsbeschlüsse vom 12. Dezember 1947 und 9. Juli 1948 und die Verfügungen des eidgenössischen Finanz- und Zolldepartementes vom 29. Dezember 1947 und 9. August 1948 gewährten wir im Jahre 1948 *Teuerungszuschläge auf den Nebenbezügen des Personals*.

4. Die *Pensionen* der vor dem 1. Juli 1941 aus dem Dienste ausgeschiedenen Versicherten und ihrer Hinterbliebenen blieben, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1945 über die zweite Verlängerung der Finanzordnung 1939–1941 bis 31. Dezember 1949, auch im Jahre 1948 um 15 % gekürzt, bei abzugsfreien Beträgen von:

Fr. 2400 der Invaliden- und Alterspensionen,  
» 1500 der Witwenpensionen.

Von der Kürzung nicht betroffen waren alle Waisenspensionen. Keine Pension durfte um mehr als 10 % gekürzt werden.

Diesen Kürzungen entsprachen Minderausgaben von 2 229 417 Fr. (1947: 2 346 151 Fr.).

5. Andererseits wurden den Bezüchern von *Pensionen*, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1947 und den Bundesratsbeschluss vom 12. Dezember 1947, im Jahre 1948 folgende *Teuerungszulagen* ausgerichtet:

- a. ein Zuschlag von 15 % der Pension,
- b. eine Kopfquote von  
Fr. 620 jährlich für verheiratete Invalidenrentner,  
» 430 jährlich für ledige Invalidenrentner und für Bezüger von Witwenrenten.

Die *Teuerungszulage* musste mindestens betragen: Fr. 1000 jährlich für verheiratete Invalidenrentner und » 660 jährlich für ledige Invalidenrentner und für Bezüger von Witwenrenten; sie durfte aber nicht höher sein als die Pension.

Zur Waisenrente wurde eine *Teuerungszulage* von 300 Fr. ausgerichtet.

Mit Bundesbeschluss vom 17. Juni und Bundesratsbeschluss vom 9. Juli 1948 wurde der Zuschlag von 15 % mit Wirkung ab 1. April 1948 auf 19 % erhöht. Dieser Ansatz sowie die unveränderten Beträge für die Kopfquote gelten bis Ende 1949.

6. Der *Personalbestand* der Bundesbahnen setzte sich wie folgt zusammen:

	Jahresdurchschnitt	
	1948	1947
<b>A. Ständiges Personal</b>		
Beamte . . . . .	25 769	25 247
Angestellte . . . . .	2 287	2 165
Betriebsarbeiter . . . . .	6 154	5 311
Lehrlinge . . . . .	1 063	966
	<u>35 273</u>	<u>33 689</u>
<b>B. Aushilfspersonal</b>		
Ablöser und Stellvertreter im Barrierendienst . . . . .	623	626
Aushilfspersonal beim Bahnunter- halt und im Stationsdienst . . . . .	1 854	1 978
	<u>2 477</u>	<u>2 604</u>
<b>C. Unternehmerarbeiter</b>		
von Privatunternehmern ange- fordert . . . . .	1 102	1 407
Gesamter Personalbestand	<u>38 852</u>	<u>37 700</u>

Vermehrung gegenüber 1947 = 1152 Personen.

7. *Änderung des Arbeitszeitgesetzes*. Mit Bundesgesetz vom 17. Juni 1948 wurde der Mindestanspruch auf *Ferien* in Abänderung von Art. 10 des Arbeitszeitgesetzes vom 6. März 1920 von 7 auf 14 Tage erhöht. Diese Gesetzesänderung trat am 16. September 1948 in Kraft; die zweite Ferienwoche wurde jedoch, gestützt auf eine vom Bundesrat erteilte Ermächtigung, für das Jahr 1948 voll gewährt.

8. Am 3. September 1948 wurde das neue Reglement 128.1 über die *Besetzung von Ämtern und die Beförderung von Beamten in höhere Ämter* erlassen und rückwirkend auf den 1. Januar 1948 in Kraft gesetzt. Es brachte für zahlreiche Personalkategorien verbesserte Aufstiegsmöglichkeiten.

9. *Lohn- und Verdienstersatzordnung*. Die Lohnausfallentschädigungen bei Erwerbsausfall infolge Militärdienstes werden ab 1. Januar 1948 aus dem mit Bundesbeschluss vom 24. März 1947 aus den Einnahmenschüssen der Lohn- und Verdienstersatzordnung der Jahre 1940–1947 geschaffenen Fonds ausgerichtet.

10. *Revision des Beamtengesetzes*. Der Bundesrat beantragte mit Botschaft vom 20. Dezember 1948 an die Bundesversammlung die Revision des Bundesgesetzes vom 30. Juni 1927 über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten (Beamtengesetz), dem auch das Personal der Bundesbahnen unterstellt ist. Diese bezweckt die Anpassung des besoldungsrechtlichen Teils des Gesetzes an die veränderten Lebenskosten durch Einbezug der auf dem Vollmachtenweg und durch dringliche Bundesbeschlüsse gewährten Teuerungszulagen in die Besoldungsansätze.



11. Die *Personalaussschüsse* hatten sich in 8 Sitzungen neben verschiedenen Angelegenheiten des Betriebsdienstes zu der Neuausgabe verschiedener wichtiger Reglemente begutachtend zu äussern.

## B. Personalversicherung

### 1. Pensions- und Hilfskasse

Mit Beginn des Jahres 1949 setzt die Auszahlung der ordentlichen Renten der Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV) ein. Auf diesen Zeitpunkt war daher eine Anpassung der Pensions- und Hilfskasse (PHK) an die AHV vorzunehmen. Gleichzeitig erwies sich auch eine Neuordnung der Pensionen im Hinblick auf die erhöhten Lebenskosten als notwendig, da die an das Personal ausgerichtete Teuerungszulage bisher bei der Berechnung der Versicherungsleistungen der Pensionskasse unberücksichtigt blieb. Diese Neuordnung hat der Verwaltungsrat der SBB in seinen Sitzungen vom 21. Juni und 20. August 1948 durch Erlass eines I. Nachtrages zu den Statuten der PHK vom 19. Mai 1942 vollzogen. Er ist am 17. Dezember 1948 vom Bundesrat genehmigt worden und auf den 1. Januar 1949 provisorisch in Kraft getreten.

### 2. Alters- und Hinterlassenenversicherung

Auf den 1. Januar 1948 ist das Bundesgesetz vom 20. Dezember 1946 über die AHV in Kraft getreten. Die Durchführung der AHV für unser Personal besorgt die eidgenössische Ausgleichskasse. Für die AHV-Geschäftsführung haben die Bundesbahnen bei der Abteilung für Personalangelegenheiten eine Kassenstelle errichtet. Sie nennt sich «Eidg. Ausgleichskasse, Kassenstelle SBB».

### 3. Unfallversicherung

Nachdem bereits auf den 1. Januar 1948 der Prämientarif der Betriebsunfallversicherung einer Revision unterzogen wurde, ist nunmehr auch der Prämientarif der Nichtbetriebsunfallversicherung den veränderten Verhältnissen neu angepasst worden. Gemäss Beschluss des Verwaltungsrates der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt vom 10. September 1948 sind daher die Prämienätze für die Nichtbetriebsunfallversicherung mit Gültigkeit ab 1. Januar 1949 für die männlichen Versicherten um 1 ‰ und für die weiblichen Versicherten um 1,1 ‰ des versicherten Verdienstes erhöht worden.

Für unser Personal ergeben sich demnach folgende Prämienätze:

### Betriebsunfallversicherung

Betrieb . . . . .	18 ‰
Verwaltung . . . . .	1 ‰

### Nichtbetriebsunfallversicherung

Männliches Personal . .	7 ‰
Weibliches Personal . .	5,5 ‰

### 4. Krankenkasse

Der Verwaltungsrat der SBB hat in seiner Sitzung vom 29. November 1948 die Einführung der Tuberkuloseversicherung beschlossen. Die Tuberkuloseversicherung wurde durch einen II. Nachtrag zu den Krankenkassenstatuten geregelt. Das Bundesamt für Sozialversicherung hat diesen Nachtrag am 20. Dezember 1948 genehmigt. Er ist auf den 1. Januar 1949 in Kraft getreten. Durch die Einführung dieses Versicherungszweiges werden den Krankenkassenmitgliedern im Tuberkulosefall Leistungen gewährt, welche hinsichtlich Höhe und Dauer wesentlich über diejenigen in der ordentlichen Krankenversicherung hinausgehen.

Da die Krankenpflegekosten im Berichtsjahr weiter anstiegen, wurde auf Antrag der Delegiertenversammlung der Krankenkassenkommissionen vom 10. November 1948 der Mitgliederbeitrag für die ordentliche Krankenpflegeversicherung erhöht. Ab 1. Januar 1949 werden demnach die Mitgliederbeiträge einschliesslich der Beiträge an die Tuberkuloseversicherung betragen:

#### Versicherungsklasse a.

Fr. 6.— pro Monat; für die Versicherung der Pensionierten gegen Unfall zusätzlich 30 Rp;

#### Versicherungsklasse b.

Fr. 1.30 pro Monat für ein tägliches Krankengeld von Fr. 1.—;

#### Versicherungsklasse c.

3,25% des versicherten Lohnes, monatlich mindestens Fr. 6.—.

Die Rechnungen über die verschiedenen Personalversicherungen erscheinen von diesem Jahr an nur noch separat.

## C. Bahnärztlicher Dienst

1. Im Jahre 1948 kamen 15 792 Krankheitsfälle und 5981 Unfälle zur Anmeldung (ohne die Fälle der Kurzabsenzen) gegenüber 17 840 Krankheitsfällen und 6483 Unfällen im Jahre 1947. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive die Tage der Kurzabsenzen, beträgt 572 141 (1947: 616 028). Es ergibt sich somit bei einem durchschnittlichen Personalbestand von



35 267 eine Morbidität (Krankheitstage pro Beschäftigter) von 16,22 Tagen gegenüber 18,28 im Jahre 1947 und 17,88 im Jahre 1946.

Diese Morbidität verteilt sich wie folgt:	1948	Tage 1947	1946
Auf Krankheiten . . . . .	12,02	13,53	13,50
Auf Unfälle . . . . .	3,35	3,80	3,56
Auf Kurzabsenzen . . . . .	0,85	0,95	0,82

Morbidität nach Beschäftigungsgruppen ausgeschieden:

Bureaudienst . . . . .	8,58	10,16	11,01
Dienst im Freien . . . . .	21,31	24,63	21,76
Dienst im Bureau und im Freien	14,52	16,18	16,62
Dienst auf der Lokomotive . . .	14,24	14,88	14,99
Zugbegleitungsdienst . . . . .	16,68	18,03	18,36
Dienst in den Hauptwerkstätten (Arbeiter) . . . . .	16,99	20,57	19,41

Mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall)

Bei Krankheiten . . . . .	26,84	25,54	26,36
Bei Unfällen . . . . .	19,79	19,77	20,03
Bei Kurzabsenzen . . . . .	1,82	1,87	1,87

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

	1498	1947	1946
Aufnahmeuntersuchungen . . . .	3544	4721	4065
Begutachtungen auf Invalidität . .	421	433	478
Kontrolluntersuchungen bei Dienst- aussetzung infolge Krankheit . .	957	808	827
Kontrolluntersuchungen von Un- fallpatienten (SUVA-Agentur) . .	61	64	73
Durchleuchtungen mit unserem Durchleuchtungsapparat im Rah- men von Umgebungsunter- suchungen (SBB-Personal) . . .	151	—	—

3. Für die Allgemeine Bundesverwaltung (ABZV, Post, Telephon, Zoll und Militär) fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen . . . .	4486	6090	6504
Begutachtungen auf Invalidität . .	209	245	280
Kontrolluntersuchungen . . . . .	556	522	703
Durchleuchtungen mit unserem Durchleuchtungsapparat im Rah- men von Umgebungsunter- suchungen (ABZV-Personal) . . .	368	—	—

## Rechtswesen

1. Die Anzahl der Unfälle ist aus dem statistischen Jahrbuch (Tabelle 39) ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 195 Haftpflichtfälle erledigt (1947: 169).

2. Reklamationen und Prozesse wegen Verlust, Minderung, Beschädigung und Verspätung im Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Güterverkehr

a) Reklamationen:

	1948	1947
Unerledigt übernommen . . . . .	1 662	1 731
Neu dazugekommen . . . . .	39 143	46 375
Erledigt . . . . .	39 529	46 844

Gemäss Verfügung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes vom 27. Juni 1945 über die Übernahme der Anlagen und des Vermögens der Deutschen Reichsbahn in der Schweiz für die Reichsbahn eingereichte Reklamationen . . . . .

	1948	1947
	168	405

b) Prozesse:

Bereits hängige Prozesse . . . . .	2	3
Neu dazugekommen . . . . .	10	1
Erledigt . . . . .	5	2

c) Nettobelastung der SBB aus der Erledigung vorgenannter Reklamationen und Prozesse . . . . .

	Fr.	Fr.
	885 012	1 050 612

## Tarife und Verkehrswerbung

### A. Allgemeines

Am 16. Dezember 1948 tagte die Kommerzielle Konferenz der Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten in Bern. Sie genehmigte u. a. die ihr von der Geschäftsleitenden Stelle vorgelegten Richt-

linien über die Aufnahme des direkten Personenverkehrs mit Sesselbahnen.

Sie verhandelte ferner über die Neugestaltung der Gütertarife und beauftragte den Ausschuss, der bereits die Entwürfe zum Transportgesetz und zum Transportreglement behandelt hatte, die Anträge zur Revision

der Internationalen Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr und den Güterverkehr zuhanden der Kommerziellen Konferenz vorzuberaten.

### B. Personen- und Gepäckverkehr

1. Die von der Kommerziellen Konferenz in ihrer 57. Sitzung genehmigten tarifarischen Neuerungen im Personenverkehr konnten zur Hauptsache auf Anfang Februar 1948 eingeführt werden. Sie bestehen in einem neuen Normaltarif, neuen Taxgrundlagen für Gruppenreisen, Streckenabonnemente und zusammenstellbare Netzabonnemente, während einige Änderungen im Generalabonnementsverkehr auf den 1. Mai in Kraft traten. Damit ist die Reform der schweizerischen Personentarife, die mit der Einführung des Ferienbilletes und einer Neugestaltung der Fahrvergünstigung für Familien auf 1. April 1947 in die Wege geleitet wurde, abgeschlossen.

Die neuen Fahrpreise des Normaltarifs beruhen auf den folgenden Kilometersätzen:

	Einfache Fahrt			Hin- und Rückfahrt		
	1. Kl. Rp.	2. Kl. Rp.	3. Kl. Rp.	1. Kl. Rp.	2. Kl. Rp.	3. Kl. Rp.
1—150 km	20	14	10	30	21	15
151—200 km	12	8,4	6	18	12,6	9
über 200 km	8	5,6	4	12	8,4	6

Die neuen Fahrpreise für gewöhnliche Reisezüge sind gegenüber 1939 auf Entfernungen bis 150 km um 33 1/3 % für einfache Fahrt und um 25 % für Hin- und Rückfahrt erhöht. Für die Fahrt in Schnellzügen sowie auf grössere Entfernungen ergeben sich jedoch nach der Beseitigung des Schnellzugszuschlages und der ausgesprochenen Fernermässigung geringere Verteuerungen, in gewissen Verbindungen des Fernverkehrs sogar Verbilligungen. Für die Dienstabwicklung wirkt sich vor allem der Wegfall der seit 1. April 1944 erhobenen Taxzuschläge (20 % auf Billetten einfacher Fahrt und 10 % auf Billetten für Hin- und Rückfahrt, höchstens aber der Zuschlag für 100 km) und der Schnellzugszuschläge vorteilhaft aus. Im übrigen sind mit den neuen Taxgrundlagen und Tarifen die folgenden wichtigeren Änderungen eingetreten:

#### Normaltarif

Die Ermässigung für Hin- und Rückfahrt von bisher 20 % auf den doppelten Fahrpreisen einfacher Fahrt ist auf 25 % erhöht worden.

Die Geltungsdauer der Billette einfacher Fahrt, die bisher für Entfernungen bis 200 km auf einen Tag, für grössere Entfernungen auf zwei Tage festgesetzt war, ist allgemein auf zwei Tage ausgedehnt worden.

Der Kreis der privaten Transportunternehmungen, die die SBB-Taxgrundlagen, zum Teil für die effektiven, zum Teil für durch Distanzzuschläge erhöhte Entfernungen im direkten Verkehr anwenden, konnte wesentlich erweitert werden.

#### Tarif für Gesellschaften und Schulen

Die Fahrpreise für Gesellschaften und Schulen können nach den folgenden festen Ermässigungssätzen aus den gewöhnlichen Fahrpreisen einfacher Fahrt und für Hin- und Rückfahrt abgeleitet werden:

Gesellschaften von	6—14 Personen	25 %
	15—99 »	35 %
	100—249 »	40 %
	250 und mehr »	45 %
Schüler bis 16 Jahre	. . . . .	70 %
Schüler über 16 Jahre	. . . . .	50 %

#### Tarif für Streckenabonnemente

Die Preise der Streckenabonnemente sind grundsätzlich neu gestaltet und im Nahverkehr den Betriebskosten besser angepasst worden. Mit der Einführung des neuen Tarifs waren einige Verbesserungen der Bezugs- und Benützungsbedingungen verbunden. Die Bedingungen für Rückerstattungen bei Teilbenützung durch Abonnenten sind verbessert worden. Zudem sind direkte Streckenabonnemente in vermehrtem Masse auch im Verkehr mit privaten Transportunternehmungen erhältlich.

#### Tarif für zusammenstellbare Netzabonnemente

Mit Rücksicht auf die Aufhebung von Schnellzugs- und Taxzuschlag sind die Taxen für zusammenstellbare Netzabonnemente neu gestaltet worden. Die bisher sehr ausgeprägte Staffelung der Fahrpreise wurde etwas verringert; Strecken privater Transportunternehmungen können ohne die Berechnung des bisher üblichen besondern Preiszuschlags einbezogen werden. Auch wurden die Bedingungen für Umtausch und Übertragung erleichtert.

