

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1954)

Artikel: Geschäftsbericht
Autor: Gschwind
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676071>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 27.06.2025

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

Geschäftsbericht

Allgemeiner Teil

A. Verkehrsleistungen und Verkehrsergebnisse

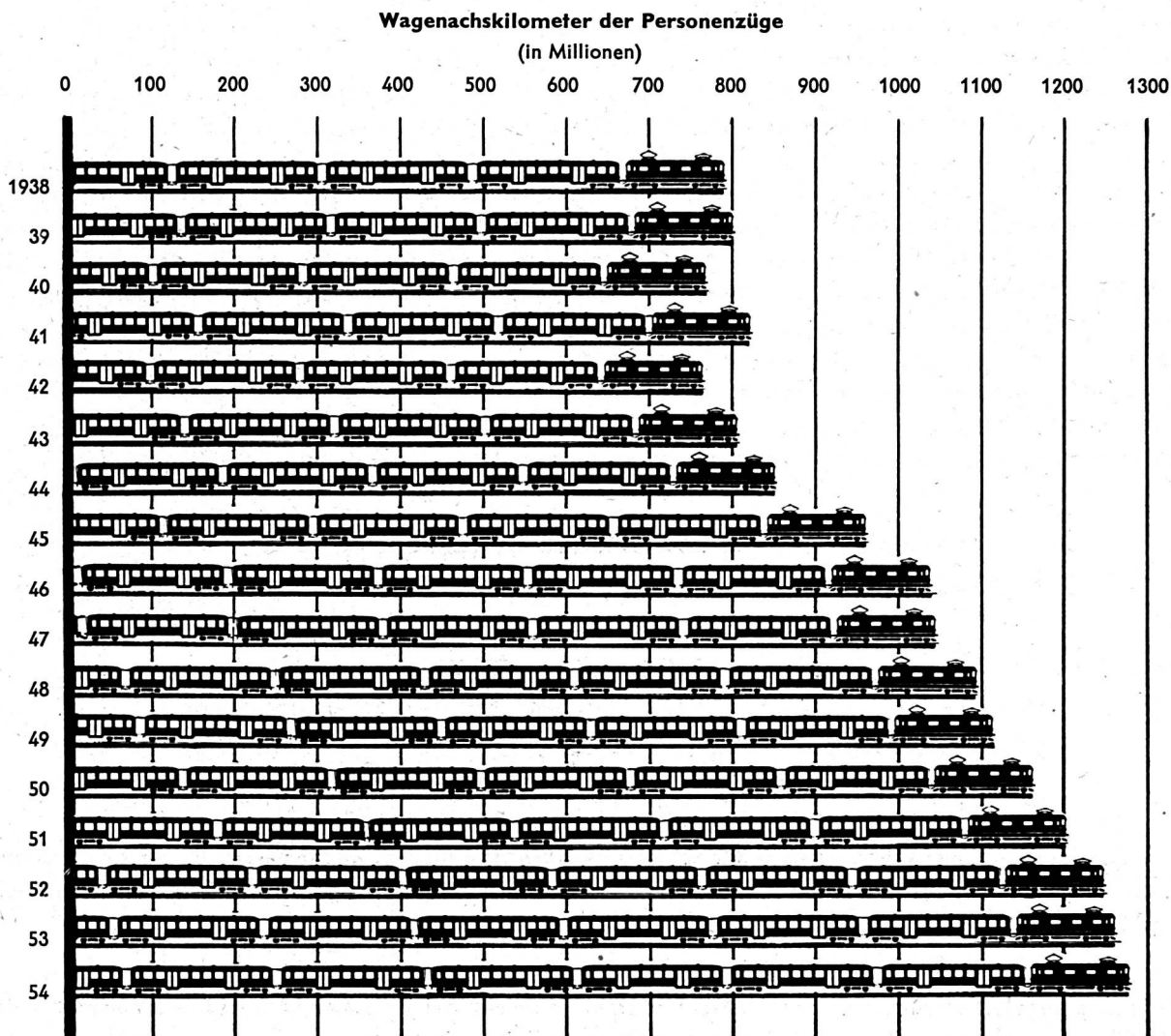
Die anhaltend gute Wirtschaftslage der Schweiz im Jahre 1954 hat sich weiterhin günstig auf die Verkehrsentwicklung der Bundesbahnen ausgewirkt, und es kann ein leichter Anstieg des Personenverkehrs und ein erheblicher Aufschwung des Güterverkehrs verzeichnet werden.

Im *Personenverkehr* ist die im Jahre 1953 eingetretene mengenmässige Rückbildung durch die erwähnte Belebung abgelöst worden. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 204,47 Millionen, was gegenüber der Vorjahresfrequenz einer Zunahme um 1 Million Personen oder 0,5% entspricht. Dieser neuerliche Zuwachs ist dem vermehrten Streckenabonnementsverkehr und dem ausländischen Verkehr zuzuschreiben. Im ausländischen Fremdenverkehr hat sich die seit Jahren festzustellende Aufwärtsbewegung dank der fortschreitenden Liberalisierung der internationalen Reise- und Zahlungsmöglichkeiten fortgesetzt. Die Zahl der Ankünfte ausländischer Gäste stieg von 3,22 auf 3,43 Millionen und jene der Übernachtungen von 10,66 auf 11,34 Millionen. An dieser Ausweitung des internationalen Tourismus sind vor allem die deutschen Gäste, die bereits im Jahre zuvor an der Spitze der fremden Besucher standen, sowie die französischen und englischen Feriengäste beteiligt. Dagegen war der einheimische Touristenverkehr unter dem Einfluss der langandauernden ungünstigen Witterungsverhältnisse mit 2,50 Millionen Ankünften und 11,35 Millionen Übernachtungen etwas rückläufig.

Die *Personenverkehrseinnahmen* beliefen sich auf 305,11 Millionen Franken und sind im Vergleich zu den vorjährigen Rekordeinnahmen um 917 000 Franken oder 0,3% höher ausgefallen.

Der *Güterverkehr* erfuhr im Verlauf des Jahres 1954 einen stetigen und besonders seit Jahresmitte stark ausgeprägten Aufschwung. Die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Gütermengen sind gegenüber dem Vorjahre um 1,59 Millionen Tonnen oder 8,2% auf 21,00 Millionen Tonnen angewachsen. Von dieser Zunahme entfallen rund ein Viertel auf das erste und drei Viertel auf das zweite Halbjahr. Das vergrösserte Gütervolumen ist bedingt durch den kräftigen Wiederanstieg der Einfuhr, die nunmehr den bisherigen Höchststand des Jahres 1951 in geringem Umfang überschritten hat, und durch die besonders in den letzten Monaten des verflossenen Jahres deutlich in Erscheinung tretende Ausweitung der Ausfuhr. Desgleichen verzeichnet der internationale Transitverkehr weiterhin eine beträchtliche Aufwärtsbewegung, und auch der Binnenverkehr hat leicht zugenommen.

Die *Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr* erbrachten 413,47 Millionen Franken und übertreffen damit das vorjährige Höchstsertragnis um 30,59 Millionen Franken oder 8,0%.



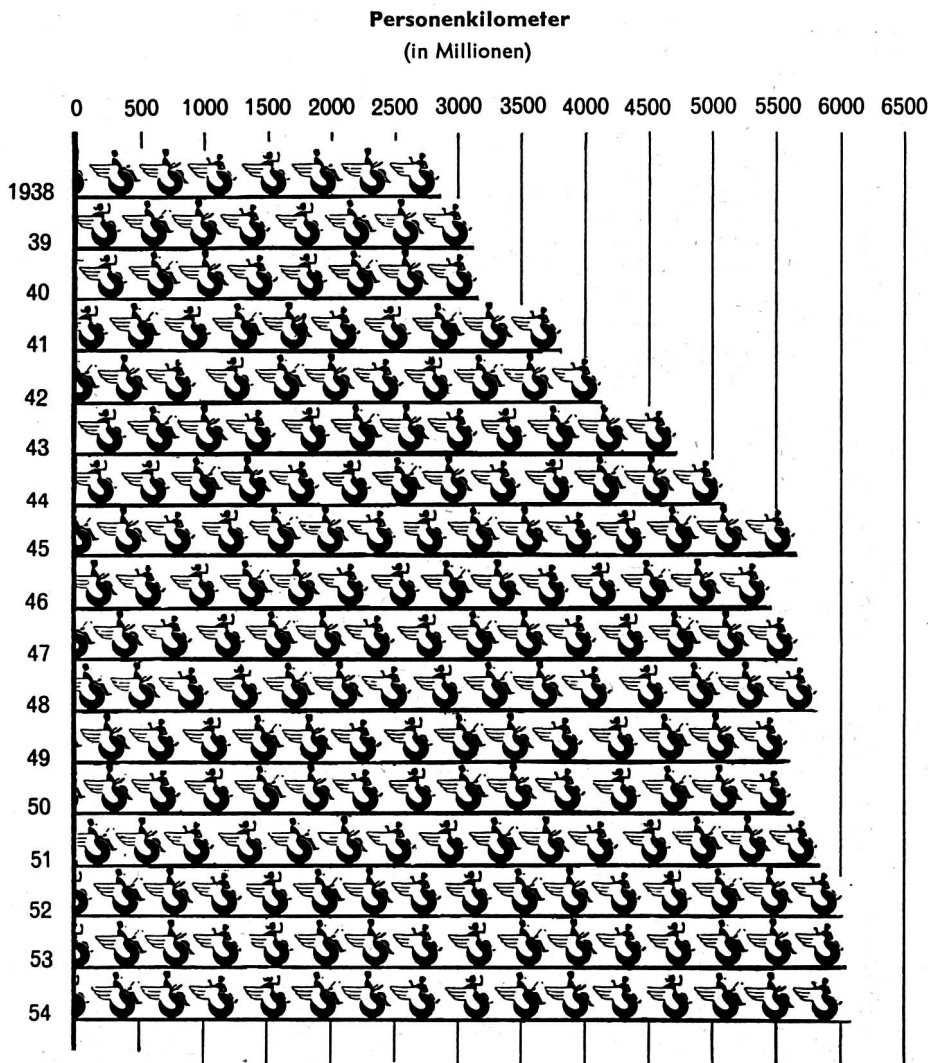
Die gesamten *Verkehrseinnahmen* sind gegenüber jenen des Vorjahres um 31,50 Millionen oder 4,6% auf 718,58 Millionen Franken angewachsen, was einen neuen Höhepunkt in der Einnahmenentwicklung darstellt.

Die *Betriebsleistungen* der Reisezüge nahmen um 567 000 Zugskilometer oder 1,1% auf 50,50 Millionen zu, während die Bruttotonnenkilometer um 214 Millionen oder 2,0% auf 10,58 Milliarden zurückfielen. Die Abnahme der bruttotonnenkilometrischen Leistungen der Reisezüge ist hauptsächlich auf den vermehrten Einsatz von Leichtstahlwagen und Pendelzugkompositionen zurückzuführen. Das durchschnittliche Taragewicht eines 4-achsigen Leichtstahlwagens beträgt nämlich 28 Tonnen, jenes der älteren 4-achsigen Personenwagen 40 Tonnen. Bei den Güterzügen vermehrten sich im Zusammenhang mit den gesteigerten Gütertransporten die zugskilometrischen Leistungen um 524 000 oder 3,1% auf 17,38 Millionen Zugskilometer und die bruttotonnenkilometrischen Leistungen um 331 Millionen oder 4,4% auf 7,80 Milliarden Bruttotonnenkilometer.

B. Eisenbahn und Automobil

Die *Motorisierung* macht in der Schweiz weitere Fortschritte. In den letzten Jahren wurden regelmässig zwischen 50 000 und 60 000 Motorfahrzeuge neu in Betrieb genommen. Im Jahre 1954 belief sich die Zunahme gegenüber dem Vorjahr auf 51 921 Motorfahrzeuge; davon sind 21 670 Motorräder aller Arten. Der gesamte Motorfahrzeugbestand nähert sich mit 483 983 Fahrzeugen rasch der Halbmillionengrenze.

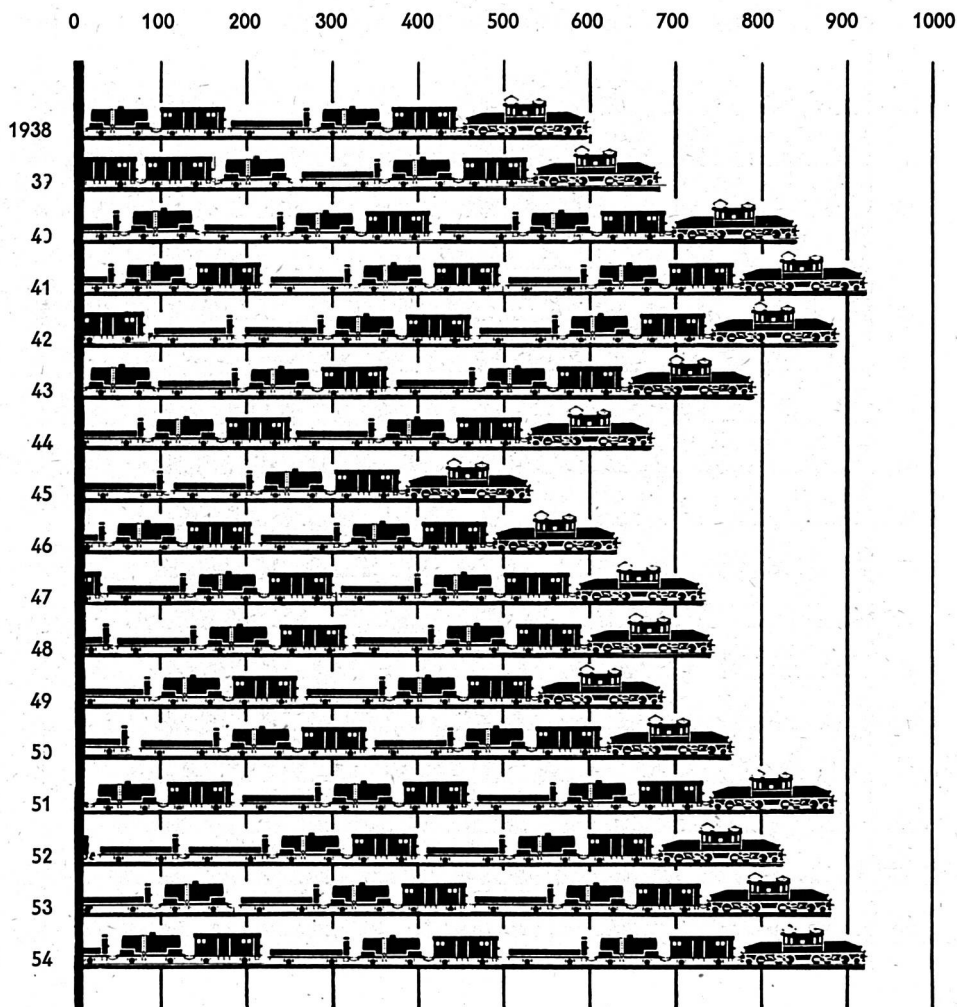
Im Jahre 1954 waren 2432 Cars registriert, das sind 124 mehr als im Vorjahr. Weit stärker hat die Zahl der Personenwagen zugenommen; sie stieg um 26 370 Fahrzeuge auf 237 510 Wagen. Die Lastwagen mit mehr als einer Tonne Nutzlast weisen eine Bestandesvermehrung um 1507 Fahrzeuge auf; insgesamt waren 24 641 solcher Lastwagen im Verkehr. Von den 14 949 Lieferwagen sind nur 604 im Berichtsjahr zusätzlich in Betrieb genommen worden,



Es darf angenommen werden, dass der im Jahre 1952 zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen, den Privatbahnen, dem Treuhandverband des Autotransportgewerbes und der Gemeinschaft für den Überlandverkehr gegründete *Güterverkehrsverband* (GVV) auf das Transportmittelangebot im gewerbsmässigen Fernverkehr ab Basel stabilisierend gewirkt hat. Es liegt aber in der Natur der Dinge, dass die Überwachung von Fahrzeugbestand und Transportkapazität bei der Vielzahl der gewerbsmässigen Transportunternehmer nicht leicht ist. Das gleiche gilt für die Einhaltung der Tarife, zu der sich alle dem GVV beigetretenen Transportunternehmer verpflichtet haben. Diese und zahlreiche andere sich aus dem freiwilligen Verständigungswerk ergebende Probleme wurden unter den Partnern in mehreren Sitzungen der Zentralstelle besprochen. Wenn auch nicht immer eine alle Teile befriedigende Lösung gefunden werden konnte, so war doch auf allen Seiten das Verständnis für die Bedürfnisse der Partner unverkennbar.

Auf den 1. Juli 1954 ist auch eine freie *Güterverkehrsordnung* abgeschlossen worden. Es handelt sich dabei um ein zwischen der Arbeitsgemeinschaft von Verbänden mit Werkverkehrs- und Verfrachterinteressen und dem Treuhandverband des Autotransportgewerbes rein privatrechtlich abgeschlossenes Verständigungsabkommen, das die Unterschrift von 27 Verbänden trägt. Es enthält einmal die lückenlose Garantie für den Einsatz betriebs-eigener Fahrzeuge, stipuliert also die Freiheit des Werkverkehrs. Ferner wird der Grundsatz festgelegt, dass bei Vorliegen von Arbeitsaufträgen der öffentlichen Hand, die grössere Transportleistungen einschliessen, die Transportunternehmer ungefähr dem heutigen Zustand entsprechend auch in Zukunft und im ganzen (also nicht jeder Transportunternehmer für sich allein) angemessen berücksichtigt werden sollen. Die Werkverkehrsfirmen haben zugunsten der gewerbsmässigen Transporteure auf entgeltliche Transporte für Dritte (das heisst auf den gemischten Verkehr) zu verzichten, und die gewerbsmässigen Transporteure haben sich auf ihre angestammte Transporttätigkeit zu beschränken (das heisst auf Baggerarbeiten, Erdarbeiten, Kiesgrubenbetriebe, Baumaterialhandel usw. zu verzichten).

Wagenachskilometer der Güterzüge
(in Millionen)



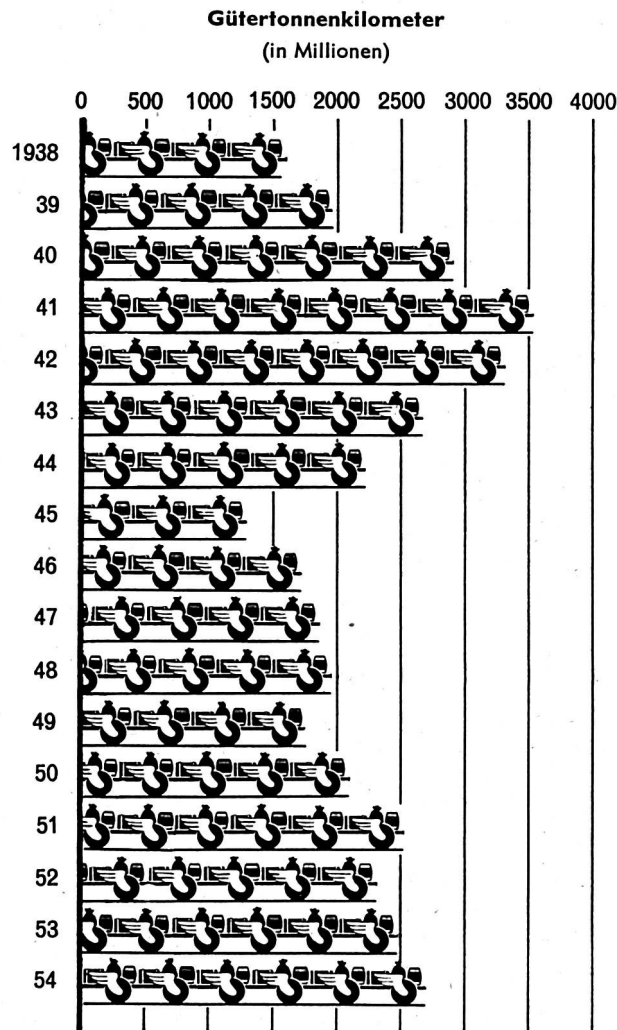
Die Bahnen sind nicht direkte Partner dieses Übereinkommens, da es sich um die Regelung der Verhältnisse unter Strassenverkehrsinteressenten handelt. Sie begrüßen aber das Zustandekommen dieser Vereinbarung, weil damit ein Grundpfeiler der freiwilligen privatwirtschaftlichen und noch auszubauenden Nahverkehrsordnung gesetzt ist.

C. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

Die Bundesbahnen haben der regen, zuverlässigen und raschen Orientierung der Öffentlichkeit über wichtige organisatorische, bauliche und betriebliche Neuerungen sowie über sonst bedeutsame Geschehnisse im Bundesbahnhaushalt auch im Berichtsjahr grosse Sorgfalt angedeihen lassen. Die Presse ihrerseits bekundet für die Arbeit und die Anliegen unserer Staatsbahnunternehmung stets offenen Sinn und bereitwilliges Verständnis.

Im Vordergrund standen nach wie vor: die Festigung der finanziellen Lage der Eisenbahnen, die rechtliche und finanzielle Gleichbehandlung der Verkehrsmittel, die Koordination ihres Einsatzes, die Baufinanzierung der Bundesbahnen sowie die Abgeltung ihrer bahnfremden und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch die öffentliche Hand, die Schaffung einer Nahverkehrsordnung. Hinzugekommen ist die Diskussion über die Frage des Baues eines zweiten Gotthardtunnels für den Autotransport nach dem Vorschlag des nidwaldischen Baudirektors R. Joller.

Für die Information der Öffentlichkeit bedienten sich die Bundesbahnen wie bis anhin zur Hauptsache der von Fall zu Fall herausgegebenen Mitteilungen und Beiträgen zur freien Verwendung durch die Presse, des



Nachrichtenblattes, der Quartalsberichte, des alljährlichen Geschäftsberichtes und der Veranstaltung zahlreicher Betriebsbesichtigungen. Die durch diese Kanäle der Öffentlichkeit zugeleitete Information ist durch sachdienliche Auskünfte bei Gelegenheit folgender Presseveranstaltungen ergänzt worden: Besichtigung des Autoverlades in Göschenen und Airolo am Karfreitag; Pressefahrt Luzern–Interlaken Ost zur Besichtigung der neuen Brüniglokomotive HGe4/4; HOSPES-Pressetag für den Verkehr; Pressefahrt mit Vertretern schweizerischer und deutscher Zeitungen Zürich–Stuttgart im neuen Personenwagenmaterial leichter Bauart das auf dieser Linie von der Deutschen Bundesbahn eingesetzt wird; Pressefahrt mit Vertretern schweizerischer und deutscher Zeitungen im neuen Städteschnellzug Genf–München; Pressefahrt von Wildegg nach Rodi-Fiesso und Piora (Ritom) zur Orientierung über den Zementtransport mit Gross-Silowagen der SBB, über das Reisen in Schlafwagen, die SBB-Energieversorgung, den Ausbau des Kraftwerkes Ritom und über den Transport von Autos durch den Gotthardtunnel; Einweihung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Monthey–St-Gingolph; Fahrt mit Vertretern der ausländischen Presse im neuen Doppeltriebwagen RBe4/8.

Die in- und die ausländische illustrierte Presse veröffentlichte wiederum zahlreiche Schilderungen aus dem Bundesbahnbereich.

Das Preisausschreiben «Wir suchen Namen für Züge» verzeichnete eine über alle Erwartungen grosse Teilnahme. Es gingen an die 80 000 Vorschläge ein. In publizistischer Hinsicht war diesem Wettbewerb für die Bundesbahnen ein voller Erfolg beschieden. Indessen wird es einiger Zeit, wenn nicht mehrerer Jahre bedürfen, bis die ins Amtliche Kursbuch aufgenommenen Zugnamen auch in den Volksmund übergehen.

Die Bundesbahnen haben in Zusammenarbeit mit verschiedenen Privatbahnen den Anlass der 1. Schweizerischen Fremdenverkehrsausstellung «HOSPES» in Bern dazu benützt, im Areal dieser Ausstellung einen kleinen Musterbahnhof mit einer Ausstellung von modernem Eisenbahnrollmaterial entstehen zu lassen. Dieser

Teil der Ausstellung hat einen sehr starken Besuch aufgewiesen. Die im Kinowagen vorgeführten bahntechnischen und touristischen Filme fanden ein dankbares Publikum.

Für die Instruktion der Dienstabteilungen und im Aktionsprogramm unserer Schulreferenten bildet der Kinowagen ein wertvolles Hilfsmittel.

Der Film nimmt in unserer Aufklärungsarbeit die ihm heute gebührende wichtige Stellung ein. Ein neuer Film über die Palettierung konnte den Dienststellen und auch ausländischen Bahnen zur Verfügung gestellt werden.

Der in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn, der Société Nationale des Chemins de fer français, den Italienischen Staatsbahnen und den SBB erstellte farbige Gemeinschaftsfilm «Rendez-vous à Paris» ist anlässlich der Gemeinschaftstagung des CICE (Centre d'information des chemins de fer européens) und der Filmspezialisten der Bahnen in Bern erstmals vorgeführt und auf Ende des Jahres fertiggestellt worden.

Die Bundesbahnen haben im Hinblick auf das 50jährige Jubiläum der Eröffnung des Simplontunnels im Jahre 1956 einen neuen Dokumentarfilm über den Simplon in Auftrag gegeben.

Der Fernsehdienst der Schweiz und verschiedene ausländische Fernsehgesellschaften schalten in ihren Programmen immer häufiger interessante Dokumentaraufnahmen oder Aktualitäten aus unserem Bahnbereich ein. Die Schweizer Filmwochenschau drehte verschiedene Bahnaktualitäten für die Schweizer Kinos und ausländische Wochenschauen.

Der vergriffene erste Band des beliebten Kinderbuches «Alois» ist neu gedruckt worden.

Auf Veranlassung der Lehrerschaft setzten unsere 60 Schulreferenten ihre Klassenbesuche fort. Ihre Unterrichtsstunden über die Eisenbahn hielten sie vor 19 650 Schülern, denen zum Teil auch Film- und Lichtbildervorführungen im Kinowagen geboten wurden. Über 7000 Personen fanden sich zu den von ihnen organisierten Betriebsbesichtigungen ein.

Die Radiostudios Genf, Lausanne, Bern, Basel, Zürich und Lugano sendeten mehrere Hörberichte über Eisenbahnangelegenheiten. Besondere Erwähnung verdient die von Marcel de Carlini sehr geschickt bearbeitete, sachkundige Aufklärung über Verkehrsfragen in der volkstümlichen Mittwochsendung «Le Rail – La Route – Les Ailes» des Radiostudios Genf.

Durch Neuanschaffungen und Überlassung alter Bestände konnte die Bibliothek um etwa 1500 Imprime auf rund 49 000 Bände erweitert werden. Sie wurde von den Dienststellen und Aussenstehenden rege in Anspruch genommen (24 000 Ausleihungen).

D. Geschäftsleitung und Abteilungen

Die *Generaldirektion* hielt 46 Sitzungen ab, in denen sie 334 Beschlüsse fasste.