#### Tarif für Generalabonnemente, Halbtaxabonnemente sowie für kombinierte Halbtax-Generalabonnemente

Dem eigentlichen Geltungsbereich der Generalabonnemente ist zusätzlich ein Halbtaxbereich angegliedert worden, d. h. die Abonnemente berechtigen auf den meisten der bisher am Generalabonnement nicht beteiligten Transportunternehmungen (einschliesslich Postautolinien) zum Bezuge von Billetten zur halben Taxe beliebiger Klasse. Der Halbtaxbereich umfasst ein Verkehrsnetz von rund 6500 km.

Die bisherigen 8- und 15tägigen Generalabonnemente wurden durch das neue *Ferien-Generalabonnement* mit wählbaren Generalabonnementsstagen ersetzt. Es werden ausgegeben:

	Preis	
	2. Kl.	3. Kl.
Eine Karte für 15 Tage mit 6 wählbaren Generalabonnementsstagen .	Fr. 100	75
Eine Karte für 30 Tage mit 12 wählbaren Generalabonnementsstagen .	Fr. 160	120

Diese Abonnemente gelten an den vom Reisenden gewählten Tagen wie ein Generalabonnement (zu beliebigen Fahrten auf dem Generalabonnementsbereich von rund 5500 km und zum Bezug halber Billette auf dem Halbtaxbereich von rund 6500 km) und berechtigen an den übrigen Tagen zum Bezug halber Billette auf allen beteiligten Linien sowohl des General- als auch des Halbtaxbereiches (rund 12 000 km).

Die Preise der *Generalabonnemente* für einen Monat bleiben unverändert: 2. Kl. 220 Fr.; 3. Kl. 165 Fr., während die weitem Monatsraten und die Jahrespreise wie folgt erhöht wurden:

	alt		neu	
	2. Kl.	3. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
2. bis 12. Monatsrate	Fr. 104	78	110	85
Jahresabonnement	Fr. 1260	945	1330	1000

Trotzdem der zusätzliche Halbtaxbereich auch für die *Halbtaxabonnemente* und die *kombinierten Halbtax-Generalabonnemente* gilt, wurden die Preise dieser Abonnemente nicht erhöht. Eine neu geschaffene Zusatzkarte für 24 Generalabonnementsstage zu den 3- und 12-monatigen kombinierten Halbtax-Generalabonnements gewährt gegenüber jener für 6 Generalabonnementsstage eine Ermässigung von 20 %.

2. Auf Anfang Februar sind die im Gepäck-, Expressgut- und Militärverkehr seit dem Jahre 1944 bestehenden Taxzuschläge auf 20 % erhöht worden. Sie werden weiterhin für höchstens 150 km berechnet. Sendungen auf grössere Entfernungen werden deshalb prozentual weniger belastet.

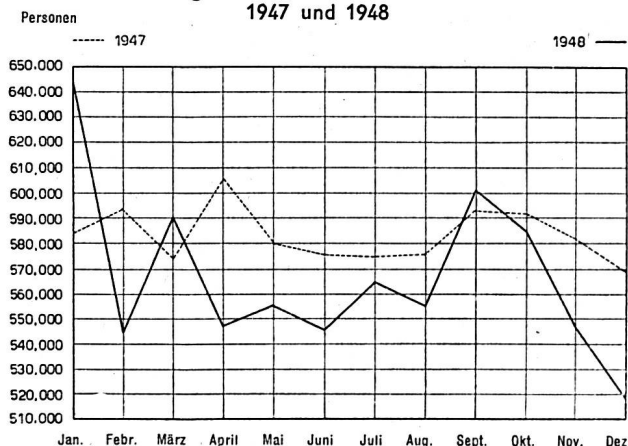
Im Reisegepäck- und Expressgutverkehr beträgt der Höchstzuschlag 1 Fr. 20 (bisher 60 Rp.), die Mindesttaxe wurde von 60 Rp. auf 80 Rp. erhöht.

Die Taxen pro Achse und Kilometer für Güter- und Militärextrazüge wurden neu festgesetzt.

3. Die *Sonntagsbillette* wurden bis 21. März und ab 18. Dezember ausgegeben. Die Einräumung der Vergünstigung blieb wiederum auf die verhältnismässig verkehrsschwachen Wintermonate beschränkt.

4. Die Lohngrenze für den Bezug von *Arbeiter-Abnennenten* ist auf den 1. Mai in Anpassung an die veränderten Lohnverhältnisse auf 23 Fr. je Arbeitstag bzw. 575 Fr. im Monat erhöht worden.

Täglich beförderte Reisende  
1947 und 1948



5. Im Verlaufe des Berichtsjahres konnten die Personen- und Gepäcktarife mit Österreich und den skandinavischen Staaten durch die Aufnahme von Bestimmungen und Taxen für die Ausgabe von Gesellschaftsbilletten erweitert werden.

Für den Transitverkehr zwischen Deutschland und den skandinavischen Staaten einerseits und Italien andererseits wurden direkte Personen- und Gepäcktarife eingeführt.

6. Auf Grund einer Vereinbarung mit den italienischen Staatsbahnen konnte der Verkauf schweizerischer Fahrausweise durch die Reisebüros in Italien nach einem Unterbruch von vier Jahren wieder aufgenommen werden.

### C. Tierverkehr

1. Auf Anfang Februar sind die im Tierverkehr seit dem Jahre 1944 bestehenden Taxzuschläge von 10 % auf 20 % erhöht worden. Sie werden weiterhin für höchstens 150 km berechnet. Für die Beförderung lebender Tiere wurden neue Mindestfrachten festgesetzt.

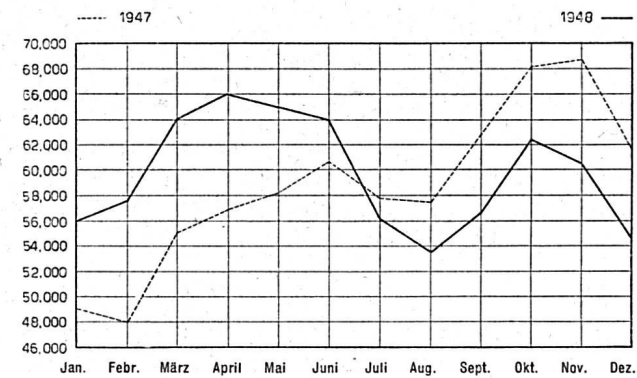
2. Die Vergünstigung auf Grund des Reglements für die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgüter wurde für 139 Tieraustellungen eingeräumt.

### D. Güterverkehr

1. Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 24. März 1947 und mit Genehmigung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements sind die Gütertarife der am direkten Verkehr beteiligten Eisenbahnen am 1. Februar 1948 um weitere 10 % erhöht worden. Die Erhöhung auf den Vorkriegstarifen beträgt bis 150 km allgemein 20 %. Zur Schonung der grossen Entfernungen bleibt sie auf gewisse Maximalansätze beschränkt, d. h. sie darf 20 % des Frachtsatzes für 150 km nie übersteigen. Gleichzeitig wurde die Mindestfracht von 60 auf 80 Rappen festgesetzt.

2. Der Trajektverkehr über den Bodensee konnte am 5. Januar zwischen Friedrichshafen und Romanshorn wieder aufgenommen werden. Es gelten die Vorkriegstarife erhöht um 10 %.

**Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr 1947 und 1948**



3. In den Basler Rheinhäfen wurden 2 780 000 t Güter umgeschlagen, gegenüber 1 897 000 t im Vorjahr.

4. Seit 1. Mai bestehen direkte Gütertarife für den Verkehr Tschechoslowakei-Schweiz. Diese werden ständig ausgebaut und umfassten auf Jahresende folgende Güter: Zucker, Malz, Holzkohle, Holzstoff, Jutegewebe und -stoffe, Eisen und Stahl, Bier, Güter aller Art und Kohle.

5. Für den Güterverkehr zwischen niederländischen Binnenstationen und der Schweiz gilt seit 1. Juli ebenfalls ein direkter Tarif.

6. Der Lebensmittelverkehr Italien-Belgien und England entwickelte sich gut und erfuhr gegenüber dem Vorjahr eine weitere Steigerung.

### E. Verkehrswerbung

1. Auf den Zeitpunkt der Neugestaltung der Personentarife erschien ein Handbüchlein über die Personentfahrpreise in den drei Landessprachen. Gleichzeitig damit kamen auch Neubearbeitungen der Werbepublikationen für die einzelnen Fahrausweise, wie die Abonnemente für Geschäftsreisen, das Ferienbillet, das Feriengeneralabonnement, die Streckenabonnemente, ausserdem Prospekte für Familienvergünsti-

gungen, Gesellschaftsfahrten, für die 10tägigen Rundfahrtbillette, sowie für die regionalen Ferien- und Wintersportabonnemente heraus. Daneben wurden für die Werbung im In- und Ausland grössere Auflagen in verschiedenen Sprachen der Eisenbahnkarte der Schweiz, der Broschüre über die internationalen Zugverbindungen, ferner Werbeprospekte für Ausflüge über die wichtigsten Passrouten und von bekannten Ferienorten aus und dann auch eine Reihe von Wintersport-Fahrplänen für die wichtigsten schweizerischen Bevölkerungszentren gedruckt. Wir erwähnen noch die Broschüre der Personentfahrpreise zwischen den Hauptstationen unseres Eisenbahnnetzes, sowie den Kalender für 1949, der in 45 000 Exemplaren herauskam.

2. Zur Förderung des nach dem Kriege wieder eingeführten Ausflugsverkehrs mit den Bodenseeschiffen der SBB wurden ein Plakat, eine Vogelschaukarte mit Erläuterungen, eine Bodenseebroschüre, sowie eine farbige Postkarte eingesetzt. Die Werbeaktion war von einer Inseratenserie begleitet.

3. Die Erneuerung des Bahnhofs schmucks erfasste 131 Bahnhöfe und Stationen. Im weiteren erhielten 112 Personenwagen neuen, teilweise farbigen Bildersmuck.

4. Zahlreichen Verkehrsinteressenten und Veranstaltungen ist der Aushang von 5362 Bahnhofplakaten und 21 610 Wagenplakätchen bewilligt worden.

5. Mit den norwegischen, dänischen, irischen und italienischen Staatsbahnen konnten Vereinbarungen für den gegenseitigen Plakataushang getroffen werden.

6. An den Messen in Basel, Lausanne, Lugano und St. Gallen, sowie am eidgenössischen Sängertag in Bern unterhielten die Bundesbahnen gut eingerichtete Auskunftsbureaux.

Am 23. Juni wurde in Neuenburg ein neues SBB-Reisebureau eröffnet, das gemeinsam mit der Société de Navigation, dem Office neuchâtelois du tourisme und der Association pour le développement de Neuchâtel betrieben wird.

7. An den von unserem Vortragsdienst veranstalteten 267 Film- und Vortragsabenden wurden insgesamt 55 000 Besucher verzeichnet.

### Verkehrskontrolle

1. Die Versuche mit Apparaten für die Billetausgabe zur Erreichung der Einzelkassenführung wurden weitergeführt.

2. Die Instruktionen über die Lieferung, Ausgabe und Verrechnung von Ferienbilletten sowie über die Ausgabe und Verrechnung von Fahrausweisen des Zugpersonals wurden neu herausgegeben.

3. Für den schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr ist anstelle der vierteljährlichen die *dritteljährliche Abrechnung* eingeführt worden.

4. Das *maschinelle Buchungsverfahren* wurde auf den Wagenladungsversandverkehr von Romanshorn und Wildegg und auf den internen Gepäckverkehr von Biel und Zug ausgedehnt. Die maschinelle Buchung des Verkehrs von Domodossola und Visp ist der Buchungszentrale in Brig übertragen und die des Verkehrs von Luino der Güterverwaltung Chiasso zugewiesen worden.

Buchungszentralen, denen die maschinelle Buchung des eigenen und des Verkehrs benachbarter Dienststellen übertragen ist, bestehen bereits auf den Güterverwaltungen Basel SBB, Bern HB, Chiasso, Genève-Cornavin, Luzern und Zürich HB, auf den Güterexpeditionen Basel-Kleinhüningerhafen, Brig, Buchs (St. G.),

St. Gallen HB und Thun, auf der Lagerhausverwaltung Brunnen und auf der Gepäckexpedition Zürich HB.

5. Die AS/WTB und die VBW haben die *Kontroll- und Abrechnungsarbeiten* den SBB übertragen.

6. Die *Abrechnungs- und Saldierungsvorschriften* für die Personen- und Gepäckverkehre Schweiz-Deutschland, Grossbritannien und Italien und Nordische Staaten — Italien sowie für den Güterverkehr Niederlande-Schweiz wurden neu herausgegeben.

7. Im Berichtsjahr sind 754 Frachtkredite neu eröffnet und 269 aufgehoben worden. 546 bestehende Frachtkredite haben Änderungen erfahren. Bestand am 31. Dezember 1948 9460 Frachtkredite.

8. In unserer Billetdruckerei wurden 62 948 000 *Billette Edmonsonschen Systems* gedruckt, gegenüber 52 254 000 im Jahre 1947.

## Materialverwaltung

### A. Versorgungslage

Die Versorgungslage ist im allgemeinen gut, die wünschbaren Lagerbestände konnten wiederum erreicht werden. Ausser ganz wenigen Artikeln, wie z. B. Weichen und Kreuzungen, deren Liefertermine noch sehr lang sind, konnten alle Engpässe der Materialzustellung behoben werden. Bei den Holzschwellen ist ein Mindereingang aus den im Ausland plazierten Bestellungen festzustellen, trotzdem konnte aber ein Vorrat für ca 4 Monate angelegt werden. Auf dem Kohlenmarkt herrscht zurzeit ein Überangebot. Der Vorrat an festen Brennstoffen auf Jahresende reicht für ca 18 Monate aus.

Im Berichtsjahre konnten zur Aufholung des Rückstandes 3 statt 2 Dienstkleiderabgaben durchgeführt werden.

In allen Branchen hat die Bewerbung um Aufträge stark zugenommen und die Lieferfristen gehen allgemein zurück. In gewissen Sektoren, vor allem der Holzschwellen, Buntmetalle, Verzinkerei, Uniformtücher usw. wird immer noch steigende Preisentwicklung verzeichnet.

### B. Materialbeschaffungen

	Menge	Wert Fr.
Holzschwellen . . . . .	Stück 186 328	4 556 454
Eiserne Bahnschwellen . . . . .	» 330 112	11 890 349

	Menge	Wert Fr.
Stahlschienen . . . . .	t 18 544	10 700 883
Weichen und Kreuzungen	Stück (1 381)	2 373 362
Befestigungsmittel . . . . .		5 591 377
Sicherungseinrichtungen . . . . .		1 643 514
Material für elektrische Anlagen . . . . .		6 439 392
Brenn- und Treibstoffe für die Zugförderung . . . . .	t 165 819	19 995 462
Brennstoffe für die Heizung der Diensträume und der Werkstätten . . . . .		2 864 318
Werk- und Baustoffe, Halbfabrikate usw. . . . .		12 556 256
Schmiermaterial, Material für Beleuchtung und Reinigung sowie Verbrauchsmaterial für verschiedene Zwecke, im Werte von		4 680 000
Inventargegenstände, Bureauaterial usw. im Werte von . . . . .		4 018 886
Tücher und Anfertigung der Dienstkleider für . . . . .		7 728 828

### C. Verkauf von Altmaterial

Es wurde verkauft:

Altmaterial aus dem Oberbau . . . . .	4 665 413
Altmaterial aus den Werkstätten und von übrigen Diensten . . . . .	1 231 000



## Pachtbetriebe

1. Der Bestand der 66 *Bahnhofbuffets* erfuhr im Berichtsjahr keine Änderung. In den Buffets Bülach, Locarno und Turgi trat im Verlaufe des Jahres ein Pächterwechsel ein. Ferner übernahm Herr Ch. Müller auf den 1. Januar 1949 das Buffet Basel als Nachfolger des verstorbenen Herrn J. Seiler. Grössere Ergänzungs- und Umbauten wurden in den Buffets Payerne, Yverdon, Basel, Luzern, Chur und Zürich HB ausgeführt.

Am 5. März sind von der Generaldirektion neue Vorschriften über den Pachtzins der Buffets erlassen worden. 50 Buffets bezahlten im Jahre 1948 einen variablen, nach den Roheinnahmen bemessenen Pachtzins und 16 kleine Buffets einen festen Pachtzins. Die Preise der Speisen und Getränke zeigten am Ende des Berichtsjahres mit Ausnahme der Weinpreise eine stabile Haltung. Die Weinpreise sanken.

2. Mit den Grosspächtern des *Bahnhofbuchhandels* wurden neue Verträge abgeschlossen. Im Berichtsjahr standen in 275 Bahnhöfen und Stationen Bahnhofbuchhandlungen (Zeitungskioske) in Betrieb. 6 Bahnhofbuchhandlungen wurden im Berichtsjahr neu eröffnet.

In der Nachkriegszeit erweist sich eine bessere Überwachung der in den Bahnhofbuchhandlungen verkauften Literatur als notwendig.

3. Im Laufe des Berichtsjahres wurden in Bahnhöfen und Stationen weiterhin moderne *Automaten* für den Verkauf von Schokolade, Confiseriewaren und Zigaretten neu oder als Ersatz für veraltete Modelle aufgestellt.

4. Der *Speise- und Schlafwagendienst* wurde von der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft und der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft besorgt. Am Ende des Berichtsjahres standen für diesen Dienst nebst den Wagen der genannten beiden Gesellschaften 22 (14 neue und 8 alte) Speisewagen und 5 Buffetwagen der SBB zur Verfügung.

5. An *weitem Pachtbetrieben* standen während des Berichtsjahres eine Reihe von Verkaufsgeschäften für Reiseproviant, Früchte, Raucherwaren, Blumen u. a., 15 Bahnhofcoiffeurgeschäfte, die Bahnhofgaragen in Genf und Zürich sowie die Schiffswirtschaft auf dem Bodensee in Betrieb.

## Stations- und Zugsdienst

### A. Allgemeines

1. Am 5. Januar 1948 ist der seit 1939 unterbrochene Trajektverkehr Friedrichshafen–Romanshorn wieder aufgenommen worden, wodurch Transportdauer und Wagenlauf gekürzt werden konnten.

2. Die Stellung von Schweizerwagen nach dem Ausland hat beständig abgenommen, weil die ausländischen Bahnen immer mehr in der Lage waren, für ihren Versandverkehr eigene Wagen zu stellen.

3. Mit einer Anzahl Firmen ist die Inbetriebnahme von 104 Privatgüterwagen und 102 privaten Kleinbehältern vertraglich geordnet worden.

### B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals

1. Zur Deckung des Bedarfs an Personal für den Stations- und Zugsdienst wurden 315 Stations- und 195 Zugsdienstlehrlinge eingestellt.

2. Die im Jahre 1946 eingetretenen Stationslehrlinge hatten die Wahlfähigkeitsprüfung zu bestehen.

3. Für die Durchführung der im Laufe des Jahres 1946 neu eingeführten Ausbildungskurse für Stations-

lehrlinge sind gestützt auf die seither gemachten Erfahrungen einheitliche Richtlinien erlassen worden. Die Referenten wurden Ende Februar in St. Gallen unter Mitwirkung der dortigen Verkehrsschule zu einem Kaderkurs aufgeboten.

### C. Personenbeförderung

1. Mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplans, d. h. auf den 9. Mai, ist die französische Zoll- und Passabfertigung für den Reisendenverkehr provisorisch von Delle nach Pruntrut verlegt worden. Dadurch wird die Dienstabwicklung vereinfacht und die Reisedauer verkürzt.

2. Infolge des regnerischen Wetters im Sommer und der ungünstigen Schneesverhältnisse gegen Jahresende wiesen mehrere Monate des Jahres eine rückläufige Bewegung im Personen- und Gepäckverkehr auf. Wesentlich dazu beigetragen hat der zunehmende Automobilverkehr. Die Zahl der beförderten Personen ist mit 207,67 Millionen um 2,5% niedriger als im Vorjahre, aber immer noch 83% höher als vor dem Kriege.

3. Aus Anlass des Eidgenössischen Sängertages und der Bundesstaatsfeier wurde der Spanisch-Brötli-Zug

vor der endgültigen Remisierung in der Nähe Berns und auf einigen Strecken, die letztes Jahr nicht berücksichtigt werden konnten, für Publikumsfahrten nochmals in Betrieb genommen. Er beförderte von Ende Mai bis Anfang Oktober rund 60 000 Personen. Der Zug fand überall grossen Anklang.

#### **D. Güterbeförderung**

Während der Güterverkehr im ersten Halbjahr anhaltend stark blieb, war ab Juli ein merklicher Rückschlag zu verzeichnen. In diesem Monat fielen die beförderten Mengen erstmals in diesem Jahre unter die Vorjahresergebnisse. Die Ursache liegt hauptsächlich im Rückgang der Einfuhren an Massengütern (Getreide, Kohlen usw.). Insbesondere ist die Einfuhr von Kohlen und Koks aus Polen und der Tschechoslowakei stark zurückgegangen. Sodann sind die Importe von Briketts und Papierholz aus der Sowjetzone Deutschlands seit Ende Juli fast vollständig weggefallen, weil der Verkehr von und nach der Sowjetzone Deutschlands über die westlichen Besatzungszonen seit 26. Juli 1948 gesperrt ist. Auch die Lastwagenkonkurrenz hat in vermehrter Masse eingesetzt. Sie ist besonders spürbar im Verkehr mit den grösseren Städten.

Im gesamten wurden im Berichtsjahr 18,5 Millionen Tonnen, d. h. 1,6 % mehr als im Vorjahr und 33 % mehr als vor dem Krieg befördert.

#### **E. Verkehr mit dem Ausland**

1. Vom 23. bis 28. Februar fanden in Luxemburg zwischen den am internationalen Güterverkehr beteiligten Verwaltungen Besprechungen betreffend die Gestaltung des Güterkursbuches statt. Gleichzeitig wurden Fragen betreffend die Beförderung von Stückgütern im internationalen Verkehr geprüft.

2. Am 1. März ist die französisch-spanische Grenze wieder geöffnet worden, nachdem sie vor zwei Jahren (28. Februar 1946) für den gesamten Verkehr geschlossen wurde. Seither hat der Güterverkehr zwischen der Schweiz und der iberischen Halbinsel auf dem Schienenwege über Cerbère und Hendaye nach und nach wieder eingesetzt. Er blieb aber schwach.

3. Der Transitverkehr an Lebensmitteln aus Italien nach den französischen und belgischen Häfen, sowie nach Belgien selbst, über Chiasso–Basel war bedeutend grösser als im Vorjahr. Über Buchs–Basel liefen gegen Jahresende grössere Mengen Zuckerrübenschnitze aus Jugoslawien nach Frankreich, während aus Süddeutschland Holztransporte über Schaffhausen nach Italien transitierten.

Der Güterverkehr mit der Tschechoslowakei wird seit der Wiederaufnahme des Trajektverkehrs am 5. Januar auf dem Bodensee teilweise über Friedrichshafen–Romanshorn geleitet. Der sehr bescheidene Güterverkehr mit der deutschen Ostzone wickelt sich ebenfalls auf diesem Wege über die Tschechoslowakei ab.

4. Nach den westlichen Zonen Deutschlands, nach Belgien und Holland wurden ca 30 000 Tonnen Tafel- und Mostobst exportiert.

#### **F. Fahrplan**

1. Für den ab 9. Mai 1948 gültigen Fahrplan wurden im Genehmigungsverfahren 467 (Vorjahr 572) Begehren angemeldet, darunter 348 (414), die die Schweizerischen Bundesbahnen berührten. Im besondern sind zu erwähnen 166 (174) Gesuche betreffend die Einführung neuer oder die Ausdehnung bestehender Züge, 59 (51) Begehren um Einschaltung neuer Schnell- und Eilzugshalte sowie 21 (40) Gesuche um vermehrte Bedienung von Stationen und Haltestellen durch Reisezüge. In 118 (144) Fällen ist den Gesuchen ganz oder teilweise entsprochen worden. 208 (250) Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrecht erhalten und 22 (22) zum Entscheid angemeldet, wovon 5 (0) entsprochen werden konnte.

2. Der Jahresfahrplan 1948/49 brachte rund 1700 km mehr Reisezugsleistungen pro Tag als im Vorjahr. Die Verbesserungen betreffen insbesondere den Abonnementverkehr und betragen ca 1,4 % gegenüber dem Stand vom 4. Mai 1947.

3. Am 10. und 11. März fand in St. Moritz eine interne Fahrplankonferenz mit Vertretern der englischen, französischen, belgischen und österreichischen Bahnen, sowie der internationalen Schlafwagengesellschaft statt. Es wurden die Zugverbindungen England–Schweiz für den Fahrplan 1948/49 bereinigt und die von Reiseagenturen bestellten Extrazüge England–Schweiz und England–Österreich vereinbart.

4. Gewisse Fahrplanbereinigungen für den Winterabschnitt 1948/49 im Verkehr mit Frankreich und Italien wurden anlässlich von Besprechungen am 1. und 2. Juni in Paris vorgenommen.

5. Mit der Verwaltung der Val-de-Travers-Bahn wurde ein Abkommen getroffen, wonach ab 9. Mai werktäglich 2 Zugpaare von Neuchâtel direkt bis Buttet durchfahren. Als Gegenleistung bedient die RVT an diesen Tagen mit ihren Motorwagen zweimal die Strecke Travers–Les Verrières (Suisse) und zurück.

### G. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge

Am 1. Mai ist der Betrieb der seit 1945 vom Eidgenössischen Amt für Verkehr treuhänderisch verwalteten deutschen Eisenbahnstrecken in der Schweiz gemäss der Vereinbarung vom 9. Dezember 1947 an die Betriebsvereinigung Südwestdeutscher Eisenbahnen übergegangen.

### H. Errichtung und Eröffnung von Haltestellen

1. Am 9. Mai ist die unbediente Haltestelle Walterswil-Striegel an der Linie Aarau-Zofingen eröffnet worden.

2. Den Gesuchen um Errichtung von unbedienten Haltestellen in Mols, zwischen den Stationen Wallenstadt und Unterterzen und bei Noës zwischen den Stationen Sierre und Granges-Lens wurde zugestimmt.

## Zugsförderung und Werkstätten

### A. Anschaffung und Umbau von Fahrzeugen

1. Im Laufe des Berichtsjahres wurden folgende Fahrzeuge neu in den Dienst gestellt:

#### Normalspur

- 10 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Re<sup>4/4</sup>,
- 3 elektrische Traktoren der Serie Te,
- 13 Personenwagen der Serie AB<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 10 Personenwagen der Serie B<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 4 Personenwagen der Serie BC<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 11 Personenwagen der Serie C<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 1 Steuerwagen der Serie CF<sup>4ü</sup>,
- 3 Gepäckwagen der Serie F<sup>4ü</sup>, leichte Bauart.

2. In Auftrag gegeben wurden folgende Fahrzeuge:

#### Normalspur

- 4 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Re<sup>4/4</sup>,
- 6 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee<sup>3/3</sup> und Ee<sup>6/6</sup>,
- 2 Personentriebwagen der Serie RCe<sup>2/4</sup>, umzubauen aus RCm<sup>2/4</sup>,
- 5 Benzintraktoren der Serie Tm,
- 2 elektro-thermische Traktoren der Serie Tem,
- 17 Personenwagen der Serie AB<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 10 Personenwagen der Serie BC<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 17 Personenwagen der Serie BC<sup>4</sup>, für den Nahverkehr,
- 67 Personenwagen der Serie C<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 17 Personenwagen der Serie C<sup>4</sup>, für den Nahverkehr,
- 6 Speisewagen der Serie Dr<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 50 Gepäckwagen der Serie F<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 500 Güterwagen der Serie L<sup>6</sup>,
- 40 Schotterwagen der Serie S<sup>4t</sup>, umzubauen aus Teilen ausrangierter Wagen,
- 2 Kranwagen, 10 und 25 t, der Serie X und X<sup>6</sup>.

#### Schmalspur

- 4 Gepäckwagen der Serie F<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 15 Güterwagen der Serie K<sup>3</sup>.

Bei den Fahrzeugen muss immer noch mit sehr langen Lieferfristen von 2 Jahren für die Personenwagen und 3 Jahren für die Triebfahrzeuge gerechnet werden.

3. Umgebaut wurden im Berichtsjahr folgende Fahrzeuge:

#### Normalspur

- 8 Personenwagen der Serie BC<sup>4</sup>, umgebaut aus AB<sup>4ü</sup> und BC<sup>3</sup>,
- 2 Personenwagen der Serie C<sup>4ü</sup>, umgebaut aus Dk<sup>4ü</sup>,
- 2 Personenwagen der Serie C<sup>4</sup>, umgebaut aus C<sup>3</sup>,
- 49 Güterwagen der Serie K<sup>2</sup>, umgebaut aus Teilen ausrangierter Fahrzeuge,
- 1 Güterwagen der Serie M<sup>4</sup>, umgebaut aus P,
- 10 Spezialwagen der Serie O, umgebaut aus L<sup>3</sup>,
- 40 Schotterwagen der Serie S<sup>4t</sup>, umgebaut aus Teilen ausrangierter Fahrzeuge,
- 45 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus ausrangierten Fahrzeugen.

#### Schmalspur

- 2 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus ausrangierten Fahrzeugen.

### B. Zugsförderung

1. Zur Deckung des Bedarfes an Lokomotivpersonal wurden als Nachwuchs 378 Maschinen- und Elektroschlosser sowie Mechaniker eingestellt.

2. Der grosse Verkehr in der ersten Jahreshälfte und der andauernd ungenügende Bestand an elektrischen Triebfahrzeugen erforderten die Verwendung von Dampflokomotiven auf elektrifizierten Linien und Bahnhöfen. Obschon sich der Bestand an elektrischen Triebfahrzeugen beständig erhöht, mussten werktags 50–60 Dampflokomotiven auf elektrifizierten Strecken eingesetzt werden, was Mehrkosten von 500 000 bis 600 000 Fr. pro Monat verursachte. Gegen Jahresende musste der Dampfbetrieb wegen Energieknappheit weiter ausgedehnt werden.

3. Um die Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit der Dieseltraktion im schweren Rangierdienst zu prüfen, haben die SBB am 26. September von den SNCF eine dieselektrische Lokomotive amerikanischer Herkunft mietweise für drei Monate übernommen. Die damit gemachten Erfahrungen können als gut bezeichnet werden.

4. Den Dänischen Staatsbahnen wurde für die Kontrolle des Geleisezustandes auf ihrem Netz der Oberbaumesswagen (Dynamometerwagen) für drei Wochen mietweise zur Verfügung gestellt.

5. Im März 1948 wurde die neue elektrische Schneeschleuder Xrot e 99 übernommen und dem Depot Erstfeld für den Dienst auf der Gotthardlinie zugeteilt.

### C. Werkstätten

#### a) Rollmaterialunterhalt

1. Im Berichtsjahr wurden in den Hauptwerkstätten am Rollmaterial folgende Unterhaltsarbeiten ausgeführt:

##### Triebfahrzeuge

Schnellreparaturen . . . . .	1035
Zwischenreparaturen . . . . .	152
Revisionen . . . . .	241
Total	<u>1428</u>

Ausserdem wurden an Kleinmotorfahrzeugen 199 Revisionen sowie 155 Zwischen- und Schnellreparaturen durchgeführt.

##### Wagen der SBB

	Personen- wagen	Gepäck- wagen	Güter- wagen	Dienst- wagen
Schnellreparaturen . . . . .	6774	1099	14 398	991
Revisionen . . . . .	1964	329	6 030	572
Zwischenrepara- turen . . . . .	280	2	—	—
Hauptreparaturen . . . . .	15	7	391	—
Reparaturen von schweren Beschä- digungen . . . . .	14	6	48	8
Total	<u>9047</u>	<u>1443</u>	<u>20 867</u>	<u>1571</u>

An 14 zur Hauptreparatur fälligen C<sup>4</sup>-Wagen sind zur Erzielung von Einsparungen beim Unterhalt und aus Gründen der Betriebssicherheit die hölzernen Wagenkasten durch solche aus Stahl ersetzt worden.

Der Industrie wurden 196 Innenrenovationen zwei- und dreiachsiger Personenwagen und 50 Reparaturen offener Güterwagen übertragen. Eine wesentliche Entlastung der Werkstätten trat durch die Rückgabe des grössten Teils der vorübergehend in unseren Park eingestellten ausländischen Güterwagen ein (rund 1900 Wagen).

Im Laufe des Jahres wurden wiederum eine Anzahl Brüniggüterwagen mit der automatischen Kupplung ausgerüstet und mit Aluminiumdächern versehen.

#### Fahrzeuge anderer Eigentümer (inkl. Privatgüterwagen)

	Personen- wagen	Gepäck- und Bahnpostwagen	Güter- wagen
Schnellreparaturen . . . . .	18	82	5941
Revisionen . . . . .	—	163	662
Reparaturen von schweren Beschädigungen	—	—	7
Total	<u>18</u>	<u>245</u>	<u>6610</u>

2. Unsere Mitwirkung bei der Instandstellung ausländischer Güterwagen, ohne welche die volkswirtschaftlich bedeutende Reparaturaktion unmöglich gewesen wäre, dauerte das ganze Jahr an. Im Berichtsjahr wurden in der Schweiz von Privatfirmen und unter Mitwirkung unserer Werkstätten 2540 Wagen der SNCF, 555 Wagen der französischen Besatzungszone in Deutschland (ZFO) und 277 Wagen der Bi-Zone, total 3372 ausländische Güterwagen repariert.

#### b) Werkstätteanlagen und -Einrichtungen

In der Werkstätte Yverdon wurde eine Schnelldrehbank «Oerlikon» für die Bearbeitung grosser Werkstücke in Betrieb genommen. Die zweite Etappe des Umbaus der elektrischen Einrichtungen in der Werkstätte Biel auf Normalspannung wurde vollendet. In der Werkstätte Olten wurde ein fahrbarer 3 t-Akkumulatoren-Drehkran für die Oberbauwerkstätte aufgestellt und eine automatische Abschmelz-Stumpfschweissmaschine für max. 5000 mm<sup>2</sup> Querschnitt in Betrieb genommen.

## Bauabteilung

### A. Allgemeines

1. Die allgemeine Besserung auf dem Baumaterial- und Arbeitsmarkt im Berichtsjahr hat sich auf die Erfüllung des Bau- und Unterhaltsprogrammes günstig ausgewirkt; die vorgesehenen Arbeiten sind denn auch

im Rahmen der dafür zur Verfügung gestandenen Kredite ausgeführt worden.

Die Beschaffung von Apparaten aller Art war leichter als vor Jahresfrist, obwohl noch immer mit zum Teil sehr langen Lieferfristen gerechnet werden musste.



Auch beim Oberbaumaterial hat sich die Versorgungslage weiter gebessert, doch war die Zufuhr von Weichen und Weichenbestandteilen nach wie vor knapp.

2. Die Behörden von Kanton und Stadt Bern haben sich nach Prüfung des im Januar eingegangenen Gutachtens über den zukünftigen Standort des Personenbahnhofes Bern einhellig für den Neubau am alten Standort ausgesprochen und mit uns vereinbart, einen gemeinsamen Ideenwettbewerb, an dem sich auch die Generaldirektion der PTT beteiligt, durchzuführen. Mit den Behörden des Bundes, des Kantons und der Stadt Bern sind die Verhandlungen über die Finanzierung dieses Bauvorhabens aufgenommen worden.

3. Die Behörden des Kantons und der Stadt Zürich haben dem «Generellen Projekt 1946» für den Ausbau der Zürcher Bahnanlagen, das ihnen im Herbst 1947 unterbreitet worden war, im wesentlichen zugestimmt. Mit den Projektierungsarbeiten für die erste Bauetappe wurde begonnen.

4. Mit der Stadt Lausanne wurde eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach der Nebengüterbahnhof Lausanne-Sébeillon auf den 1. Januar 1949 in das Eigentum der SBB übergeht. Er soll zum neuen Güterbahnhof von Lausanne für Fracht- und Eilgut ausgebaut werden.