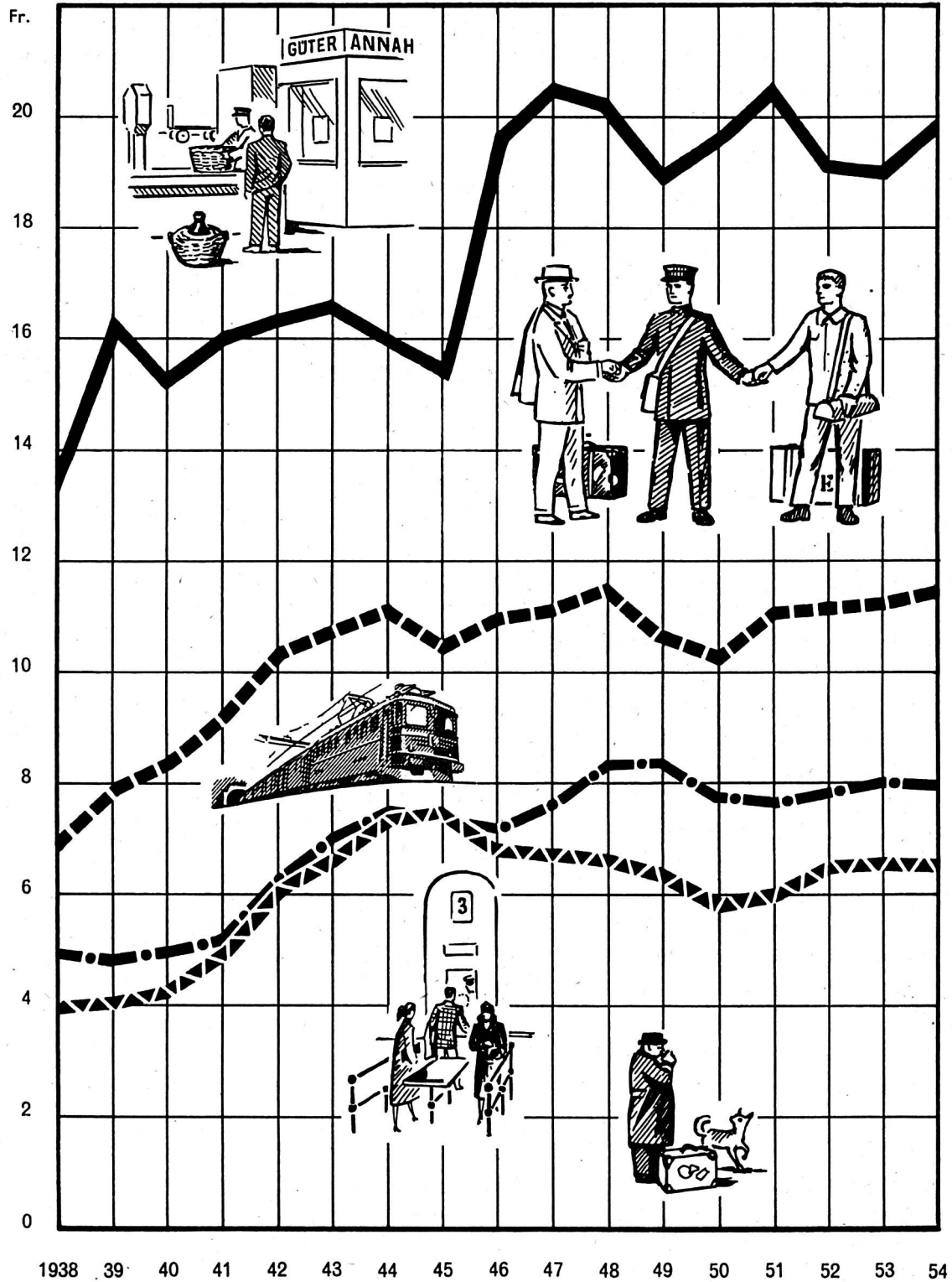
Mit den *Kreisdirektoren* besprach die *Generaldirektion* in 6 *Direktorenkonferenzen* nebst rein internen Anlässen namentlich folgende Geschäfte: Arbeitsbelastung des Personals, Reglement über die Zulassungs- und Beförderungsvorschriften, Einreihung der Stellvertreter und Sektionschefs und der Chefbeamten der Kreise auf Grund der neuen Ämterklassifikation, Arbeitsorganisation im administrativen Dienst, Reorganisation des Druckschriftenwesens, Frage der Einführung der englischen Arbeitszeit in den Verwaltungsbureaux, Rekrutierung des weiblichen Personals, Aufgaben des Organisationsdienstes, Verwaltung der Liegenschaften, Gestaltung des Nachrichtenblattes, Beitragsleistung von Gemeinwesen an Baukosten, Elektrifikation der Strecke Dijon-Vallorbe. Zu zwei dieser Konferenzen waren auch alle Abteilungschefs der *Generaldirektion* eingeladen.

In der *Geschäftsleitung* sind im Berichtsjahr keine Mutationen eingetreten.

Bei den *Dienstabteilungen* der *Generaldirektion* hat der Chef der Personalabteilung, Herr *Albert Röllin*, altershalber auf den 30. Juni 1954 seinen Rücktritt erklärt. Ferner ist auf den 31. Dezember 1954 der Chef des Bahnärztlichen Dienstes, Herr Dr. med. *Adolf von Beust*, wegen Erreichung der Altersgrenze als Oberbahnarzt und Oberarzt der Bundesverwaltung zurückgetreten. Auf den gleichen Zeitpunkt reichte ebenfalls wegen Erreichung der Altersgrenze der Chef der Verkehrskontrolle, Herr *Ferdinand Egli*, seine Demission ein. Der Verwaltungsrat würdige das reiche Wirken der in den Ruhestand tretenden Abteilungschefs und sprach ihnen den

Verkehrseinnahmen, Betriebsertrag und Betriebsaufwand auf 1 Zugkilometer

-  Einnahmen im Güterverkehr auf 1 Zugkilometer der Güterzüge
-  Betriebsertrag auf 1 Zugkilometer der Reise- und Güterzüge
-  Betriebsaufwand auf 1 Zugkilometer der Reise-, Güter- und Dienstzüge
-  Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr auf 1 Zugkilometer der Reisezüge



wohlverdienten Dank aus. Als neuen Chef der Personalabteilung wählte der Verwaltungsrat mit Amtsantritt 1. Juli 1954 Herrn Dr. jur. *Ernst Moor*, von Steinmaur (ZH). Als neuer Chef des Bahnärztlichen Dienstes wurde Herr Dr. med. *Antonio Serati*, von Lugano, gewählt, den der Bundesrat auf den gleichen Zeitpunkt auch zum Oberarzt der Bundesverwaltung ernannte. Die Leitung der Verkehrskontrolle wurde Herrn *Alfred Hegner*, von Winterthur, übertragen. Diese beiden letztgenannten Abteilungschefs haben ihr Amt am 1. Januar 1955 angetreten. Alle drei neuen Abteilungschefs waren die Stellvertreter ihrer Amtsvorgänger.

E. Verwaltungsrat

Im Berichtsjahr behandelte der Verwaltungsrat in sieben Sitzungen 39 Geschäfte. Über die gefassten Beschlüsse wurde die Öffentlichkeit laufend orientiert. In Verbindung mit den Sitzungen nahm der Rat drei Besichtigungen vor. Die Rechnungsprüfungskommission des Verwaltungsrates hielt zwei Sitzungen ab; eine Delegation dieser Kommission führte ferner eine Inspektion durch, über die sie schriftlich Bericht erstattete.

Der Verwaltungsrat und die Generaldirektion der SBB empfingen am 9. April den von Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Ch. Seeböhm begleiteten Verwaltungsrat und Vorstand der Deutschen Bundesbahn zu einer Aussprache über verkehrspolitische Fragen, der sich eine Besichtigung des Betriebes und der technischen Anlagen der Gotthardstrecke anschloss.

Am 24. Januar 1955 verschied in seinem 66. Altersjahr Herr Nationalrat Dr. *Luigi Albrecht*, Chur. Leider konnte er das ihm auf den 1. Januar 1954 übertragene Amt eines Mitgliedes des Verwaltungsrates der SBB nur während eines Jahres ausüben. Der Verstorbene genoss als bekannter Rechtsanwalt und Bündner Politiker in allen Kreisen hohes Ansehen; er hatte sich auch rasch das Vertrauen des Verwaltungsrates erworben.

F. Internationale Organisationen

1. Der *Internationale Eisenbahnverband* (UIC) hat seine Organisation durch eine Revision der Statuten beweglicher gestaltet. Seine Ausschüsse erhielten ausgedehnte Vollmachten, um zahlreiche Einzelfragen behandeln oder die Prüfung der ihnen übertragenen Probleme weiterführen zu können, während sich die höheren Organe des Verbandes, besonders der geschäftsführende Ausschuss und der Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten, in um so stärkerem Masse auf die wichtigsten Aufgaben konzentrieren konnten. Es handelte sich im wesentlichen um folgende Probleme:

a) Die UIC hat schon im Jahre 1953 beschlossen, die erste Wagenklasse im internationalen Verkehr aufzuheben. Sie kam auf diesen Beschluss, trotz gewisser von uns im Auftrage des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes vorgebrachter Einwendungen, nicht mehr zurück. Die Ausführung hängt nun nur noch von der Genehmigung der zuständigen Regierungsbehörden in den interessierten Ländern ab. Im Hinblick auf die Zukunft des internationalen Personenverkehrs untersuchte die 1. Kommission der UIC gewisse Probleme der Wagentypen, Schlafplätze, Zusammensetzung der Züge usw.

b) Der Geschäftsführende Ausschuss befasste sich mit der Schaffung einer als «*Trans-Europ-Express*» bezeichneten Organisation für die Bedienung internationaler Verbindungen mit Triebwagenzügen. Nachdem die interessierten Verwaltungen darauf verzichtet hatten, für diese Organisation eine unabhängige Gesellschaft ins Leben zu rufen, schufen sie eine besondere Arbeitsgemeinschaft zur Vorbereitung und Verwirklichung dieser Neuerung.

c) Auf dem Gebiete des Güterverkehrs bereinigte die 2. Kommission der UIC den internationalen Stückgütertarif. Andere internationale Tarife für Expressgüter und Nahrungsmittel sind in Vorbereitung. Der gleiche Ausschuss prüft ferner die Vereinheitlichung des Tarifaufbaus und die Probleme der Zusammenarbeit zwischen den Verwaltungen im Tarifwesen.

d) Die 5. Kommission der UIC führte die Aufstellung von einheitlichen technischen Vorschriften über die Lieferung von Rollmaterial, elektrischen Ausrüstungen, Material für den Bahnbau und die Signaleinrichtungen weiter. Das *Forschungs- und Versuchsamts* (ORE) hat seinerseits die Politik der Standardisierung fortgesetzt. Es befasste sich mit definitiven Plänen für einen klassischen Standardwagentyp, mit der Studie eines «Zukunfts-

wagens» (verbunden mit einem Preiswettbewerb, der allen Konstrukteuren offen stand), und mit der Prüfung einheitlicher Typen von Diesellokomotiven usw.

e) Die 6. Kommission hat verschiedene Studien bereinigt und neue Untersuchungen in Angriff genommen, und zwar über die verschiedenen Lasten der Eisenbahn und deren Abgeltung durch den Staat, über die Investierungsmöglichkeiten bei verschiedenen Transportunternehmungen, soweit feste Anlagen und Rollmaterial in Frage kommen, usw.

f) Die *Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen* (CICE) setzte ihre Gemeinschaftsaktion durch die Herausgabe ihres Informationsblattes und Massnahmen auf dem Gebiete der «public relations» fort.

g) Schliesslich haben sich die Verwaltungen im Laufe des Jahres mit dem wichtigen Problem der Schaffung einer internationalen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnrollmaterial auseinandergesetzt. Auch der stellvertretende Ausschuss der Konferenz der westeuropäischen Verkehrsminister (CEMT) hat sich der Sache angenommen und den Verwaltungen gewisse Weisungen und Wünsche unterbreitet. Obschon die SBB an dieser Frage gegenwärtig nur indirekt interessiert sind, schenken wir ihr doch volle Aufmerksamkeit. Es ist auch für uns nicht gleichgültig, ob die andern Verwaltungen ihren Wagenpark auf gesunder Basis erneuern können oder nicht.

2. Die zahlreichen Arbeiten der andern Organisationen können wie folgt zusammengefasst werden:

— Unter dem Vorsitz des Vorstehers unseres Bau- und Betriebsdepartementes fand vom 6.–16. Oktober in Budapest die *Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz* statt, an der für unser Land wiederum verschiedene Verbesserungen im internationalen Verkehr erreicht werden konnten. Der Haupttagung gingen am 21. und 22. September Vorbesprechungen in Fribourg voraus, an denen allgemeine Fragen über die beim internationalen Reisezugverkehr einzuschlagende Politik in der Fahrplangestaltung und der Zugzusammensetzung erörtert wurden.

— In zwei Besprechungen unter dem Vorsitz der SBB als geschäftsführende Verwaltung wurde die Neuauflage des *Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr* (RIC) vorbereitet. Das neue Übereinkommen ist am 1. Januar 1955 in Kraft getreten.

— Das Übereinkommen über die gemeinschaftliche Benutzung von Güterwagen (EUROP-Übereinkommen) wird unter Verwertung der seit der Einführung (15. März 1953) gemachten Erfahrungen einer Revision unterzogen und soll auf den 1. Oktober 1955 neu herausgegeben werden. Für die Vorarbeiten dieser Revision und die Erledigung laufender Geschäfte hielt der «EUROP-Ausschuss» unter dem Vorsitz der SBB im Laufe des Jahres 1954 drei Sitzungen ab.

— Vom 23.–26. November wurde in Genua eine Konferenz abgehalten, um die von den Reiseagenturen in England, Frankreich, Belgien, Holland und Deutschland bestellten Extrazüge nach der Schweiz und im Transit durch unser Land nach Österreich und Italien festzulegen.

— An der Europäischen Güterzugfahrplankonferenz, die unter dem Vorsitz der tschechoslowakischen Eisenbahnen stattfand, konnten zahlreiche Verbesserungen der internationalen Güterzugverbindungen vereinbart werden.

— Der *Leitende Ausschuss des Internationalen Eisenbahntransportkomitees* (CIT), dessen Geschäftsführung die SBB besorgen, hat als neue Verbandsverwaltung und Mitglied des Leitenden Ausschusses die Finnischen Staatsbahnen aufgenommen. Er bereinigte die neuen Verbandsübereinkommen und Vorschriften, die zusammen mit den revidierten Berner Konventionen zu Beginn des Jahres 1956 in Kraft treten sollen. Bei den internationalen Kundmachungstarifen wurden die noch bestehenden Abweichungen von der CIM, wo dies möglich war, beseitigt und die verbleibenden Abweichungen soweit tunlich zusammengefasst und vereinheitlicht.

— Die *Internationale Simplondelegation* prüfte neuerdings die Frage der Autotransporte durch den Simplontunnel, während der SBB-FS-Ausschuss das Schlussprotokoll bereinigte, das die hängigen Fragen über die italienisch-schweizerischen Gemeinschaftsbahnhöfe zufriedenstellend löst.

— Die SBB sind auch in der *Gemischten Kommission für die deutschen Eisenbahnstrecken in der Schweiz* vertreten. Ferner enthält das am 11. Mai 1954 zwischen den SBB und der SNCF unterzeichnete Elektrifikationsabkommen eine Verfügung, welche die Schaffung einer neuen aus Vertretern der interessierten Verwaltungen (SNCF, SBB, BLS) bestehenden Kommission vorsieht. Dieser Ausschuss soll wenigstens einmal im Jahr (erstmal im Jahre

1955) zusammentreten, «um von leitender Stelle aus die Eisenbahnverkehrsfragen zu behandeln, welche zwischen den beiden Ländern aufgeworfen werden oder die bei der Anwendung des Übereinkommens entstehen können».

— Der *Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen* (URF) und der *Internationale Verband ärztlicher Dienste der Eisenbahnen* (UIMC) setzten ihre Tätigkeit fort.

— Der *Binnenverkehrsausschuss der CEE* und seine Unterorgane brachten verschiedene die Eisenbahn interessierende Probleme, wie die Sicherheit der Bahnübergänge und die wirtschaftliche Regelung der Strassen Transporte, zur Sprache. Die Sachverständigen der Zolldienste befassten sich ihrerseits mit Fragen, welche durch die gemeinsame Verwendung von Europ-Wagen, die Herstellung einer neuen internationalen Zolldeklaration und durch die Vereinfachung der Zollformalitäten an den Grenzen aufgeworfen werden.

— Schliesslich fasste die *Konferenz der westeuropäischen Verkehrsminister* (CEMT) verschiedene Resolutionen über die gemeinschaftliche Verwendung von Güterwagen, die internationale Finanzierung des Ankaufs von Eisenbahnmaterial und die Koordinierung der Investitionen in verschiedenen Transportunternehmungen. Die SBB waren durch einen Sachverständigen an den Versammlungen der CEMT und an jenen des Stellvertretenden Ausschusses vertreten.

Spezieller Teil

Finanz- und Rechnungswesen

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung

1. Unsere Schuld an festen Anleihen ist auch im Berichtsjahr leicht zurückgegangen. Sie betrug am Jahresende 1 347 945 250 Franken gegenüber 1 376 799 900 Franken im Vorjahr. Im eidgenössischen Schuldbuch waren davon 175 231 000 Franken eingetragen.

2. Im Rahmen des Elektrifikations-Darlehens Basel-Karlsruhe von 140 000 000 Franken hat die Westdeutsche Regierung der Deutschen Bundesbahn am 3. Juli 1954 die erste Rate von 35 000 000 Franken zur Verfügung gestellt. Wir sind für diesen Betrag Gläubigerin der Deutschen Bundesbahn und Schuldnerin des Eidgenössischen Finanzdepartementes geworden.

3. Aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse sind im Laufe des Jahres an Bedienstete der Bundesbahnen 312 Hypothekardarlehen im I. und II. Range von zusammen 5 274 300 Franken ausbezahlt worden. Für gleiche Rechnung wurden an vier Eisenbahner-Baugenossenschaften Hypothekardarlehen im I. und II. Range von zusammen 1 069 000 Franken ausbezahlt.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung

1. Während des Berichtsjahres hat die Abteilung ausser den laufenden Prüfungsarbeiten unter anderem folgende besondere Kontrollen und Revisionen durchgeführt: Prüfung der AHV-Renten 1953, der AHV-Beiträge 1953 der Betriebsabteilungen I-III und der für das Personal der Generaldirektion und der Werkstätten im Jahre 1953 geltend gemachten Lohnausfallentschädigungen sowie der Haftpflicht- und Zuschussrenten. Ferner wurde die Sparkasse für das Personal, die durch die Hauptkasse verwalteten Wertschriftenportefeuilles «Eigene Wertschriften» und «Beteiligungen der SBB» sowie eine Anzahl von Vorschusskassen von Dienststellen der Generaldirektion und der Kreise revidiert. Im weitem wirkten wir bei der Prüfung von Materialbeständen in sechs Lokomotivdepots des Kreises III und bei einem Stellwerkaufseher des Kreises I mit.

2. Als Weiterentwicklung der im Jahre 1952 durchgeführten Berechnung der Selbstkosten der Verkehrsleistungen des Jahres 1950 wurde im Berichtsjahr die Transportkostenrechnung 1952 abgeschlossen. Sie brachte eine verfeinerte Gruppierung der Kostenelemente im Güter- und Tierverkehr, die gestattet, die Auswirkungen der Beförderungsdistanz, der Wagenauslastung, des Wagenleerlaufes und des bahnseits auszuführenden Ein- und Auslaufes auf die Kosten der Leistungseinheit abzuleiten. Die auf Grund dieser Gliederung gewonnenen Er-

gebnisse basieren zwar auf Grundlagen, die noch nicht durchwegs befriedigen. Dennoch vermögen sie heute schon aufschlussreiche Angaben zu liefern. Zur Verbesserung der statistischen Unterlagen für die Bedürfnisse der Transportkostenrechnung wurde in Zusammenarbeit mit der Betriebsabteilung das Verfahren einer umfassenden Rangieranalyse ausgearbeitet und die Wagenumlaufermittlung im Zusammenhang mit einer Verkehrsstromerhebung eingeleitet.

3. Unsere Lochkartenanlage verarbeitete im Jahre 1954 zirka 1,8 Millionen Lochkarten. Dabei wurden die einzelnen Lochkarten für durchschnittlich 10–20 verschiedene Arbeiten verwendet.

4. Aus der im Berichtsjahr erstmals im Lochkartenverfahren erstellten Statistik über die Auftragsvergebungen der Bundesbahnen an Industrie, Handel und Gewerbe seien folgende Zahlen angeführt: Die Gesamtsumme der Vergabungen im Inland belief sich auf rund 208 Millionen Franken. Es sind daran rund 13 000 Firmen beteiligt, die sich über die ganze Schweiz verteilen. Ins Ausland gingen für nur rund 6 Millionen Franken Aufträge, wovon der überwiegende Teil für Oberbaumaterial (Stahlschienen und -schweller).

5. Die Arbeiten für die Umstellung des gesamten Materialrechnungswesens auf das Lochkartenverfahren wurden systematisch weitergeführt. Als neue grosse Materialgruppe wurde das Material der Werkstätten in Angriff genommen und die Vorarbeiten in Zusammenarbeit mit dem Zugförderungs- und Werkstättendienst soweit abgeschlossen, dass auf den 1. Juli 1955 auf das neue Verfahren umgestellt werden kann.

6. Im Berichtsjahr wurden durch eine Arbeitsgruppe aus den interessierten Abteilungen der Generaldirektion Verhandlungen mit der PTT zur Neuordnung der Postbeförderungsentschädigung ab 1. Januar 1955 gepflogen, die zu Beginn des Jahres 1955 zu einer Verständigung zwischen den beiden Generaldirektionen führten.

7. Die Arbeiten einer im Jahre 1952 ad hoc gebildeten gemischten Kommission, bestehend aus Vertretern der SBB und der Italienischen Staatsbahnen, schlossen am 11. Mai 1954 mit der Unterzeichnung einer Vereinbarung über die Neuordnung der finanziellen Verhältnisse in den schweizerisch-italienischen Grenzbahnhöfen ab. Neu geordnet wurden insbesondere die Verrechnung der gegenseitigen Forderungen aus dem Betrieb der Gemeinschaftsbahnhöfe Chiasso, Luino und Domodossola nach dem System des Ausgleichs der Betriebsleistungen in natura und die Frage der künftigen Bauaufwendungen. Ferner wurden der Verteilungsschlüssel für Domodossola und der Zinsfuss für das in den Chiassoser Anlagen investierte Kapital den heutigen Verhältnissen angepasst.

C. Beteiligung an andern Unternehmungen

1. Die «Etelwerk AG.» erzeugte im Geschäftsjahr 1953/54 insgesamt 209,22 Millionen kWh. Das Aktienkapital sowie die Obligationenanleihe und das Darlehen der AHV weisen keine Veränderungen auf. Für das am 30. September 1954 abgeschlossene 23. Geschäftsjahr wurde eine Dividende von 4½ % ausgerichtet.

2. Die «Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG.» erzeugte im Geschäftsjahr 1953/54 insgesamt 182,62 Millionen kWh. Das Aktienkapital bleibt unverändert. Von der 3½ % Anleihe wurden erstmals 750 000 Franken durch Auslösung zurückbezahlt. An Stelle des zurückbezahlten 3¼ % Darlehens wurde ein neues 2¾ % Bankdarlehen von 8 Millionen Franken aufgenommen. Für das am 30. September 1954 abgeschlossene 13. Geschäftsjahr wurde eine Dividende von 4 % ausgerichtet.

3. Die «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» schliesst ihre Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Verlust ab. Mit Ausnahme des internen Kühlwagen-Sammelverkehrs («Service de ramassage») sind alle Geschäftszweige am Verlust beteiligt. Beim Eisgeschäft wirkte sich das schlechte Sommerwetter und die stete Zunahme der Kühleinrichtungen bei Privaten besonders ungünstig aus.

4. Bei der «Bahnhofkühlhaus AG. in Basel» hat der Ertrag aus dem Kühltagergeschäft gegenüber dem Vorjahr weiterhin leicht abgenommen. Die Anzahl der in Basel zu beeisenden und nachzueisenden Wagen war ungefähr gleich hoch wie im letzten Jahr. Die Dividende betrug unverändert 7 %.

5. Die «INTERFRIGO, Internationale Eisenbahngesellschaft für Kühlwagentransporte», weist eine erfreuliche Verkehrszunahme auf. Im Jahre 1953 wurden in Europa 41 626 und 1954 45 860 Transporte ausgeführt. Besonders gross war die Nachfrage nach Kühl- und Wärmeschutzwagen während der letzten Monate des Berichtsjahres.

Personalangelegenheiten

A. Allgemeine Personalangelegenheiten

1. Nachdem die Paritätische Kommission für die Begutachtung von Personalangelegenheiten die Revision der Ämterklassifikation Ende Dezember 1953 in erster Lesung durchberaten hatte, wurden im Laufe des Monats Januar die noch bestehenden und zurückgestellten Differenzen bereinigt. In verschiedenen Sitzungen konnte die Paritätische Kommission die Vorlage in zweiter Lesung behandeln und durch einstimmigen Beschluss verabschieden. Der Bundesrat erliess hierauf am 29. Januar 1954 den Bundesratsbeschluss über die Einreihung der Ämter der Beamten (Ämterklassifikation) und setzte ihn rückwirkend auf 1. Januar 1953 in Kraft. Dieser Beschluss hob denjenigen vom 5. Oktober 1929 auf.

Die Generaldirektion erliess am 12. März 1954 ihre Weisungen für die Überleitung der Ämter, soweit sie auf Grund der bestehenden Zulassungsvorschriften möglich war. Am 26. Juni 1954 behandelte die Paritätische Kommission die noch umstrittene Frage der Beförderung der in der 25. Besoldungsklasse eingereihten Beamten in die 24. Besoldungsklasse. Die Kommission hat nach eingehender Aussprache entschieden, dass die Beförderung stattfinden soll, wenn der Beamte 12 Dienstjahre oder das 32. Altersjahr zurückgelegt hat.

Die Revision der Ämterklassifikation rief der Anpassung verschiedener Personalvorschriften. Im Verlaufe des Berichtsjahres wurden zur Neubearbeitung fällig die Vorschriften über die Besetzung von Ämtern und die Beförderung von Beamten in höhere Ämter, diejenigen über das Dienstverhältnis der Angestellten und Arbeiter, die Reglemente über die Nebenbezüge des fahrenden Personals, der Vergütung für auswärtige Verwendung, der Vergütung für Verwendung in einem höher eingereihten Amt sowie bei aussergewöhnlichen Nachtarbeiten und in langen Tunnels. Die Verhandlungen mit den Personalverbänden über die wichtigste Ausführungsvorschrift zur neuen Ämterklassifikation – die Vorschriften über die Besetzung von Ämtern und die Beförderung von Beamten in höhere Ämter – konnten im Berichtsjahr noch nicht aufgenommen werden. Es fanden lediglich einige informatorische Besprechungen statt. Die Vorlage wurde den Personalverbänden im Oktober zur Vernehmlassung unterbreitet. Der Abschluss dieser umfangreichen Revisionsarbeiten fällt daher nicht mehr in das Berichtsjahr.

Die Revision der Ämterklassifikation machte auch eine Neufassung des Ämterverzeichnisses notwendig. Das neue Verzeichnis konnte nach Begutachtung durch die Paritätische Kommission vom Bundesrat verabschiedet werden. Die Genehmigung durch die hierfür zuständige Bundesversammlung stand indessen am Ende des Jahres noch aus.

2. Die Generaldirektion hat am 13. April beschlossen, die Personalfürsorge der Bundesbahnen, zunächst versuchsweise, durch Anstellung von Fürsorgerinnen auszubauen. Sie hofft, dass die Verwaltung damit noch besser als bisher rat- und hilfebedürftigen Mitarbeitern und ihren Familien in innern und äussern Nöten des Lebens vorbeugend und helfend beistehen kann. Vorläufig wird in Lausanne, Basel und Zürich je eine Fürsorgerin eingesetzt. Die Fürsorgerinnen werden nach einer Einführung bei der Personalabteilung der Generaldirektion ihre Tätigkeit am 1. März 1955 aufnehmen.

3. Am 22. Dezember 1954 haben die eidgenössischen Räte beschlossen, den Beamten des Bundes und der Bundesbahnen, die in der Schweiz wohnen, auch für das Jahr 1955 eine Teuerungszulage auszurichten. Sie beträgt 5,5% der Besoldung nach Art. 37.1 des Beamtengesetzes, mindestens jedoch 400 Franken für Verheiratete und 330 Franken für Ledige. Ausserdem wird ein Zuschuss von 24 Franken zur Kinderzulage ausgerichtet. Sämtlichen Rentenbezüglern der Personalversicherungskassen des Bundes wurde ferner durch diesen Bundesbeschluss eine zusätzliche vierteljährlich zahlbare Teuerungszulage für das Jahr 1955 von 6% für die Altrentner und 5,5% für die Neurentner der in Prozenten des versicherten Verdienstes festgesetzten Kassenleistung zugesprochen.

4. Von dem im Art. 67 des Beamtengesetzes verankerten Mitspracherecht des Personals wurde im Berichtsjahr ausgiebig Gebrauch gemacht. Die sorgfältige Auslese der Mitglieder der Personalkommissionen (Fachausschüsse, Hilfs- und Krankenkassenkommissionen) bot Gewähr dafür, dass die Beratung wichtiger Sachfragen mit gutem Erfolg durchgeführt werden konnte.

5. Zahlreiche Anregungen und Vorschläge aus Personalkreisen über Vereinfachungen und Verbesserungen im Dienste wurden von den zuständigen Fachdiensten auf ihre Brauchbarkeit überprüft. 16 Einsender

konnten mit Geldprämien von 50 bis 2000 Franken belohnt werden, weil die Verwirklichung ihrer Vorschläge entweder wesentliche Einsparungen oder eine reibungslosere Dienstabwicklung versprochen.

6. Die drückende Sorge um einen leistungsfähigen und vielseitig verwendbaren Personalnachwuchs hat die Dienstabteilungen wiederum veranlasst, bei den Wahlgeschäften die Mittel der angewandten Psychologie in vermehrtem Masse einzusetzen. Der Psychotechnische Dienst hat im abgelaufenen Geschäftsjahr in nahezu 2000 Fällen beratend mitgewirkt, wobei rund 1900 eignungspsychologische Gutachten ausgestellt wurden. Um die Tauglichkeit neu eingesetzter Prüfmittel abzuklären, hat er bei Handwerker- und Stationslehrlingen Bewährungskontrollen durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass die psychotechnisch gearbeitete Personalauslese sich bewährt hat. Sie hat sich, soweit dies bisher abgeklärt werden konnte, gegenüber anderen Prüfungsmethoden in diagnostischer wie prognostischer Beziehung als zuverlässiger und leistungsfähiger erwiesen.

Die Bewährungskontrollen haben bestätigt, dass psychotechnische Eignungsuntersuchungen unter anderem einer vernünftigen und organisch sich entwickelnden Sparpolitik dienen können, indem leistungsfähige und genügend vielseitig veranlagte Bewerber in der Regel richtig erkannt werden. Dadurch wird nicht nur eine zweckmässige Vorarbeit für die Entwicklung einer qualifizierten Chefreserve geleistet, sondern auch mitgeholfen, dass beruflich geschädigten Bediensteten Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Trotz der momentanen Schwierigkeiten in der Rekrutierung einzelner Personalkategorien hat der psychotechnische Dienst seine Beurteilungsmaßstäbe gewahrt und sich gehütet, Kompromisswahlen zu empfehlen. Betriebssicherheit und Tüchtigkeit in der Verwaltung dürfen auch in Zeiten des Personalmangels nicht aufs Spiel gesetzt werden.