## B. Neu- und Umbauten, Erweiterungen

1. *Bau neuer Linien.* Der Bau der Verbindungslinie zwischen den Bahnhöfen Genf-Cornavin und Eaux-Vives ist weiter fortgeschritten. Der 1078 m lange Tunnel de la Bâtie, dessen Durchschlag am 30. Juni 1948 erfolgte, war am Ende des Jahres bis auf Nacharbeiten vollendet. Die Arbeiten für die Überführung der Route des Jeunes, für die Unterführung der Route de Lancy, sowie die Unterbauarbeiten für den Bahnhof La Praille sind im Gange.

2. *Neu- und Erweiterungsbauten an Bahnhöfen und Stationen.*

Folgende wichtigere Bauarbeiten wurden vollendet:

Zollhalle auf dem Perron III in Genf; neues Aufnahmegebäude in Grandvaux und neues Dienstgebäude in Rivera-Bironico; Umbau und Erweiterung der Aufnahmegebäude in Eclépens, Salgesch, Münchenstein, Suhr und Kilchberg; Umbau der Diensträume in Monthey und Leuk; Räume für die Swissair und Umbau der Wartsäle in Bern; Umbau des Erdgeschosses im Dienstgebäude West in Luzern und Aufbau auf der Terrasse am Südende; Einwandung der Sommerwirtschaft in Luzern; Erweiterung der Wagenabteilung der Depotwerkstätte in Meiringen; Wiederaufbau der Güterhallen I und Ia in Basel; Umbauten im Lokomotiv-

depot Biasca zur Einrichtung einer Wagenreparaturwerkstätte; Dienstgebäude für den Fahrleitungsunterhalt in Romanshorn; Geleiseänderungen und Erweiterungen in Moudon, Rolle, Monthey, Brügg, Zwingen und St. Margrethen.

In Ausführung befanden sich folgende Bauarbeiten:

Bahnhöferweiterungen in Yverdon und Buchs (St.G.); neue Aufnahmegebäude in Montreux, La Conversion, Chambrelieu, Liestal, Grenchen-Süd und Bilten; Umbau der Aufnahmegebäude in Aesch und Aarau; Räume für die Swissair in Genf und Basel; Aufbau des Dienstgebäudes Nord und Umbau der Bureaux in Olten; Aufstockung des Dienstgebäudes Nord in Bellinzona für die Erweiterung der Postlokale und Verlegung der Speiseanstalt; Wiederaufbau und Erweiterung des Aufnahmegebäudes in Arth-Goldau und des Güterschuppens in Dübendorf; Erweiterung der Lokomotivremise Ost und der Geleiseanlagen im Feld J in Winterthur; Umbau und Erweiterung der Gepäckexpedition in Zürich HB; Erweiterung von Geleiseanlagen in Freiburg und Nieder- und Oberurnen; Umbau der Aufnahmegebäude und Geleiseerweiterungen auf der Linie Winterthur-Wald im Hinblick auf die Elektrifizierung; Ausbau der Haltestellen Bowil und Riazzino zu Ausweichstationen.

3. *Doppelspuren.* Auf folgenden Strecken wurde am Ausbau auf Doppelspur gearbeitet: Matran-Freiburg, Olten-Hammer-Oensingen, Winterthur-Grüze-Winterthur, Lachen-Ziegelbrücke und Flums-Unterterzen.

Nach Abschluss der Ausbesserungsarbeiten an der alten Linie Brunnen-Sisikon konnte der Doppelspurbetrieb auf dieser Strecke in der Nacht vom 1./2. Juli aufgenommen werden.

4. *Brückenbauten.* Folgende Arbeiten sind vollendet worden: Ersatz der eisernen Fachwerkbrücke über die Töss bei Wila durch eine neue Stahlkonstruktion; Ersatz der eisernen Molinetto-Brücke km 171,298 der Strecke Cadenazzo-Dirinella durch eine massive Gewölbebrücke; Ersatz des eisernen Viaduktes km 25,475 bei Zweidlen durch einen massiven Viadukt.

Der Umbau der eisernen Vira-Brücke bei km 167,786 der Strecke Cadenazzo-Dirinella durch eine Bogenbrücke aus Stein geht ebenfalls der Vollendung entgegen.

5. *Signal- und Sicherungsanlagen.* Im Berichtsjahr wurden 13 neue elektrische Stellwerkanlagen, 239 Lichtsignale und 11 Blinklichtanlagen in Betrieb genommen und 33 mechanische Barrieren auf elektrischen Antrieb umgebaut. Die Strecken Delsberg-Liesberg, Auvornier-Colombier, Auvornier-Champ du Moulin, Brunnen-Sisikon, Luzern-Horw und Rütli-Bubikon sind mit dem Streckenblock ausgerüstet worden.



Der Einbau von Streckengeräten für die automatische Zugsicherung wurde fortgesetzt.

6. *Niveauübergänge.* Es wurden 21 Niveauübergänge aufgehoben, wovon 9 durch Unter- und Überführungen ersetzt worden sind oder noch ersetzt werden.

7. *Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen.* In Vallorbe sowie auf den Strecken Bern–Luzern und Zofingen–Aarau–Wettingen wurden automatische Telefonanlagen in Betrieb genommen.

In den Bahnhöfen Genf, Neuenburg, Bern und Belinzone sind Lautsprecheranlagen erstellt worden, während sich solche in Brig, Vallorbe, Winterthur und Chur noch in Ausführung befinden.

### C. Erneuerung der Geleise

In den ersten Monaten des Berichtsjahres bestanden noch einige Schwierigkeiten in der Beschaffung von verschiedenem Oberbaumaterial, die vorerst Verzögerungen auf das Geleiseumbauprogramm verursachten. Diese konnten jedoch dank umfangreicherer Ablieferungen in der zweiten Jahreshälfte und der günstigen Witterung im Spätherbst aufgeholt werden. Die pro 1948 vorgesehenen, inbegriffen die vom Jahre 1947 als unvollendet übertragenen Geleiseerneuerungen mit neuem und gebrauchtem Material (220,3 km) sowie die Schottererneuerungen und Schwellenvermehrungen (43,0 km) wurden restlos durchgeführt.

Wegen des Rückstandes in der Herstellung von Weichenhälften konnte dagegen das Weichenumbauprogramm nicht in vollem Umfange erfüllt werden (Ausführung 477 Weichen).

### D. Unterhaltsarbeiten

1. Die Unterhaltsarbeiten sind programmgemäss durchgeführt worden.

2. Vom 25. September bis 11. Oktober weilte eine Delegation des Bahnunterhaltungsdienstes in der Gegend von Le Mans (Frankreich), um sich unter der Leitung von Fachleuten der SNCF mit dem Geleiseunterhalt nach dem Soufflageverfahren vertraut zu machen. In allen drei Kreisen unseres Netzes werden nun Versuche in grösserem Maßstab mit dieser Unterhaltsmethode – die Einsparungen im Geleiseunterhalt bringen sollte – durchgeführt, um deren Eignung für unsere Verhältnisse zu prüfen.

### E. Elektrifikation

1. Im Hinblick auf den Mangel an elektrischen Triebfahrzeugen wurde die Elektrifikation weiterer Linien zurückgestellt.

2. Auf der Strecke Winterthur–Wald sind die Herstellung des Lichttraumprofils und Arbeiten an Schwach-

strom- und Sicherungsanlagen im Gange. Auf den Strecken Monthey–St-Gingolph, Sissach–Läufelfingen–Olten und Oberglatt–Niederweningen wurden ebenfalls Vorarbeiten ausgeführt.

### F. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse

1. Am 24. Januar traten infolge heftiger Schneefälle besonders in der Westschweiz einige Betriebsstörungen ein, so im Bahnhof Genf und auf den Strecken Schmitten–Flamatt und Ecublens–Moudon, die erhebliche Zugsverspätungen und Ausfälle von Zügen verursachten.

2. Am 15. Februar überschüttete ein Erdbeben das Geleise der Strecke Wald–Rüti bei km 42,180 auf eine Länge von 7 m ca 40–50 cm hoch mit Erdmassen.

3. Nach Sprengungen in einem privaten Steinbruch zwischen Lavorgo und Faido sperrte am 11. März eine grössere Masse des abgesprengten Materials bei km 110,400 vorübergehend beide Geleise.

4. Am 19. Juni nachmittags 17 Uhr wurde die Gotthardlinie auf der Strecke Biasca–Osogna–Cresciano durch Überflutung der Geleise in einer Höhe von 60 cm infolge eines starken Gewitters und Schlammablageung auf der letztgenannten Station unterbrochen. Nach schwierigen und gefährlichen Räumungsarbeiten konnte das Geleise Osogna–Biasca am 20. Juni, 15 Uhr 50 und das Geleise Biasca–Osogna am 21. Juni 14 Uhr 20 für den Verkehr freigegeben werden.

5. Ebenfalls am 19. Juni wurde der gesamte Zugverkehr auf der Strecke Magadino–Luino ab 14 Uhr 30 unterbrochen. Das Geleise wurde an 15 verschiedenen Stellen verschüttet; da auch die Kantonsstrasse an verschiedenen Stellen gesperrt war, wurde der Verkehr vom 19. Juni 18 Uhr bis 22. Juni 16 Uhr durch zusätzliche Schifffahrtskurse Magadino–Luino aufrecht erhalten. Der Transitgüterverkehr wurde bis zum 5. Juli über Chiasso umgeleitet.

6. In der Nacht vom 4./5. September überflutete die Rhone, deren Damm unterhalb der Brücke bei Fully infolge heftiger Regenfälle auf eine Länge von 120 m geborsten war, die Ebene zwischen Charrat und Martigny. Am Morgen des 5. September erreichte das Wasser zwischen km 68,000 und 68,400 Schienenhöhe, wodurch das Geleise stellenweise leicht unterspült wurde. Immerhin konnte der Verkehr auf einem Geleise mit kleiner Geschwindigkeit aufrechterhalten werden. Am 7. September war das ausser Betrieb gesetzte Geleise so weit instandgestellt, dass es wieder befahren werden konnte. Am 11. September wurde auf beiden Geleisen der normale Betrieb wieder aufgenommen.

## Abteilung Kraftwerke

### A. Energiewirtschaft

1. Ein neuer Vertrag wurde mit der Aare-Tessin AG. für Elektrizität in Olten (Atel) abgeschlossen, wonach wir die in Form von Drehstrom im Kraftwerk Amsteg vorhandene Überschussenergie verkaufen oder, im Bedarfsfall für den Bahnbetrieb, mit Einphasenenergie der Atel in ihrem Kraftwerk Gösigen und der NOK in unserem Unterwerk Seebach umtauschen können.

2. Im Betriebsjahr 1947/48 (Oktober 1947 bis September 1948) wurden verbraucht:

Aus den eigenen Kraftwerken . . .	643 488 000 kWh
Aus den Gemeinschaftskraftwerken . . .	202 744 000 »
Aus fremden Kraftwerken . . . . .	93 617 000 »
<b>Total der erzeugten und bezogenen Energie. . . . .</b>	<b>939 849 000 kWh</b>

Diese Energie wurde wie folgt verwendet:

Für die eigene Zugsförderung ab Unterwerk . . . . .	725 518 000 kWh
Für andere eigene Zwecke. . . . .	9 195 000 »
Abgabe an Privatbahnen . . . . .	25 070 000 »
Abgabe an andere Abnehmer (Servituten). . . . .	9 050 000 »
Leitungs- und Umformerverluste . . . . .	108 715 000 »
<b>Total für den Bahnbetrieb . . . . .</b>	<b>877 548 000 kWh</b>
Abgabe von Überschussenergie ab Kraftwerk . . . . .	49 212 000 »
Verbrauch zum Wasserpumpen im Etzelwerk. . . . .	13 089 000 »
<b>Gesamtverbrauch</b>	<b>939 849 000 kWh</b>

3. *Energieaushilfe.* Sie wurde im Betriebsjahr vom 1. Oktober 1947 bis 17. Januar 1948 beansprucht. 13 244 000 kWh wurden als solche bezogen.

4. Zu Beginn des Berichtsjahres war die Wasserführung in den Kraftwerken günstig; auch war der Sommer 1948 sehr niederschlagsreich. Die drei Stauseen wurden frühzeitig gefüllt. Die Abgabe von Überschussenergie an die Industrie durch Vermittlung der Elektrizitätswerke war vorteilhaft. Im Spätsommer setzte aber eine Trockenperiode ein. Wegen des unbefriedigenden Standes der Energieversorgung musste bereits anfangs Oktober zur Einsparung von elektrischer Energie die Lieferung für Elektrokessel eingestellt und bei Anfang der Heizperiode die Zugsheizung eingeschränkt werden. Weitere Sparmassnahmen folgten anfangs Dezember durch Kürzung der

Zugscompositionen, den Verzicht auf die Führung von Personenextrazügen, die Aufhebung von Güterzügen und den Ersatz elektrischer Triebfahrzeuge durch Dampflokomotiven.

5. Mit den Speicherpumpen im Etzelwerk wurden im Betriebsjahr 8,2 Millionen m<sup>3</sup> bzw. kWh durch die SBB und 18,5 Millionen m<sup>3</sup> bzw. kWh durch die NOK aufgespeichert.

### B. Kraftwerke

1. *Vernayaz.* Die Wasserfassung des Triège wurde geändert, um die Vereisung der Schützen zu verhindern.

2. *Barberine.* Stand des Stausees: Tiefster Stand am 17. April mit 9,14 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalte entsprechend 25,86 Millionen kWh; höchster Stand am 10. August mit dem vollen Nutzinhalte von 39,0 Millionen m<sup>3</sup> (Vorjahr 35,9) entsprechend 110,37 Millionen kWh. Die Absenkung begann am 20. September; sie war am 31. Dezember 12,22 m (11,40 m) unter dem vollen Seestand, entsprechend einem Nutzinhalte von 23,72 Millionen m<sup>3</sup> (24,69) oder 67,17 Millionen kWh.

Das Projekt für die Zuleitung des Triège in den Barberinesee wurde fertiggestellt.

3. *Massaboden.* Mit dem Umbau der Wasseranlagen zur Erhöhung der Wasserführung des Zuleitungstollens von 7 auf 20 m<sup>3</sup>/sec wurde im Frühjahr begonnen. Vom neu zu erstellenden 2,9 km langen Zulaufstollen Mörel-Massaboden wurden bis Ende des Jahres 1761 m oder 62 % der Gesamtlänge vorgetrieben. Mit den Arbeiten an der Wasserfassung in Mörel wurde anfangs August begonnen. Dank der günstigen Witterungsverhältnisse konnten die Arbeiten programmgemäss durchgeführt werden.

4. *Amsteg.* Im oberen Teil der Druckleitungen 1 und 2 sind zur Verhinderung von Vibrationen bei voller Belastung der Rohrleitungen Verstärkungsringe angebracht worden.

5. *Ritom.* Stand des Stausees: Tiefster Stand am 18. April mit 5,68 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalte entsprechend 9,32 Millionen kWh; höchster Stand am 13. September mit dem vollen Nutzinhalte von 27,5 Millionen m<sup>3</sup> entsprechend 45,1 Millionen kWh. Die Absenkung begann am 20. September; sie war am 31. Dezember 8,40 m (Vorjahr 11,46 m) unter dem vollen Seestand, entsprechend einem Nutzinhalte von 18,32 Millionen m<sup>3</sup> (15,69) oder 30,04 Millionen kWh.

Die Arbeiten am 2,5 km langen Zuleitungstollen der Garegna aus dem Val Canaria zum Ritomsee

wurden weitergeführt. Im Laufe des Sommers konnte die Wasserfassung im Canariatal nahezu fertiggestellt werden. Im weiteren wurden auf der Seite Val Canaria 356 m Stollen vorgetrieben. Der Zuleitungsstollen Seite Piora wurde bis auf 654 m erstellt. Beim Übergang des Stollens aus dem Bündner Schiefer in die Dolomitzone ereigneten sich mehrere Schlamm- und Wassereintrübe, wodurch der Vortrieb verzögert bzw. sechs Monate lang aufgehalten wurde.

Mit den Vorarbeiten für den Einbau des Buchholzsches in die Transformatoren ist begonnen worden.

6. *Etzelwerk*. Stand des Sihlsees: Tiefster Stand am 16. März mit 53,55 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalt entsprechend 53,55 Millionen kWh; höchster Stand mit dem vollen Nutzinhalt von 91,8 Millionen m<sup>3</sup> entsprechend 91,8 Millionen kWh. Die Absenkung begann am 15. September; sie war am 31. Dezember 5,96 m (Vorjahr 2,28 m) unter dem vollen Seestand, entsprechend einem Nutzinhalt von 34,64 Millionen m<sup>3</sup> (67,92) oder 34,64 Millionen kWh, wovon den SBB 26,75 (35,91) Millionen m<sup>3</sup> zukamen.

7. *Kraftwerk Rapperswil-Auenstein*. Die Toninjek-

tionen am rechtsseitigen Aaredamm wurden zu Ende geführt.

Die Notstromgruppe ist fertig montiert und dem Betrieb übergeben worden.

8. *Zentrale Unteraa der CKW (Lungernseewerk)*. Für die Aufstellung der Schlupfumformergruppe in der Zentrale Unteraa der Central-schweizerischen Kraftwerke (CKW) wurden die erforderlichen baulichen Vorbereitungen durchgeführt.

### C. Übertragungsleitungen und Unterwerke

1. Infolge der Ausführung von Bauarbeiten bzw. zur Sicherung gegen Bergstürze mussten an verschiedenen Stellen bestehende Übertragungsleitungen verlegt werden, so bei der Zentrale «Bois noir» des Elektrizitätswerkes Lausanne und im Gebiete der Gemeinden Ebikon, Amsteg und Cresciano.

2. Die Erweiterungsarbeiten der 15 kV Schaltanlage des Unterwerkes Grütze wurden fortgesetzt. In verschiedenen Unterwerken sind Vorbereitungen für den Einbau von 15 kV Schnellschaltern sowie des Buchholzsches in die Transformatoren getroffen worden.

# Rechnungen

## Form und Inhalt der Rechnungen

Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1948 sind erstmals in der neuen Form, wie sie bereits in den Voranschlägen für die Jahre 1948 und 1949 zur Anwendung kam, dargestellt.