7. Der Unfallverhütungsdienst wurde zu 47 reglementarischen Instruktionkursen für Aufsichtsorgane des Bau- und Stationsdienstes beigezogen. In 5 weiteren Kursen setzte er die vor 4 Jahren begonnenen, sukzessive bei allen Bahnarbeiterrotten durchzuführenden Instruktionen über unfallsicheres Verhalten bei der Geleisebegehung, bei der Rottenarbeit, beim Heben und Bewegen von Oberbaumaterial und bei der Ausführung bahndienstlicher Transporte fort.

Im Anschluss an 47 Betriebsbesichtigungen wurden verschiedene abhelfliche Massnahmen technischer und psychologischer Natur beantragt.

In einem Bericht zuhanden der interessierten Dienste wurden die aus den Ereignissen auf den Niveauübergängen gewonnenen Erkenntnisse und Lehren zusammengefasst und geeignete Massnahmen beantragt. Gegenstand besonderer Untersuchungen und Erörterungen bildeten u. a. die Unfälle und Brandausbrüche im Zusammenhang mit der Verwendung des zur chemischen Vertilgung von Unkraut verwendeten Salzes. Die physikalisch-chemischen Eigenschaften, die kausalen Bedingtheiten von Entzündungen, sowie die sich aufdrängenden prophylaktischen Massnahmen haben in einem Bericht ihren Niederschlag gefunden.

B. Personalversicherung

1. Pensions- und Hilfskasse

a) Zu Beginn des Jahres waren für den Einbezug des als Teuerungszulage ausgerichteten Besoldungselftels in den versicherten Verdienst der Aktiven gemäss Nachtrag I vom 19. Dezember 1952 zu den Statuten vom 9. Oktober 1950 noch 3,4 Millionen Franken abzutragen. Unter Berücksichtigung der aufgelaufenen Zinsen ist dieser Betrag durch den Rechnungsüberschuss pro 1954 getilgt worden.

Die aus der Aufwertung der Pensionen der in den Jahren 1949 bis 1952 Pensionierten entstandene Mehrbelastung, die zu Beginn des Jahres 16,0 Millionen Franken ausmachte, konnte durch die Beiträge der SBB von 1,6 Millionen Franken und den noch verbleibenden Rechnungsüberschuss, unter Berücksichtigung der aufgelaufenen Zinsen, auf 8,2 Mio Franken vermindert werden. Bei gleichbleibenden Verhältnissen darf erwartet werden, dass Ende 1955 auch diese Mehrbelastung abgetragen sein wird.

b) Die Pensionen der vor dem 1. Juli 1941 aus dem Dienst ausgeschiedenen Versicherten und ihrer Hinterlassenen blieben weiterhin um 15% gekürzt, bei abzugsfreien Beträgen von 2400 Franken der Invaliden- und

Alterspensionen und 1500 Franken der Witwenpensionen. Keine Pension durfte insgesamt um mehr als 10% gekürzt werden. Von der Kürzung befreit waren alle Waisenpensionen.

Diese Regelung ergab Minderausgaben von 1 545 351 Franken (1953: 1 656 848 Franken).

c) Die mit Beschluss der Bundesversammlung vom 27. März/22. Dezember 1953 gewährten Teuerungszulagen, die an die Rentenbezüger der Personalversicherungskassen des Bundes auszurichten waren, deren Ansprüche nach den Kassenstatuten vom Mai 1942 oder früheren Erlassen festgesetzt sind, setzen sich zusammen aus

aa) einem Zuschlag von 20% der Rente und

bb) einer Kopfquote von

Fr. 750 jährlich für verheiratete Invalidenrentner,

» 470 jährlich für ledige Invalidenrentner und für Bezüger von Witwenrenten, zusammen jedoch mindestens

» 1200 jährlich für verheiratete Invalidenrentner und

» 750 jährlich für ledige Invalidenrentner und für Bezüger von Witwenrenten.

Die Teuerungszulage zur Waisenrente betrug 320 Franken.

Ausserdem wurde sämtlichen Rentenbezügern der Personalversicherungskassen des Bundes wie im Vorjahr eine zusätzliche, vierteljährlich zahlbare Teuerungszulage von 4,4% für die Altrentner und 4% für die Neurentner der in Prozents des versicherten Verdienstes festgesetzten Kassenleistung ausgerichtet. Die Zulage hatte mindestens 162 Franken für die Bezüger von Invalidenrenten, 102 Franken für die Bezüger von Witwenrenten und 34 Franken für die Bezüger von Waisenrenten zu betragen. Die Invalidenrentenbezüger hatten ebenfalls für jedes Kind unter 18 Jahren – wenn in Ausbildung längstens bis zum vollendeten 20. Altersjahr – Anspruch auf eine vierteljährliche Zulage von 30 Franken.

2. Alters- und Hinterlassenenversicherung

Von unserer Kassenstelle wurden 1014 (1953: 885) einfache Altersrenten, 1620 (1335) Ehepaar-Altersrenten, 708 (611) Witwenrenten, 398 (337) einfache Waisenrenten und 5 (9) Vollwaisenrenten ausgerichtet. Die gesamte ausbezahlte Rentensumme betrug 3 920 642 Franken (2 712 561 Franken).

Das starke Ansteigen der Rentensumme ist in der Hauptsache auf die mit Bundesgesetz vom 30. September 1953 über die Revision des AHV-Gesetzes vom 20. Dezember 1946 eingetretene Erhöhung der AHV-Renten auf 1. Januar 1954 zurückzuführen.

3. Unfallversicherung

Nach dem Bundesratsbeschluss vom 26. Februar 1954 über die Ausrichtung einer Teuerungszulage an das Bundespersonal wird die geltende Teuerungszulagenordnung für die Pensionsbezüger der Personalversicherungskassen des Bundes auch auf Bezüger von Leistungen der Verwaltung bei Betriebsunfällen (Zuschussrenten) angewendet.

Die Ausrichtung dieser Teuerungszulage ist an die Bedingungen geknüpft, dass der Anspruch auf eine Zuschussleistung vor dem 1. Januar 1949 bestanden hat und die Teuerung nicht bereits auf dem Umwege über den massgebenden Verdienst berücksichtigt worden ist.

4. Krankenkasse

Die Ärztesellschaften der Kantone Tessin und Zug haben ihre Tarife erhöht. Ebenfalls sind die Tagesansätze der Spitäler und Sanatorien weiter angestiegen. Die Krankheitshäufigkeit ist gegenüber dem Vorjahre wieder etwas zurückgegangen, währenddem die Krankenpflegekosten angestiegen sind.

C. Abteilung für den bahnärztlichen Dienst

Im Jahre 1954 kamen 15 702 Krankheitsfälle und 5767 Unfälle zur Anmeldung (ohne Kurzabsenzen) gegenüber 17 093 Krankheitsfällen und 5960 Unfällen im Jahre 1953. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive Kurzabsenzen beträgt 539 287 (1953 = 578 905). Es ergibt sich somit bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 35 760 eine Morbidität (Krankheitstage pro Beschäftigten) von 15,08 Tagen gegenüber 16,23 im Jahre 1953 und 15,58 im Jahre 1952.

	1952	1953	1954
<i>Die Morbidität verteilt sich wie folgt:</i>		Tage	
Auf Krankheiten	11,12	11,79	10,97
Auf Unfälle	3,65	3,56	3,30
Auf Kurzabsenzen	0,81	0,88	0,81

<i>Morbidität nach Beschäftigungsgruppen:</i>			
Bureaudienst	8,22	9,02	8,92
Dienst im Freien	20,82	21,25	18,82
Dienst im Bureau und im Freien	13,78	14,24	13,63
Dienst auf der Lokomotive	12,33	14,10	12,13
Zugsbegleitungsdienst	16,34	17,69	16,30
Dienst in den Hauptwerkstätten (Arbeiter)	17,78	18,20	17,90

<i>Mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall):</i>			
Bei Krankheiten	25,49	24,59	24,98
Bei Unfällen	21,36	21,33	20,50
Bei Kurzabsenzen	1,85	1,90	1,88

Rechtswesen

1. Im Berichtsjahre wurden 228 Handänderungen an Grund und Boden (ohne Erwerb oder Einräumung beschränkt dinglicher Rechte) vorgenommen. Ende 1954 waren für 16 verschiedene Objekte Enteignungsverfahren hängig, wovon die bedeutsamsten diejenigen für die künftige Erweiterung des Bahnhofes Bern und für die neue Güterdienstanlage in Trimbach b. Olten waren.

2. Im abgelaufenen Jahre konnten sodann verschiedene, zwischen der Etzelwerk AG und dem Kanton Schwyz seit längerer Zeit bestehende Differenzen bereinigt werden, so namentlich die Erteilung der Pumpkonzession zur Ausnützung von Zürichseewasser im Etzelwerk, die Steuerausfallentschädigung für die Jahre 1937 bis 1946 mit Rücksicht auf die gegenüber der Aktienbeteiligung durchschnittlich etwas höheren Energiebezüge der NOK sowie die Abgabe von Selbstkostenkraft an den Kanton Schwyz und an die Gemeinde Altendorf.

3. Die Zahl der Eisenbahnbetriebsunfälle beträgt 426 (1953: 430).

4. Im Laufe des Berichtsjahres haben die Kreisdirektionen 260 Haftpflichtfälle erledigt (1953: 447).

Tarife und Verkehrswerbung

A. Personen- und Gepäckverkehr

a) Binnenverkehr

1. Trotz erneuter Zunahme der Motorfahrzeuge und obwohl die ausgesprochene Reisesaison nicht vom Wetter begünstigt war, ist ein weiteres Ansteigen der Zahl der beförderten Personen gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Das nicht zuletzt dank der Tarifreform erreichte Rekordergebnis des Vorjahres in den Personenverkehrseinnahmen konnte nicht nur gehalten, sondern noch übertroffen werden. Der Grund dafür dürfte in erster Linie in der günstigen Wirtschaftslage, dann aber auch im gut ausgebauten Fahrplan liegen. Das Resultat weist auch darauf hin, dass die Tarife des Personenverkehrs im allgemeinen für das reisende Publikum tragbar sind.

2. Mit Ausnahme der Hauptreisezeit waren die Einnahmen aus *gewöhnlichen Billetten* des internen Verkehrs und des direkten schweizerischen Verkehrs in fast allen Monaten besser als 1953. Gewisse Ausfälle im Ausflugs- und Sportverkehr konnten durch Mehreinnahmen aus geschäftlichen Fahrten und Besuchsverkehr ausgeglichen werden.

Die für Grossanlässe sehr begehrte Fahrvergünstigung «einfach für retour» wurde im Jahr 1954 ausser zum Besuch der traditionellen schweizerischen Messen und der wichtigen eidgenössischen Feste auch für die «HOSPES», Schweizerische Fremdenverkehrs- und internationale Kochkunstausstellung in Bern und der 11. Schweizerischen Ausstellung für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Gartenbau (SLA) in Luzern eingeräumt.

Für die Besucher der Fussball-Weltmeisterschaft und der europäischen Leichtathletik-Meisterschaften wurde nicht die Formel «einfach für retour», sondern eine etwas geringere Ermässigung angewendet. Die Spiele der Fussball-Weltmeisterschaft fanden meist gleichzeitig in verschiedenen grösseren Städten statt, weshalb sich der Mehrverkehr auf kurze Strecken beschränkte und nur geringe Einnahmen brachte.

3. Der Rückgang bei den *Abonnementen für den Geschäftsreiseverkehr* hielt infolge der fortschreitenden Motorisierung an. Der Umstand, dass die Einnahmen aus diesen Abonnementen immer noch rund dreimal höher sind als 1938, lässt auf eine grosse Verbreitung dieser Fahrausweise auch bei Besitzern von Automobilen schliessen. Seit Kriegsende ist der Verkauf der Generalabonnemente auf nahezu die Hälfte gesunken, während die Einnahmen aus Abonnementen zum Bezug halber Billette und aus Abonnementen für beliebige Fahrten auf einem Teilnetz (Netzabonnemente) sich ungefähr verdoppelt haben.

4. Die Fahrten zur Arbeit und zur Schule mit *Streckenabonnementen* betrugen auch im Berichtsjahr über 30% der geleisteten Personen-Kilometer. Massgebend beteiligt waren entsprechend der guten Beschäftigungslage die Arbeiterabonnemente mit ungefähr 15% der Personenverkehrsleistungen, denen jedoch aus diesen Fahrausweisen nur rund 6% der Gesamteinnahmen gegenüberstehen. Die Zunahme der Motorfahrzeuge, insbesondere der Roller, wirkte sich namentlich in einem unterschiedlichen Abgang an Abonnementen für tägliche Fahrten während der Sommer- und Wintermonate aus. So wurden aus Streckenabonnementen in der zweiten Abrechnungsperiode (Mai–August) 1,5 Millionen Franken oder 10% weniger eingenommen als in jeder der beiden übrigen (Januar–April und September–Dezember). Noch ausgesprochener ist der Unterschied in der Zahl der ausgeführten Fahrten und damit in der Frequenz der Abonentenzüge, welcher Umstand auch ausländischen Bahnverwaltungen Anlass gab, eine Differenzierung der Abonnementspreise zu prüfen.

5. Im *Gepäck- und Expressgutverkehr* zeigen die vorläufigen Ergebnisse eine Zunahme um nahezu 5%, woran die Autotransporte durch den Gotthard und Simplon massgebend beteiligt sind. Bei den Versandfirmen gewinnt sodann die Raschheit der Expressgutbeförderung mehr und mehr Bedeutung gegenüber der höhern Fracht. Die Abwanderung der Transporte auf die Strasse oder zur Post dürfte zum Stillstand gekommen sein und sich eher zurückbilden.

b) Internationaler Verkehr

1. Der internationale Verkehr hat sich im Berichtsjahr weiterhin erfreulich entwickelt. Dies ist vor allem auf die guten Ergebnisse des *Transitverkehrs* zurückzuführen, obschon sich der Wettbewerb unter den verschiedenen Transitwegen verstärkt. Preislich blieb die Wettbewerbsslage im wesentlichen unverändert. Einzig im Verkehr West–Ost hat sich eine Preiserhöhung von 25% auf den österreichischen Strecken für uns ungünstig ausgewirkt.

Entscheidender als der Preis ist die Qualität der Leistung: Raschheit, Regelmässigkeit und Komfort. In dieser Richtung werden heute von allen Eisenbahnverwaltungen grosse Anstrengungen gemacht.

2. Der Verkehr *Ausland-Schweiz* stand wieder auf beachtlicher Höhe, ist aber der allgemeinen Verkehrsentwicklung nicht gefolgt. Die Zahl der Einreisen fremder Gäste mit Motorfahrzeugen, insbesondere mit Personenwagen, hat sich stärker vermehrt als jene der Einreisen mit der Bahn. In Verbindung mit den ausländischen Bahnverwaltungen sind wir weiterhin bestrebt, durch tarifarische und betriebliche Massnahmen einer Ausdehnung des Autoverkehrs, namentlich des Pendelverkehrs nach Ferienorten zu begegnen.

c) Reisebüroverkehr

1. Der Bahnverkehr ist von den Reisebüros in erfreulicher Weise gefördert worden, obwohl in der Tätigkeit der Reisebüros der Anteil des Flug- und Autocarverkehrs an Bedeutung zunimmt. Der Bahn verbleibt namentlich die Beförderung grösserer Reisegruppen, die zwar zahlreiche Extraleistungen erfordert, dafür aber zur Popularisierung der Bahn beiträgt.

2. Aus einzelnen Ländern, wie England und Holland, trat im Gruppenreiseverkehr als Folge des zunehmenden Carverkehrs ein gewisser Rückschlag ein. Die Einnahmen aus dem Reisebürogeschäft bewegen sich, im gesamten gesehen, trotzdem in aufsteigender Linie.

B. Güter- und Tierverkehr

a) Binnenverkehr

1. Der Binnenverkehr hat sich entsprechend der günstigen Wirtschaftslage sehr gut entwickelt und im Berichtsjahr gegenüber 1953 zugenommen, ohne jedoch angesichts der starken Autokonkurrenz die Rekordzahl des Jahres 1951 zu erreichen.

2. Der Vertrag mit den Mineralölimporteuren, der sogenannte «Carbura-Vertrag», war eine zeitlang gefährdet. Es besteht aber berechtigte Hoffnung auf eine Weiterführung der Abmachung, womit eine wichtige Stütze des Verständigungswerkes Schiene-Strasse erhalten bliebe.

3. Die Verhandlungen mit dem Speditionsgewerbe betreffend eine Neuordnung der Pauschalierung des Spediteur-Sammelgutverkehrs (PS-Verkehr) führten in den wesentlichen Punkten zu einer Einigung.

4. Mit der «Compagnie Nouvelle des Containers» in Paris (CNC) wurde eine Vereinbarung getroffen über die Eröffnung von Agenturen in Genf und Basel. Die Aufgabe der CNC besteht darin, einzelne Behälter zu ganzen Wagenladungen zu gruppieren, wobei für die Bahnen eine bessere Wagenausnutzung und für die Verfrachter eine vorteilhaftere Fracht erreicht wird. Die CNC mischt sich selbst nicht in das Speditionsgeschäft ein, sondern übernimmt von den Frachtgebern (Spediteuren u. a.) die fertig verladenen Behälter.

5. Für die Beförderung von Privatwagen wurden in Anlehnung an die entsprechende «Internationale Ordnung» neue Vorschriften herausgegeben, die den Privatwagenbesitzern namhafte Vorteile bringen.

6. Die Bahnen konnten sich mit den am Tierverkehr interessierten Wirtschaftsverbänden über einen neuen Tiertarif einigen, der die wenig einträglichen Einzelsendungen stärker belastet und eine kostengerechtere Preisstellung erlaubt. Der Tarif wird am 1. März 1955 in Kraft treten.

7. In nächster Zukunft stellen sich die wichtigsten Probleme im Zusammenhang mit der Auseinandersetzung Schiene-Strasse.

Die Eisenbahnen bleiben noch auf lange Zeit der wichtigste Träger des öffentlichen Verkehrs. Sie sind unentbehrlich und gegenwärtig unersetzbar. Andererseits hat der Kraftwagen an Zahl sehr stark zugenommen und vollbringt heute Leistungen, die aus der modernen Wirtschaft nicht mehr wegzudenken sind. Die Notwendigkeit eines Ausgleiches bzw. einer Abgrenzung der beiden Arbeitsgebiete drängt sich daher auf. Dabei stellt sich die Frage, ob nicht in vermehrtem Masse betriebswirtschaftliche Kriterien bei der Tarifgestaltung massgebend sein sollen. Die Diskussion über dieses Kernproblem dürfte in Zukunft einen breiteren Raum beanspruchen.

b) Internationaler Verkehr

1. Die internationale Tariflage war im Berichtsjahr sehr unstabil. Dies hatte zur Folge, dass die Frachtsätze sämtlicher Verbandstarife mit den östlich gelegenen Staaten (Österreich, Tschechoslowakei, Polen, Ungarn, Jugoslawien) neu gerechnet werden mussten. Die Tschechoslowakei führte einen neuen Tarif ein, der sich stärker als bisher an das in den andern Oststaaten bereits geltende Tarifsysteem anlehnt. Weitere Änderungen waren bedingt durch Änderung der deutschen Durchfuhrtarife und der österreichischen Binnen- und der Durchfuhrtarife.

2. Stark konkurrenziert ist der Durchfuhrverkehr Ost-West durch die nördlichen Routen. Niedrige Tarife über Deutschland nach deutschen, niederländischen und belgischen Seehäfen beeinflussten die Frachtenlage über die Schweiz.

Neu eingeführt wurde ein Durchfuhrtarif Buchs transit-Marseille Übersee mit dem Leistungsweg über Genf; der Tarif ist geeignet, den Verkehr nach und von Nordafrika zu beleben.

3. Das Agrarland Ungarn bezog im Berichtsjahr beachtenswerte Mengen von Wein und Getreide von Frankreich, die den Weg über Genf-Buchs nahmen.

4. Zum Nord-Süd-Transitverkehr ist zu bemerken, dass die Seefrachten im Herbst anstiegen, was uns erlaubte, die auf Seekonkurrenz basierenden Kohlenfrachten heraufzusetzen. Die aus der Saar und dem Moselgebiet stammende und für Turin bestimmte Kohle, die früher über Modane geleitet wurde, wird heute gestützt auf Verhandlungen mit Frankreich über die Schweiz geführt.

5. Italien hat im Berichtsjahr zirka 800 000 t Alteisen aus den USA bezogen. Dadurch entging den schweizerischen Transitlinien ein bedeutender Verkehr aus Frankreich und Deutschland. Gestützt auf neue Abschlüsse sind für 1955 wieder namhafte Mengen von Deutschland nach Italien zu erwarten.

6. Mit den französischen Bahnen wurden Verhandlungen über die Einführung eines europäischen, von den Binnentarifen unabhängigen Stückguttarifes gepflogen. Eine Einigung konnte noch nicht gefunden werden. Die Verhandlungen gehen weiter.

7. Das Jahr 1955 wird neben den zahlreichen Arbeiten, die uns im Hinblick auf die traditionellen Konkurrenzwege erwachsen, neue Probleme stellen, die im Zusammenhang mit der Schaffung internationaler Tarife innerhalb der Montanunion stehen. In einer ersten Etappe werden auf 1. Mai 1955 die internationalen Tarife für Brennstoffe und Erz in Kraft gesetzt. Es besteht die Möglichkeit, dass die bisherige Tariflage (Basis Seekonkurrenz) belassen werden kann; Voraussetzung ist allerdings, dass der Montan-Tarif nicht billiger wird als die heutigen Seekonkurrenzsätze, was wenig wahrscheinlich ist.

C. Verkehrswerbung

1. Der Publizitätsdienst gab wiederum zahlreiche Werbedrucksachen heraus, darunter 10 000 Plakate für die Brüniglinie und das Ferienbillet, sowie für allgemeine Fahrvergünstigungen, Streckenfahrpreise und Abonnemente; je 100 000 Prospekte zugunsten der Ferienbillette, der Ferien-Generalabonnemente, der Familienvergünstigungen sowie der Strecken- und Geschäftsabonnemente; den Prospekt «Die SBB und die Privatbahnen an der HOSPES», 60 000 kleine Broschüren für die Uhrmacherferien, 175 000 Plakate und Prospekte für die internationalen Rundreisezüge, ferner einen allgemeinen Prospekt in 7 Sprachen «Die Schweiz, das Land der elektrischen Bahnen», verschiedene Werbeschriften für die Beförderung von Gütern mit Containern, Paletten, Strassenrollern usw. und einen für die Besucher der SLA in Luzern bestimmten Prospekt über den Bahntransport landwirtschaftlicher Produkte. Gemeinsam mit dem GS wurden auch 420 000 Flugblätter «Wir suchen Namen für Züge» verteilt.

Rund 10 000 Wagenplakätchen gelangten zum Aushang in den Personenwagen. Sie warben u. a. für das Ferienbillet, für Herbstfahrten, für Bahnfahrten zum Wintersport, für die Sonntagsbillette und Geschenkgutscheine.

Den Organisationsstellen für Gesellschaftsreisen wurden insgesamt 270 000 Prospekte, 3300 Kleinplakate sowie 46 000 Kopfplakate zur Verfügung gestellt. 400 000 Kartenprospekte über die Gotthard- und Simplonlinie sowie 160 000 Verkehrskarten konnten für die Auslandswerbung bereitgestellt werden.

Auf den Fahrplanwechsel im Frühling und im Herbst sind jeweils die Broschüren «Internationale Zugverbindungen» mit den entsprechenden Einzelfahrplanblättern und den Flugblättern für die internationalen Städteverbindungen neu herausgegeben worden. Neun grösseren Städten wurden insgesamt 70 000 Wintersportfahrpläne geliefert.

2. Der für das Jahr 1955 unter dem Motto «Eisenbahner an der Arbeit» bestimmte Wandkalender erschien in einer Gesamtauflage von 50 000 Exemplaren. Versuchsweise wurde auch eine Taschenagenda zur Verteilung an bahntreue Güterkunden herausgegeben.

3. An den drei schweizerischen Messen in Basel, Lausanne und St. Gallen sowie am Automobilsalon in Genf wurde neben dem üblichen Auskunftsbureau für die modernen Güterumschlagsmittel bzw. den Autoverlad durch die Alpentunnel geworben. Ferner sind zu erwähnen: die Beteiligung der SBB an der Schweizerischen Fremdenverkehrs- und Internationalen Kochkunst-Ausstellung «HOSPES» in Bern mit einem Musterbahnhof sowie die Teilnahme an der Schweizerischen Ausstellung für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Gartenbau (SLA) in Luzern.

4. Rund 100 Schaufensterdekorationen wurden eingesetzt. Zu diesem Zwecke standen insgesamt 300 neue photographische Vergrösserungen und zirka 1500 farbige Bilder zur Verfügung.

5. Die Inseratenpropaganda in der politischen Tagespresse des In- und Auslandes, in den illustrierten Zeitungen sowie in den Grossauflageblättern wurde nochmals verstärkt. Sie galt vorwiegend den Geschäftsabonnementen, den verschiedenen Fahrausweisen für die Ferienzeit, den Geschenkgutscheinen und den Sonntagsbilletten. Eine umfassende Zeitungsaktion, unterstützt durch den Aushang von Plakaten und Wagenplakäthen, wurde auch für die Familienvergünstigungen unternommen.

6. Vor über 90 000 Zuschauern wurden 414 Film- und Werbeabende in der Schweiz und im angrenzenden Ausland abgehalten.

Der Filmbestand wurde um vier Farbfilme bereichert.

7. Ende 1954 waren 1365 Personen- und Buffetwagen mit photographischem und 309 Personen- und Speisewagen mit farbigem Bilderschmuck ausgestattet, gegenüber 1186 bzw. 251 im Vorjahr.

Verkehrskontrolle

1. Die Frage des Einsatzes von Schalter-Billetdruckmaschinen befindet sich noch im Studium.

2. Nachdem der Verwaltungsrat dem neuen Güterabrechnungsverfahren zugestimmt und die erforderlichen Kredite bewilligt hat, haben die Verhandlungen mit den Privatbahnen, den Verkehrsinteressenten und den interessierten Dienstabteilungen der eigenen Verwaltungen begonnen; die Prototypen von Registriermaschinen sind in Auftrag gegeben. Mit dem neuen arbeits- und damit kostensparenden Verfahren wird eine wesentliche Vereinfachung der Abrechnung und Kontrolle erreicht werden.

3. Die Verhandlungen mit den am nordisch-italienischen Güterverkehr beteiligten Verwaltungen in bezug auf die Errichtung einer Zentralabrechnungsstelle mit lochkartenmässiger Verarbeitung des Materials sind zum Abschluss gekommen. Die SBB sind mit den damit zusammenhängenden Arbeiten betraut worden; das neue Verfahren tritt am 1. Juni 1955 in Kraft.

4. Die Vorschriften über die Billetbestellung, die Buch- und Kassenführung sowie die Rechnungsstellung im Personen- und Gepäckverkehr sind auf den 1. Mai neu herausgegeben worden; deren Handhabung wurde durch die Beigabe einer besondern Musterrechnung erleichtert.

5. An Stelle des vom 23. Dezember 1942 datierenden Reglementes 395.4 ist auf den 1. Januar 1955 das R 395.1 «Reglement über Kassenfehlbeträge und Nebeneinnahmen» in Kraft gesetzt worden.

6. Die Kassen und Bücher von 640 Dienststellen wurden geprüft.

7. 894 Frachtkredite wurden neu eröffnet und 286 aufgehoben. Bestand Ende des Jahres 11,940 Frachtkredite.

8. In der Billetdruckerei sind 41,8 Millionen Billette Edmonsonschen Systems (Kleinkartonbillette) gedruckt worden gegenüber 45,3 Millionen im Vorjahr.

Materialverwaltung

Anfangs Mai fing auf dem Stahlmarkt die bis dahin leicht fallende Preiskurve wieder zu steigen an. Wie sich nachträglich zeigte, sind unsere Bestellungen von Schienen und Eisenschwellen für das Jahr 1955 genau im Augenblick der tiefsten Lage der Preiskurve erfolgt. Bis zum Jahresende hielt der langsame Preisanstieg an, glücklicherweise in viel mässigeren Ausmassen als der geradezu stürmische Anstieg der Nachfrage. Die Gründe für das Anwachsen des Bedarfes sind, soweit sie überhaupt erkannt werden können, recht unterschiedlicher Natur. Die wesentlichsten waren wohl: die Wiederauffüllung der parallel mit den Preisen sinkenden Lagerbestände, die ausserordentlich intensive Bautätigkeit, die Angst vor der drohenden Verknappung des Angebotes im Zusammenhang mit der bevorstehenden deutschen Wiederaufrüstung und schliesslich die erhöhte Unsicherheit infolge der politischen Entwicklungen im fernen Osten.

Alle übrigen Warenmärkte wurden erstaunlich lange von dieser Entwicklung nicht mitgerissen und reagierten nur mit einer Festigung der Preise. Einzig die Nichteisenmetalle fielen gegen Ende des Jahres in die steigende Preisentwicklung ein.

Für die Versorgung boten sich auf keinem Sektor Schwierigkeiten.

Die Zusammenziehung der Einkäufe der SBB an der Materialverwaltung machte im Berichtsjahr weitere Fortschritte. Es wurden im Berichtsjahr Materialien im Wert von 68 793 386 Franken beschafft und Altmaterial im Wert von 7 760 988 Franken verkauft.

Pachtbetriebe

1. In den Bahnhofbuffets Bülach, Lausanne, Le Locle, St. Gallen, Sargans und Zürich Enge wurden grössere Umbauarbeiten durchgeführt. In Göschenen wurde ein neuer Bahnhofwirt gewählt.

An der HOSPES beteiligten sich die SBB u. a. mit einem Expressbuffet, das von der Vereinigung Schweizerischer Bahnhofwirte geführt wurde und sich eines regen Zuspruches erfreute. Dieses Expressbuffet ist nach Abschluss der Ausstellung in Thun aufgestellt worden.

2. Ende 1954 sind mit den Pächtern der Zeitungskioske neue Verträge abgeschlossen worden, die eine teilweise Neuverteilung der Verkaufsstellen mit sich brachten. Insgesamt sind 8 Kioske von Firmen und Einzelpächtern für den Verkauf von Zeitungen und Reisebedarf neu eröffnet worden. Die von den Kiosken geführte Literatur wird laufend von einer Kommission überwacht, der auch ausserhalb der Verwaltung stehende Personen angehören.

3. Im Bestreben, die Konkurrenzfähigkeit des Bahnverkehrs zu erhöhen, sind auf 1. Juli die Preise der Schlafwagenzuschläge, unter Mithilfe unserer Verwaltung, durch die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft wesentlich gesenkt worden. Die Preisverbilligung erstreckt sich vorerst auf die hauptsächlichsten Verbindungen mit Frankreich und auf Transitverbindungen durch dieses Land. Die Ausdehnung der Massnahme auf den Verkehr mit andern Ländern ist vorgesehen.

Mitte Dezember hat die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG), im Einvernehmen mit der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft zum erstenmal seit 1939 die Führung regelmässiger Schlafwagenkurse nach der Schweiz aufgenommen. Es handelt sich um die Verbindungen Grossenbrode-Basel-Chur und Frankfurt-Basel-Interlaken.

Die Bewirtschaftung der Buffetwagen in den neuen Städteschnellzügen zwischen Zürich und Stuttgart ist von der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft übernommen worden.

Dem hohen Stand des Reiseverkehrs entsprechend verzeichnet der von der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft geführte innerschweizerische Speisewagendienst eine Zunahme der Fahrleistungen und der Umsätze. Auch die ambulante Bedienung in den Zügen hat sich gut entwickelt.

Stations- und Zugdienst

A. Allgemeines

1. Für die systematische Bearbeitung der zahlreichen Planungsprobleme betrieblicher Natur wurde bei der Betriebsabteilung der Generaldirektion ein neues Studienbureau geschaffen. Seine wichtigsten Aufgaben sind:

- a) Allgemeine betriebswirtschaftliche Untersuchungen und Auswertung der wissenschaftlichen Forschung;
- b) Entwicklung neuer Arbeits- und Betriebsmethoden;
- c) Beschaffung genauer betrieblicher Unterlagen für Selbstkostenrechnung und Betriebsstatistik;
- d) Untersuchungen über verkehrsstrukturelle und betriebswirtschaftliche Grundlagen des Fahrplans.

Diese Planungsstelle konnte ihre Arbeit erst gegen Ende des Jahres in vollem Umfange aufnehmen, weshalb noch keine praktischen Auswirkungen auf die betriebliche Organisation vorliegen. Es wurden folgende Untersuchungen grösseren Ausmasses durchgeführt und für das kommende Jahr vorbereitet:

Eine erstmalig durchgeführte Verkehrsstrom- und Umlaufsermittlung der Güterwagen zur Beschaffung von Unterlagen für die Gesamtplanung der grossen Rangierbahnhöfe, für die Überprüfung und Rationalisierung des heutigen Güterbeförderungssystems, für die Transportkostenrechnung, die Tarifbildung und die Beschaffung zweckmässigen Rollmaterials. Die Erhebungen werden im Jahre 1955 in verschiedenen Verkehrsperioden wiederholt. Ausserdem ist beabsichtigt, die Verkehrsströme der Stückgüter sowie des internationalen und internen Reiseverkehrs näher zu untersuchen.

Eine Rangieranalyse, deren Verfahren in einem Grossversuch erprobt wurde, soll die genaue Aufteilung der Rangierkosten auf die verschiedenen Verkehrsarten und gleichzeitig eine Rationalisierung des Rangierbetriebes ermöglichen. Sie wird im Jahre 1955 in allen Zugbildungsbahnhöfen durchgeführt. Ähnlichen Zwecken dienen eine Analyse des äusseren Gepäck- und Eilgutdienstes und eine Untersuchung der Kosten des Stückgutumlades. Ferner sind Untersuchungen über die Nebenaufgaben der Reisezüge, die Verbesserung der kommerziellen Geschwindigkeiten, die zentrale Zugleitung und -überwachung, die Sanierung unseres Fahrplanes und Anwendungsmöglichkeit neuer Systeme auf besonders geeigneten Linien usw. in Aussicht genommen.

2. Der Pachtvertrag vom 2. Juli 1903 mit der Gesellschaft der Vevey-Chexbres-Bahn ist um 15 Jahre, d. h. bis 30. Juni 1971, verlängert worden.

3. Die Einnahmen aus der Velovermietung sind im Vergleich zum Vorjahr etwas zurückgegangen, was ohne Zweifel auf die ungünstige Witterung im Sommer zurückzuführen ist.

B. Rekrutierung des Personals

Seit vielen Jahren haben wir bei der Rekrutierung des Stations- und Zugpersonals mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Auch im Berichtsjahr konnten an Stelle der benötigten 220–250 Stationslehrlinge nur 183 eingestellt werden. Daneben sind 105 Zugdienstlehrlinge aufgenommen worden.

C. Betrieb

1. Leider besteht immer noch Mangel an Rollmaterial, besonders an RIC-Wagen. Ungenügend ist auch der Bestand an 3.-Klasswagen mit internationaler Heizeinrichtung (3 Stromarten). Wiederholt konnten Verstärkungswagen nach Italien zwischen Chiasso bzw. Domodossola und Mailand nicht geheizt werden.

2. Im Jahre 1954 sind 10 169 340 t Waren in die Schweiz eingeführt worden oder 1 432 600 t mehr als 1953; die ausgeführten Mengen erreichten 808 330 t (Vorjahr 690 630 t). Dieser erhöhte Warenumsatz hat unseren Güterverkehr ausserordentlich günstig beeinflusst, stiegen doch die beförderten Gütermengen auf 21 169 000 t, also auf 1 764 000 t mehr als 1953. Über alle Grenzübergänge zusammen sind 623 764 beladene Güterwagen in der Schweiz eingetroffen, gegenüber 554 904 Wagen im Jahr 1953. Dieses gute Ergebnis im Güterverkehr ist jedoch nicht allein auf die erhöhten Einfuhren in die Schweiz zurückzuführen; der anhaltend starke internationale Transitverkehr hat ebenfalls dazu beigetragen.

3. Der Trajektverkehr auf dem Bodensee zwischen Friedrichshafen und Romanshorn erreichte im Jahre 1954 das höchste Ergebnis seit seiner Wiederaufnahme am 5. Januar 1948, trotzdem er zeitweilig wegen Vereisung oder Reparaturen an den Anlagen eingestellt war. In beiden Richtungen zusammen wurden 22 058 beladene und 8091 leere Güterwagen übergeführt oder 4429 Wagen mehr als 1953.

4. Auch im abgelaufenen Jahr sind die Bemühungen, den Betrieb zu rationalisieren und die Leistungen den Bedürfnissen der Kundschaft besser anzupassen, fortgesetzt worden. Es sind weitere 300 Kleinbehälter angeschafft und damit ihr Bestand auf 1012 Stück gebracht worden. Die Palettierung wurde ausgedehnt und erstreckt sich heute praktisch über das Gebiet der ganzen Schweiz einschliesslich der normalspurigen Privatbahnen. Ende des Jahres waren 15 grosse Güterhallen mit Gabelhubtraktoren ausgerüstet und sämtliche Güterstationen verfügen über Handgabelhubwagen für den Transport der Paletten. An Mitteln für die Palettierung sind nunmehr eingesetzt:

- 85 Gabelhubtraktoren
- 1 350 Handgabelhubwagen
- 70 000 Standardpaletten Typ I, wozu noch zirka
- 30 000 Kundenpaletten

von 309 Firmen kommen, mit denen Palettierungsverträge abgeschlossen wurden. Die Palettierung ermöglichte es, den Umlad der Stückgüter zu beschleunigen und die Kosten herabzusetzen. In den drei grössten Umladeplätzen Zürich, Bern und Luzern wurden für die Manipulation der Stückgüter zusammen 125 Tagschichten weniger benötigt als vor der Palettierung.

5. Der Transport von losem Zement in Gross-Silowagen, von denen in den Jahren 1952/53 erstmals 18 Wagen zu 26,5 t Nutzlast für die grossen Zementlieferungen für die Staumauer Sambuco von Wildegg nach Rodi-Fiesio eingesetzt waren, hat sich im Laufe des Jahres 1954 sehr stark entwickelt. Bis im März 1954 waren nur die aargauischen Zementfabriken in Wildegg und Siggenthal für den Verlad in Silowagen eingerichtet. Im April/Mai kamen Liesberg und Unterterzen dazu; weitere Zementfabriken sind im Begriff, sich ebenfalls hiefür umzustellen. Die grösseren Baufirmen gehen immer mehr auch für mittlere Baustellen zum Losebezug von Zement über. Im Hinblick auf diese Entwicklung sind auch kleinere Silowagen mit 15 t Fassungsvermögen angeschafft worden und der Bestand an Zement-Silowagen ist bis Ende 1954 sukzessive auf 90 Einheiten (70 zu 26,5 und 20 zu 15 t) angewachsen. Weitere Wagen sind im Bau.

6. Am 28. Oktober 1954 wurde in Basel auf Initiative des Vororts des Handels- und Industrievereins eine «Schweizerische Studiengesellschaft für rationellen Güterumschlag» gegründet, in der auch wir vertreten sind. In 6 Arbeitsgruppen, in denen wir durch die Vertreter unserer Fachdienste mitarbeiten, werden folgende mit dem Gütertransport zusammenhängende Fragen behandelt:

- Anpassung der Verpackung an die Bedürfnisse des Güterumschlages
- Bildung von Transport- und Umschlagseinheiten
- Umschlag von Schüttgut
- Umschlag der übrigen lose verladenen festen Güter (Holz, Baumaterial usw.)
- Umschlagshilfsmittel (Behälter, Paletten, Hebe- und Fördergeräte)
- Anpassung der Transportfahrzeuge und der festen Umladeanlagen an die moderne Umschlagstechnik.

D. Fahrplan

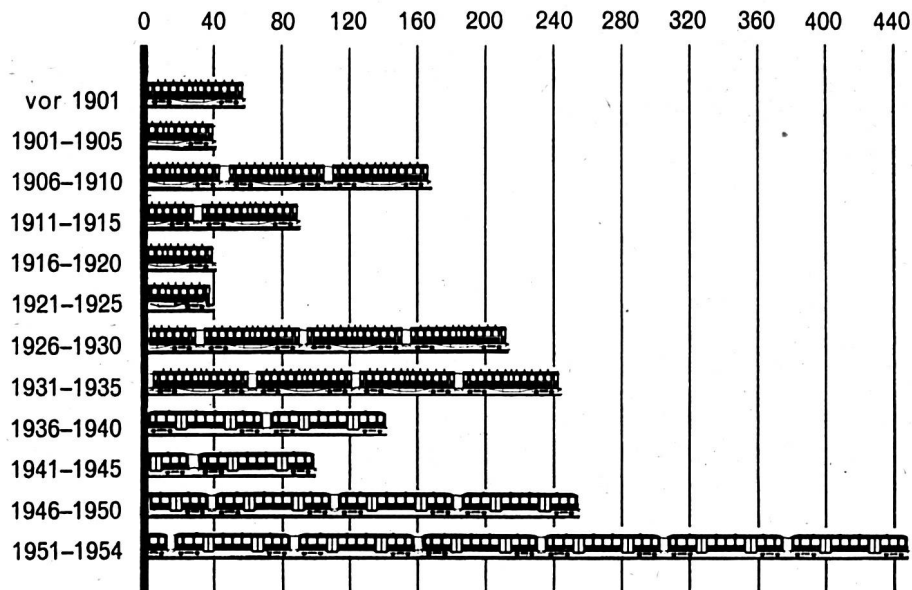
Der Jahresfahrplan 1954/55 wies sowohl für den internen wie auch für den internationalen Verkehr verschiedene Verbesserungen auf. Während der Sommerabschnitt gegenüber dem Vorjahr für den Reiseverkehr eine Mehrleistung von 990 km pro Tag brachte, war für den Winterabschnitt eine solche von 580 km vorgesehen. Durch Wegfall von Leerzügen und Extrafahrten wurden diese Mehrleistungen pro Tag um 380 km im Sommer und 150 km im Winter verringert. Die Tagesleistungen der Reisezüge erreichten im Sommer 136 000 km und im Winter 133 500 km.

Zugförderungs- und Werkstättendienst

A. Allgemeines

Umfangreiche Studien und Erhebungen sind durchgeführt worden für die Planung der Rollmaterial-erneuerung. Ein Wettbewerb unter den vier schweizerischen Personenwagenfabriken führte zu wertvollen Grundlagen für einen einfachen, neuzeitlichen Vierachser mit zwei Endeinstiegen über den Drehgestellen, durch den nun die rund 1600 zwei- und dreiachsigen Personenwagen, die fast alle schon über 50 Jahre alt sind, ersetzt werden sollen.

Altersordnung der vorhandenen vierachsigen Personenwagen



Die Arbeitsanalysen auf allen Einsatzorten von Dampftraktierlokomotiven zur Bestimmung der traktions-technischen Anforderungen ergaben die Grundlagen für den Plan zum vollständigen Ersatz der noch vor-handenen 217 Dampflokomotiven. Darüber hinaus sind Studien im Gange und teilweise schon abgeschlossen über die Ergänzung des zu knappen Parkes an elektrischen Triebfahrzeugen und ihre Erneuerung, die bald ebenfalls einsetzen muss, womit gleichzeitig wirtschaftliche und technische Verbesserungen erzielt werden sollen.

Untersuchungen über Konstruktions- und Beschaffungsfragen für Dieseltriebzüge, die im Rahmen der Organisation Trans-Europ-Express eingesetzt werden sollen, sind in einer technischen Unterkommission, die der Vertreter der SBB präsidiert, durchgeführt worden.

An Hand von drei Prototypen sind die Elemente entwickelt worden für den Bau von neuen gedeckten Güterwagen.

Zusammen mit den interessierten Verfrachtern wurden Fragen des rationellen Umschlages von staub-förmigen und körnigen Gütern durch Versuche weiter abgeklärt.

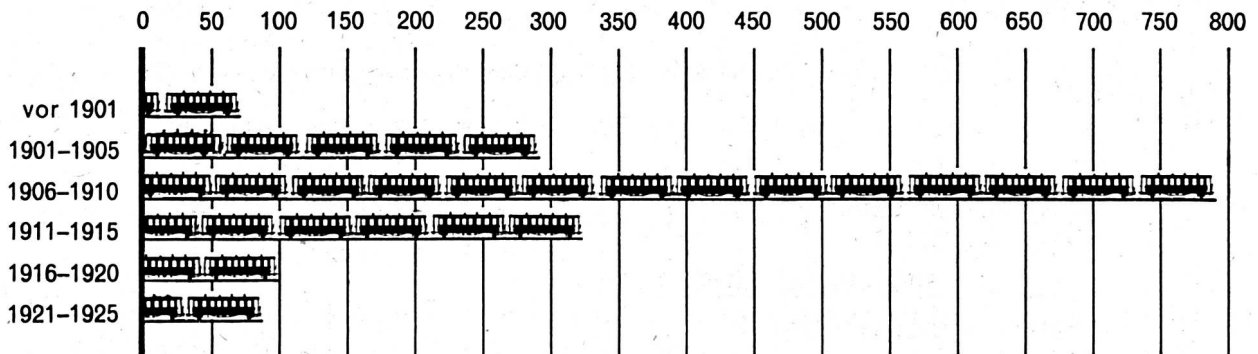
B. Zugförderung und Anschaffung von Fahrzeugen

1. Zur Deckung des Bedarfs an Lokomotivpersonal sind als Nachwuchs 106 Elektromechaniker, Ma-schinenschlosser und Mechaniker eingestellt worden.

2. Obschon im Lauf des Jahres 13 elektrische Triebwagen der Serie CFe 4/4 neu in Betrieb gesetzt werden konnten, herrschte infolge des stark gesteigerten Verkehrs ein dauernder Mangel an elektrischen Triebfahr-zeugen. Aus diesem Grund mussten auf elektrisch betriebenen Linien 888 700 km mit Dampflokomotiven gefahren werden. Das sind 3,2% mehr als im Jahre 1953. Hiefür wurden 16 000 t Kohle im Kostenbetrag von 1,328 Millionen

Franken verbraucht. Wären genügend elektrische Triebfahrzeuge zur Verfügung gestanden, so hätten für die Kosten der elektrischen Energie nur 314 600 Franken aufgewendet werden müssen. Der gesamte Kohlenverbrauch mit Einschluss desjenigen für den Rangierdienst erreichte 80 000 t, mit einem Kostenaufwand von 6,6 Millionen Franken. Auch hier zeigt ein Vergleich, dass die gleiche Zugförderungsleistung im elektrischen Betrieb nur 1,568 Millionen Franken beansprucht hätte.

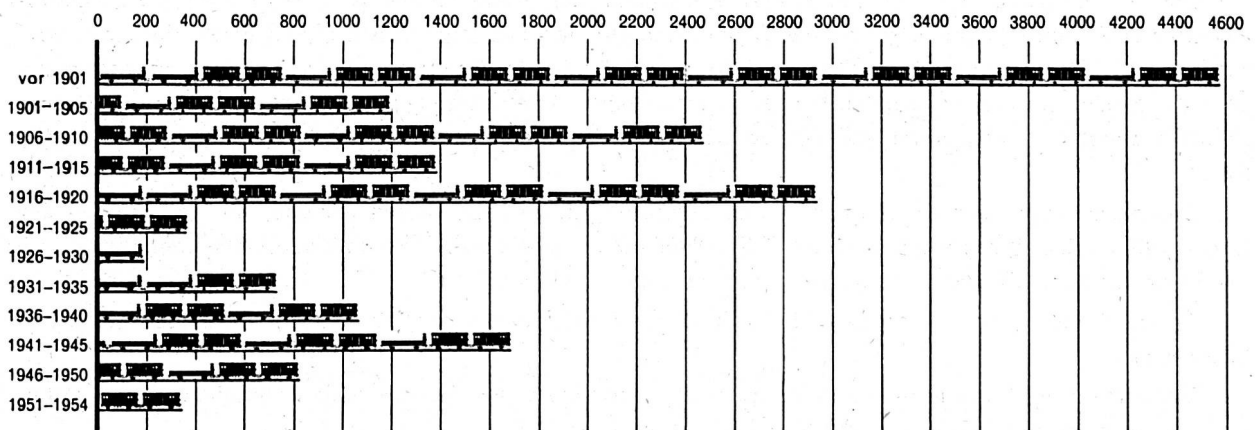
Altersordnung der vorhandenen zwei- und dreiachsigen Personenwagen



3. 17 Dampflokomotiven sind ausrangiert worden, weil die grossen Reparaturkosten sich nicht mehr rechtfertigten. Der Bestand an normalspurigen Dampflokomotiven vermindert sich damit auf 217 Stück.

4. Im Einverständnis mit der Vereinigung «Flèche du Jura» wurde der Schnelltriebwagen RCe 2/4 621 (Jurapfeil) auf den Linien des Neuenburger Juras durch einen neuen Triebwagen der Serie CFc 4/4 ersetzt, der sich, weil leistungsfähiger, für diesen Verkehr besser eignet. Der Jurapfeil wird seither auf der neu elektrifizierten Strecke St-Maurice-St-Gingolph verwendet.

Altersordnung der vorhandenen Güterwagen



5. Von der Firma Gebr. Sulzer AG ist eine 350 PS-dieselhydraulische Rangierlokomotive gemietet und während einiger Monate versuchsweise in Betrieb genommen worden. Der Versuch dient zur Abklärung von Fragen, die mit der Umstellung des Dampf-Rangierdienstes auf Dieselbetrieb in Zusammenhang stehen.

6. In den Bahnhöfen Bern, Brig und Interlaken Ost wurden Zugvorheizanlagen erstellt.

7. Zum Tanken der Strassenfahrzeuge und der Diesellokomotiven wurden in Basel, Olten und Luzern Benzin- und Dieselöltankanlagen errichtet.

8. Im Kreis I wurde versuchsweise ein technischer Beamter mit der gesamten Leitung des Dienstes der Kleinmotor- und Strassenfahrzeuge betraut; ihm ist ein Instruktor-Kontrolleur zugeteilt.

9. Die im Berichtsjahr neu in Dienst genommenen, umgebauten und bestellten Fahrzeuge, Behälter und Umschlagsmittel sind im Anhang 2 zur Baurechnung aufgeführt.

C. Schiffsdienst auf dem Bodensee

Der Trajektverkehr zwischen Romanshorn und Friedrichshafen musste vom 3.–8. Februar wegen Vereisung im Hafenbecken von Romanshorn und vom 6. September bis 5. Oktober wegen Reparaturen an den dortigen Trajektbrücken eingestellt werden.

D. Werkstätten

1. Rollmaterialunterhalt

In den Hauptwerkstätten sind folgende Unterhaltsarbeiten ausgeführt worden:

Triebfahrzeuge

	Elektrische Lokomotiven	Thermische Lokomotiven	Triebwagen
Schnellreparaturen	719	70	197
Zwischenrevisionen	182	17	17
Revisionen	155	39	16
Total	1056	126	230

An den *Kleinmotorfahrzeugen* (Traktoren, Draisinen und Strassenfahrzeugen) sind ausgeführt worden:

Schnellreparaturen	76
Zwischenrevisionen	98
Revisionen	173
Total	347

Wagen der SBB

	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen	Dienstwagen
Schnellreparaturen	6012	977	7 641	557
Revisionen	1999	313	5 389	507
Zwischenreparaturen	58	5	—	—
Hauptreparaturen	27	26	633	—
Reparaturen von schweren Beschädigungen .	7	9	6	—
Total	8103	1330	13 669	1064

Fahrzeuge anderer Eigentümer

	Personenwagen	Gepäckwagen	Privatgüterwagen	Güterwagen EUROP	Übrige Güterwagen
Schnellreparaturen	11	112	1054	2769	850
Revisionen	—	—	895	—	—
Total	11	112	1949	2769	850

2. Werkstätteanlagen und -einrichtungen

Die in der 2. Bauetappe der Wagenreparaturwerkstätte Yverdon für dieses Jahr vorgesehenen Bauarbeiten sind ausgeführt worden. Damit konnten nachstehende Neuanlagen in Betrieb genommen werden:

1. Eine leistungsfähige, allen Bedürfnissen entsprechende Farbspritzanlage für das Bemalen ganzer Güterwagen;

2. Ein fahrbarer Wagenheber für 15 t Hublast, mit welchem die Güterwagen von einem Geleise auf das andere quer verschoben werden können;
3. Die zweite Schiebebühne am nördlichen Ende der Wagenreparaturwerkstätte, was die Revision der Güterwagen im Fließsystem ermöglicht.

Für die Feststellung von Anrissen an Lokomotivachsen wurde ein Ultraschall-Prüfgerät angeschafft.

Für die Herstellung von destilliertem Wasser für die Akkumulatoren wurde in der Werkstätte Olten eine neue Wasserentsalzungsanlage eingerichtet. Die Werkstätte ist nun in der Lage, den gesamten Bedarf der SBB an destilliertem Wasser zu bedeutend billigerem Preis herzustellen als mit der alten Anlage. Im Zusammenhang mit dem Umbau der elektrischen Anlagen der Werkstätte wurde eine Hochspannungsmess- und Schaltstation erstellt, über welche die Werkstätte und der Bahnhof gemeinsam gespiesen werden.

In der Werkstätte Zürich wurde ein zentrales Garderobegebäude mit Schutzraum erstellt, wodurch veraltete und unhygienische Garderobeplätze aus den Arbeitsräumen entfernt werden konnten.

Die Maschinenabteilung wurde mit einem neuen, grossen Horizontalbohr- und Fräswerk ausgerüstet. Die Werkstätte Zürich ist nun in der Lage, Bohrarbeiten an grossen Werkstücken auch für die übrigen Werkstätten auszuführen.

Die veraltete, ausgebrauchte und unwirtschaftliche Maschinenanlage des hydraulischen Kraftwerkes der Werkstätte Chur wurde erneuert.

Der 90 KW Asynchrongenerator arbeitet im Verbundbetrieb mit dem Netz des Elektrizitätswerkes der Stadt Chur, was eine wirtschaftliche Ausnützung der vorhandenen Wasserkraft gestattet.

Baudienst

A. Allgemeines

1. Die Langschienengeleise auf Beton- und Holzschwellen zwischen Olten-Hammer und Wangen b. Olten (Strecke Olten-Solothurn) sowie zwischen Etoy und Allaman (Strecke Lausanne-Genf) haben sich gut bewährt. Es ist vorgesehen, im Jahre 1955 nun auch noch eine Versuchsstrecke mit Langschienen auf Stahlschwellen zu bauen.

Die Versuche mit dem Vibrogir-Prüfgerät zur Abklärung des Verhaltens verschiedener Schienenbefestigungsarten sind weitergeführt worden.

Die von der UIC aufgestellten «Technischen Lieferbedingungen für Breitfußschienen aus unvergütetem Stahl der Regelgüte» haben wir ab 1. Januar 1954 auch für die Schienenabnahmen der SBB als gültig erklärt.

Im Zusammenhang mit Studien für einen neuen Oberbau mit einem schwereren Schienenprofil sind an den technischen Hochschulen Zürich und Lausanne verschiedene Untersuchungen durchgeführt worden.

2. Es sind Normalien für Eisenbahnbrücken mit einbetonierten Trägern herausgegeben worden.

Die Versuche zur Abklärung des Zusammenwirkens zwischen Stahl und Beton bei Verbundkonstruktion wurden weitergeführt.

An einer auf der Gotthardlinie ausgebauten, 70 Jahre alten, schweisseisernen Fachwerkbrücke wurden Belastungsversuche vorgenommen, um Aufschluss über das tatsächliche Tragvermögen so alter und noch zahlreich vorhandener Brückentragwerke zu erhalten. Dabei sind vor allem auch die durch die Züge verursachten dynamischen Einwirkungen mitberücksichtigt worden. Die Versuchsergebnisse werden gegenwärtig ausgewertet.

3. Die Studien für ein neues Gleisbildstellwerk in Baukastenform sind abgeschlossen worden und eine Erstauführung, die für den Bahnhof Lyss bestimmt ist, ist im Bau.

4. *Bahnhof Bern.* Das Gutachten über die Strassenverkehrsplanung im Hinblick auf den Bahnhofneubau ist der Stadt eingereicht worden. Der Gemeinderat hat gegen Jahresende dazu bereits Stellung genommen und die Öffentlichkeit orientiert. Die Expertenvorschläge bedingen einige Änderungen an unseren projektierten

Hochbauten am Bollwerk. Das Projekt soll bis Mai 1955 bereinigt werden und anschliessend ist vorgesehen, mit Kanton und Stadt Bern die Finanzierung abzuklären.

5. *Bahnhöferweiterung Zürich.* Zum Gutachten des Experten Prof. Dr. E. Frohne sind Nachträge eingegangen. Am 30. Juni 1954 wurden die Behörden von Kanton und Stadt Zürich durch eine Delegation unserer Generaldirektion und der Kreisdirektion III über unsere Stellungnahme zum Gutachten Frohne orientiert. Gleichzeitig wurde das auf Grund dieser Auffassungen ausgearbeitete neue Rahmenprojekt 1954 erläutert. Es wurde vereinbart, dass die städtischen Behörden nach Verarbeitung der ihnen im Laufe des Jahres 1954 von zwei Expertengruppen eingereichten Gutachten zu einem Generalverkehrsplan der Stadt ihre Stellungnahme zum Rahmenprojekt 1954 festlegen und vorerst dem Kanton mitteilen werden. Anschliessend werden Kanton und Stadt gemeinsam wieder an uns herantreten.

B. Neu- und Umbauten, Erweiterungen

1. *Bau neuer Linien.* Beim Bau der Verbindungslinie Genève-Cornavin–La Praille sind die Arbeiten am Planum des Rangierbahnhofes (2. Etappe) weitergeführt und der Bau des Rangierdienstgebäudes begonnen worden. Im August wurde die automatische 90 t-Zwillingswaage dem Betrieb übergeben. Für die Erstellung der neuen Geleiseverbindung Vernier–La Praille ist das 3. Baulos, der Voreinschnitt zum Tunnel de Châtelaine, in Angriff genommen worden.