Die Betriebsrechnung für das Jahr 1948 beruht auf vollständig neuer Grundlage. Während unter den «Betriebsausgaben» der bisherigen Betriebsrechnung teilweise Ausgaben nach Arten (Personal-, Sachausgaben usw.) und teilweise die Kosten bestimmter Leistungen (z. B. die Kosten des Unterhalts der Fahrzeuge) ausgewiesen wurden, enthält die neue Aufwandseite die sich aus den Kostenrechnungen der einzelnen Dienste ergebenden Kosten für Verwaltung, Betrieb und Unterhalt. In der neuen Betriebsrechnung wird ferner das sogenannte *Bruttoprinzip* angewendet, das die gegenseitige Verrechnung von Aufwands- und Ertragsposten ausschliesst. (So werden z. B. die Beträge, die die SBB für die Benützung von Gemeinschaftsbahnhöfen zahlen müssen, nicht mehr mit den Beträgen verrechnet, die andere Bahnverwaltungen den SBB aus dem gleichen Titel zu zahlen haben. Sodann werden die Kosten der Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter im Betriebsaufwand und die entsprechenden Fakturbeträge im Betriebsertrag gebucht.) Aus diesem Grunde erscheinen sowohl der Aufwand als auch der Ertrag höher als bisher. Die Teuerungszulagen an die Pensionierten, die bisher in der Betriebsrechnung enthalten waren, werden neu, wie andere betriebsfremde Aufwendungen und Erträge, in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde in den letzten Jahren hinsichtlich Form und Inhalt nach Massgabe des Fortschrittes der Neuordnung des Rechnungswesens umgestellt. Die Baurechnung wurde schon im Jahr 1946 geändert. Sie hat nunmehr lediglich noch einige formelle Verbesserungen und Vereinfachungen erfahren. Die Bilanz wurde bereits bei Anlass der Sanierung Ende 1945 von Grund auf neu gestaltet.

Mit den diesjährigen Umstellungen ist die Neugestaltung der veröffentlichten Rechnungen der Bundesbahnen abgeschlossen.

Die tiefgreifende Neuordnung des gesamten Rechnungswesens bringt es mit sich, dass die Zahlen der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1948 mit jenen früherer Rechnungsperioden nicht vergleichbar sind. Um trotzdem einen Vergleich mit dem Vorjahr herzustellen, wurden die Zahlen der Jahresrechnung 1947, soweit möglich, nach den neuen Grundsätzen umgerechnet und im Textteil den Zahlen des Jahres 1948 gegenübergestellt. Damit ist der Vergleich der Rechnungen für das Jahr 1948 mit den Ergebnissen des Jahres 1947 in den wichtigsten Punkten möglich.

Hinsichtlich der wesentlichsten Merkmale des neuen Rechnungssystems verweisen wir auf die Erläuterungen im Voranschlag 1948 (Seite 1).

## Gesamtüberblick

Das neue Rechnungssystem gestattet erstmals, aus der Baurechnung, der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung den *Gesamtaufwand der Bundesbahnen* nach Aufwandsarten zusammenzustellen und ihm den *Gesamtertrag und die aktivierbaren Bauaufwendungen* gegenüberzustellen. Wir schicken diesen *Gesamtüberblick* der Besprechung der einzelnen Rechnungen voraus.

Der Gesamtaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1947 Fr.	Voranschlag 1948 Fr.	Rechnung 1948 Fr.
Personalaufwand . . . . .	324 121 965	334 515 319	348 490 505
Sachaufwand (einschliesslich Bauaufwendungen) . . . . .	178 735 499	199 233 980	222 306 585
Abschreibungen . . . . .	110 558 101	73 807 800	95 912 846
Kapitalkosten . . . . .	50 489 994	49 416 000	47 667 140
Übrige Aufwendungen . . . . .	50 282 270	45 060 200	46 758 736
Gesamtaufwand	714 187 829	702 033 299	761 135 812

Diesem Aufwand stehen gegenüber:

Betriebsertrag . . . . .	661 947 217	612 465 700	675 774 577
Aktivierbare Bauaufwendungen . . . . .	63 610 864	85 690 000	87 663 326
Übrige Erträge . . . . .	14 038 061	6 704 599	12 708 721
Gesamtertrag und aktivierbare Bauaufwendungen	739 596 142	704 860 299	776 146 624
Der Unterschied entspricht dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aktivsaldo . . . . .	25 408 313	2 827 000	15 010 812

Im Vergleich zum Vorjahr steht der Erhöhung des Gesamtaufwandes von 47 Millionen Franken eine Erhöhung des Ertrages von nur 12,5 Millionen Franken und der aktivierbaren Bauaufwendungen um 24,1 Millionen Franken gegenüber, weshalb sich ein Rückgang des Aktivsaldo um 10,4 Millionen Franken ergibt.

Die nachfolgenden Zahlen vermitteln einen Überblick über die Aufwendungen für das gesamte von den Bundesbahnen beschäftigte Personal:

	Rechnung 1947 Fr.	Voranschlag 1948 Fr.	Rechnung 1948 Fr.
Besoldungen, Gehälter und Löhne . . . . .	162 843 755	167 191 374	168 879 600
Ortszuschläge . . . . .	4 073 014	4 129 066	4 330 739
Kinderzulagen . . . . .	3 138 613	3 112 155	3 296 967
Übrige Besoldungs- und Lohnbestandteile (Heiratszulagen, Dienstaltersgeschenke, Besoldungsnachgenüsse usw.) . . . . .	2 033 620	1 610 765	1 853 638
Teuerungszulagen . . . . .	81 747 788	101 262 766	105 905 292
Herbstzulagen . . . . .	8 777 496	—	—
Total Besoldungen, Gehälter, Löhne und dazugehörige Bezüge	262 614 286	277 306 126	284 266 236
Nebenbezüge und verschiedene Vergütungen . . . . .	12 097 003	11 625 520	11 900 473
Terungszuschläge auf Nebenbezügen und verschiedenen Vergütungen . . . . .	3 991 938	4 105 453	4 843 279
Dienstkleider . . . . .	3 467 225	2 361 295	3 533 293
Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse <sup>1)</sup> . . . . .	20 466 720	22 213 474	22 478 345
Beiträge an die Lohnausgleichskasse bzw. AHV . . . . .	5 198 542	5 435 440	5 575 504
Unfallversicherung . . . . .	5 984 365	5 779 338	6 805 899
Andere Aufwendungen für das Personal (Prämien und Belohnungen, Beiträge an die Krankenkasse für das SBB-Personal, Abgabe alkoholfreier Getränke usw.) . . . . .	1 025 200	440 828	400 016
	314 845 279	329 267 474	339 803 045
abzüglich: Beteiligung Dritter an den Personalausgaben . . . . .	2 810 606	2 273 515	3 230 543
Aufwendungen für das eigene Personal . . . . .	312 034 673	326 993 959	336 572 502
Ausgaben für fremde Arbeitskräfte (Unternehmerarbeiter, Putzfrauen usw.) . . . . .	12 087 292	7 521 360	11 918 003
	324 121 965	334 515 319	348 490 505

<sup>1)</sup> Einschliesslich Einlagen der Verwaltung in den Stabilisierungsfonds, aber ohne die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse



Von den Mehraufwendungen für das eigene Personal, 24,5 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr, entfallen rund 13,5 Millionen Franken auf die höheren Teuerungszulagen und Teuerungszuschläge und 11 Millionen Franken auf die Personalvermehrung.

Gegenüber dem Voranschlag sind die Mehraufwendungen vor allem auf die gemäss Bundesbeschluss vom 17. Juni 1948 und Bundesratsbeschluss vom 9. Juli 1948 rückwirkend auf 1. April 1948 gewährten höheren Teuerungszulagen sowie auf die Personalvermehrung zurückzuführen.

	Rechnung 1947	Voranschlag 1948	Rechnung 1948
Der Personalbestand hat sich wie folgt entwickelt:			
Ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Beamte, Angestellte, Betriebsarbeiter, Stations- und Zugsdienstlehrlinge und anderes ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal) . . . . .	33 314	33 822	34 935
Nicht ständig und nicht mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Aushilfsarbeiter, Privatablöser und -stellvertreter, Handwerkerlehrlinge, wiederbeschäftigte Pensionierte und andere nicht ständige Arbeitnehmer) . . . . .	3 063	3 087	2 975
Total eigenes Personal (ohne fremde Arbeitskräfte) . . . . .	<u>36 377</u>	<u>36 909</u>	<u>37 910</u>

Gegenüber dem Vorjahr beträgt die Erhöhung 1533 und gegenüber dem Voranschlag 1001 Mann.

Die Mehrausgaben für fremde Arbeitskräfte gegenüber dem Voranschlag betreffen die für den Unterhalt und Bau der Bahnanlagen zugezogenen Unternehmerarbeiter.

Im Posten Unfallversicherung sind folgende Aufwendungen für das eigene Personal enthalten: Fr.

Prämien an die SUVA für Betriebsunfälle . . . . .	4 357 066
für Nichtbetriebsunfälle . . . . .	1 507 882
Verschiedenes (kapitalisierte Werte der Zuschussrenten, Überlassung von Renten usw.) . . . . .	940 951
	<u>6 805 899</u>

Von der Beteiligung Dritter an den Personalausgaben entfallen auf

Krankengeld der SUVA . . . . .	1 633 256
Renten der SUVA und der Militärversicherung . . . . .	443 343
Lohnausfallentschädigungen bei Militärdienst . . . . .	734 144
Beteiligung des Personals an der Versicherung gegen Nichtbetriebsunfälle . . . . .	309 971
Andere Beteiligungen . . . . .	109 829
	<u>3 230 543</u>

An der Zunahme des *Sachaufwandes* um 44 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr sind zur Hauptsache die Bauaufwendungen und die Materialkosten für den Unterhalt der Bahnanlagen und der Fahrzeuge beteiligt.

Die *Abschreibungen*, die *Kapitalkosten* und die *übrigen Aufwendungen* sind im Abschnitt über die Gewinn- und Verlustrechnung erläutert.

Der *Betriebsertrag* setzt sich zusammen aus den Verkehrseinnahmen und den verschiedenen Erträgen der Betriebsrechnung, jedoch ohne die aus den wechselseitigen Beziehungen zwischen den Rechnungen der einzelnen Dienste sich ergebenden internen Gutschriften. Der Betriebsertrag des Gesamtüberblickes ist daher nicht identisch mit dem in der Betriebsrechnung ausgewiesenen Ertrag.

Hinsichtlich der *aktivierbaren Bauaufwendungen* verweisen wir auf die Baurechnung.

Die *übrigen Erträge und Wertzugänge* umfassen die Erträge gemäss Gewinn- und Verlustrechnung und die Kosten der Lieferungen und Leistungen zulasten verschiedener Bilanz- und Erfolgskonten.

## Baurechnung

Die Baurechnung für das Jahr 1948 weist im Vergleich zu Voranschlag und Vorjahr folgende Bauaufwendungen aus:

	Rechnung 1947 Fr.	Voranschlag 1948 Fr.	Rechnung 1948 Fr.
<b>Anlagen der Bahn</b>			
Anlagen und Einrichtungen			
Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	13 170 095	20 534 500	23 088 286
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke . . . . .	3 478 394	5 225 100	5 091 826
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen . . . . .	7 138 512	7 747 000	7 094 281
Elektrifizierung von Linien . . . . .	6 158 492	1 906 000	1 609 794
Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen . . .	28 378 070	38 270 000	42 376 288
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten. . .	1 237 506	2 426 700	2 264 193
Fahrzeuge . . . . .	21 613 352	28 441 000	30 816 229
Anlagen der Kraftwerke. . . . .	2 175 944	7 476 700	3 458 825
Anlagen der Werkstätten . . . . .	1 136 301	1 473 000	1 656 267
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	84 486 666	113 500 000	117 455 989
Allgemeine Verfügungsreserve der Generaldirektion. . . .	—	1 400 000	—
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	84 486 666	114 900 000	117 455 989

Die Bauaufwendungen sind somit um 33 Millionen Franken höher als im Vorjahr und um 2,6 Millionen Franken höher als der Voranschlag. Die Mehraufwendungen sind bedingt durch die weiter angestiegenen Baukosten einerseits und den aufgestauten Erneuerungs- und Ausbaubedarf andererseits.

Im Vergleich zum Voranschlag übersteigen die Aufwendungen für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden, für die Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen sowie für die Fahrzeuganschaffungen die veranschlagten Beträge. Andererseits bleiben die Aufwendungen bei den Kraftwerken wesentlich unter dem Voranschlag. Im gesamten bleibt eine verhältnismässig unbedeutende Überschreitung des Voranschlages, die hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, dass der aus dem Jahr 1947 übertragene Rückstand in der Abwicklung des Bauprogramms im Berichtsjahr etwas aufgeholt werden konnte. Bekanntlich schloss die Baurechnung des Jahres 1947 mit einer Unterschreitung des Voranschlages um 8 Millionen Franken ab.

Im einzelnen sind die Abweichungen vom Voranschlag aus dem Anhang zur Baurechnung *Verzeichnis der grösseren Bauten und Anschaffungen* ersichtlich (Seiten 49—63). Dieser Anhang enthält eine Aufzählung aller wichtigeren, auf mehr als Fr. 100 000 veranschlagten Bauten und Anschaffungen des Rechnungsjahres, wobei den tatsächlichen Aufwendungen auch die veranschlagten Beträge gegenübergestellt sind.

Zum Kapitel Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen, bei dem eine Aufzählung der einzelnen Erneuerungen zu weit führen würde, lassen wir eine Übersicht über die erneuerten Geleise und Weichen nach Menge und Wert folgen:

	Rechnung 1947		Voranschlag 1948		Rechnung 1948	
	Gel.-km <sup>1)</sup>	Fr.	Gel.-km <sup>1)</sup>	Fr.	Gel.-km <sup>1)</sup>	Fr.
<b>Geleiseerneuerungen</b>						
mit neuem Material . . . . .	129,2	20 716 352	145,7	25 454 000	179,2	31 894 219
mit gebrauchtem Material . . . . .	23,6	2 492 454	47,1	4 686 800	41,1	3 708 618
<b>Schottererneuerungen und Schwellen- vermehrungen allein . . . . .</b>	<b>46,2</b>	<b>2 200 293</b>	<b>42,1</b>	<b>2 202 900</b>	<b>43,0</b>	<b>2 272 192</b>
<b>Weichenerneuerungen</b>	<b>Einheiten</b>	<b>Fr.</b>	<b>Einheiten</b>	<b>Fr.</b>	<b>Einheiten</b>	<b>Fr.</b>
mit neuem Material . . . . .	202	1 868 144	379	3 777 100	328	2 932 107
mit gebrauchtem Material . . . . .	118	858 700	212	1 628 200	149	1 109 366
		<u>28 135 943</u>		<u>37 749 000</u>		<u>41 916 502</u>

<sup>1)</sup> km Totalerneuerung (Schienen und Schwellen), Schienen- oder Schwellenerneuerung allein je zur Hälfte gerechnet.

Die Überschreitung der veranschlagten Geleiseerneuerungen erklärt sich hauptsächlich daraus, dass in den Mengen und Beträgen der Rechnung 1948 auch die aus dem Vorjahr als unvollendet übertragenen Erneuerungen inbegriffen sind.

Die starke Unterschreitung des Bauvoranschlages der Kraftwerke ist darauf zurückzuführen, dass auf die Ausführung der im Voranschlag vorgesehenen Erstellung einer Dampfturbinenanlage sowie den Einbau eines weitem Generators im Kraftwerk Vernayaz verzichtet wurde und dass infolge von Materialbeschaffungsschwierigkeiten verschiedene Erneuerungen und Verbesserungen an den Übertragungsleitungen und in den Unterwerken nicht im vorgesehenen Umfang durchgeführt werden konnten. Dagegen konnten die Arbeiten für die grossen Erweiterungsbauten in Ritom und Massaboden im veranschlagten Umfang gefördert werden.

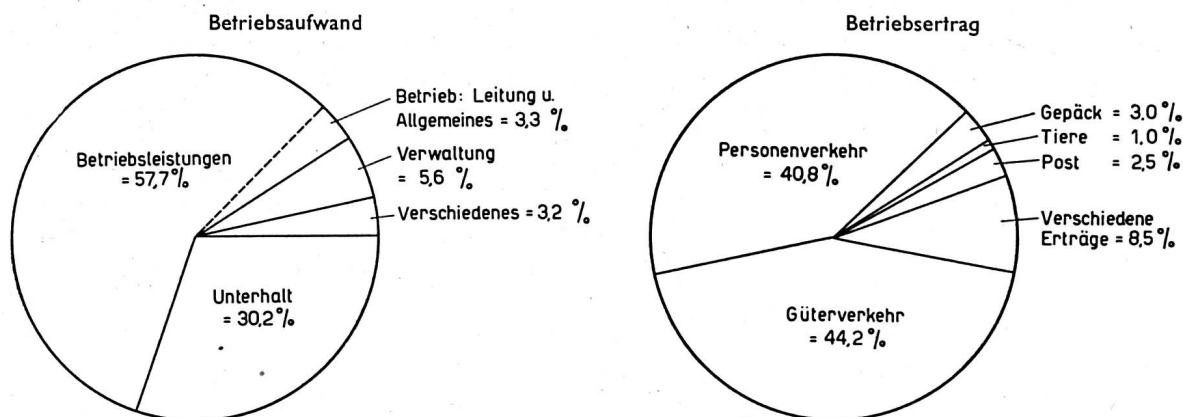
Von den 117,5 Millionen Franken Gesamtaufwendungen sind 87,7 Millionen Franken aktivierbare Bauaufwendungen, die als Vermehrung des Anlagevermögens verbucht wurden. Die verbleibenden 29,8 Millionen Franken wurden als nicht aktivierbare Bauaufwendungen der Betriebsrechnung belastet.

### Betriebsrechnung

Im Vergleich zum Vorjahr und zum Voranschlag zeigt die Betriebsrechnung folgendes Bild:

	Rechnung 1947		Voranschlag 1948		Rechnung 1948	
	Mio. Fr.	%	Mio. Fr.	%	Mio. Fr.	%
Betriebsertrag . . . . .	663,7	100	613,8	100	677,3	100
Betriebsaufwand . . . . .	450,6	67,9	461,9	75,2	495,6	73,2
<b>Betriebsüberschuss . . . . .</b>	<b>213,1</b>	<b>32,1</b>	<b>151,9</b>	<b>24,8</b>	<b>181,7</b>	<b>26,8</b>

Während der Betriebsertrag gegenüber dem Vorjahr nur um 13,6 Millionen Franken oder um 2% zugenommen hat, ist der Betriebsaufwand um 45 Millionen Franken oder um 10% gestiegen. Der Betriebsüberschuss ist gegenüber dem Vorjahr um 31,4 Millionen Franken zurückgegangen.



### Betriebsaufwand

Die Zunahme des Betriebsaufwandes gegenüber dem Vorjahr ist zu rund 24 Millionen Franken auf die Erhöhung der Teuerungszulagen und die Personalvermehrung zurückzuführen. Der Rest der Mehraufwendungen entfällt zur Hauptsache auf die Materialkosten für den Unterhalt der Bahnanlagen und der Fahrzeuge.

Die Aufteilung des Betriebsaufwandes des Jahres 1947 nach neuer Ordnung ist nicht möglich. In den nachfolgenden Erläuterungen werden daher die einzelnen Posten nur mit dem Voranschlag verglichen.

An der Zunahme des Betriebsaufwandes um 33,7 Millionen Franken gegenüber dem Voranschlag sind beteiligt mit

	Millionen Franken
Verwaltung . . . . .	3,6
Betrieb . . . . .	23,8
Leitung und Allgemeines . . . . .	1,2
Betriebsleistungen . . . . .	10,5
Unterhalt . . . . .	12,1
Verschiedenes . . . . .	6,3
Leistungen zulasten Dritter . . . . .	3,1
Schadenfolgen aus Schadenereignissen . . . . .	1,5
Übriges . . . . .	1,7
	<u>33,7</u>

Der Aufwand für *Verwaltung* umfasst die Kosten für den Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung, die Dienst- abteilungen der Generaldirektion, einschliesslich die Betriebsabteilung, die Abteilungen für Bahnbau, für Kraft- werke, für Zugförderungs- und Werkstättendienst und die Materialverwaltung sowie die Verwaltungsabteilungen der Kreise. Die Zunahme der Verwaltungskosten gegenüber dem Voranschlag beruht zur Hauptsache auf grössern Druckkosten und höhern Lagergemeinkosten des Materialverwaltungsdienstes infolge grösserer Warenvorräte.

Die Kosten für *Leitung und Allgemeines* setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Leitung des Bahndienstes (Bauabteilungen der Kreise, Bahningenieurbureaux, Baubureaux) .	5 475 281
Leitung des Stations- und Zugsbegleitdienstes (Betriebsabteilungen der Kreise, Wagenrepar- titionsdienst, Ausgleichsstelle) . . . . .	3 925 607
Leitung des Zugförderungsdienstes (Abteilungen für Zugförderung in den Kreisen) . . . . .	917 814
Pacht und Miete (für Bahnstrecken, Fahrzeuge u. a.) . . . . .	4 075 296
Besorgung des Betriebes durch fremde Bahnen und andere Dritte (Gemeinschaftsdienst, Zugs- und Fahrdienstleistungen) . . . . .	1 925 855
	<u>16 319 853</u>

Die Vermehrung gegenüber dem Voranschlag ist ausschliesslich auf die Zunahme der Fahrzeugmieten zurückzuführen.

Im Aufwand für die *Zugförderung* sind die Kosten enthalten für

	Fr.	Fr.
Fahrdienst . . . . .		78 370 102
Fahrpersonal . . . . .	38 081 285	
Fahrstrom . . . . .	25 251 239	
Feste und flüssige Treibstoffe . . . . .	14 503 526	
Schmierstoffe für die Triebfahrzeuge . . . . .	457 540	
Beleuchtungsmaterial für die Triebfahrzeuge . . . . .	76 512	
Depotdienst . . . . .		4 815 044
Visiteurdienst . . . . .		2 534 833
		<u>85 719 979</u>

Die Mehrkosten von rund 5 Millionen Franken entfallen auf die erhöhten Kosten für Brennmaterial der Dampflokomotiven, deren Leistungen infolge Mangels an elektrischen Triebfahrzeugen und Stromknappheit 57% mehr betragen haben als im Voranschlag vorgesehen war. Die erhöhten Personalkosten wurden dadurch kompensiert, dass die Stromkosten unter dem Voranschlag blieben.

Die kilometrischen Leistungen der Triebfahrzeuge haben sich wie folgt entwickelt:

	Rechnung 1947	Voranschlag 1948	Rechnung 1948
Triebfahrzeugkilometer			
Elektrische Triebfahrzeuge . . . . .	60 359 119	62 000 000	62 658 632
Dampflokomotiven und andere thermische Triebfahrzeuge . . . . .	6 360 672	3 950 000	6 211 425
Traktoren . . . . .	2 260 196	2 050 000	2 427 841
	<u>68 979 987</u>	<u>68 000 000</u>	<u>71 297 898</u>

Die Mehrleistungen gegenüber dem Vorjahr betragen 2 317 911 km oder 3,4%.

Die *Unterhaltskosten* zeigen im Vergleich zum Voranschlag folgendes Bild:

	Voranschlag 1948		Rechnung 1948	
	Fr.	% <sup>1)</sup>	Fr.	% <sup>1)</sup>
<b>Anlagen und Einrichtungen</b>				
gewöhnlicher Unterhalt . . . . .	58 583 480	3,3	60 312 806	3,4
nicht aktivierbare Bauaufwendungen . . . . .	24 313 800	1,4	26 810 785	1,5
	<u>82 897 280</u>	<u>4,7</u>	<u>87 123 591</u>	<u>4,9</u>
<b>Fahrzeuge</b>				
gewöhnlicher Unterhalt . . . . .	50 943 740	6,8	60 316 630	8,1
nicht aktivierbare Bauaufwendungen . . . . .	3 700 000	0,5	2 083 572	0,3
	<u>54 643 740</u>	<u>7,3</u>	<u>62 400 202</u>	<u>8,4</u>
<b>Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge für den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee</b>				
Unterhalt . . . . .	159 940	4,8	258 372	7,8
	<u>137 700 960</u>	<u>5,6</u>	<u>149 782 165</u>	<u>6,0</u>

Insgesamt beanspruchen die Unterhaltskosten, gleich wie im Voranschlag, rund 30% des gesamten Betriebsaufwandes.

Der gewöhnliche Unterhalt hat besonders bei den Fahrzeugen infolge der Nachholung rückständiger Arbeiten zugenommen. Die nicht aktivierbaren Bauaufwendungen sind entsprechend der Zunahme des Bauvolumens gestiegen. In Prozenten der gesamten Bauaufwendungen betragen sie wie im Voranschlag und im Vorjahr rund 25%.

Im Aufwand für *Verschiedenes* sind die Kosten der Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter enthalten, ferner die Aufwendungen für Schadenereignisse (Brände, Zugsunglücke, Entgleisungen usw.) und für Haftpflichtschäden sowie die kapitalisierten Werte der Zuschussrenten.

### Betriebsertrag

Die *Verkehrseinnahmen* haben sich wie folgt entwickelt:

	Rechnung 1947		Voranschlag 1948		Rechnung 1948	
	Mio. Fr.	%	Mio. Fr.	%	Mio. Fr.	%
Personenverkehr . . . . .	270,2	44,2	261	45,8	276,6	44,6
Gepäck- und Expressgutverkehr . . . . .	18,2	3,0	16	2,8	20,3	3,3
Postverkehr . . . . .	16,2	2,6	15	2,6	16,7	2,7
Tierverkehr . . . . .	7,0	1,1	6	1,1	6,4	1,0
Güterverkehr . . . . .	300,2	49,1	272	47,7	299,7	48,4
	<u>611,8</u>	<u>100</u>	<u>570</u>	<u>100</u>	<u>619,7</u>	<u>100</u>

<sup>1)</sup> In % des betreffenden Anlagewertes



Die verschiedenen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:	Rechnung 1947 Fr.	Voranschlag 1948 Fr.	Rechnung 1948 Fr.
Entschädigungen für Betriebsleistungen für fremde Bahnen und andere Dritte . . . . .	15 285 691	12 940 630	17 682 134
Pacht- und Mietzinseinnahmen . . . . .	19 556 324	19 418 170	21 184 993
Übrige Erträge . . . . .	17 042 137	11 521 800	18 807 380
	<u>51 884 152</u>	<u>43 880 600</u>	<u>57 674 507</u>

In den übrigen Erträgen sind als wichtigster Posten die Einnahmen aus Lieferungen und Leistungen für Dritte enthalten.

## Gewinn- und Verlustrechnung

Das Berichtsjahr schliesst im Vergleich zu Voranschlag und Vorjahr mit folgenden Zahlen ab:

	Rechnung 1947	Voranschlag 1948	Rechnung 1948
Millionen Franken			
Betriebsüberschuss . . . . .	213,1	151,9	181,7
Ertrag der Gewinn- und Verlustrechnung . . . . .	23,6	19,2	23,6
	<u>236,7</u>	<u>171,1</u>	<u>205,3</u>
Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung . . . . .	211,3	168,3	190,3
<i>Aktivsaldo</i>	<u>25,4</u>	<u>2,8</u>	<u>15,0</u>

Der Aktivsaldo versteht sich vor Speisung der gesetzlichen Reserve und vor Verzinsung des Dotationskapitals. Dagegen sind im Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung verschiedene, ausserordentliche Abschreibungen und Rückstellungen inbegriffen, die für einen Vergleich der Jahresergebnisse weggelassen werden müssen. Es handelt sich um folgende ausserordentliche Aufwendungen:

	Rechnung 1947	Voranschlag 1948	Rechnung 1948
Millionen Franken			
Jahresquote zur Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagen- gruppen Allgemeine Kosten und Unterbau . . . . .	32,2	—	20,0
Rückstellung zur spätern Tilgung des Defizites der Pensions- und Hilfs- kasse . . . . .	6,0	—	—
Rückstellung für die Deckung des Abschreibungsausfalles auf den An- lagen der Etzelwerk AG. . . . .	2,0	—	0,1 <sup>1)</sup>
	<u>40,2</u>	<u>—</u>	<u>20,1</u>
Der vergleichbare Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt nach Abzug dieser Beträge noch . . . . .	171,1	168,3	170,2
und der vergleichbare <i>Bruttoüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung</i>	<u>65,6</u>	<u>2,8</u>	<u>35,1</u>

Das Jahresergebnis 1948 hat sich somit gegenüber dem Vorjahr nicht nur um die Verminderung des rechnungsmässigen Aktivsaldo von 10,4 Millionen Franken verschlechtert, sondern um 30,5 Millionen Franken. Diese Verschlechterung ergibt sich trotz einem höhern Betriebsertrag (13,6 Millionen Franken mehr als im Vorjahr) und einem um 0,9 Millionen Franken niedrigeren Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung; sie ist ausschliesslich eine Folge des weiter angestiegenen Betriebsaufwandes (siehe Erläuterungen zur Betriebsrechnung).

<sup>1)</sup> Zulasten der Kraftwerke.

### Aufwand

Der wichtigste Posten der Aufwandseite, die *Abschreibungen*, hat sich gegenüber Voranschlag und Vorjahr wie folgt verändert:

	Rechnung 1947 Fr.	Voranschlag 1948 Fr.	Rechnung 1948 Fr.
<b>Abschreibungen vom Anlagevermögen:</b>			
ordentliche . . . . .	71 340 208	71 768 800	72 274 037
von Restbuchwerten . . . . .	1 178 518	1 078 000	1 070 709
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	72 518 726	72 846 800	73 344 746
<b>Abschreibungen vom Betriebsvermögen:</b>			
von Materialvorräten . . . . .	1 556 018	300 000	1 903 870
von Wertschriften . . . . .	8 562	—	—
von Debitorenguthaben . . . . .	66 958	—	3 230
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1 631 538	300 000	1 907 100
<b>Abschreibungen von den übrigen Aktiven:</b>			
von Anleihenkosten . . . . .	4 216 200	661 000	661 000
vom Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen All- gemeine Kosten und Unterbau . . . . .	32 191 637	—	20 000 000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	36 407 837	661 000	20 661 000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	110 558 101	73 807 800	95 912 846

Die ordentlichen Abschreibungen vom Anlagevermögen sind auf Grund des vom Bundesrat genehmigten Abschreibungsreglementes vom 27. Juni 1946 berechnet. Sie betragen im gesamten rund 2,5% des Anlagewertes der abschreibungspflichtigen Anlagen (alle Anlagen ohne Grund und Boden). Infolge der ansteigenden Anlagewerte sind auch die Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr angestiegen.

Die Abschreibungen von Materialvorräten betragen im Durchschnitt 1,7% des Inventarwertes der Materialvorräte auf Ende des Rechnungsjahres. Die Bewertung erfolgte unter Berücksichtigung der Marktpreise auf Jahresende.

Die Jahresquote zur allmählichen Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau wurde gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 7. April 1948 mit 20 Millionen Franken eingesetzt.

	Rechnung 1947 Fr.	Voranschlag 1948 Fr.	Rechnung 1948 Fr.
<b>Die Kapitalkosten betragen:</b>			
Zinsen für feste Verbindlichkeiten . . . . .	47 675 149	47 080 000	43 970 394
Zinsen für laufende Verbindlichkeiten . . . . .	2 407 601	2 076 000	3 229 277
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	50 082 750	49 156 000	47 199 671
Finanzkosten . . . . .	407 244	260 000	467 469
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	50 489 994	49 416 000	47 667 140

Die Kapitalkosten sind gegenüber dem Vorjahr um 2,8 Millionen Franken zurückgegangen. Der mittlere nominelle Zinsfuß der festen Verbindlichkeiten betrug im Rechnungsjahr 1948 3,15% gegenüber 3,18% im Vorjahr.

Die *Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse* sind gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben; sie verstehen sich für die von den Bundesbahnen nach den Statuten dieser Kasse vom 19. Mai 1942 zu tragende Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital (22 Millionen Franken), zuzüglich den Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der in den Statuten garantierten 4prozentigen Verzinsung der durch die Bundesbahnen verwalteten Gelder der Kasse (2 Millionen Franken).

Die *Teuerungszulagen an Pensionierte* sind um 4,4 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Die Mehraufwendungen sind eine Folge der mit Bundesratsbeschluss vom 9. Juli 1948 erhöhten Teuerungszuschläge.

Die *Rücklage zur Deckung grosser Schäden* wurde wie im Vorjahr gemäss Reglement mit Fr. 500 000 gespiesen.

Die unter den *sonstigen Aufwendungen* als Subventionen ausgewiesenen Fr. 159 422.64 entsprechen dem von den Bundesbahnen zu tragenden Defizit der Kraftwagenkurse im Surbtal. Von den Fr. 896 000 für Verschiedenes entfallen Fr. 576 360 auf den Anteil der Bundesbahnen am Betriebsdefizit der Basler Rheinhäfen.

### Ertrag

Die Entwicklung des *Betriebsüberschusses* ist im Abschnitt Betriebsrechnung dargestellt.

Die *bereits verrechneten kalkulatorischen Abschreibungen, Zinsen und Rückstellungen* entsprechen den von einzelnen Betriebsteilen (Werkstätten, Materialverwaltung, Kraftwerke und Schiffsdienst auf dem Bodensee) in die Kosten ihrer Lieferungen und Leistungen eingerechneten Abschreibungen, Zinsen und Rückstellungen; sie sind im Betriebsaufwand inbegriffen (z. B. sind in den Unterhaltskosten der Fahrzeuge die anteiligen Abschreibungen und Zinsen auf den Anlagen der Werkstätten enthalten). Da andererseits aber sämtliche Abschreibungen, Zinsen und Rückstellungen in voller Höhe als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erscheinen, müssen die im Betriebsaufwand bereits enthaltenen Beträge zum Ausgleich auf die Ertragsseite der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt werden.

Die *übrigen Erträge* (aus vorsorglich erworbenen Grundstücken und Liegenschaften, aus Beteiligungen und aus dem Betriebsvermögen sowie sonstige Erträge) haben sich im einzelnen gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verändert. Im ganzen haben sie um 1,6 Millionen Franken zugenommen. Die beiden grössten Posten der sonstigen Erträge sind die Überschüsse der Altmaterialrechnungen (1,4 Millionen Franken) und die verjährten Obligationen und Coupons (0,9 Millionen Franken).

### Bilanz

Die wichtigsten Bilanzposten sind:

	1947 <sup>1)</sup>	1948		1947 <sup>1)</sup>	1948
	Millionen Franken			Millionen Franken	
<i>Aktiven</i>			<i>Passiven</i>		
Anlagevermögen . . . . .	1 730	1 740	Eigenkapital . . . . .	423	433
Betriebsvermögen. . . . .	162	168	Fremdkapital . . . . .	1 655	1 642
Übrige Aktiven. . . . .	244	216	Rückstellungen. . . . .	17	17
			Übrige Passiven . . . . .	16	17
			Aktivsaldo. . . . .	25	15
	<u>2 136</u>	<u>2 124</u>		<u>2 136</u>	<u>2 124</u>

### Anlagevermögen

Der Anlagewert (Erstellungs- oder Anschaffungskosten) der *Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge* hat sich im Rechnungsjahr wie folgt verändert:

	Zugänge	Abgänge
	Millionen Franken	
<i>Bahn</i> . . . . .	97,4	13,1
<i>Anlagen und Einrichtungen</i> . . . . .	78,7	11,7
Allgemeine Kosten . . . . .	—	1,0
Grundstücke und Rechte . . . . .	0,1	0,2
Unterbau . . . . .	15,3	0,2
Oberbau. . . . .	31,2	8,4
Hochbau und feste Einrichtungen . . . . .	8,2	0,8
Fahrleitungsanlagen . . . . .	10,4	0,3
Fernmelde- und Sicherungsanlagen . . . . .	11,3	0,6
Mobiliar und Geräte . . . . .	2,2	0,2

<sup>1)</sup> In der für 1948 geltenden Gruppierung.