2. Neu- und Erweiterungsbauten an Bahnhöfen und Stationen.

Folgende wichtigere Bauarbeiten sind vollendet worden:

Kreis I

Änderung der Geleise 1 und 2 in Bouveret; Aufstellen der in Lausanne abgebrochenen Güterhalle als Lagerhaus in Brig; Änderung der Geleiseanlage in Cully; Erstellen eines Ausziehgeleises Seite St-Jean in Genève-Cornavin; Bau der Stützmauer km 109,300–109,400 für das Industriegeleise der Papierfabrik in Grelingen; Erweiterung der Bahnhofgarage zwischen den Verwaltungsgebäuden I und III sowie Verlegen der WC-Anlage des Bahnhofbuffets in das Untergeschoss und Erstellen eines neuen Raumes für das Buffet II. Klasse in Lausanne; Erstellen eines Magazingebäudes für elektrisches Material in Renens.

Kreis II

Erstellen einer Benzin- und Dieselöltankanlage im Lokomotivdepot und Ersatz des 20 t-Bockkrans durch einen 40 t-Kran im Freiverladegeleise C 11 in Basel SBB; Umbau des Dienstgebäudes Süd und Anpassung der Zentralheizung in Bellinzona; Erstellen eines neuen Nebengebäudes mit Verkehrsbureau, Postlokal und Früchtekiosk in Brienz; Erstellen eines neuen Geleises und einer Holzrampe parallel zum Geleise B 20 in Chiasso; Aufstockung des Verwaltungsgebäudes zur Gewinnung neuer Bureaux in Luzern; Heben des Daches und Einbau einer Krananlage in der Montagehalle der Lokomotivabteilung der Depotwerkstätte Meiringen; Umbau und Vergrösserung des Aufnahmegebäudes in Melide; Erstellen eines Luftschutzraumes zwischen dem Dienstgebäude Nord und dem Nebengebäude in Olten.

Kreis III

Wiederaufbau des Lagerhauses in Rorschach Bf; Neugestaltung des Bahnhofbuffets 2. Klasse und Einbau eines neuen Buffetkiosks auf Perron I in St. Gallen; Erweiterung des Bahnhofbuffets und Erstellung eines Luftschuttkellers in Sargans; Erweiterung der Lokomotivremise F in Zürich HB.

Folgende wichtigere Bauarbeiten befanden sich in Ausführung:

Kreis I

Stationserweiterung in Bärschwil; Umbau der Diensträume (Einnehmeri und Gepäck) und Renovation der Schalterhalle in Biel; Umbau der Diensträume im Aufnahmegebäude und Bau eines Wartsaals auf Perron I in Delsberg; Verlängerung des Perrons I und Geleiseänderungen Seite Bern in Lausanne; Bau eines neuen Güterbahnhofes in Lausanne-Sébeillon; Bahnhöferweiterung in Lyss; Bau eines Dienstgebäudes für die Sektion Elektrische Anlagen in St-Maurice; Umbau der Diensträume im Aufnahmegebäude in Vevey.

Kreis II

Ausbau des Bahnhofes Airolo mit Zwischenperron und Personendurchgang; Erstellen eines neuen Aufnahmegebäudes und eines Verladegeleises in Bellach; Erweiterung der Güterschuppen in Chiasso; Umbau des Aufnahmegebäudes, Erstellen eines neuen Nebengebäudes und einer Personenunterführung sowie Verlegung des Freiverladeplatzes in Lengnau; Umbau und Erweiterung des Stationsbureau und des Gepäcklokals in Oensingen; Umbau des Aufnahmegebäudes in Solothurn West.

Kreis III

Ausbau der Bahnhofanlagen in Buchs (SG); Erstellen eines neuen Aufnahmegebäudes in Lachen; Bau eines Dienstgebäudes für den Fahrleitungsunterhalt in Rapperswil; Ausbau der Güterverkehrsanlagen in Schlieren; Ausbau der Stationsanlagen in Schmerikon; Umbau des Aufnahmegebäudes in Unterterzen; Erweiterung des Dienstgebäudes beim Aufnahmegebäude in Ziegelbrücke.

3. Doppelspuren. Auf den folgenden, insgesamt 13,7 km messenden Strecken ist der doppelspurige Betrieb aufgenommen worden: Luterbach–Solothurn HB am 12. Januar; Deitingen–Luterbach am 23. Mai; Gorgier–Bevaix am 5. Juli; Wangen a. A.–Deitingen am 17. Dezember.

Der Ausbau auf Doppelspur der Strecken Chénens–Rosé, Bissone–Maroggia–Melano, Oensingen–Niederbipp–Wangen a. A., Lachen–Siebnen–Wangen und Murg–Unterterzen ist in Arbeit; auf dem Teilstück La Neuveville–Twann wird er demnächst begonnen.

4. Brückenbauten. Der Ersatz der eisernen Gotthardbrücken durch steinverkleidete Betonbrücken ist weitergeführt worden. So konnte im Berichtsjahr zwischen Göschenen und Wassen ein Geleise auf der neuen Kellerbachbrücke dem Betrieb übergeben werden; das zweite folgt 1955. Immer mehr verschwinden damit die aus der Zeit des Baues der Gotthardbahn datierenden alten Brückenbauwerke und machen stärkeren Konstruktionen Platz, die auch einem noch weiter zunehmenden Verkehr gewachsen sein werden.

Für das zweite Geleise Oensingen–Solothurn sind zwei Stahlbrücken in Arbeit, nämlich für die Aarebrücke und die Brücke über den Kraftwerkkanal bei Wangen a. A.

Die Fachwerkbrücke über die Wäggitaler Aa bei Lachen für das zweite Geleise Lachen–Siebnen–Wangen wurde vollendet.

Um die den Strassenverkehr störenden Pfeiler der Brücke über den Sihlquai bei Zürich Wipkingen zu beseitigen, wurden die Gewölbe aus Mauerwerk durch eine Stahlbetonbrücke mit grösserer Spannweite ersetzt.

5. Signal- und Sicherungsanlagen. Im Berichtsjahr sind 11 elektrische Stellwerkanlagen üblicher Bauart, 2 Anlagen mit Gleisbildstellwerken (Lausanne–Sébeillon und Basel–Stellwerk 8), 349 Lichtsignale, 18 elektrische Barrierenwinden an Niveauübergängen, eine Barrierenanlage mit elektrischem Einzelantrieb der Schlagbäume und 6 automatische Blinklichtanlagen für Niveauübergänge in Betrieb genommen worden.

Die Strecken Martigny–Chamoson, Renens–Sébeillon–Lausanne, Tavannes–Sonceboz–Sombeval, Sonceboz–Sombeval–St-Imier, Fräschels–Kerzers, Delémont–Courtételle, Courfaivre–St-Ursanne, Meiringen–Brienzwiler, Ebikon–Sentimatt, Bowil–Obermatt, Cadenazzo–Magadino–Vira, Cadenazzo–Tenero–Gordola, Leibstadt–Stein-Säckingen, Etwilen–Schaffhausen, Uznach–Bollingen und Horn–Rorschach Bf sind mit dem Gleichstrom-Streckenblock ausgerüstet worden.

Die Strecke Rodi-Fiesso–Faido wurde durch den Bau einer neuen automatischen Blockstelle in Piottino in zwei Blockabschnitte unterteilt.

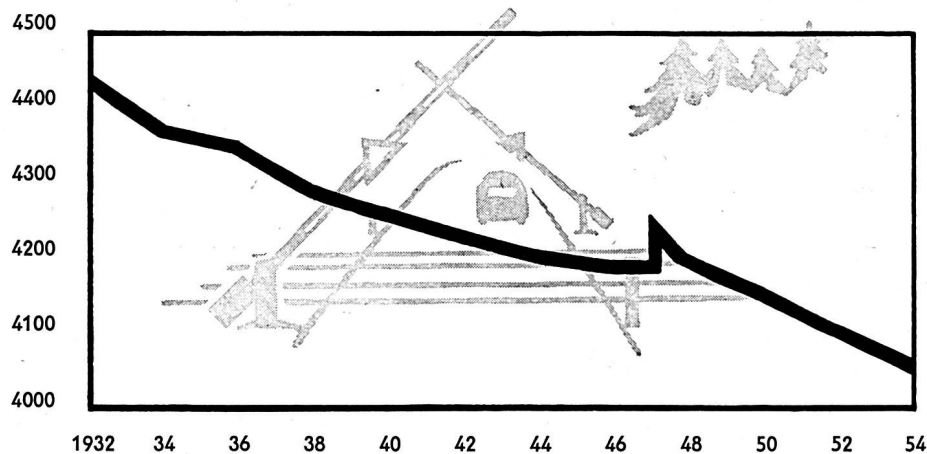
An 6 Barrierenposten wurden automatische Zugsannäherungs-Meldeeinrichtungen in Verbindung mit dem Streckenblock erstellt. Weitere derartige Einrichtungen sind in Arbeit, um möglichst bald eine grosse Zahl Barrierenposten damit ausrüsten zu können.

Weitere 17 km unseres Netzes sind mit der automatischen Zugssicherung versehen worden.

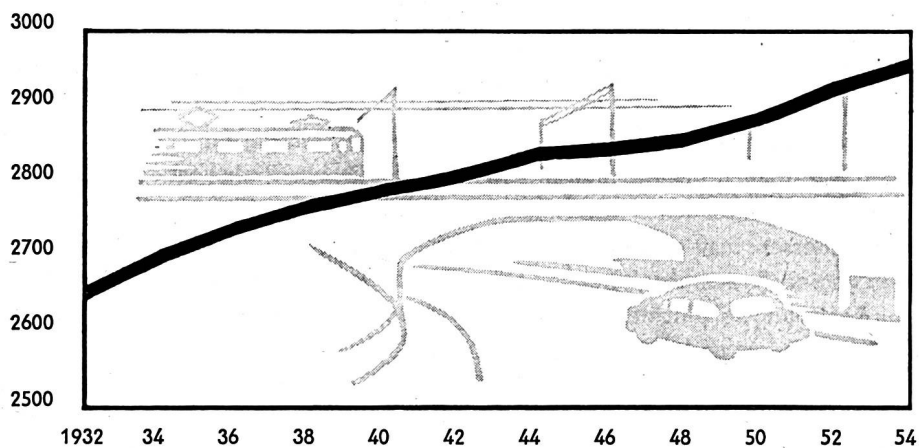
6. Niveauübergänge. Es sind insgesamt 24 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 14 durch Unter- oder Überführungen ersetzt. Zwei Niveauübergänge mussten neu eröffnet werden. Als bedeutende, die Aufhebung von stark frequentierten Niveauübergängen ermöglichende Bauvorhaben nennen wir den kürzlich in Betrieb genommenen verlegten Staatsstrassen-Abschnitt bei Vaumarcus sowie das noch im Bau befindliche Schnellverkehrsstrassenstück Lyss–Biel.

Bestand der Niveauübergänge

(Bestandeszunahme im Jahre 1947 durch die Übernahme der Strecke Hinwil-Bauma)



Total der Unter- oder Überführungen



7. Niederspannungs- und Schwachstromanlagen. Das Fernmeldenetz ist weiter ausgebaut worden. Die neue Telephonzentrale Olten sowie die Mehrfachtelephonanlagen Bern–Luzern und Luzern–Olten sind in Betrieb genommen worden. In La Chaux-de-Fonds, am Ablaufberg in Erstfeld, in Brugg, Schaffhausen, Rorschach und Wattwil sind Lautsprecheranlagen erstellt worden.

C. Erneuerung der Geleise

Im Berichtsjahr wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

- a) Geleise- und Schottererneuerungen
 - 161,4 km Geleiseumbau mit neuem Material,
 - 64,3 km Geleiseumbau mit gebrauchtem Material,
 - 13,7 km Schottererneuerung allein.
- b) Weichenerneuerung
 - 394 Weicheneinheiten mit neuem Material,
 - 271 Weicheneinheiten mit gebrauchtem Material.

Das im Voranschlag vorgesehene Erneuerungsprogramm ist damit restlos erfüllt.

D. Unterhaltsarbeiten

Die allgemeinen Unterhaltsarbeiten verliefen programmgemäss. Da bis Jahresende etwa 83% des Bahn-dienstpersonals in die Soufflagemethode eingeführt waren, konnten rund 750 km Geleise nach diesem Verfahren unterhalten werden.

Im Berichtsjahr wurden rund 200 km geriffelter Schienen geschliffen. Die damit erzielten Erfolge gaben Anlass zur Anschaffung eines zweiten Schleifwagens, so dass in Zukunft die Riffelschienen in noch grösserem Umfang als bisher bearbeitet werden können.

Mit dem Messwagen wurden rund 3150 km Geleise, d. h. 77% der in gewissen Zeitabständen in dieser Weise zu überwachenden Geleise, auf ihre Lage untersucht.

Den Messdiagrammen kann beim Vergleich mit früheren Aufnahmen eine merkliche Verbesserung der Geleiselage entnommen werden.

Auf etwa 40 km der Gotthardrampen wurden Schienenprüfungen mit Ultraschallgeräten durchgeführt. Dabei war es möglich, im Innern der Schienen versteckte Fehler festzustellen und wo nötig die Schienenaus-wechslung zu veranlassen.

E. Elektrifikation

Auf der Strecke Monthey-St-Gingolph ist am 3. Oktober der elektrische Betrieb aufgenommen worden.

Aus der Erkenntnis heraus, dass die Schweiz ihre bisherige Stellung im Transitverkehr nur halten und weiter festigen kann, wenn auch die wichtigsten ausländischen Zufahrtslinien modern und leistungsfähig ausgebaut sind, haben die eidgenössischen Räte mit Bundesbeschluss vom 25. Juni 1954 einem Abkommen der Schweizerischen Eidgenossenschaft mit der französischen Republik vom 11. Mai 1954 über die Elektrifikation der Eisenbahnlinien Reding-Strassburg-Basel und Dijon-Vallorbe (inklusive Frasné-Les Verrières) zugestimmt. Die schweizerische Regierung verpflichtete sich damit, die Beschaffung der für diese Elektrifikation notwendigen Geldmittel auf die folgende Art und Weise zu gestalten:

- a) durch ein Darlehen der SBB im Betrage von 200 Millionen Schweizerfranken (wobei uns dieser Betrag vom Bunde zur Verfügung gestellt wird);
- b) durch ein Darlehen eines schweizerischen Bankenkonsortiums im Betrage von 50 Millionen Schweizerfranken.

Wir sind ausserdem berechtigt, auf Gesuch der SNCF hin, unseren Kredit jederzeit von 200 auf 250 Millionen Schweizerfranken zu erhöhen.

Am 29. September 1954 ist die zu diesem Bundesbeschluss angesetzte Referendumsfrist unbenützt abgelaufen und der Bundesbeschluss in Rechtskraft erwachsen. Nach Massgabe des von uns gestützt auf Abkommen und Bundesbeschluss mit der SNCF abgeschlossenen Vertrages haben wir im Herbst eine erste Rate von 25 Millionen Franken ausbezahlt. Der Betrag ist uns vereinbarungsgemäss vom Eidgenössischen Finanzdepartement zur Verfügung gestellt worden.

An der Europäischen Fahrplankonferenz in Budapest wurde eine sofortige Elektrifizierung der Strecke Pontarlier-Les Verrières gewünscht. Verhandlungen mit der Société nationale des Chemins de fer français (SNCF) sind im Gang, um auf dieser Strecke im Frühling 1956 den elektrischen Betrieb mit 15 kV, 16²/3 Hz-Fahrstrom einführen zu können.

Das Zusammentreffen der Fahrleitungsanlagen der SNCF (25 kV, 50 Hz) in Vallorbe, Pontarlier und Basel mit unseren eigenen (15 kV, 16²/3 Hz) stellt schwierige Probleme technischer und betrieblicher Art. Während die Lösungen für Vallorbe und Pontarlier klar sind, ist für den Fall Basel der definitive Entscheid noch nicht gefallen.

Kraftwerkdienst

A. Allgemeines

Im Jahre 1954 erwarben die SBB vom Kanton Uri die Konzession zur Fassung der Furkareuss zwecks Einleitung in den geplanten Stausee auf Göscheneralp und Ausnützung im projektierten Kraftwerk Göschenen (Partnerwerk SBB-CKW). Die CKW ihrerseits erwarben im Einvernehmen mit den SBB die erforderliche Konzession für die Ausnützung der Göschener- und der Voralpreuss in diesem Werke. Ferner wurde die bisherige Reusskonzession aus den Jahren 1907/29, deren oberste Stufe (Andermatt-Göschenen) später ebenfalls durch dieses Werk ausgenützt werden soll, revidiert und angepasst. Alle drei Konzessionen dauern bis Ende 2043.

Im weitem erwarben die SBB von der Gemeinde Finhaut vorsorglich die Konzession zur späteren Ausnützung des Gefälles zwischen dem neuen Stausee auf Vieux Emosson und dem Barberinese. Diese Konzession hat eine Laufzeit bis 2017, d. h. bis zum Ende der zweiten Periode der eidgenössischen Konzession an Barberine und Eau noire.

B. Energiewirtschaft

1. Im Betriebsjahr 1953/54 (Oktober 1953 bis September 1954) wurden erzeugt und bezogen:

	(1952/53) kWh	(1953/54) kWh
In den eigenen Kraftwerken	(724 921 000)	688 695 000
In den Gemeinschaftskraftwerken	(252 647 000)	204 309 000
Aus fremden Kraftwerken	(130 260 000)	208 725 000
Total der erzeugten und bezogenen Energie	<u>(1 107 828 000)</u>	<u>1 101 729 000</u>

Diese Energie wurde wie folgt verwendet:

Für die eigene Zugförderung ab Unterwerk	(868 650 000)	887 217 000
Für andere eigene Zwecke		5 716 000
Abgabe an Privatbahnen		28 760 000
Eigenverbrauch der Kraftwerke und Unterwerke sowie Übertragungsverluste		144 787 000
Total für den Bahnbetrieb		<u>1 066 480 000</u>

Abgabe an andere Abnehmer (Servitute)		10 113 000
Abgabe von Überschussenergie		11 249 000
Verbrauch zum Wasserpumpen im Etzelwerk		12 926 000
Übertragungsverluste		961 000

Total für andere Zwecke 35 249 000

Gesamtverbrauch 1 101 729 000

Der Energieverbrauch ab Unterwerk für die eigene Zugförderung im Betriebsjahr 1953/54 weist gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 18 567 000 kWh oder 2,14% auf. Diese Zunahme ist auf die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der alten Hauensteinlinie Olten-Läufelfingen-Sissach, die Ausserbetriebsetzung von Dampflokomotiven und den stärkeren Personen- und Güterverkehr zurückzuführen.

2. In der Winterperiode 1953/54 (Oktober-April) war die Wasserführung in unsern Kraftwerken ungünstig und sank bis auf 50% des langjährigen Mittels. Die programmässige Fertigstellung der neuen Staumauer Ritom im Sommer 1953 erlaubte noch vor der Zuleitung der Garegna, aus den aussergewöhnlich reichlichen Niederschlägen der Winterperiode 1952/53 eine Reserve von 22 Millionen kWh im Ritomsee zurückzubehalten. Trotz der Zunahme der in unsern Stauseen verfügbaren Reserven sowie der Erhöhung unserer Energiedisponibilitäten bei den Elektrizitätswerken um 20 Millionen kWh musste die uns vertraglich zugesicherte Energieaushilfe der Elektrizitätswerke bis anfangs April mit 46 554 000 kWh in Anspruch genommen werden.

Während die Wasserführung der Sommerperiode 1954 (Mai–September) in den Kraftwerken Amsteg, Ritom und Etzel das langjährige Mittel erreichte, war sie in den Kraftwerken Barberine, Vernayaz und Rupperts- wil-Auenstein weniger günstig. Überschussenergie zur Speisung der Elektrokessel im Bahnbetrieb stand nur kurzzeitig zur Verfügung. Im Etzelwerk wurden 8 256 000 m³ Wasser in den Sihlsee hinaufgepumpt und dadurch gleichviele kWh Nutzenergie gewonnen.

C. Kraftwerke

1. *Amsteg*. Der Umbau der 66 kV Schaltanlage für den Einbau der neuen Hochleistungsschalter wurde in Angriff genommen.

2. *Göschenen*. Durch die Hochwasser vom 21./22. August wurde das Leitwehr des Nebenkraftwerkes in der Schöllenen stark beschädigt.

3. *Ritom*. Im *Garegnastollen* wurde die Dolomitzone durchfahren und rund 210 m im Tremolagneis vortrieben. Die Länge der Dolomitzone betrug rund 400 m; davon waren 225 m in trockenem standfestem Dolomit und 175 m mit Dolomitsand und Geröll gefüllte Klüfte. Die Arbeiten in der Dolomitzone dauerten 6 Jahre. Während dieser Zeit ereigneten sich keine nennenswerten Unfälle. Ende September wurde der bergmännische Stollenbau wieder aufgenommen. Doch ist der Vortrieb immer noch durch gebräuche Felspartien und starke Wassereintrüche behindert. Am 31. Dezember erreichte der Vortrieb den Stollenmeter 1245, die Ausmauerung den Stollenmeter 1047. Der im Berichtsjahr erreichte Vortrieb beträgt 254 m, wovon 46 m auf die Dolomitzone entfallen. Bis zum Durchschlag fehlen noch 435 m oder 17,5% der gesamten Stollenlänge von 2484 m.

Für die Zuleitung der *Unteralpreuss* in den Ritomsee wurden das Projekt erstellt und die Vermessungs- und Bauarbeiten vorbereitet.

Die grossen Hochwasser vom 14./15. und 21./22. August verursachten umfangreiche Schäden an den Wasserfassungs- und Zuleitungsanlagen im Val Piora.

Die Tessinbrücke beim Kraftwerk wurde umgebaut und mit einer Betonfahrbahn versehen.

In Zusammenhang mit der Erhöhung der Spannung von 60 auf 66 kV im Abschnitt Amsteg–Göschenen–Ritom wurden 3 Transformatoren umgebaut und mit neuen Wicklungen für die erhöhte Spannung ausgerüstet.

Am 31. Dezember 1954 betrug der Nutzinhalt des Ritomsees 29,7 (Vorjahr 35,1) Millionen m³, was einer Energiemenge von 49,3 (58,2) Millionen kWh entspricht. Die tiefste Absenkung mit einem verbleibenden Nutzin- halt von 1,3 (13,3) Millionen m³ wurde am 8. Mai (23. April) erreicht. Der Stauraum des Sees beträgt 47,0 Millionen m³.

4. *Vernayaz*. In der neuen Freiluftschaltanlage für die Reguliertransformatoren wurden die Fundamente für die Transformatoren, Schalter und Hochgerüste erstellt und die Hochspannungskabel zwischen dem Kraft- werk und der Schaltanlage verlegt.

Die Telephonzentrale des Kraftwerkes wurde in eine Tandemzentrale umgebaut.

5. *Barberine*. Die Betonierungsarbeiten an der neuen Staumauer in *Le Vieux-Emosson* erstreckten sich vom 13. Mai bis zum 20. Oktober. In dieser Zeit wurden 52 760 m³ Beton oder 84% der Gesamtkubatur von 62 500 m³ eingebracht (1953 = 6040 m³). Im nächsten Jahr sind bis zur Fertigstellung noch 3700 m³ zu betonieren. Die Injektionen in den Fels bei der Staumauer wurden weitergeführt und die Wasserfassung für die Zuleitung der Veudale erstellt. Mit dem Aufstau des neuen Sees konnte am 28. September begonnen werden. Der grösste Nutzinhalt betrug am 11. November 630 000 m³ = 1 638 000 kWh.

Die Standseilbahn Barberine beförderte im Berichtsjahr 26 945 Personen und 17 873 Tonnen Güter.

Am 31. Dezember 1954 betrug der Nutzinhalt des Barberinesees 30,2 (Vorjahr 22,3) Millionen m³, was in den Kraftwerken Barberine und Vernayaz zusammen einer Energiemenge von 85,5 (63,1) Millionen kWh ent- spricht. Die tiefste Absenkung mit einem verbleibenden Nutzinhalt von 1,2 (5,0) Millionen m³ wurde am 8. Mai (20. April) erreicht. Der Stauraum des Sees beträgt 39,0 Millionen m³.

6. *Massaboden*. Es wurden 4 neue Speisepunktschalter mit zugehöriger Automatik eingebaut.

7. **Etzelwerk.** Am 31. Dezember 1954 betrug der Nutzinhalt des Sihlsees 68,2 (Vorjahr 37,9) Millionen m³. Der auf die SBB entfallende Anteil von 33,7 (25,4) Millionen m³ entspricht einer Energiemenge von 33,7 (25,4) Millionen kWh. Der Sihlsee erreichte seinen tiefsten Stand am 14. März (21. März) mit einem verbleibenden Nutzinhalt von 8,2 (14,2) Millionen m³. Der Stauraum des Sees beträgt 91,8 Millionen m³.

8. **Göschenen-Göscheneralp.** Wegen der Verhandlungen über den Erwerb der Göscheneralp-Konzession durch die Centralschweizerischen Kraftwerke und der Furkareuss-Konzession durch die SBB blieben die Bauarbeiten eingestellt. Während dieser Zeit wurde die Planvorlage für die Ausschreibung der Bauarbeiten vorbereitet.

D. Übertragungsleitungen

Im Abschnitt Visp–Brig (km 138,600–144,700) wurde die 66 kV Übertragungsleitung auf das Fahrdrahtgestänge verlegt.

Die Erstellung der neuen Infanteriekaserne Bellinzona auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes bedingte die Verlegung der 60 kV Übertragungsleitung Giornico–Giubiasco auf einer Länge von 770 m.

Infolge der Erstellung der Doppelspur auf den Strecken Lachen–Siebnen–Wangen und Murg–Unterterzen musste die 66 kV Übertragungsleitung Etzelwerk–Sargans verlegt werden.

E. Unterwerke

In den Unterwerken Biel, Delsberg, Freiburg, Neuenburg, Emmenbrücke und Olten wurden neue 15 kV Speisepunktschalter mit zugehöriger Automatik eingebaut.

Im Unterwerk Gossau wurde das Dienstgebäude erweitert.

Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse

Grosse Lawinenniedergänge verursachten am 11. und 12. Januar empfindliche Verkehrsstörungen auf der Gotthard- und Brüniglinie. Der Gotthard war am 11. von 13–14 Uhr, sodann am 11./12. Januar von 15.50 bis 6.30 Uhr gesperrt. Ein Umladedienst konnte nicht eingerichtet werden, so dass einige Schnellzüge über Bern–Lötschberg–Domodossola umgeleitet werden mussten. Zwischen Oberried und Niederried fuhr der Personenzug 3457 am 11. Januar in eine unbeobachtet niedergegangene Lawine, wobei die Lokomotive und der Gepäckwagen entgleisten. Da die Strasse ebenfalls unterbrochen war, konnte nicht umgestiegen werden. Der Personenverkehr musste deshalb und wegen des Niedergangs weiterer Lawinen bis zum 22. Januar zwischen Brienz und Bönigen über den See aufrechterhalten werden. Ebenfalls am 11. Januar verschütteten Lawinen das Geleise zwischen Giswil und Kaiserstuhl und zwischen Lungern und Käppeli. Wegen der grossen Schneemengen entgleisten in der Nähe der Ausweichstation Käppeli die Schneeschleuder und ein elektrischer Triebwagen. Der Durchgangsverkehr Luzern–Brünig war bis am 12. Januar um 16.30 Uhr gänzlich gesperrt, weil auch die Kantonsstrasse nicht befahrbar war.

Am 30. Mai explodierte im Gotthardtunnel in einem Materialzug die Naphtaladung eines Tunnelabdichtungswagens. Beide Tunnelgeleise und die Station Airolo waren von Mitternacht bis 2.56 Uhr ausser Betrieb. Um 2.56 Uhr konnte zwischen Airolo und Göschenen der einspurige und um 3.26 Uhr der doppelspurige Betrieb wieder aufgenommen werden. Die Züge 51, 70 und 170 wurden sehr stark verspätet.

Am 31. Mai, 06.53 Uhr, stiess auf der vorübergehend einspurig betriebenen Strecke Claro–Castione bei km 146,251 Zug 2549 auf den vor Signal haltenden Zug 6490. Ein Postbeamter wurde getötet, mehrere Reisende und Bedienstete verletzt. Es entstand grösserer Materialschaden. Der Verkehr war von 07.00 bis 17.15 Uhr vollständig eingestellt. Um 17.15 Uhr wurde der Einspurbetrieb, um 20.00 Uhr der Normalverkehr wieder aufgenommen.

Am 27. Juni stiess die Lokomotive des Zuges 71 zwischen Ambri–Piotta und Airolo auf einen im Geleise liegenden Felsblock. Der Verkehr musste auf beiden Geleisen eingestellt werden. Am 28. Juni, 05.30 Uhr, konnte der Einspurbetrieb und um 17.20 Uhr der Doppelspurbetrieb wieder aufgenommen werden.

Schwere Niederschläge führten in der Nacht vom 21./22. August im Gebiet des St. Galler Rheintals, im Linthgebiet, an der Gotthard- und an der Brüniglinie zu Überschwemmungen. Im Bahnhof Sargans waren die Geleiseköpfe Seite Trübbach und Bad Ragaz überschwemmt und bis 23. August gesperrt. Das Streckengeleise Sargans–Trübbach stand auf einer Länge von 1½ km 40 cm tief unter Wasser und war bis am 22. August, 15 Uhr,

ausser Betrieb. Der Bahnhof Buchs war am 22. August von 6 bis 8 Uhr vom Verkehr abgeschnitten. Zwischen Rüthi und Salez war das Geleise auf einer Länge von zirka 1 km 60 cm tief unter Wasser und ebenfalls bis am 22. August, 15 Uhr, ausser Betrieb. Das Dreieck Linthmündung–Mollis–Weesen war überflutet. Die Brücke über den Linth-Escher-Kanal war stark gefährdet. Bei der Einmündung der Linth in den Walensee erreichte der Wasserstand Schienenhöhe. Die Überschwemmungen am Gotthard und am Brünig hatten keine Zugsunterbrüche, aber erhebliche Sachschäden zur Folge.

Am 22. August ereignete sich auf der Strecke Faido–Lavorgo bei km 109,920 ein grösserer Felssturz, wodurch die beiden Geleise ab 10 Uhr unterbrochen wurden. Der Einspurbetrieb konnte um 13 Uhr und der Doppelspurbetrieb am 24. August um 7.10 Uhr wieder aufgenommen werden. Die Reisenden von 4 Zügen sind zwischen Faido und Lavorgo durch Postautos befördert worden.

Am 15. Dezember um 2.37 Uhr wurden beide Geleise der Strecke Lugano–Melide bei km 182,015 auf einer Länge von zirka 25 m durch einen Erdrutsch verschüttet. Für die Reisenden wurde ein Autodienst mit Umsteigen in Melide und Lugano eingerichtet. Der einspurige Betrieb konnte am gleichen Tag mit Zug 67 und der doppelspurige Betrieb am 16. Dezember mit Zug 67 aufgenommen werden.

Rechnungen

Gesamtüberblick

Die Rechnungsergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres weisen auf der ganzen Linie Höchstwerte auf. Während im Jahre 1953 bei den Einnahmen aus dem Personenverkehr erstmals mehr als 300 Millionen Franken erzielt wurden, werden im Jahre 1954 erstmals die 400-Millionen-Grenze bei den Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr und die 700-Millionen-Grenze bei den gesamten Verkehrseinnahmen überschritten. Der gegenüber dem Vorjahr um 33,6 Millionen Franken oder um 4,5% höhere Betriebsertrag ist der Ausfluss der weiterhin erfreulich guten Wirtschaftslage unseres Landes. Er ist in erster Linie dem Güterverkehr, vor allem der Intensivierung des internationalen Güteraustausches, zu verdanken. Der Personenverkehr vermochte sich, wie schon im Vorjahr, wohl zu behaupten, aber nicht mehr wesentlich zu erhöhen.

Aber auch der Betriebsaufwand hat einen neuen Höchststand erreicht. Gegenüber dem Vorjahr ist er um 8,6 Millionen Franken oder 1,6% gestiegen. An der Aufwanderhöhung sind die Leistungssteigerung, die höheren Bezüge des Personals (in erster Linie als Folge der auf 1. Januar 1953 in Kraft getretenen neuen Ämterklassifikation) und andere Kostenfaktoren, wie Mehrausgaben für Fremdstrom, Wagenmieten und Materialien, beteiligt. Der anhaltende Anstieg des Betriebsaufwands ist eine Mahnung zur weiteren Produktivitätssteigerung. Durch eine Verbesserung und, wo dies erforderlich ist, einen Ausbau der bestehenden Anlagen, durch den Einsatz moderner technischer Hilfsmittel und eine rationelle Arbeitsgestaltung muss nach wie vor danach getrachtet werden, eine bestimmte Leistung mit weniger Aufwand als bisher oder mit dem bisherigen Aufwand eine höhere Leistung zu erzielen.

Die Verbesserung des Betriebsüberschusses beträgt gegenüber dem Vorjahr 25 und gegenüber dem bisher höchsten Betriebsüberschuss des Jahres 1951 20,4 Millionen Franken, ein Ergebnis, das als sehr gut bezeichnet werden darf.

Der Steigerung des Betriebsüberschusses um 25 Millionen Franken stehen indessen in der Gewinn- und Verlustrechnung ausserordentliche Tilgungen, Abschreibungen und Rückstellungen in ungefähr gleicher Höhe gegenüber. Trotzdem bleibt die Bilanz der Bundesbahnen immer noch mit dem Nonvaleur « Abschreibungsrückstand » von 60 Millionen Franken Ende 1954 belastet. Das Jahr 1954 schliesst daher trotz Rekorderinnahmen mit einem annähernd gleich hohen Reingewinn ab wie im Vorjahr, nämlich mit 8,7 Millionen Franken. Die gesetzlich vorgeschriebene Speisung der Reserven um 8 Millionen Franken kann durchgeführt werden, das Dotationskapital jedoch bleibt unverzinst. Die Finanzlage der Bundesbahnen ist noch zu wenig konsolidiert, als dass sich diese Verzinsung rechtfertigen liesse. Im Voranschlag für das Jahr 1954 konnten die Teuerungszulagen an das Personal und an die Pensionierten noch nicht eingestellt, sondern nur pro memoria aufgeführt werden. Aus Gründen der bessern Vergleichbarkeit verstehen sich indessen die in den nachfolgenden Übersichten verwendeten Zahlen des Voranschlages 1954 einschliesslich dieser Teuerungszulagen.

Die Zusammenfassung von Aufwand und Ertrag der Erfolgsrechnung, d. h. der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung, zeigt im Vergleich zum Vorjahr und Voranschlag folgendes Bild:

	Rechnung 1953	Voranschlag 1954	Rechnung 1954
	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamtaufwand:			
Personalaufwand	396 946 155	386 563 900	400 594 696
Sachaufwand	235 110 296	241 898 900	255 728 691
Abschreibungen	107 744 545	106 912 000	108 487 823
Kapitalkosten	48 739 639	47 066 000	47 250 785
Übrige Aufwendungen	48 329 161	46 815 000	48 390 470
abzüglich: Aktivierbare Bauaufwendungen	—107 654 019	—121 600 000	—121 443 759
	<u>729 215 777</u>	<u>707 655 800</u>	<u>739 008 706</u>

Gesamtertrag :	Rechnung 1953 Fr.	Voranschlag 1954 Fr.	Rechnung 1954 Fr.
Betriebsertrag	746 095 566	697 027 800	780 084 814
Übrige Erträge	11 795 511	10 053 300	12 985 732
	<u>757 891 077</u>	<u>707 081 100</u>	<u>793 070 546</u>
Ertragsüberschuss (+) bzw. Aufwandüberschuss (—)	+28 675 300	—574 700	+54 061 840

Der Personal- und Sachaufwand umfasst auch den Aufwand zulasten der Anlagenrechnung. Aus diesem Grunde werden die aktivierbaren Bauaufwendungen in der Zusammenstellung des Gesamtaufwandes der Erfolgsrechnung in Abzug gebracht. Sie lassen sich nicht genau auf den Personal- und Sachaufwand aufteilen. Es kann immerhin gesagt werden, dass die aktivierbaren Bauaufwendungen zu über 90% Sachaufwand sind.

Der *Personalaufwand* als wichtigster Aufwandsposten zeigt folgende Entwicklung:

	Rechnung 1953 Fr.	Voranschlag 1954 Fr.	Rechnung 1954 Fr.
Besoldungen, Gehälter und Löhne	290 240 224	289 150 000	297 854 842
Teuerungszulagen	12 300 438	12 208 200	12 389 079
	<u>302 540 662</u>	<u>301 358 200</u>	<u>310 243 921</u>
Ortszuschläge	9 557 539	9 573 600	9 778 454
Kinderzulagen	7 979 810	7 878 400	8 352 324
Kinderzuschüsse	407 712	397 000	420 217
Übrige Besoldungs- und Lohnbestandteile (Heiratszulagen, Geburtszulagen, Dienstaltersgeschenke, Besoldungsnachgenüsse usw.)	2 335 572	2 882 400	2 501 713
Total Besoldungen, Gehälter, Löhne und dazugehörige Bezüge	<u>322 821 295</u>	<u>322 089 600</u>	<u>331 296 629</u>
Nebenbezüge und verschiedene Vergütungen	18 486 490	18 281 300	18 850 590
Dienstkleider	5 302 906	4 648 000	4 924 043
Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse ohne Ergänzungsbeiträge	29 328 718	21 984 900	23 863 723
Beiträge an die AHV	6 367 620	6 352 200	6 501 636
Unfallversicherung	7 418 848	7 304 000	7 385 506
Andere Aufwendungen für das Personal (Prämien und Belohnungen, Beiträge an die Krankenkasse für das SBB-Personal, Abgabe alkoholfreier Getränke usw.)	516 075	507 000	460 573
Äufnung eines Fürsorgefonds	—	—	1 000 000
	<u>390 241 952</u>	<u>381 167 000</u>	<u>394 282 700</u>
abzüglich: Beteiligung Dritter an den Personalausgaben . .	<u>—3 756 767</u>	<u>—3 666 000</u>	<u>—3 962 404</u>
Aufwendungen für das eigene Personal	<u>386 485 185</u>	<u>377 501 000</u>	<u>390 320 296</u>
Ausgaben für fremde Arbeitskräfte (Unternehmerarbeiter, Putzfrauen usw.)	10 460 970	9 062 900	10 274 400
	<u>396 946 155</u>	<u>386 563 900</u>	<u>400 594 696</u>

Die mit Beschluss vom 29. Januar 1954 vom Bundesrat mit rückwirkender Gültigkeit ab 1. Januar 1953 erlassene neue Ämterklassifikation konnte für den grössten Teil der Ämter im verflossenen Jahr durchgeführt werden. Für verschiedene Ämter können die Überleitungsmassnahmen dagegen erst nach Erlass der Beförderungs- und Zulassungsvorschriften getroffen werden. Die das Jahr 1953 betreffenden Nachverrechnungen wurden zulasten der in der Rechnung 1953 gemachten Rückstellung gebucht. Der Saldo dieser Rückstellung wurde andererseits zulasten der Rechnung 1954 um die für das Jahr 1954 noch zu erwartenden Nachverrechnungen erhöht. Im vorstehenden Personalaufwand für die Jahre 1953 und 1954 sind daher alle bereits eingetretenen

und im Sinne einer vorsichtigen Schätzung noch zu erwartenden Auswirkungen der neuen Ämterklassifikation für diese beiden Jahre enthalten. Im Voranschlag konnten diese noch nicht berücksichtigt werden. Die Überschreitung des Budgets des Personalaufwandes ist vor allem diesem Umstand zuzuschreiben.

Von der Zunahme der *Besoldungen, Gehälter und Löhne* um 7,6 Millionen Franken gegenüber der Rechnung 1953 entfallen 0,4 Millionen Franken auf die Zunahme des Bestandes an eigenem Personal, 2,2 Millionen Franken auf die höheren Durchschnittsbezüge, bedingt durch zahlreich fällig gewordene Besoldungs- und Lohnerhöhungen, und 5 Millionen Franken auf die neue Ämterklassifikation. Diese hat bis Ende 1954 das Besoldungs- und Lohnniveau um 9,7 Millionen Franken erhöht.

Der Beschluss der Bundesversammlung vom 27. März 1953 über die Ausrichtung einer *Teuerungszulage* an das Bundespersonal blieb gemäss Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1953 für das aktive Personal unverändert auch für das Jahr 1954 in Kraft.

Das Ortsverzeichnis für die Amtsdauer 1954/1956 brachte eine Höhereinreihung verschiedener Orte und damit entsprechende Mehrausgaben bei den *Ortszuschlägen*.

Die Aufwendungen für *Dienstkleider* sind gegenüber 1953 um 0,4 Millionen Franken zurückgegangen, weil das erste Jahr des auf 1. April 1953 in Kraft getretenen neuen Dienstkleiderreglementes verhältnismässig hohe Kosten brachte.

Die *Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse* umfassen die wiederkehrenden Beiträge von 20,1 (Vorjahr 19,6) Millionen Franken und den zum Ausgleich der Deckungskapitalbelastung für Erhöhung des versicherten Verdienstes von der Verwaltung zu übernehmenden Betrag von 3,7 (Vorjahr 9,7) Millionen Franken. Die Zunahme der wiederkehrenden Beiträge ist eine Folge der höheren Besoldungen, Gehälter und Löhne. Die Abnahme der Beiträge für die Erhöhung des versicherten Verdienstes um 6 Millionen Franken steht zur Hauptsache im Zusammenhang mit der zulasten der Rechnung 1953 verbuchten Rückstellung für die aus der Ämterklassifikation zu erwartende Deckungskapitalbelastung. Diese wurde auf das 2½fache der Besoldungserhöhungen geschätzt; tatsächlich ist sie bedeutend niedriger ausgefallen.

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

	Rechnung 1953 Fr.	Voranschlag 1954 Fr.	Rechnung 1954 Fr.
Prämien an die SUVA für Betriebsunfälle	4 197 248	4 132 662	4 207 139
für Nichtbetriebsunfälle	2 316 054	2 173 296	2 324 130
Verschiedenes (kapitalisierte Werte der Zuschussrenten, Überlassung von Renten usw.)	905 546	998 042	854 237
	<u>7 418 848</u>	<u>7 304 000</u>	<u>7 385 506</u>

Ausserordentlich ist die *Äufnung eines Fürsorgefonds* von 1 Million Franken zulasten des Betriebsaufwandes. Obgleich die Sozialleistungen der Bundesbahnen schon sehr hoch sind, ist die Bildung dieses Fonds angezeigt, besonders in einem guten Jahr. Es soll damit in Härtefällen, in denen bisher nicht geholfen werden konnte, notwendige Hilfe gebracht werden. Der Fonds wird mit dem schon bestehenden Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigten Bediensteten, der Ende 1954 einen Bestand von 1 084 062 Franken aufweist, vereinigt werden, und es sollen nur die Erträge des Fonds verwendet werden.

Von der *Beteiligung Dritter an den Personalausgaben* entfallen auf

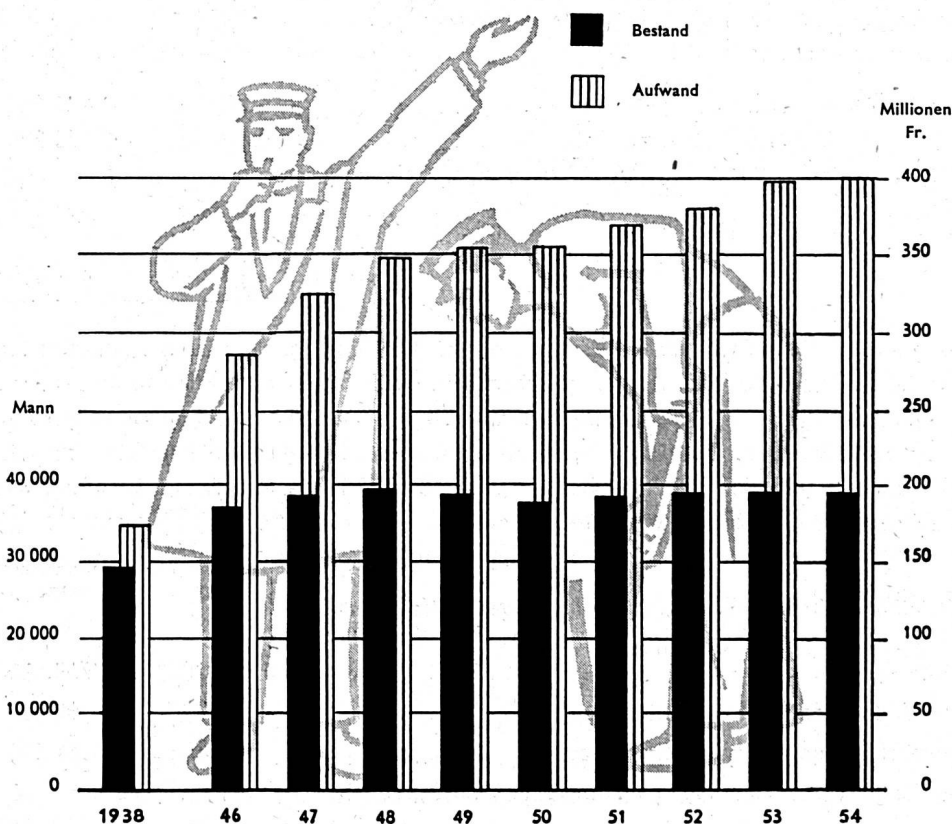
	Rechnung 1953 Fr.	Voranschlag 1954 Fr.	Rechnung 1954 Fr.
Krankengeld der SUVA	1 846 204	1 768 500	1 955 548
Renten der SUVA und der Militärversicherung	541 798	490 400	545 449
Erwerbsausfallentschädigungen bei Militärdienst	708 176	851 500	799 542
Beteiligung des Personals an der Versicherung gegen Nichtbetriebsunfälle	453 559	410 000	460 622
Andere Beteiligungen Dritter an den Personalausgaben	207 030	145 600	201 243
	<u>3 756 767</u>	<u>3 666 000</u>	<u>3 962 404</u>

Den Aufwendungen für das eigene Personal liegen die nachstehenden *Personalbestände* zugrunde:

	Rechnung 1953	Voranschlag 1954	Rechnung 1954
Ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Beamte, Angestellte, Betriebsarbeiter und anderes ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal)	34 710	34 854	34 906
Nicht ständig und nicht mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Aushilfsarbeiter, Aushilfswärter im Barrieren- und Stationsdienst und andere nicht ständige Arbeitnehmer)	1 838	1 844	1 768
Stationslehrlinge	514	540	435
Zugsdienstlehrlinge	91	103	82
Handwerkerlehrlinge	277	289	292
Total eigenes Personal	37 430	37 630	37 483
Unternehmerarbeiter	1 432	1 222	1 379
Total eigenes Personal und Unternehmerarbeiter	38 862	38 852	38 862

Die Zunahme des Bestandes an eigenem Personal um 53 Mann gegenüber dem Jahre 1953 steht im Zusammenhang mit der Ernennung von Aushilfs- und Unternehmerarbeitern, die seit Jahren ununterbrochen für die Bundesbahnen arbeiten, zu Betriebsarbeitern. Dieser Vermehrung steht ein gleich hoher Abbau an Unternehmerarbeitern gegenüber. Trotz vermehrter Betriebsleistungen ist der Personalbestand im gesamten gleich hoch geblieben wie im Vorjahr. Gegenüber dem Voranschlag ist beim eigenen Personal eine Personalverminderung um 147 Mann und bei den Unternehmerarbeitern eine Personalvermehrung um 157 Mann eingetreten.

Personalbestand und -aufwand
1938 und 1946—1954



Die Erhöhung des *Sachaufwandes* um 20,6 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr beruht hauptsächlich auf den höheren Ausgaben für Bau-, Unterhalts- und Reparaturmaterialien, die vor allem im Zusammenhang mit der Zunahme der aktivierbaren Bauaufwendungen gestiegen sind.

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

Der Sammelposten *Übrige Aufwendungen* umfasst die übrigen Aufwendungen der Gewinn- und Verlustrechnung, hauptsächlich die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse (25,5 Millionen Franken) sowie die Teuerungszulagen an die Pensionierten (21,4 Millionen Franken).

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

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

Die *Übrigen Erträge* umfassen die Erträge gemäss Gewinn- und Verlustrechnung und die Gutschriften für Lieferungen und Leistungen zulasten verschiedener Erfolgs- und Bilanzkonten.

Baurechnung

(Seiten 58-59)

Die Baurechnung für das Jahr 1954 weist im Vergleich zu Voranschlag und Vorjahr folgende Aufwendungen aus:

Anlagen der Bahn	Rechnung 1953 Fr.	Voranschlag 1954 Fr.	Rechnung 1954 Fr.
Anlagen und Einrichtungen			
Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	21 084 631	20 517 300	20 954 077
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	4 613 180	4 749 500	5 155 867
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	13 211 291	13 740 000	13 709 422
Elektrifizierung von Linien	796 486	1 103 000	3 141 695
Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen . . .	39 990 137	39 522 200	39 070 660
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten . .	3 967 749	4 788 000	4 955 033
Fahrzeuge	39 701 000	48 000 000	50 896 105
Anlagen der Kraftwerke	7 559 044	8 000 000	7 559 893
Anlagen der Werkstätten	3 685 356	4 280 000	2 971 097
	134 608 874	144 700 000	148 413 849
Allgemeine Reserve für Unvorhergesehenes	—	3 500 000	—
	134 608 874	148 200 000	148 413 849

Vom Gesamtbetrag von 148,4 Millionen Franken sind 121,4 Millionen Franken aktivierbare Aufwendungen, die als Vermehrung des Anlagevermögens verbucht wurden. Die verbleibenden 27 Millionen Franken wurden als nicht aktivierbare Aufwendungen der Betriebsrechnung belastet und sind im Aufwand der Betriebsrechnung inbegriffen.

Die Ausgaben halten sich gesamthaft im Rahmen des Voranschlages. Im einzelnen wurden die vorgesehenen Jahresaufwendungen für die Elektrifizierung um 2 Millionen Franken und diejenigen für die Anschaffung von Fahrzeugen um 2,9 Millionen Franken überschritten. Diese Überschreitungen werden aber durch die allgemeine Reserve für Unvorhergesehenes des Voranschlages sowie durch die Unterschreitung des Voranschlages der Werkstätten bis auf den kleinen Rest von 0,2 Millionen Franken aufgefangen.

Die Mehrausgaben für die *Elektrifizierung* sind durch die Inangriffnahme der Elektrifizierungsarbeiten auf der Strecke La Plaine-Genf verursacht worden. Mit diesen Arbeiten musste begonnen werden, um sie auf die Elektrifizierung der französischen Zufahrtslinie Culoz-La Plaine durch die französischen Staatsbahnen (SNCF) zeitlich abzustimmen und die Aufnahme des elektrischen Betriebes im Jahre 1956 sicherzustellen. Im Voranschlag für das Jahr 1954 konnten diese Arbeiten noch nicht veranschlagt werden, weil die Verhandlungen mit der SNCF damals noch nicht genügend fortgeschritten waren. Dagegen wurde im Textteil zum Bauvoranschlag erwähnt, dass mit den Arbeiten möglicherweise schon im Jahre 1954 begonnen werden müsse, und es wurde im Hinblick darauf die allgemeine Reserve für Unvorhergesehenes des Bauvoranschlages gegenüber den Vorjahren erhöht.

Bei den *Fahrzeugen* wurde die Überschreitung der veranschlagten Jahresaufwendungen durch die gegenüber dem vorgesehenen Programm beschleunigte Ablieferung von Personen- und Güterwagen verursacht. Bei dem anhaltenden Fahrzeugmangel war diese Kürzung der Lieferfristen besonders willkommen.

Die *übrigen Kapitel* der Baurechnung halten sich im Rahmen des Voranschlages. Abgesehen von den unvermeidlichen Abweichungen der tatsächlichen von den veranschlagten Jahresaufwendungen konnte das Bauprogramm im wesentlichen eingehalten werden.

Die Einzelobjekte im Kostenbetrag von mehr als 100 000 Franken sind mit den Voranschlagsbeträgen und den tatsächlichen Ausgaben im Anhang 1 zur Baurechnung (Seiten 71–87) aufgeführt. Zu den beiden Sammelposten «Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen» sowie «Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten» machen wir folgende ergänzende Angaben:

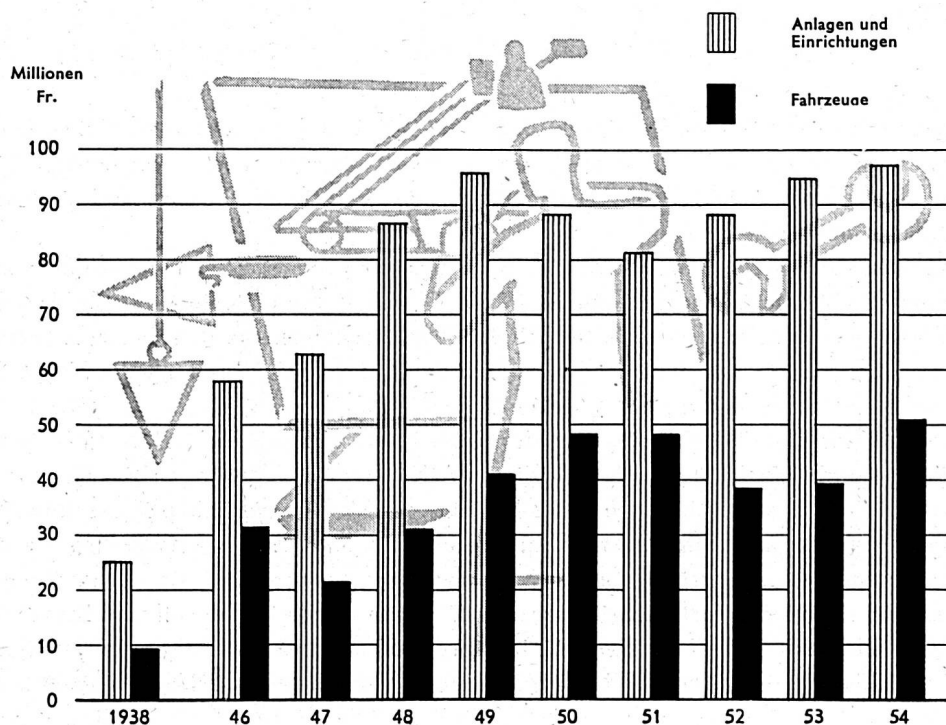
Die *Erneuerung von Geleisen und Weichen* zeigt im Vergleich zu Voranschlag und Vorjahr folgendes Bild (die Erneuerung von Fahrleitungsanlagen erforderte wie in den Vorjahren nur geringe Beträge):

	Rechnung 1953		Voranschlag 1954		Rechnung 1954	
	Gel.-km ¹⁾	Fr.	Gel.-km ¹⁾	Fr.	Gel.-km ¹⁾	Fr.
Geleiseerneuerungen						
mit neuem Material	169,5	27 380 375	153,7	25 367 000	161,4	26 630 413
mit gebrauchtem Material	55,4	4 086 953	68,4	5 989 000	64,3	4 817 002
Schottererneuerungen und Schwellen- vermehrungen allein	21,9	875 423	12,1	496 000	13,7	564 124
Weichenerneuerungen	Einheiten		Einheiten		Einheiten	
mit neuem Material	418	5 364 616	395	5 404 300	394	4 750 948
mit gebrauchtem Material	275	1 829 673	252	1 743 700	271	1 780 218
		<u>39 537 040</u>		<u>39 000 000</u>		<u>38 542 705</u>

¹⁾ km Totalerneuerung (Schienen und Schwellen), Schienen- oder Schwellenerneuerung allein je zur Hälfte gerechnet

Das vorgesehene Programm konnte mengen- und betragsmässig eingehalten werden.

Baufaufwendungen
1938 und 1946–1954



Die Aufwendungen für die *Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten* verteilen sich auf:

	Bureau- ausstattungen Fr.	Maschinen, Geräte und Kleinfahrzeuge Fr.
Verwaltungsdienst.	156 237	90 792
Baudienst	75 009	1 422 879
Stations- und Zugsdienst.	199 040	2 831 877
Zugförderungsdienst	27 786	151 413
	<u>458 072</u>	<u>4 496 961</u>

Beim Baudienst entfällt der grösste Ausgabenposten, nämlich 0,9 Millionen Franken, auf die Anschaffung von Traktoren und andern Fahrzeugen. Beim Stations- und Zugsdienst wurden für die Palettierung (Hubwagen und -traktoren, Paletten usw.) und die Anschaffung von Behältern für den Behälterverkehr 2,1 Millionen Franken aufgewendet.

Betriebsrechnung

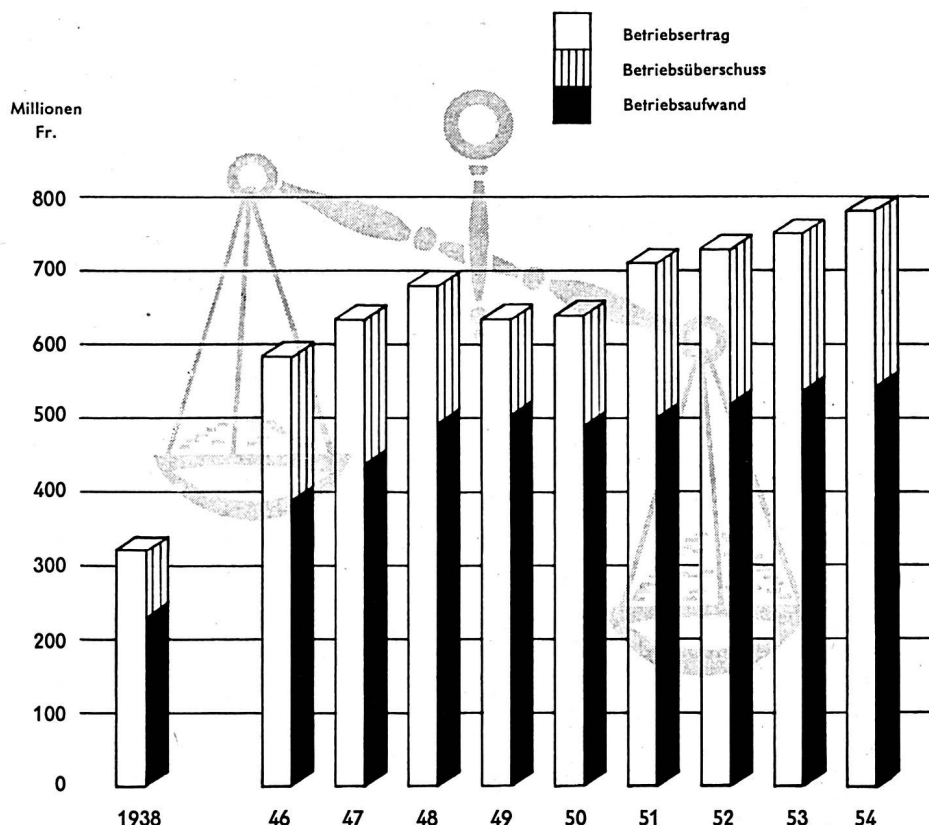
(Seiten 60-61)

Die Betriebsrechnung zeigt in den Jahren 1951–1954 folgendes Bild:

	Rechnung 1951		Rechnung 1952		Rechnung 1953		Rechnung 1954	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Betriebsertrag . .	715 483 118	100	731 436 365	100	748 467 077	100	782 043 013	100
Betriebsaufwand .	501 112 402	70	519 702 131	71,1	538 693 537	72	547 254 972	70
Betriebsüberschuss	<u>214 370 716</u>	<u>30</u>	<u>211 734 234</u>	<u>28,9</u>	<u>209 773 540</u>	<u>28</u>	<u>234 788 041</u>	<u>30</u>

Die Aufwärtsentwicklung sowohl des Ertrages als auch des Aufwandes der Betriebsrechnung hat sich auch im Jahre 1954 fortgesetzt. Der *Betriebsertrag* übertrifft das letztjährige Ergebnis um 33,6 Millionen Franken

Betriebsrechnung
1938 und 1946–1954



oder um 4,5%. Der Anstieg des *Betriebsaufwandes* hat sich etwas verlangsamt. Gegenüber 1953 sind Mehrkosten von 8,6 Millionen Franken oder 1,6% entstanden. Der *Betriebsüberschuss* wurde somit gegenüber dem Vorjahr um 25 Millionen Franken oder 11,9% verbessert.