	Zugänge Millionen	Abgänge Franken
Fahrzeuge . . . . .	18,7	1,4
Triebfahrzeuge . . . . .	7,8	0,1
Personen- und Gepäckwagen . . . . .	10,0	0,8
Güter- und Dienstwagen . . . . .	0,9	0,5
Kraftwerke . . . . .	0,2	—
Werkstätten . . . . .	1,4	0,1
	<u>99,0</u>	<u>13,2</u>

Die Zugänge, das sind die Erstellungs- oder Anschaffungskosten der im Rechnungsjahr vollendeten Bauten, übersteigen die Abgänge, das sind die seinerzeitigen Erstellungs- oder Anschaffungskosten der im Rechnungsjahr untergegangenen Anlagen, um 85,8 Millionen Franken.

Der Zunahme des Anlagewertes um 85,8 Millionen Franken steht eine Zunahme der Abschreibungen um 65,5 Millionen Franken (72,3 Millionen Franken Jahresabschreibungen, weniger 6,8 Millionen Franken aufgelöste Abschreibungen der im Rechnungsjahr untergegangenen Anlagen) gegenüber. Es bleibt somit eine Zunahme des Bilanzwertes um 20,3 Millionen Franken.

Über die Anlagewerte, Abschreibungen und Bilanzwerte auf Ende des Jahres gibt im übrigen die Übersicht auf Seite 46 Aufschluss.

Die *unvollendeten Bauten* betragen noch 68 Millionen Franken gegenüber 79,3 Millionen Franken im Vorjahr. Die Abnahme um 11,3 Millionen Franken erklärt sich daraus, dass im Rechnungsjahr eine Anzahl grosser Bauten als vollendet auf das Konto Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge übertragen werden konnte.

Die *vorsorglich erworbenen Grundstücke und Liegenschaften* sowie die *Beteiligungen* sind fast unverändert geblieben. Die letztern setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Beteiligungen an Kraftwerken . . . . .	18 000 000.—
»    » Privatbahnen . . . . .	152 380.20
»    » Bahnhofkühlhäusern . . . . .	195 250.90
Verschiedene kleinere Beteiligungen . . . . .	405 892.30
	<u>18 753 523.40</u>

### Betriebsvermögen

Die *Materialvorräte* setzen sich zusammen aus

	Stand 31.12.47	Stand 31.12.48
	Fr.	Fr.
Material für den Unterhalt und die Erneuerung von Anlagen und Einrichtungen		
Oberbau . . . . .	33 224 415	45 160 594
Signal- und Sicherungsanlagen . . . . .	2 447 118	3 274 065
Elektrische Anlagen . . . . .	10 452 161	11 626 018
Verschiedenes Baumaterial . . . . .	1 092 446	1 295 237
Material für den Unterhalt und den Bau von Fahrzeugen . . . . .	20 299 834	27 730 694
Allgemeines Material		
Brennmaterial . . . . .	12 630 432	14 741 997
Dienstkleider . . . . .	1 291 129	4 919 287
Inventargegenstände . . . . .	1 214 944	1 316 574
Beleuchtungs-, Reinigungs- und Schmiermaterial usw. . . . .	1 343 180	1 356 463
Verschiedenes . . . . .	163 836	214 452
	<u>84 159 495</u>	<u>111 635 381</u>

Die Zunahme der Vorräte an Oberbaumaterial und Material für den Unterhalt und Bau von Fahrzeugen steht im Zusammenhang mit dem grössern Unterhalts- und Erneuerungsbedarf.

Die Vorräte sind zu den Einstandspreisen und unter Berücksichtigung der Marktpreise auf Jahresende bewertet; es mussten Abschreibungen in der Höhe von 1,9 Millionen Franken zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres vorgenommen werden.

Der Bestand an *Wertschriften* hat gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Millionen Franken zugenommen; er setzt sich zusammen aus

	Fr.
Obligationen und Schuldscheine . . . . .	649 310.55
Hypothekendarlehen . . . . .	571 176.35
Aktien . . . . .	50 782.95
	<u>1 271 269.85</u>

Die wichtigsten Posten der *Debitoren*, die gegenüber dem Vorjahr um 21,1 Millionen Franken abgenommen haben, sind

	Fr.
Laufende Debitorenguthaben . . . . .	24 719 598.15
Unbeglichene Rechnungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn . . . . .	2 994 543.63
Verschiedene . . . . .	10 489 677.78
	<u>38 203 819.56</u>

Die beiden Hauptposten der *transitorischen Aktiven* sind die Vorausprämien an die SUVA (5,8 Millionen Franken) und die Vorschüsse an die Stationen zur Auszahlung von Pensionen, Renten und Teuerungszulagen (6 Millionen Franken).

### Übrige Aktiven

Die *Abrechnungspendenzen* sind um 7,3 Millionen Franken kleiner als im Vorjahr. Die beiden Hauptposten sind die Abrechnungspendenzen der Verkehrskontrolle (20,2 Millionen Franken) und die Aufträge in Arbeit (2,2 Millionen Franken).

Die *Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen* haben um die Abschreibung zulasten des Rechnungsjahres von Fr. 661 000 abgenommen.

Der *Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau* hat im Rechnungsjahr um die zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung abgeschriebene Jahresquote von 20 Millionen Franken abgenommen. Der Abschreibungsausfall entspricht dem Betrag, um den diese beiden Anlagengruppen zu wenig abgeschrieben sind. Bekanntlich soll dieser Nonvaleur auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 7. April 1948 in jährlichen Raten von 20 Millionen Franken abgetragen werden.

### Eigenkapital

Das *Dotationskapital* des Bundes beträgt unverändert 400 Millionen Franken, während die *gesetzliche Reserve* gegenüber dem Vorjahr um die Zuweisung aus dem Reingewinn des Jahres 1947 von 9,4 Millionen Franken (gesetzliche Einlage von 8 Millionen Franken und Zuweisung des unverteilter Saldos der Gewinn- und Verlustrechnung 1947 von 1,4 Millionen Franken) zugenommen hat. Der *Rücklage zur Deckung grosser Schäden* wurde zulasten des Rechnungsjahres ein Betrag von Fr. 514 540, wovon Fr. 500 000 zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung und Fr. 14 540 zulasten der Basler Rheinhäfen, zugewiesen (im Vorjahr waren es Fr. 500 000 bzw. Fr. 8 745). Belastungen haben im Berichtsjahr keine stattgefunden.

### Fremdkapital

Die *festen Verbindlichkeiten* haben infolge teilweiser Rückzahlung von Anleihen gegenüber dem Vorjahr um 9,2 Millionen Franken abgenommen; sie setzen sich auf Ende des Jahres aus folgenden Anleihen zusammen:



	Fr.
4% Centralbahn 1880 . . . . .	6 695 000
2 <sup>8</sup> / <sub>11</sub> % Franco-Suisse 1868 . . . . .	5 028 100
3% Jougne-Eclépens 1869 . . . . .	3 847 000
3% Eisenbahnrente 1890 . . . . .	69 333 000
3% SBB 1903, différe . . . . .	70 629 000
3 ½% » 1932 . . . . .	95 609 000
3 ½% » 1935 . . . . .	66 526 000
3% » 1938 . . . . .	355 000 000
3% » 1939, Postverwaltung . . . . .	25 000 000
2 ½% » 1939, Reskriptionen . . . . .	25 000 000
2% » 1939, » . . . . .	20 000 000
3 ½% » 1941, SUVA . . . . .	20 000 000
2 ½% » 1942, Postverwaltung . . . . .	25 000 000
2 ½% » 1945, » . . . . .	15 000 000
3 ¼% » 1946, Schweiz. Eidgenossenschaft . . . . .	450 000 000
3 ¼% » 1947, » » . . . . .	100 000 000
3 ½% Depotscheine der SBB zugunsten der PHK . . . . .	40 000 000
	<u>1 392 667 100</u>

Die *laufenden Verbindlichkeiten* haben sich gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich vermindert. Der grösste Posten, die *verschiedenen Kreditoren*, setzt sich aus folgenden Beträgen zusammen:

	Fr.
Laufende Lieferantenrechnungen . . . . .	55 279 313.06
Deutsche Eisenbahnen:	
Wartekonti für Mieten deutscher Wagen . . . . .	3 720 396.55
» für Frachten im Güterverkehr mit den Besetzungszonen Deutschlands . . . . .	3 787 162.45
Französische Staatsbahnen . . . . .	5 630 244.64
Italienische Staatsbahnen . . . . .	1 262 993.42
Verschiedene . . . . .	44 591 188.84
	<u>114 271 298.96</u>

Von den *Rückstellungen* ist diejenige für die Deckung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagen der Etzelwerk AG. um Fr. 159 000, das ist das Betreffnis des Geschäftsjahres 1947/48, erhöht worden, während andererseits die Rückstellung für verjährte Titel und Zinsscheine um rund Fr. 116 000 herabgesetzt wurde.

Auf Ende des Jahres bestehen folgende Rückstellungen:

	Fr.
Rückstellung zur Errichtung eines Verkehrsmuseums. . . . .	300 000.—
Rückstellung für die Neuordnung des Rechnungswesens . . . . .	325 430.75
Rückstellung für verjährte Titel und Zinsscheine. . . . .	1 112 267.90
Rückstellung der Beiträge an die Kantone Aargau und Zürich für den Bau einer Surbtalstrasse. . . . .	350 000.—
Rückstellung für gefährdete Auslandsguthaben . . . . .	2 500 000.—
Rückstellung für die Sanierung der PHK . . . . .	10 000 000.—
Rückstellung für die Deckung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagen der Etzelwerk AG. . . . .	2 159 000.—
	<u>16 746 698.65</u>

Zu den *übrigen Passiven* ist nichts besonderes zu bemerken. Den Hauptposten bilden die Abrechnungs-pendenzen der Verkehrskontrolle (12,9 Millionen Franken).

## Anträge

Der Aktivsaldo von Fr. 15 010 812.48 entspricht dem nach Deckung sämtlicher Verbindlichkeiten mit Einschluss der ordentlichen Jahresabschreibungen sich ergebenden Reingewinn. Als ausserordentliche Abschreibung ist darin sodann eine Jahresquote von 20 Millionen Franken zur teilweisen Abtragung des Abschreibungsausfalles (nachzuholende Abschreibungen) auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau berücksichtigt. Im Vorjahr betrug diese Abtragsquote 32,2 Millionen Franken, und dazu wurden noch vor der Ermittlung des Aktivsaldos 6 Millionen Franken zur spätern Tilgung des Ende 1948 noch 531 Millionen Franken betragenden Defizites der Pensions- und Hilfskasse zurückgestellt.

Auf eine Rückstellung zugunsten der Pensions- und Hilfskasse muss dieses Jahr verzichtet werden.

Die Jahresquote für die Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau wurde auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 7. April 1948 mit 20 Millionen Franken eingestellt. Dieser Bundesratsbeschluss bestimmt, dass die Abtragung mit jährlich 20 Millionen Franken als Verbindlichkeit zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfolgen habe, wobei jedoch für den Fall von Verlustabschlüssen eine Überprüfung dieses Beschlusses hinsichtlich der Abschreibungsdauer vorbehalten bleibt. Diese Überprüfung könnte nur in einer Erstreckung der Abschreibungsdauer, mit andern Worten in einer Herabsetzung der Jahresquoten bestehen. Unter diesen Umständen sollte den Bundesbahnen die Möglichkeit gelassen werden, in Jahren, deren Ergebnisse es gestatten, mehr als die 20 Millionen Franken abzutragen. Eine Hinausschiebung der Abtragung dieses Nonvaleurs würde nicht nur einer gesunden Bilanzierungspraxis widersprechen, sondern vor allem auch eine neue Erschwerung der Baufinanzierung bedeuten, weil die Herabsetzung der jährlichen Abtragsquoten im gleichen Masse die für den Ausbau und die Erneuerung der Anlagen verfügbaren Mittel vermindern würde.

Aus diesen Gründen und mit Rücksicht darauf, dass schon im Jahre 1949 aller Voraussicht nach die Jahresquote von 20 Millionen Franken nicht mehr aus dem Reingewinn wird aufgebracht werden können, schlagen wir vor, für das Jahr 1948 auf eine Verzinsung des Dotationskapitals zu verzichten und dafür die Jahresquote für die Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau entsprechend zu erhöhen. Wir gestatten uns daher, folgende **Anträge** zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1948 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1948 wird genehmigt.
3. Der Reingewinn des Jahres 1948 von . . . . . Fr. 15 010 812.48  
wird wie folgt verwendet:
  - a. Erhöhung der Jahresquote zur Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau von 20 auf 27 Millionen Franken. . . . . Fr. 7 000 000.—
  - b. Einlage in die gesetzliche Reserve:  
Gesetzliche Einlage (SBB-Gesetz, Art. 16.1a) . . . . . Fr. 8 000 000.—  
Zuweisung des verbleibenden Überschusses . . . . . » 10 812.48 Fr. 8 010 812.48

Bern, den 9. April 1949.

Für die Generaldirektion  
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident  
Meile



## Tabellen

Baurechnung

Betriebsrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Übersicht zum Bilanzposten «Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge»

Abschlüsse der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1948

Verkehrseinnahmen 1903—1948

	Fr.
<b>Bauaufwendungen</b>	
für:	
<b>Anlagen der Bahn</b> . . . . .	<b>112 340 896.74</b>
<i>Anlagen und Einrichtungen</i> . . . . .	81 524 668.24
Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden . . . . .	23 088 286.23
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke . . . . .	5 091 826.19
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen . . . . .	7 094 280.94
Elektrifizierung von Linien . . . . .	1 609 793.82
Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	
Erneuerung von Geleisen und Weichen . . . . .	41 916 502.02
Erneuerung von Fahrleitungsanlagen . . . . .	459 786.50
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten . . . . .	2 264 192.54
<i>Fahrzeuge</i> . . . . .	30 816 228.50
Triebfahrzeuge . . . . .	7 492 178.40
Personen- und Gepäckwagen . . . . .	18 460 959.30
Güter- und Dienstwagen . . . . .	4 863 090.80
Schiffe . . . . .	—
<b>Anlagen der Kraftwerke</b> . . . . .	<b>3 458 825.02</b>
Kraftwerke . . . . .	3 073 824.13
Übertragungsleitungen . . . . .	107 515.27
Unterwerke . . . . .	277 485.62
<b>Anlagen der Werkstätten</b> . . . . .	<b>1 656 267.55</b>
	<b>117 455 989.31</b>



für das Jahr 1948

Verbuchung der Bauaufwendungen		Fr.
auf:		
<b>Anlagenrechnung</b> (Aktivierbare Bauaufwendungen) . . . . .		<b>87 663 326.36</b>
<i>Bahn</i> . . . . .		83 444 715.07
Anlagen und Einrichtungen . . . . .		54 712 058.02
Fahrzeuge . . . . .		28 732 657.05
<i>Kraftwerke</i> . . . . .		2 881 549.79
<i>Werkstätten</i> . . . . .		1 335 236.55
<i>Schiffsdienst auf dem Bodensee</i> . . . . .		1 824.95
<b>Betriebsrechnung</b> (Nicht aktivierbare Bauaufwendungen) . . . . .		<b>29 792 662.95</b>
<i>Bahn</i> . . . . .		28 894 356.72
Anlagen und Einrichtungen . . . . .		26 810 785.27
Fahrzeuge . . . . .		2 083 571.45
<i>Kraftwerke</i> . . . . .		577 275.23
<i>Werkstätten</i> . . . . .		321 031.—
		<b>117 455 989.31</b>

Betriebsrechnung

Aufwand		Fr.
<b>Verwaltung</b> . . . . .		<b>27 525 777.40</b>
<b>Betrieb</b> . . . . .		<b>451 997 517.54</b>
<i>Leitung und Allgemeines</i> . . . . .		16 319 852.73
<i>Betriebsleistungen</i> . . . . .		285 895 499.33
Bahnbewachung . . . . .		8 552 279.10
Stationsdienst . . . . .		156 978 080.99
Zugsbegleitung . . . . .		34 244 307.14
Zugförderung . . . . .		85 719 978.88
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee . . . . .		400 853.22
<i>Unterhalt</i> . . . . .		149 782 165.48
der Anlagen und Einrichtungen . . . . .		87 123 591.62
der Fahrzeuge . . . . .		62 400 201.66
der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge für den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee		258 372.20
<b>Verschiedenes</b> . . . . .		<b>16 097 639.92</b>
	<b>Total Aufwand</b> . . .	<b>495 620 934.86</b>
	<b>Betriebsüberschuss</b>	<b>181 708 804.62</b>
		<b>677 329 739.48</b>

für das Jahr 1948

Ertrag		Fr.
<b>Verkehrseinnahmen</b> . . . . .		<b>619 655 232.15</b>
<i>Personenverkehr</i> . . . . .		276 623 662.96
<i>Gepäck- und Expressgutverkehr</i> . . . . .		20 319 029.96
<i>Postverkehr</i> . . . . .		16 647 060.25
<i>Tierverkehr</i> . . . . .		6 424 748.41
<i>Güterverkehr</i> . . . . .		299 640 730.57
<b>Verschiedene Erträge.</b> . . . . .		<b>57 674 507.33</b>
	<b>Total Ertrag</b>	<b>677 329 739.48</b>

Gewinn- und Verlustrechnung

Aufwand		Fr.
<b>Abschreibungen</b>		
	Fr.	
vom Anlagevermögen . . . . .	73 344 746.15	
vom Betriebsvermögen . . . . .	1 907 100.23	
von Anleihenkosten . . . . .	661 000.—	
vom Abschreibungsausfall bei den Allgemeinen Kosten und beim Unterbau . . . . .	<u>20 000 000.—</u>	95 912 846.38
<b>Kapitalkosten</b>		
Zinsen für feste Verbindlichkeiten . . . . .	43 970 394.30	
Zinsen für laufende Verbindlichkeiten . . . . .	3 229 277.14	
Finanzkosten . . . . .	<u>467 468.76</u>	47 667 140.20
Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse . . . . .		24 063 010.50
Teuerungszulagen an Pensionierte . . . . .		21 139 945.10
Rücklage zur Deckung grosser Schäden . . . . .		500 000.—
<b>Sonstige Aufwendungen</b>		
Subventionen . . . . .	159 422.64	
Verschiedenes . . . . .	<u>896 357.67</u>	1 055 780.31
	Total Aufwand	<u>190 338 722.49</u>
	Aktivsaldo . .	15 010 812.48
		<u>205 349 534.97</u>

für das Jahr 1948

Ertrag		Fr.
Betriebsüberschuss . . . . .		181 708 804.62
Bereits verrechnete kalkulatorische Abschreibungen, Zinsen und Rückstellungen . . .		17 917 410.88
Ertrag aus vorsorglich erworbenen Grundstücken und Liegenschaften . . . . .		572 918.85
Ertrag aus Beteiligungen . . . . .		773 725.55
Ertrag aus Betriebsvermögen . . . . .		2 104 814.32
Sonstige Erträge . . . . .		2 271 860.75
	Total Ertrag	205 349 534.97