Betriebsaufwand

Hinsichtlich der Entwicklung des Personalaufwandes verweisen wir auf die Ausführungen im Gesamtüberblick. Die Zahlen des Voranschlags 1954 verstehen sich ohne die Auswirkungen der neuen Ämterklassifikation; wir sehen deshalb davon ab, die Abweichungen gegenüber den Budgetzahlen im einzelnen zu begründen.

Die nachstehende Übersicht zeigt den Betriebsaufwand im Vergleich zum Vorjahr und zum Voranschlag.

	Rechnung 1953		Voranschlag 1954		Rechnung 1954	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Verwaltung	35 353 811	6,6	35 045 800	6,7	36 463 850	6,7
Betrieb	490 609 278	91,0	475 499 800	91,2	496 888 365	90,8
Leitung und Allgemeines . . .	22 670 641	4,2	20 122 100	3,9	23 915 738	4,4
Betriebsleistungen	314 295 237	58,3	305 815 400	58,6	316 003 853	57,7
Unterhalt	153 643 400	28,5	149 562 300	28,7	156 968 774	28,7
Verschiedenes	12 730 448	2,4	10 831 900	2,1	13 902 757	2,5
	538 693 537	100	521 377 500	100	547 254 972	100

An der Erhöhung des Betriebsaufwandes um 8,6 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr sind die Personalkosten mit 3,6 Millionen Franken und die übrigen Kostenelemente mit 5 Millionen Franken beteiligt.

Der Aufwand für *Verwaltung* umfasst die Kosten für den Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung, sämtliche Abteilungen der Generaldirektion sowie für die Verwaltungsabteilungen der Kreise. Ausser den Personalkosten sind vor allem die Provisionen für den Verkauf von Fahrausweisen als Folge des regen Reiseverkehrs aus dem Auslande sowie einer Nachverrechnung für das Jahr 1953 um 1,3 Millionen Franken gestiegen. Ferner sind die Druckkosten gegenüber dem Vorjahr um 0,5 Millionen Franken höher ausgefallen. Andererseits sind die Lagergemeinkosten der Materialverwaltung wegen niedrigerer kalkulatorischer Abschreibungen und Zinsen um 0,8 Millionen Franken zurückgegangen.

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

	Rechnung 1953	Voranschlag 1954	Rechnung 1954
	Fr.	Fr.	Fr.
Leitung des Baudienstes (Bauabteilungen der Kreise, Bahningenieurbureaux, Baubureaux)	6 359 654	6 406 300	6 599 945
Leitung des Stations- und Zugsbegleitdienstes (Betriebsabteilungen der Kreise, Wagenrepartitionsdienst, Ausgleichsstelle)	4 572 243	4 537 200	4 804 309
Leitung des Zugförderungsdienstes (Abteilungen für Zugförderung in den Kreisen)	991 880	987 900	1 049 413
Pacht und Miete (für Bahnstrecken, Fahrzeuge u. a.)	7 222 837	5 068 200	7 532 976
Besorgung des Betriebes durch fremde Bahnen und andere Dritte (Gemeinschaftsdienst, Zugs- und Fahrdienstleistungen)	3 524 027	3 122 500	3 929 095
	22 670 641	20 122 100	23 915 738

An der Erhöhung der Aufwendungen für *Pacht und Miete* sind hauptsächlich die Wagenmieten beteiligt. Infolge der ausserordentlich starken Beanspruchung des Wagenparkes ausländischer Verwaltungen sind die Mieten für die Güterwagen gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Millionen Franken gestiegen, während die Belastung der Rechnung 1953 von 1 Millionen Franken für die im Personenwagenaustausch des internationalen Verkehrs geschuldeten Achskilometer weggefallen ist.

Die Mehrkosten für die *Besorgung des Betriebes durch fremde Bahnen und andere Dritte* sind sowohl durch den Mehrverkehr als auch durch höhere Kosten bedingt.

Die Kosten der *Betriebsleistungen* verteilen sich wie folgt auf die verschiedenen Betriebszweige:

	Rechnung 1953 Fr.	Voranschlag 1954 Fr.	Rechnung 1954 Fr.
Bahnbewachung	9 524 235	9 134 300	9 282 385
Stationsdienst	177 009 618	170 546 800	177 729 327
Zugsbegleitung	39 547 907	38 510 700	39 050 439
Zugförderung	87 464 254	86 955 600	89 182 726
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	749 223	668 000	758 976
	314 295 237	305 815 400	316 003 853

Die Kosten der *Zugförderung* setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1953 Fr.	Voranschlag 1954 Fr.	Rechnung 1954 Fr.
Fahrpersonal	44 192 252	43 976 900	45 282 571
Fahrstrom	27 408 414	27 338 400	28 434 231
Feste und flüssige Treibstoffe	7 119 897	6 865 000	6 853 750
Schmierstoffe für die Triebfahrzeuge	487 558	440 000	463 191
Übrige Kosten des Fahrdienstes	204 938	204 300	211 423
Depotdienst	4 832 408	5 124 300	4 690 722
Visiteurdienst	3 218 787	3 006 700	3 246 838
	87 464 254	86 955 600	89 182 726

Der Mehraufwand für das *Fahrpersonal* ist hauptsächlich auf die neue Ämterklassifikation zurückzuführen. Die höheren Kosten für den *Fahrstrom* sind vor allem als Folge des vermehrten Strombedarfes durch höhere Aufwendungen für Fremdstrom bedingt.

Den vorstehend aufgeführten Kosten für die Zugförderung liegen die folgenden kilometrischen *Fahrleistungen* zugrunde:

	Rechnung 1953		Voranschlag 1954		Rechnung 1954	
	km	%	km	%	km	%
Elektrische Triebfahrzeuge	73 470 950	91,0	71 850 000	90,9	75 019 106	91,1
Dampflokomotiven und andere thermische Triebfahrzeuge	4 652 990	5,7	4 100 000	5,2	4 598 086	5,6
Traktoren	2 636 925	3,3	3 050 000	3,9	2 733 639	3,3
	80 760 865	100	79 000 000	100	82 350 831	100

Der Aufwand für *Unterhalt* enthält die Kosten des gewöhnlichen Unterhalts der Bahnanlagen, Fahrzeuge und Anlagen des Schiffsbetriebes auf dem Bodensee sowie die nicht aktivierbaren Bauaufwendungen. Er verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Anlagengruppen:

	Rechnung 1953 Fr.	Voranschlag 1954 Fr.	Rechnung 1954 Fr.
Anlagen und Einrichtungen	87 625 160	84 937 800	91 040 645
gewöhnlicher Unterhalt	62 962 511	60 637 800	65 669 287
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	24 662 649	24 300 000	25 371 358
Fahrzeuge	66 018 240	64 624 500	65 928 129
gewöhnlicher Unterhalt	65 112 847	63 724 500	65 628 550
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	905 393	900 000	299 579
	153 643 400	149 562 300	156 968 774

Die Erhöhung der gesamten Unterhaltskosten um 3,3 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr rührt ausschliesslich vom Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen her. Die starke Beanspruchung der Anlagen und

Einrichtungen sowie ihre teilweise Überalterung bedingten vermehrte Unterhaltsarbeiten; auch die Preise und Löhne sind gestiegen. Die Zunahme der nicht aktivierbaren Bauaufwendungen ist sodann eine Folge des höheren Bauvolumens.

Im Aufwand für *Verschiedenes* sind als wichtigster Posten die Kosten der Lieferungen und Leistungen zu-
lasten Dritter enthalten, ferner die Aufwendungen für Schadenereignisse (Brände, Entgleisungen usw.), für
Leistungen aus Haftpflicht, für den Luftschutz und dergleichen sowie die kapitalisierten Werte der Zuschuss-
renten und die Zuwendung von 1 Million Franken an den Fürsorgefonds.

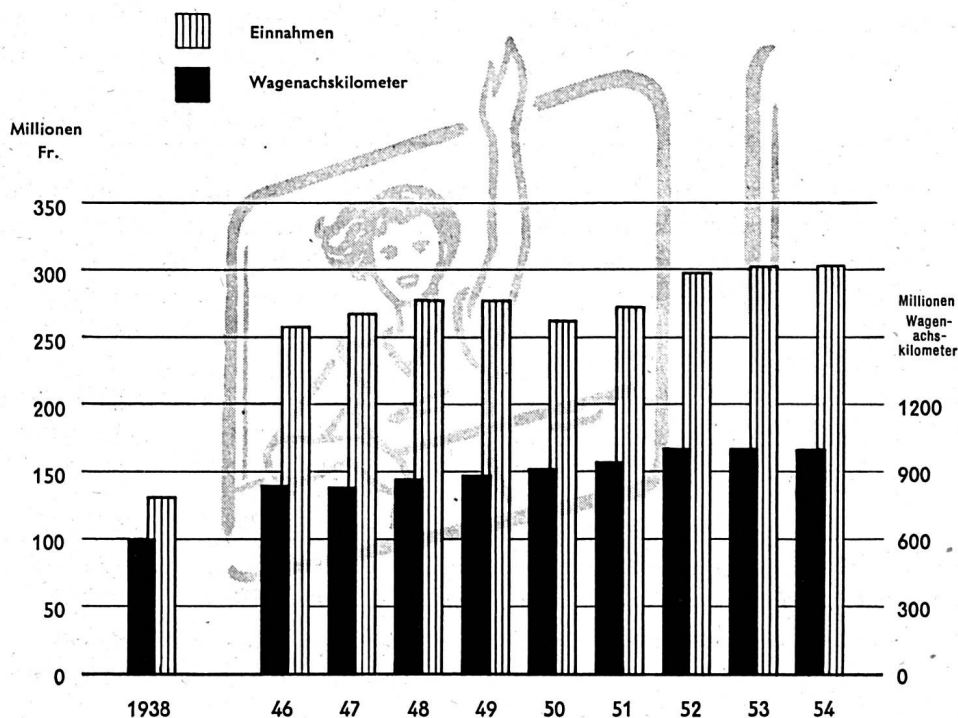
Betriebsertrag

Die *Verkehrseinnahmen* haben sich seit 1951 wie folgt entwickelt:

	Rechnung 1951		Rechnung 1952		Rechnung 1953		Rechnung 1954	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr . .	274 354 045	41,8	299 842 495	44,7	304 192 510	44,3	305 109 668	42,5
Gesamtgüterverkehr .	382 884 375	58,2	370 892 813	55,3	382 887 983	55,7	413 473 090	57,5
Gepäck- und Ex- pressgutverkehr	21 143 502	3,2	23 780 553	3,6	24 665 554	3,6	25 732 998	3,6
Postverkehr . . .	22 199 795	3,4	28 317 592	4,2	29 001 604	4,2	29 926 003	4,1
Tierverkehr . . .	5 382 806	0,8	6 028 627	0,9	6 479 274	0,9	7 031 240	1,0
Güterverkehr . .	334 158 272	50,8	312 766 041	46,6	322 741 551	47,0	350 782 849	48,8
	657 238 420	100	670 735 308	100	687 080 493	100	718 582 758	100

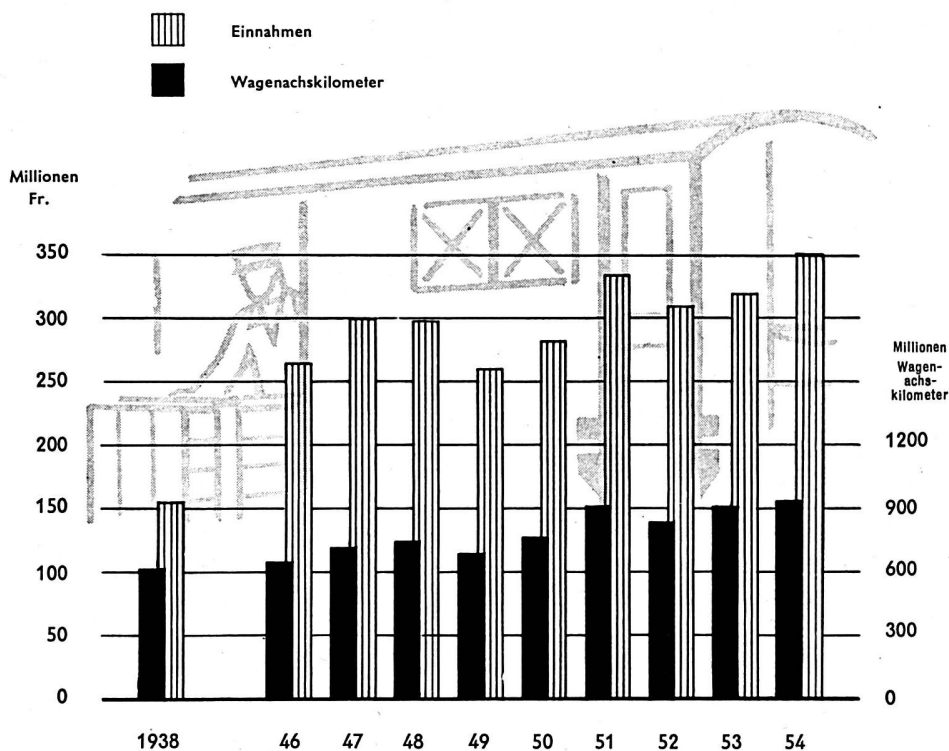
Beim Vergleich mit den Vorjahren ist die im Personenverkehr auf 1. April 1952 und im Güterverkehr
auf 1. Januar 1952 in Kraft getretene Tarifierhöhung zu berücksichtigen.

Einnahmen aus dem Personenverkehr und Leistungen der Personenwagen
1938 und 1946—1954



Tarifierhöhungen: 1. 4. 1944, 1. 2. 1948 und 1. 4. 1952

Einnahmen aus dem Güterverkehr und Leistungen der Güterwagen
(ohne Gepäck-, Expressgut-, Post- und Tierverkehr)
1938 und 1946—1954



Tarifierhöhungen: 1. 3. 1944, 1. 2. 1948 und 1. 1. 1952

An der Ertragssteigerung um 31,5 Millionen Franken oder 4,6% gegenüber 1953 sind sämtliche Verkehrsarten beteiligt. Mit Ausnahme des Tierverkehrs verzeichnen alle Verkehrsarten absolute Höchstennahmen, dagegen werden die bisher höchsten Verkehrsmengen nicht erreicht, weder die Anzahl beförderte Personen der Jahre 1945–1948 und 1952 noch die beförderten Tonnen des Gesamtgüterverkehrs der Jahre 1941, 1942 und 1951. Im Güterverkehr ist diese Erscheinung ausser der 1952 in Kraft getretenen Tarifierhöhung dem Umstand zuzuschreiben, dass die hochwertigen Tarifgüter zu-, die schweren, nieder tarifierten Güter dagegen abgenommen haben. Gegenüber dem Vorjahr am stärksten gestiegen sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr, nämlich um 28,0 Millionen Franken oder 8,7%. Der Personenverkehr verzeichnet dagegen einen Zuwachs von nur 0,9 Millionen Franken oder 0,3%.

Die verschiedenen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1953 Fr.	Voranschlag 1954 Fr.	Rechnung 1954 Fr.
Entschädigungen für Betriebsleistungen für fremde Bahnen und andere Dritte.	18 217 434	18 436 100	18 941 283
Pacht- und Mietzinseinnahmen	24 805 682	23 852 400	26 246 401
Übrige Erträge.	18 363 468	16 759 300	18 272 571
	61 386 584	59 047 800	63 460 255

Die Entschädigungen für Betriebsleistungen für fremde Bahnen und andere Dritte haben als Folge des umfangreichen Verkehrs in den Gemeinschaftsbahnhöfen und auf den für fremde Bahnen betriebenen Strecken zugenommen. An der Verbesserung der Pacht- und Mietzinseinnahmen sind hauptsächlich die Pachtbetriebe und die Fahrzeugmieten beteiligt.

Gewinn- und Verlustrechnung

(Seiten 62-63)

Das Berichtsjahr schliesst im Vergleich zu Vorjahr und Voranschlag wie folgt ab:

	Rechnung 1953	Voranschlag 1954	Rechnung 1954
	Millionen Franken		
Ertrag der Gewinn- und Verlustrechnung			
Betriebsüberschuss	209,8	177,7	234,8
Übriger Ertrag	23,7	22,5	23,4
	233,5	200,2	258,2
Ordentlicher Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung	204,8	200,8	204,2
Ertrags- (+) bzw. Aufwandsüberschuss (—)	+ 28,7	— 0,6	+ 54,0
Tilgung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau, ordentliche Jahresquote	20,0	—	20,0
Ausserordentliche Tilgungen, Abschreibungen und Rückstellungen . .	—	—	25,3
Reingewinn (+) bzw. Verlust (—) des Jahres.	+ 8,7	— 0,6	+ 8,7
Aktivsaldo vom Vorjahr	0,1	—	0,8
Total Reingewinn (+) bzw. Verlust (—)	+ 8,8	— 0,6	+ 9,5

Der Ertragsüberschuss – vor Abzug der vom Jahresergebnis abhängigen Tilgungen, ausserordentlichen Abschreibungen und Rückstellungen – beträgt 54 Millionen Franken und ist um 25,3 Millionen Franken höher als im Vorjahr. In diesem guten Ergebnis kommt die ständige Zunahme der Einnahmen, die im Berichtsjahr erfreulicherweise weiterhin angehalten hat, zum Ausdruck. Der verhältnismässig hohe Ertragsüberschuss machte es möglich, neben der ordentlichen Jahresquote von 20 Millionen Franken zur Tilgung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau noch verschiedene ausserordentliche Tilgungen, Abschreibungen und Rückstellungen in der Höhe von 25,3 Millionen Franken in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen und damit die finanzielle Lage der Bundesbahnen weiter zu konsolidieren. Mit Rücksicht auf den noch immer in der Bilanz ausgewiesenen Nonvaleur «Abschreibungsrückstand» sowie auf die bescheidene gesetzliche Reserve sind diese ausserordentlichen Tilgungen, Abschreibungen und Rückstellungen der Verzinsung des Dotationskapitals vorzuziehen.

Zu den einzelnen Aufwands- und Ertragsposten der Gewinn- und Verlustrechnung ist folgendes zu bemerken:

Aufwand

Die Abschreibungen vom Anlagevermögen zeigen folgende Entwicklung:

	Rechnung 1953	Voranschlag 1954	Rechnung 1954
	Fr.	Fr.	Fr.
Abschreibungen von Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen:			
ordentliche.	84 034 462	88 092 000	87 319 161
zusätzliche	20 400 000	18 100 000	18 400 000
von Restbuchwerten.	573 196	600 000	876 716
	105 007 658	106 792 000	106 595 877
Abschreibungen von vorsorglich erworbenen Grundstücken und von Beteiligungen.	7 539	—	41 000
	105 015 197	106 792 000	106 636 877

Die Abschreibungen von den Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen sind auf Grund des vom Bundesrat genehmigten Reglementes berechnet. Die ordentlichen Abschreibungen haben gegenüber der Rechnung 1953 entsprechend den gestiegenen Anlagewerten zugenommen. Andererseits sind die zusätzlichen Abschreibungen, die sich nach dem Unterschied zwischen dem buchmässigen Anlagewert und den Wiederbeschaffungskosten bemessen, niedriger. Ordentliche und zusätzliche Abschreibungen zusammen betragen 3,17% (Rechnung 1953 3,23%) der Anschaffungs- oder Erstellungskosten der abschreibungspflichtigen Anlagen. Die einzelnen Abschreibungssätze und -beträge sind aus der Anlagen- und Abschreibungsrechnung auf den Seiten 66–67 (Spalte 7) ersichtlich.

Die Abschreibungen vom Betriebsvermögen setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1953	Voranschlag 1954	Rechnung 1954
	Fr.	Fr.	Fr.
Abschreibungen			
von Materialvorräten	2 723 912	100 000	1 841 336
von Debitorenguthaben	5 435	20 000	9 610
	<u>2 729 347</u>	<u>120 000</u>	<u>1 850 946</u>

Die Abschreibungen von Materialvorräten sind auf Grund der im Berichtsjahr eingetretenen Entwertung von Lagervorräten sowie der festgestellten Lagerdifferenzen ermittelt.

Die Kapitalkosten zeigen folgende Entwicklung:

	Rechnung 1953	Voranschlag 1954	Rechnung 1954
	Fr.	Fr.	Fr.
Zinsen für feste Verbindlichkeiten	44 994 196	42 690 000	42 923 261
Zinsen für laufende Verbindlichkeiten	2 507 964	3 212 000	3 132 770
Tilgung von Anleihenkosten	661 000	661 000	661 000
Finanzkosten (Kommissionen, Gebühren, Transfertaxen usw.)	576 479	503 000	533 754
	<u>48 739 639</u>	<u>47 066 000</u>	<u>47 250 785</u>

Gegenüber dem Vorjahr sind die Kapitalkosten als Folge der Abnahme der festen Verbindlichkeiten um 1,5 Millionen Franken gesunken. Der durchschnittliche Zinsfuss der festen Verbindlichkeiten betrug 3,14%.

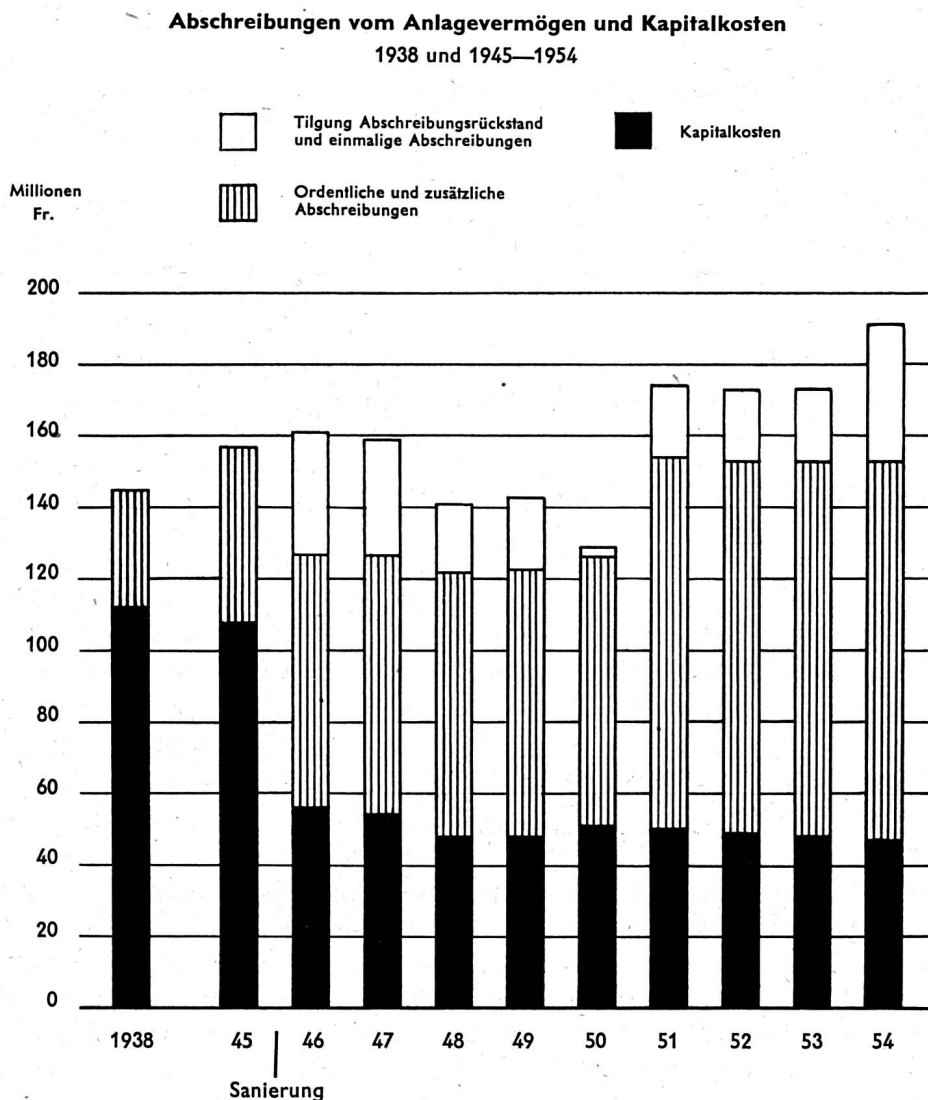
Die Entwicklung der beiden grössten Aufwandposten der Gewinn- und Verlustrechnung, der Abschreibungen vom Anlagevermögen und der Kapitalkosten, ist in der nachstehenden Übersicht graphisch dargestellt. Sie zeigt, dass die bei der Sanierung durchgeführte Entschuldung zu einer Senkung der Kapitalkosten geführt hat. Andererseits sind aber die Abschreibungen stark gestiegen. Das ist einmal auf die neue Abschreibungsordnung zurückzuführen, die, im Gegensatz zur Ordnung vor der Sanierung, betriebswirtschaftlich ausreichende Abschreibungen vorsieht. Aber auch die steigenden Anlagewerte führten und führen weiterhin zu einem Ansteigen der Abschreibungen.

Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse verstehen sich für die von den Bundesbahnen nach den Statuten dieser Kasse zu tragende Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital (21 Millionen Franken) und den Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der garantierten vierprozentigen Verzinsung der Wertbestände dieser Kasse (2,85 Millionen Franken). Sodann sind in diesem Posten, wie im Vorjahr, 1,6 Millionen Franken enthalten zur Abtragung der entstandenen Mehrbelastung im Deckungskapital für die in den Jahren 1949 bis 1952 Pensionierten (Neurentner). Gemäss I. Nachtrag vom 19. Dezember 1952 zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse ist diese Mehrbelastung durch jährliche Beiträge in der Höhe der für diese Pensionsbezüger wegfallenden Teuerungszulagen zu tilgen, soweit sie nicht durch technische Gewinne abgetragen werden kann.

Von den Teuerungszulagen an die Pensionierten entfallen 18,1 Millionen Franken auf die ordentlichen und 3,3 Millionen Franken auf die zusätzlichen Teuerungszulagen (Vorjahr 18,4 bzw. 3,3 Millionen Franken). Gegenüber dem Vorjahr sind die ordentlichen Teuerungszulagen einerseits wegen der ständigen Abnahme des Bestandes an Altrentnern um 0,9 Millionen Franken zurückgegangen, andererseits brachte die Erhöhung der Kopfquoten und der Waisenrenten bei den Altrentnern gemäss Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1953 eine Mehr-

belastung von 0,6 Millionen Franken. Die Überschreitung des Voranschlags rührt zum Teil von dieser Erhöhung der Teuerungszulagen her, zum Teil vom Umstand, dass im Voranschlag mit einem grössern Rückgang des Bestandes an Altrentnern gerechnet wurde.

Die Rücklage zur Deckung grosser Schäden wurde auf Grund des vom Verwaltungsrat genehmigten Reglementes vom 26. September 1946 mit 500 000 Franken gespiesen.



Im Posten *Sonstige Aufwendungen* ist unter anderem der Anteil der Bundesbahnen am Betriebsdefizit der Rheinhäfen beider Basel enthalten. Für das Jahr 1954 beträgt er 598 044 (Vorjahr 568 698) Franken.

Die *ausserordentlichen Tilgungen, Abschreibungen und Rückstellungen* von zusammen 25,3 Millionen Franken begründen wir wie folgt:

Die planmässige Tilgung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau erlitt im Jahre 1950 einen Unterbruch, weil damals das Jahresergebnis nur eine Abtragung von rund 1,7 Millionen Franken gestattete. Mit der ausserordentlichen Tilgung von 18,3 Millionen Franken wird diese ungenügende Abtragung nachträglich auf die ordentliche Jahresquote von 20 Millionen Franken ergänzt. Nach Abzug dieser Ergänzungstilgung sowie der ordentlichen Jahresquote für das Jahr 1954 beträgt der Abschreibungsrückstand noch 60 Millionen Franken. Er kann planmässig bis Ende 1957 getilgt werden, sofern die künftigen Jahresergebnisse die Einstellung der ordentlichen Jahresquote von 20 Millionen Franken gestatten.