Aktiven	Fr.
<b>Anlagevermögen</b> . . . . .	<b>1 739 301 550.21</b>
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge <sup>1)</sup> . . . . .	1 644 008 689.94
Unvollendete Bauten . . . . .	67 995 155.02
Vorsorglich erworbene Grundstücke und Liegenschaften . . . . .	8 544 181.85
Beteiligungen . . . . .	18 753 523.40
<b>Betriebsvermögen</b> . . . . .	<b>168 034 608.42</b>
Materialvorräte . . . . .	111 635 381.—
Wertschriften . . . . .	1 271 269.85
Debitoren . . . . .	38 203 819.56
Kassa, Postcheck, Banken . . . . .	5 123 181.86
Transitorische Aktiven . . . . .	11 800 956.15
<b>Übrige Aktiven</b> . . . . .	<b>216 232 748.07</b>
Abrechnungspendenz . . . . .	26 491 529.27
Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen . . . . .	9 741 218.80
Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	180 000 000.—
	<b>2 123 568 906.70</b>

<sup>1)</sup> Siehe Seite 46

auf den 31. Dezember 1948

	Fr.
<b>Passiven</b>	
<b>Eigenkapital</b> . . . . .	<b>432 782 312.09</b>
Dotationskapital . . . . .	400 000 000.—
Gesetzliche Reserve . . . . .	18 773 492.67
Rücklage zur Deckung grosser Schäden . . . . .	14 008 819.42
<b>Fremdkapital</b> . . . . .	<b>1 641 746 831.88</b>
<i>Feste Verbindlichkeiten</i> . . . . .	<i>1 392 667 100.—</i>
Obligationen-Anleihen . . . . .	717 667 100.—
Darlehen des eidgenössischen Finanzdepartementes . . . . .	550 000 000.—
Darlehen der eidgenössischen Postverwaltung . . . . .	65 000 000.—
Darlehen der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt . . . . .	20 000 000.—
Depotscheine der Pensions- und Hilfskasse der SBB . . . . .	40 000 000.—
<i>Laufende Verbindlichkeiten</i> . . . . .	<i>249 079 731.88</i>
Guthaben des eidgenössischen Finanzdepartementes, Kontokorrent . . . . .	61 565 492.22
Guthaben der Unterstützungskassen der SBB . . . . .	37 205 144.29
Verfallene Titel und Zinsscheine . . . . .	7 968 806.35
Nicht verfallene Ratenzinsen . . . . .	8 116 909.15
Schuldverpflichtung aus laufenden Haftpflicht- und Zuschussrenten . . . . .	12 353 040.90
Barhinterlagen und Garantierückhalte von Unternehmern u. dgl. . . . .	6 700 673.78
Verschiedene Kreditoren . . . . .	114 271 298.96
Banken . . . . .	701 987.33
Transitorische Passiven . . . . .	196 378.90
<b>Rückstellungen</b> . . . . .	<b>16 746 698.65</b>
<b>Übrige Passiven</b> . . . . .	<b>17 282 251.60</b>
Abrechnungspendenzen . . . . .	17 282 251.60
<b>Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung</b> . . . . .	<b>15 010 812.48</b>
	<b>2 123 568 906.70</b>

## Übersicht zum Bilanzposten «Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge»

Anlagengruppe 1	Anlagewert 2	Abschreibungen 3	Bilanzwert 4	
	Fr.	Fr.	Fr.	in % v. Sp. 2
<b>Bahn</b> . . . . .	<b>2 824 046 237.22</b>	<b>1 352 369 399.24</b>	<b>1 471 676 837.98</b>	<b>52</b>
<i>Anlagen und Einrichtungen</i> . . . . .	2 062 905 540.76	905 630 810.64	1 157 274 730.12	56
Allgemeine Kosten (Projektierung und Bauleitung, Bauzinse)	197 038 955.83	109 093 089.—	87 945 866.83	45
Grundstücke und Rechte . . . . .	200 959 395.26	—	200 959 395.26	100
Unterbau . . . . .	737 194 017.49	242 918 208.15	494 275 809.34	67
Oberbau . . . . .	303 296 275.70	273 706 781.—	29 589 494.70	10
Hochbau und feste Einrichtungen . . . . .	263 216 809.95	105 907 684.—	157 309 125.95	60
Fahrleitungsanlagen. . . . .	147 566 661.08	66 232 205.—	81 334 456.08	55
Fernmelde- und Sicherungsanlagen. . . . .	171 575 064.17	82 345 566.—	89 229 498.17	52
Mobiliar und Geräte . . . . .	42 058 361.28	25 427 277.49	16 631 083.79	40
<i>Fahrzeuge</i> . . . . .	761 140 696.46	446 738 588.60	314 402 107.86	41
Triebfahrzeuge. . . . .	372 538 082.27	229 036 054.—	143 502 028.27	39
Personen- und Gepäckwagen . . . . .	218 659 384.05	129 177 887.—	89 481 497.05	41
Güter- und Dienstwagen . . . . .	169 943 230.14	88 524 647.60	81 418 582.54	48
<b>Kraftwerke</b> . . . . .	<b>243 214 719.45</b>	<b>87 961 752.12</b>	<b>155 252 967.33</b>	<b>64</b>
Kraftwerke . . . . .	153 581 250.09	51 728 023.95	101 853 226.14	66
Übertragungsleitungen . . . . .	42 951 153.31	17 287 577.87	25 663 575.44	60
Unterwerke . . . . .	46 682 316.05	18 946 150.30	27 736 165.75	59
<b>Werkstätten</b> . . . . .	<b>37 652 061.63</b>	<b>21 072 462.65</b>	<b>16 579 598.98</b>	<b>44</b>
<b>Schiffsdienst auf dem Bodensee</b> . . . . .	<b>3 325 842.57</b>	<b>2 826 556.92</b>	<b>499 285.65</b>	<b>15</b>
Anlagen und Einrichtungen . . . . .	926 491.19	887 390.59	39 100.60	4
Schiffe. . . . .	2 399 351.38	1 939 166.33	460 185.05	19
	<b>3 108 238 860.87</b>	<b>1 464 230 170.93</b>	<b>1 644 008 689.94</b>	<b>53</b>

## Abschlüsse der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1948

Jahr	Betriebsrechnung			Gewinn- und Verlustrechnung				Jahr
	Betriebs-einnahmen	Betriebs-ausgaben	Betriebs-überschuss	Einnahmen	Ausgaben	Aktivsaldo	Passivsaldo	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1903 . . . . .	111 162 317	72 843 405	38 318 912	52 733 897	52 818 046	—	84 149	1903
1904 . . . . .	114 631 785	77 587 053	37 044 732	53 163 791	53 606 926	—	443 135	1904
1905 . . . . .	120 677 369	80 156 945	40 520 424	55 484 628	54 893 629	590 999	—	1905
1906 . . . . .	132 837 573	87 407 906	45 429 667	58 212 022	53 435 232	4 776 790	—	1906
1907 . . . . .	142 934 991	96 450 388	46 484 603	57 615 928	55 680 543	1 935 385	—	1907
1908 . . . . .	142 129 314	100 958 946	41 170 368	52 668 511	55 952 398	—	3 283 887	1908
1909 . . . . .	165 540 622	111 550 171	53 990 451	64 662 073	71 292 372	—	6 630 299	1909
1910 . . . . .	187 604 055	117 130 672	70 473 383	83 078 335	75 129 577	7 948 758	—	1910
1911 . . . . .	196 511 857	124 647 775	71 864 082	85 195 477	78 084 593	7 110 884	—	1911
1912 . . . . .	206 056 419	136 883 959	69 172 460	84 342 944	75 116 349	9 226 595	—	1912
1913 . . . . .	212 721 315	142 405 716	70 315 599	85 800 944	84 187 587	1 613 357	—	1913
1914 . . . . .	183 538 680	135 194 538	48 344 142	60 873 607	78 108 858	—	17 235 251	1914
1915 . . . . .	176 271 286	125 529 063	50 742 223	62 260 685	78 890 805	—	16 630 120	1915
1916 . . . . .	192 597 561	138 762 930	53 834 631	66 614 352	85 321 179	—	18 706 827	1916
1917 . . . . .	201 441 792	158 907 063	42 534 729	53 460 460	82 698 855	—	29 238 395	1917
1918 . . . . .	239 288 579	217 714 510	21 574 069	33 610 554	88 459 481	—	54 848 927	1918
1919 . . . . .	341 746 756	290 892 080	50 854 676	65 573 214	96 417 278	—	30 844 064	1919
1920 . . . . .	394 030 776	358 327 883	35 702 893	63 737 612	95 438 926	—	31 701 314	1920
1921 . . . . .	353 972 187	341 918 002	12 054 185	34 339 857	106 845 698	—	72 505 841	1921
1922 . . . . .	344 215 450	313 712 867	30 502 583	75 955 833	121 469 512	—	45 513 679	1922
1923 . . . . .	367 694 186	260 246 837	107 447 349	124 186 520	120 495 532	3 690 988	—	1923
1924 . . . . .	404 510 301	272 031 489	132 478 812	148 793 341	133 639 807	15 153 534	—	1924
1925 . . . . .	385 942 258	276 071 357	109 870 901	137 803 196	136 318 255	1 484 941	—	1925
1926 . . . . .	376 079 223	266 152 873	109 926 350	128 950 489	138 529 830	—	9 579 341	1926
1927 . . . . .	395 525 415	267 050 533	128 474 882	150 138 417	146 987 261	3 151 156	—	1927
1928 . . . . .	420 167 809	268 560 075	151 607 734	173 256 621	166 160 338	7 096 283	—	1928
1929 . . . . .	431 357 872	280 382 031	150 975 841	208 612 358	193 578 194	15 034 164	—	1929
1930 . . . . .	420 546 375	291 419 950	129 126 425	154 831 536	153 236 698	1 594 838	—	1930
1931 . . . . .	389 449 904 <sup>1)</sup>	283 282 101	106 167 803	139 314 407	149 388 067	—	10 073 660	1931
1932 . . . . .	342 953 326 <sup>2)</sup>	273 301 767	69 651 559	108 770 302	158 593 506	—	49 823 204	1932
1933 . . . . .	336 615 946	259 924 815	76 691 131	105 055 217	153 873 822	—	48 818 605	1933
1934 . . . . .	333 586 857	247 572 243	86 014 614	114 506 954	157 476 061	—	42 969 107	1934
1935 . . . . .	314 775 834	240 337 181	74 438 653	100 925 775	159 648 635	—	58 722 860	1935
1936 . . . . .	291 366 033	224 727 854	66 638 179	95 348 108	163 028 483	—	67 680 375	1936
1937 . . . . .	338 312 023	224 628 513	113 683 510	141 765 903	156 322 681	—	14 556 778	1937
1938 . . . . .	323 141 000	229 484 644	93 656 356	121 119 786	156 357 837	—	35 238 051	1938
1939 . . . . .	361 168 840 <sup>3)</sup>	223 895 145	137 273 695	165 504 070	158 025 918	7 478 152	—	1939
1940 . . . . .	397 795 443	238 767 329	159 028 114	191 321 928	177 916 995	13 404 933	—	1940
1941 . . . . .	454 993 471	260 611 890	194 381 581	232 628 709	214 162 905	18 465 804	—	1941
1942 . . . . .	468 327 091	288 397 820	179 929 271	224 067 725	221 568 135	2 499 590	—	1942
1943 . . . . .	479 202 331	315 573 659	163 628 672	194 691 084	194 299 677	391 407	—	1943
1944 . . . . .	504 677 007	345 239 218	159 437 789	223 126 120	223 102 702	23 418	—	1944
1945 . . . . .	511 591 028	365 157 930	146 433 098	160 881 542	186 477 669	—	25 596 127	1945
1946 . . . . .	586 510 263	387 415 430 <sup>4)</sup>	199 094 833	227 043 396	201 678 216	25 365 180 <sup>5)</sup>	—	1946
1947 . . . . .	634 787 142	437 222 967	197 564 175	219 927 267	194 518 954	25 408 313	—	1947
	Betriebs- ertrag	Betriebs- aufwand	Betriebs- überschuss	Ertrag	Aufwand	Aktivsaldo	Passivsaldo	
1948 <sup>6)</sup> . . . . .	677 329 740	495 620 935	181 708 805	205 349 535	190 338 723	15 010 812	—	1948 <sup>6)</sup>

<sup>1)</sup> Seit 1931 ohne den Rohertrag der Kraftwerke.

<sup>2)</sup> Seit 1932 ohne den Rohertrag der Werkstätten.

<sup>3)</sup> Seit 1939 ohne den Rohertrag der Materialverwaltung.

<sup>4)</sup> Ohne die ab 1. Januar 1946 in der Baurechnung ausgewiesenen Kosten für den Ersatz von Anlagen und Einrichtungen.

<sup>5)</sup> Durch Bundesbeschluss vom 12. Juni 1947 über die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes der SBB für das Jahr 1946 auf Fr. 25 365 180 festgesetzt.

<sup>6)</sup> Auf 1. Januar 1948 wurde ein neues Rechnungssystem eingeführt; die Ergebnisse des Jahres 1948 sind daher nicht vergleichbar mit denjenigen früherer Jahre (s. Seite 22).

### Verkehrseinnahmen 1903—1948

Jahr	Personenverkehr		Gepäck-, Tier- und Güterverkehr		Postverkehr		Total
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	
1903	43 909 319	41,40	61 226 977	57,73	917 046	0,87	106 053 342
1904	45 427 823	41,61	62 716 318	57,45	1 021 227	0,94	109 165 368
1905	48 154 781	41,89	65 744 469	57,19	1 063 915	0,92	114 963 165
1906	53 516 096	42,17	72 235 881	56,91	1 169 517	0,92	126 921 494
1907	56 283 797	41,18	79 156 691	57,92	1 233 355	0,90	136 673 843
1908	58 046 388	42,78	76 377 584	56,28	1 279 025	0,94	135 702 997
1909	66 457 152	41,86	90 652 214	57,11	1 635 818	1,03	158 745 184
1910	75 598 155	42,03	102 378 861	56,92	1 884 736	1,05	179 861 752
1911	77 855 305	41,31	108 602 135	57,62	2 011 177	1,07	188 468 617
1912	79 741 480	40,33	115 789 503	58,57	2 166 191	1,10	197 697 174
1913	84 589 152	41,51	116 985 400	57,40	2 214 711	1,09	203 789 263
1914	72 133 759	41,18	101 200 404	57,77	1 833 897	1,05	175 168 060
1915	56 116 761	33,59	109 206 815	65,38	1 721 506	1,03	167 045 082
1916	63 028 485	34,80	116 704 138	64,43	1 396 750	0,77	181 129 373
1917	69 688 729	37,01	116 800 929	62,02	1 822 648	0,97	188 312 306
1918	74 016 223	32,83	149 075 283	66,13	2 333 247	1,04	225 424 753
1919	99 726 666	30,31	226 441 552	68,82	2 881 095	0,87	329 049 313
1920	123 252 769	32,34	254 723 277	66,84	3 131 359	0,82	381 107 405
1921	124 806 120	37,60	201 929 111	60,83	5 210 683	1,57	331 945 914
1922	121 130 924	37,23	199 117 541	61,20	5 114 351	1,57	325 362 816
1923	127 163 161	36,52	214 472 581	61,60	6 530 811	1,88	348 166 553
1924	132 450 507	34,74	242 197 584	63,54	6 543 692	1,72	381 191 783
1925	139 564 246	38,56	215 545 496	59,56	6 794 880	1,88	361 904 622
1926	137 397 163	38,98	207 954 938	59,00	7 103 473	2,02	352 455 574
1927	142 821 280	38,60	219 471 693	59,32	7 704 755	2,08	369 997 728
1928	151 367 138	38,65	231 603 831	59,13	8 692 994	2,22	391 663 963
1929	156 241 518	38,87	236 592 537	58,86	9 111 198	2,27	401 945 253
1930	159 120 836	40,68	222 976 383	57,00	9 080 093	2,32	391 177 312
1931	150 722 568	40,36	213 919 834	57,28	8 808 353	2,36	373 450 755
1932	136 755 361	41,35	185 984 621	56,23	8 014 890	2,42	330 754 872
1933	135 213 517	41,71	181 132 330	55,88	7 824 175	2,41	324 170 022
1934	133 214 665	41,47	180 445 260	56,17	7 596 525	2,36	321 256 450
1935	126 344 291	41,69	169 504 256	55,94	7 192 081	2,37	303 040 628
1936	120 168 760	43,02	152 268 879	54,51	6 883 781	2,47	279 321 420
1937	133 034 132	41,11	180 915 622	55,91	9 645 080	2,98	323 594 834
1938	131 906 116	42,88	165 849 289	53,91	9 867 589	3,21	307 622 994
1939	133 639 884	38,42	204 600 573	58,83	9 566 861	2,75	347 807 318
1940	136 217 605	35,47	238 444 624	62,09	9 382 241	2,44	384 044 470
1941	161 620 250	36,73	268 257 812	60,96	10 162 903	2,31	440 040 965
1942	176 811 536	39,09	264 657 609	58,50	10 900 906	2,41	452 370 051
1943	193 685 406	41,92	256 485 920	55,52	11 834 428	2,56	462 005 754
1944	222 580 181	45,84	249 906 471	51,47	13 050 370	2,69	485 537 022
1945	254 254 183	51,58	224 048 880	45,45	14 666 461	2,97	492 969 524
1946	258 239 672	45,80	290 276 592	51,48	15 314 482	2,72	563 830 746
1947	269 966 812	44,14	325 410 151	53,21	16 211 791	2,65	611 588 754
1948	276 623 663	44,64	326 384 509	52,67	16 647 060	2,69	619 655 232