Beim Bau des Stollens für die Zuleitung der Garegna in den Ritomsee sind infolge des schlechten Gesteins sowie von Wassereintrüben gegenüber dem Voranschlag Mehrkosten von rund 5 Millionen Franken ent-

standen. Es ist angezeigt und vorsichtig, die ausserordentlichen Mehrkosten sofort abzuschreiben. Wir haben die Sofortabschreibung auf 3 Millionen Franken beschränkt, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass den Mehrkosten infolge der unerwarteten Wasserzuflüsse eine Mehrproduktion an elektrischer Energie gegenübersteht.

Mit der Rückstellung von 4 Millionen Franken soll schliesslich die Durchführung von Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit auf Niveauübergängen finanziell erleichtert werden. Geplant ist z. B. die Ausrüstung der Barrierenposten mit zusätzlichen Meldeeinrichtungen, um die Zuverlässigkeit der Barrierenbedienung zu erhöhen. Die Rückstellung macht es möglich, diese Verbesserungen in den kommenden Jahren beschleunigt durchzuführen.

Ertrag

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

Die *kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen* entsprechen den von einzelnen Betriebsteilen (Werkstätten, Materialverwaltung, Kraftwerken, Schiffsdienst auf dem Bodensee) zur Ermittlung der Kosten ihrer Lieferungen und Leistungen eingerechneten Abschreibungen, Zinsen und andern Kosten. Da im Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung ohne Ausnahme sämtliche Abschreibungen, Kapitalkosten usw. ausgewiesen sind, müssen die im Betriebsaufwand bereits berücksichtigten Beträge zum Ausgleich auf der Ertragsseite der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt werden.

Der *Rohrertrag aus vorsorglich erworbenen Grundstücken* hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Millionen Franken vermehrt, während sich der *Ertrag aus Beteiligungen* und der *Ertrag aus dem Betriebsvermögen* nur unwesentlich verändert haben.

In den *Sonstigen Erträgen* sind der Überschuss aus der Altmaterialrechnung und der Gegenwert der nicht eingelösten verjährten Coupons und Obligationen enthalten.

Bilanz

(Seiten 64–65)

Die wichtigsten Bilanzposten sind:

	Ende 1953	Ende 1954		Ende 1953	Ende 1954
	Millionen	Franken		Millionen	Franken
Aktiven			Passiven		
Anlagevermögen	1784,4	1793,7	Eigenkapital	442,6	451,1
Betriebsvermögen	195,7	172,9	Fremdkapital	1609,2	1552,0
Übrige Aktiven	32,4	100,4	Rückstellungen	21,4	18,8
Zu tilgende Aufwendungen .	104,8	65,8	Übrige Passiven	43,3	109,3
			Aktivsaldo	0,8	1,6
	<u>2117,3</u>	<u>2132,8</u>		<u>2117,3</u>	<u>2132,8</u>

Aktiven

Der Bilanzwert der *Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge* hat im Berichtsjahr um rund 27 Millionen Franken zugenommen. Diese Zunahme setzt sich wie folgt zusammen:

	Mio Fr.	Mio Fr.
Anschaffungs- oder Erstellungskosten der Anlagenzugänge	141,4	
Abzüglich: Anschaffungs- oder Erstellungskosten der untergegangenen Anlagen	17,0	
Zunahme des Anlagewertes		124,4
Abschreibungen des Berichtsjahres	108,7	
Abzüglich: Von der Abschreibungsrechnung abgesetzte Abschreibungen auf den untergegangenen Anlagen	11,4	
Zunahme der aufgelaufenen Abschreibungen		97,3
Zunahme des Bilanzwertes		<u>27,1</u>

Hinsichtlich der Einzelheiten verweisen wir auf die Anlagen- und Abschreibungsrechnung auf den Seiten 66-67.

Die *unvollendeten Bauten* haben gegenüber dem Vorjahr um 20 Millionen Franken abgenommen. Die *vorsorglich erworbenen Grundstücke* verzeichnen anderseits eine Zunahme um 2,1 Millionen Franken, während die *Beteiligungen* unverändert geblieben sind.

Der *gesetzlich limitierte Bilanzwert des Anlagevermögens* von 2066,8 Millionen Franken, der gemäss Art. 18³ des SBB-Gesetzes nur auf Grund eines dem Referendum unterstellten Bundesbeschlusses überschritten werden darf, bleibt Ende des Berichtsjahres um 213,1 Millionen Franken unterschritten:

	Mio Fr.
Bilanzwert des Anlagevermögens Ende 1954	1793,7
Dazu: noch nicht getilgter Abschreibungsrückstand der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	60,0
zusammen	1853,7
Massgebender Bilanzwert der Sanierungsbilanz	2066,8
Unterschreitung	213,1

Der Betrag von 213,1 Millionen Franken entspricht dem Überschuss der Abschreibungen über die Investitionen während der Jahre 1946-1954. Ende 1953 betrug dieser Überschuss 184 Millionen Franken. Die Zunahme ist hauptsächlich eine Folge der ausserordentlichen Abschreibungen des Berichtsjahres. Diese noch nicht beanspruchten Abschreibungsmittel können in den kommenden Jahren zusätzlich zu den aus den laufenden Jahresabschreibungen verfügbaren Mitteln für Bauten und Anschaffungen verwendet werden.

Die *Materialvorräte* setzen sich zusammen aus

	Stand Ende 1953 Fr.	Stand Ende 1954 Fr.
Material für den Unterhalt und die Erneuerung von Anlagen und Einrichtungen		
Oberbau	58 615 312	52 963 601
Signal- und Sicherungsanlagen	4 002 480	3 661 438
Elektrische Anlagen	10 969 840	10 556 102
Verschiedenes Baumaterial	2 590 439	1 882 898
Material für den Unterhalt und den Bau von Fahrzeugen	31 683 173	27 049 020
Allgemeines Material		
Brennmaterial	7 544 224	6 033 113
Dienstkleider	4 860 739	3 555 229
Inventargegenstände	980 814	918 291
Beleuchtungs-, Reinigungs- und Schmiermaterial usw.	1 279 670	923 146
Verschiedenes	91 254	78 422
	122 617 945	107 621 260

Der Rückgang des Bilanzwertes gegenüber dem Vorjahr ist zum grösseren Teil auf geringere Bestände und zum kleineren Teil auf die Abschreibung entwerteter Vorräte zurückzuführen. Die niedrigeren Bestände sind vor allem eine Folge der insbesondere beim Oberbaumaterial wieder länger gewordenen Lieferfristen. In gewissem Umfange kommen darin aber auch die Bemühungen für eine straffere Materialbewirtschaftung (z. B. durch Schaffung von zentralen Lagern bei den Hauptwerkstätten) zum Ausdruck.

Die Vorräte sind in Übereinstimmung mit den obligationenrechtlichen Bewertungsvorschriften zum Einstandspreis bzw. zum Marktpreis, soweit dieser niedriger ist, bewertet. Zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres wurden 1,8 Millionen Franken abgeschrieben gegenüber 2,7 Millionen Franken im Jahre 1953.

Die Veränderungen in den *Wertschriften* und *Debitoren* geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Die beiden Posten setzen sich wie folgt zusammen:

	Ende 1953 Fr.	Ende 1954 Fr.
Wertschriften: Obligationen und Schuldscheine	1 009 641	1 035 787
Hypothekendarlehen	673 218	646 034
Aktien	57 539	57 541
	1 740 398	1 739 362
Debitoren: Laufende Debitorenguthaben	37 258 250	27 880 147
Ausländische Bahnverwaltungen	6 169 730	3 680 311
Verschiedene	11 287 148	10 308 621
	54 715 128	41 869 079

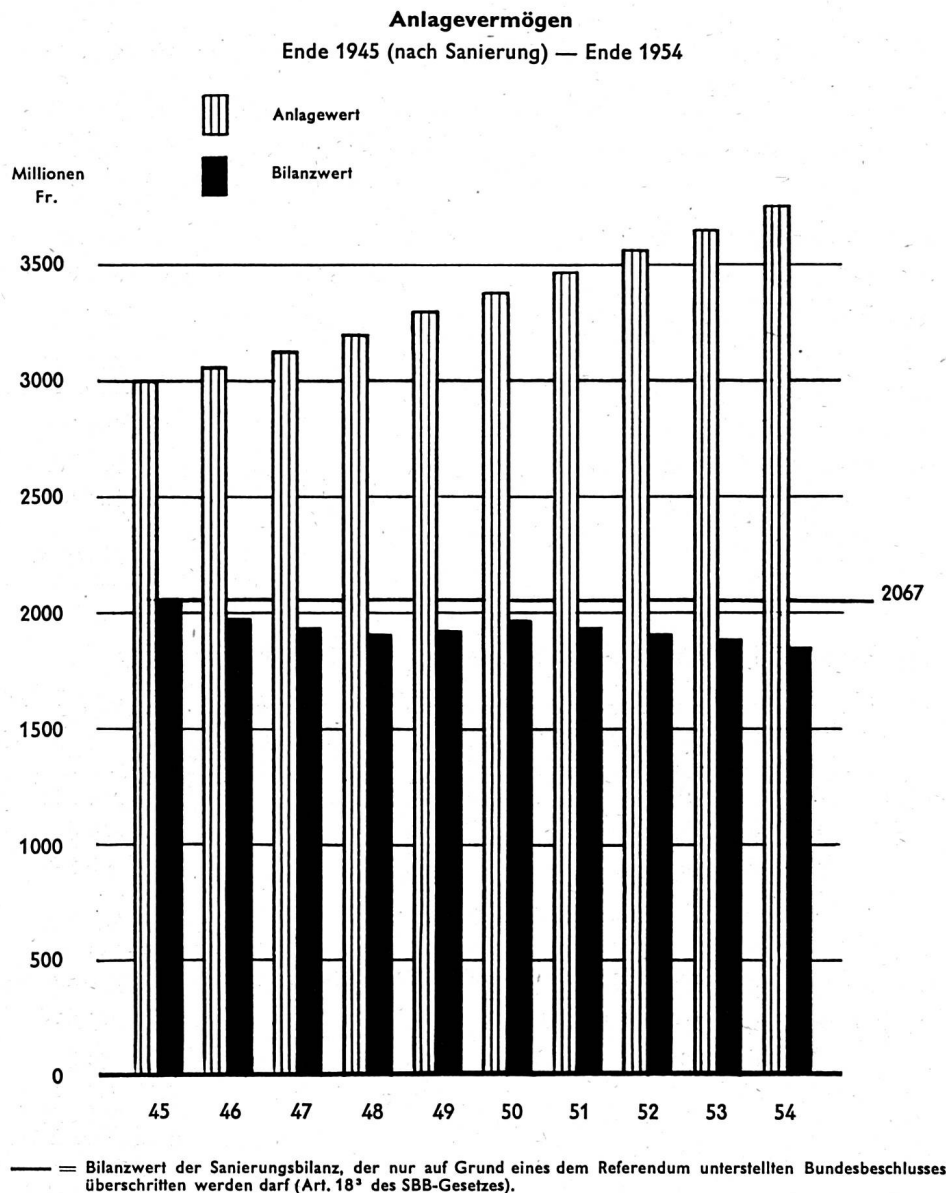
Die *Abrechnungskonten* und *transitorischen Aktiven* setzen sich wie folgt zusammen:

	Ende 1953 Fr.	Ende 1954 Fr.
Abrechnungskonten: Verkehrskontrolle	16 282 032	20 177 997
Aufträge in Arbeit	1 440 621	1 534 847
Verschiedene	1 865 599	4 271 040
	19 588 252	25 983 884
Transitorische Aktiven: Vorschüsse an Stationen	6 426 948	7 922 590
Vorausprämien an die SUVA	6 305 958	6 409 542
Verschiedene	83 266	56 208
	12 816 172	14 388 340

Darlehen für die Elektrifizierung ausländischer Anschlußstrecken. Auf Grund der zwischen der Eidgenossenschaft und der deutschen Bundesregierung sowie der französischen Regierung abgeschlossenen Darlehensabkommen über die Finanzierung der Elektrifikation der in die Schweiz führenden Anschlusslinien ist den Staatsbahnen dieser Länder eine erste Rate zur Verfügung gestellt worden, nämlich der deutschen Bundesbahn (DB) 35 und den französischen Staatsbahnen (SNCF) 25 Millionen Franken. Die hierfür nötigen Mittel werden den SBB vom Bund zur Verfügung gestellt, d. h. im Falle von Deutschland tritt der Bund einen entsprechenden Betrag seiner Ansprüche gegenüber der Bundesrepublik Deutschland auf Grund des deutsch/schweizerischen Abkommens über die Regelung der Forderungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft gegen das ehemalige deutsche Reich vom 26. August 1952 an die SBB ab. Dem Guthaben der SBB bei der DB und der SNCF steht somit eine gleich hohe Schuld beim Eidgenössischen Finanzdepartement gegenüber, weshalb der Darlehensbetrag als durchlaufender Posten sowohl auf der Aktiv- als auch auf der Passivseite der Bilanz erscheint.

Der *Abschreibungsrückstand der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau* hat sich um die ordentliche Tilgungsquote von 20 Millionen Franken und die ausserordentliche Ergänzungstilgung von 18,3 Millionen Franken auf 60 Millionen Franken reduziert.

Die *Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen* haben wie in den Vorjahren um die übliche Jahresabschreibung von 661 000 Franken abgenommen.



Passiven

Die *gesetzliche Reserve* hat sich um die gesetzliche Einlage von 8 Millionen Franken zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres auf 32 Millionen Franken erhöht. Im Vergleich zur Grösse und Konjunktorempfindlichkeit der Bundesbahnen ist das ein bescheidener Betrag, sind doch 32 Millionen Franken nur 4 bis 5% der Verkehrseinnahmen eines Jahres. Dazu kommt, dass der gesetzlichen Reserve ein doppelt so hoher Betrag an zu tilgenden Aufwendungen, d. h. an Nonvaleurs, gegenübersteht.

Die *Rücklage zur Deckung grosser Schäden* hat ebenfalls um die übliche Jahreszuweisung von 525 675 Franken (wovon 500 000 Franken zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung und 25 675 zulasten der Basler Rheinhäfen) zugenommen. Entnahmen mussten keine gemacht werden.

Die *festen Verbindlichkeiten* haben gegenüber dem Vorjahre um rund 28,9 Millionen Franken abgenommen; sie setzen sich wie folgt zusammen:

		Rückzahlung	Ende 1953 Fr.	Ende 1954 Fr.
4%	Schweizerische Centralbahn 1880	1883–1957	2 789 000	2 209 000
2 ⁸ / ₁₁ %	Franco-Suisse 1868	1869–1958	2 682 900	2 175 250
3%	Jougne-Eclépens 1869	1869–1968	3 079 500	2 912 000
3%	Eisenbahnrente 1890.	— ¹⁾	69 333 000	69 333 000
3%	SBB 1903, différé	1913–1962 ²⁾	40 416 500	36 073 000
3½%	» 1932	1938–1962	44 226 000	31 939 000
3½%	» 1935	1936–1960	27 288 000	22 525 000
3%	» 1938	1949–1973 ²⁾	321 985 000	315 779 000
2½%	» 1939, Reskriptionen	} erneuerbar bis 1963	25 000 000	25 000 000
2%	» 1939, Reskriptionen		20 000 000	20 000 000
3 ¹ / ₄ %	» 1946, Schweizerische Eidgenossenschaft . . .	1966	450 000 000	450 000 000
3 ¹ / ₄ %	» 1947, Schweizerische Eidgenossenschaft . . .	1977	100 000 000	100 000 000
3%	» 1949, Schweizerische Eidgenossenschaft . . .	1974	150 000 000	150 000 000
3½%	Depotscheine der SBB zugunsten der PHK	jederzeit	120 000 000	120 000 000
			<u>1 376 799 900</u>	<u>1 347 945 250</u>

1) Jederzeit auf 12 Monate kündbar.

2) Vorzeitig kündbar.

Die *laufenden Verbindlichkeiten* sind annähernd um den gleichen Betrag wie die festen Verbindlichkeiten zurückgegangen, nämlich um 28,3 Millionen Franken. Vor allem musste dank der eigenen Geldflüssigkeit der Kontokorrentkredit beim Eidgenössischen Finanzdepartement in wesentlich geringerem Umfang als in den Vorjahren in Anspruch genommen werden. Die verschiedenen Kreditoren, der wichtigste Posten der laufenden Verbindlichkeiten, setzt sich wie folgt zusammen:

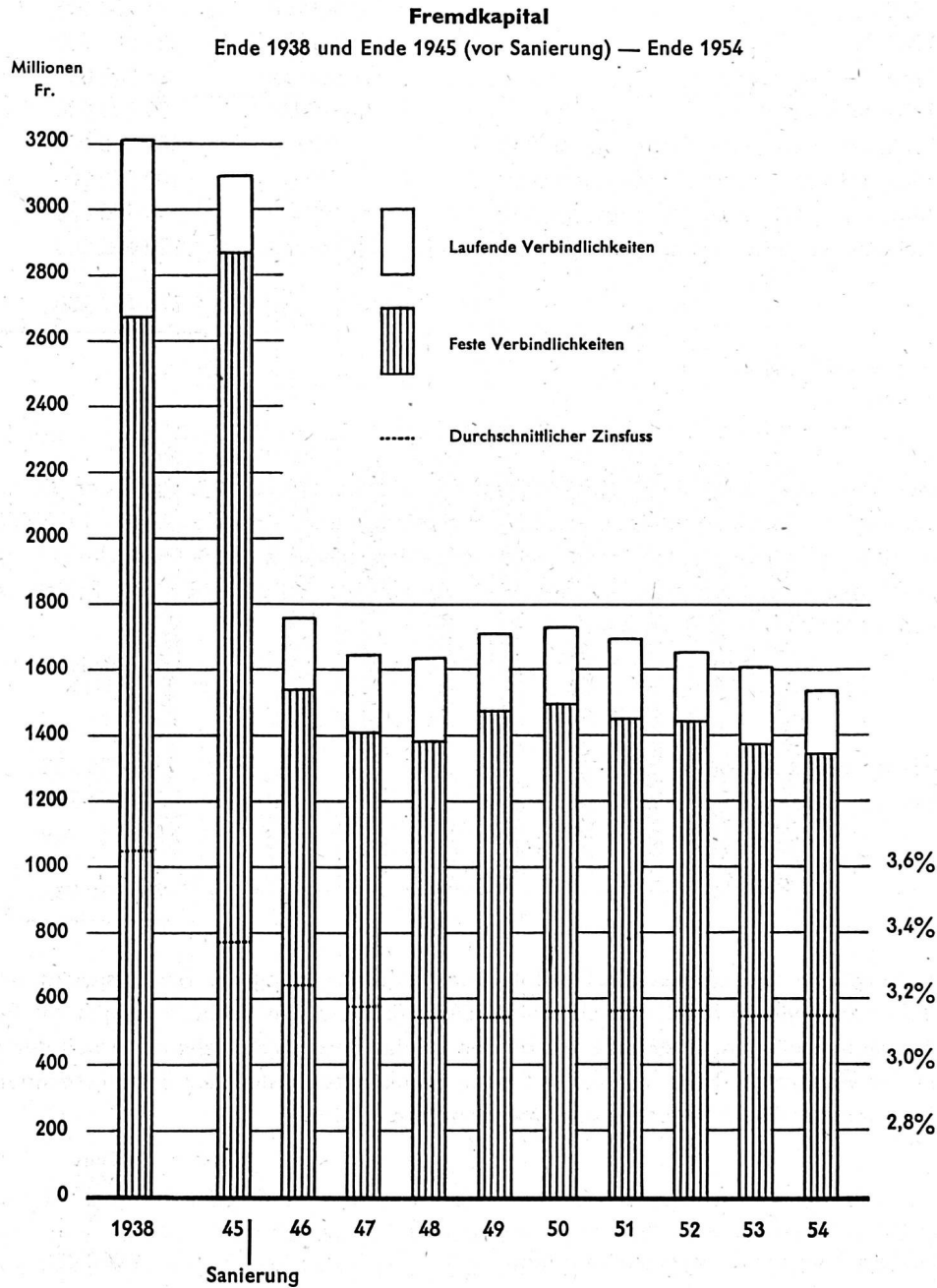
	Ende 1953 Fr.	Ende 1954 Fr.
Laufende Lieferantenrechnungen	41 898 253	45 073 577
Ausländische Bahnverwaltungen	11 970 780	8 785 818
Verschiedene	61 961 919	59 844 694
	115 830 952	113 704 089

Den *Rückstellungen* wurde zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres ein Betrag von 4 Millionen Franken zugewiesen für die beschleunigte Durchführung von Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit auf Niveauübergängen. Andererseits wurde der auf das Berichtsjahr fallende Anteil der Rückstellung für die Revision der Ämtereinreihung von 6,5 Millionen Franken zugunsten der Betriebsrechnung aufgelöst. Die Zusammensetzung der Rückstellungen lautet nunmehr wie folgt:

	Ende 1953 Fr.	Ende 1954 Fr.
Rückstellung zur Errichtung eines Verkehrsmuseums	1 000 000	1 000 000
Rückstellung für die Neuordnung des Rechnungswesens	416 657	416 657
Rückstellung für die Revision der Ämtereinreihung	17 474 000	10 882 269
Rückstellung für gefährdete Auslandguthaben	2 500 000	2 500 000
Rückstellung für die beschleunigte Durchführung von Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit auf Niveauübergängen	—	4 000 000
	21 390 657	18 798 926

Zu den *Abrechnungskonten* und *transitorischen Passiven* ist nichts zu bemerken. In den erstern sind als grösster Posten die Abrechnungspendenzen der Verkehrskontrolle mit 26 Millionen Franken (Vorjahr 20,9 Millionen Franken) und in den letztern die nicht verfallenen Ratenzinsen mit 6,8 Millionen Franken (Vorjahr 7 Millionen Franken) enthalten.

Darlehen für die Elektrifizierung ausländischer Anschlußstrecken. Wir verweisen auf die Erläuterungen zum entsprechenden Aktivposten.



Schlussbemerkungen und Anträge

Das Berichtsjahr 1954 steht im Zeichen eines noch nie erreichten Rekordes an Verkehrseinnahmen. Aber auch der Betriebsaufwand weist einen Höchststand auf. Der Anstieg des Betriebsaufwandes ist indessen wesentlich weniger stark als die Zunahme des Betriebsertrages, so dass der Betriebsüberschuss von 234,8 Millionen Franken das Vorjahresergebnis um 25 Millionen Franken zu übersteigen vermag. Hätte man es nur mit dem ordentlichen Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung zu tun, so ergäbe sich ein im ungefähr gleichen Ausmass erhöhter Reingewinn. Es hat sich nun aber als notwendig oder doch sehr erwünscht erwiesen, der Gewinn- und Verlustrechnung ausser der ordentlichen Jahresquote von 20 Millionen Franken zur Abtragung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau noch ausserordentliche Tilgungen, Abschreibungen und Rückstellungen im Betrage von 25,3 Millionen Franken zu belasten. Dadurch ergibt sich eine entsprechende Stärkung der Finanzlage der Bundesbahnen. Die Bilanz auf Ende 1954 bleibt aber auch so noch mit Nonvaleurs belastet, die doppelt so hoch sind wie die gesetzliche Reserve.

Nach Abzug der ausserordentlichen Belastungen von 25,3 Millionen Franken schliesst die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1954 mit einem Reingewinn von Fr. 9 552 765.51 ab. Hievon entfallen Fr. 8 731 240.63 auf den Reingewinn des Berichtsjahres und Fr. 821 524.88 auf den Saldo vortrag des Vorjahres. Gestützt auf Art. 16, Abs. 1 a, des Bundesbahngesetzes von 1944 sind 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve einzulegen. Über den Rest von Fr. 1 552 765.51 hat die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung zu beschliessen. Eine Verzinsung des Dotationskapitals ist leider nicht möglich. Das ist nicht nur auf die genannten ausserordentlichen Belastungen zurückzuführen. Wie in den frühern Jahren sind auch in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1954 noch andere Aufwandsposten enthalten, die schwer auf den Bundesbahnen lasten. Es sind dies vor allem die Verzinsung des Fehlbetrags der Pensions- und Hilfskasse, die Teuerungszulagen an die Pensionierten und die ordentliche Jahresquote zur Abtragung des Abschreibungsrückstandes, drei Posten von zusammen 62,4 Millionen Franken, die im wesentlichen mit den Betriebs- und Verkehrsleistungen des Berichtsjahres nicht in Zusammenhang stehen.

Gestützt auf den vorliegenden Geschäftsbericht und die Rechnungen gestatten wir uns, folgende Anträge zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1954 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1954 wird genehmigt.
3. Der sich nach Einlage von 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve ergebende und zur Verfügung der Bundesversammlung stehende Aktivsaldo von Fr. 1 552 765.51 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Bern, den 12. April 1955.

*Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen*

Der Präsident

Gschwind

Tabellen

Baurechnung

Betriebsrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Abschlüsse der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1954

Verkehrseinnahmen 1903—1954

Anhang 1 zur Baurechnung: Verzeichnis der grösseren Bauten und Anschaffungen

Anhang 2 zur Baurechnung: Neu in Dienst genommene, umgebaute und bestellte Fahrzeuge, Behälter und Umschlagsmittel

Baurechnung

Rechnung 1953		Rechnung 1954
Fr.	Baufwendungen für:	Fr.
123 364 474.05	Anlagen der Bahn	137 882 859.06
83 663 474.50	Anlagen und Einrichtungen	86 986 754.41
21 084 631.57	Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	20 954 077.50
4 613 179.74	Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	5 155 867.45
13 211 290.84	Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	13 709 421.54
796 486.30	Elektrifizierung von Linien	3 141 695.17
	Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	
39 537 040.25	Erneuerung von Geleisen und Weichen	38 542 704.95
453 096.95	Erneuerung von Fahrleitungsanlagen	527 955.—
3 967 748.85	Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	4 955 032.80
39 700 999.55	Fahrzeuge	50 896 104.65
8 943 422.65	Triebfahrzeuge	13 101 714.15
22 578 531.40	Personen- und Gepäckwagen	29 273 668.10
8 145 073.30	Güter- und Dienstwagen	8 520 722.40
33 972.20	Schiffe	—
7 559 043.66	Anlagen der Kraftwerke	7 559 892.90
6 453 563.17	Kraftwerke	7 002 251.90
349 299.75	Übertragungsleitungen	309 240.40
756 180.74	Unterwerke	248 400.60
3 685 356.15	Anlagen der Werkstätten	2 971 096.85
134 608 873.86		148 413 848.81

für das Jahr 1954

Rechnung 1953		Rechnung 1954
Fr.	Verbuchung der Bauaufwendungen	Fr.
	auf:	
107 654 019.30	Anlagenrechnung (Aktivierbare Bauaufwendungen)	121 443 758.76
97 523 877.66	Bahn	112 200 697.52
58 983 009.31	Anlagen und Einrichtungen	61 604 171.62
38 540 868.35	Fahrzeuge	50 596 525.90
6 784 356.04	Kraftwerke.	6 854 144.74
3 073 231.60	Werkstätten	2 377 691.55
272 554.—	Schiffsdienst auf dem Bodensee.	11 224.95
26 954 854.56	Betriebsrechnung (Nicht aktivierbare Bauaufwendungen)	26 970 090.05
25 568 042.39	Bahn	25 670 936.59
24 662 649.39	Anlagen und Einrichtungen	25 371 357.84
905 393.—	Fahrzeuge	299 578.75
774 687.62	Kraftwerke	705 748.16
612 124.55	Werkstätten	593 405.30
134 608 873.86		148 413 848.81

Betriebsrechnung

Rechnung 1953		Rechnung 1954
Fr.	Aufwand	Fr.
35 353 811.24	Verwaltung	36 463 850.26
490 609 278.05	Betrieb	496 888 365.08
22 670 640.69	Leitung und Allgemeines	23 915 737.74
314 295 237.19	Betriebsleistungen	316 003 852.99
9 524 235.43	Bahnbewachung	9 282 384.45
177 009 617.91	Stationsdienst	177 729 327.02
39 547 906.60	Zugsbegleitung	39 050 439.01
87 464 253.75	Zugförderung	89 182 726.21
749 223.50	Schiffsbetrieb auf dem Bodensee.	758 976.30
153 643 400.17	Unterhalt	156 968 774.35
87 625 160.40	Anlagen und Einrichtungen	91 040 645.18
66 018 239.77	Fahrzeuge	65 928 129.17
12 730 447.24	Verschiedenes	13 902 756.41
538 693 536.53	Total Aufwand . .	547 254 971.75
209 773 540.41	Betriebsüberschuss	234 788 040.82
748 467 076.94		782 043 012.57

für das Jahr 1954

Rechnung 1953		Rechnung 1954
Fr.	Ertrag	Fr.
687 080 492.79	Verkehrseinnahmen	718 582 757.54
304 192 510.25	Personenverkehr	305 109 668.15
382 887 982.54	Gesamtgüterverkehr	413 473 089.39
24 665 554.23	Gepäck- und Expressgutverkehr	25 732 997.24
29 001 603.50	Postverkehr	29 926 003.—
6 479 274.23	Tierverkehr	7 031 240.15
322 741 550.58	Güterverkehr	350 782 849.—
61 386 584.15	Verschiedene Erträge	63 460 255.03
748 467 076.94	Total Ertrag	782 043 012.57

Gewinn- und Verlustrechnung

Rechnung 1953		Rechnung 1954
Fr.	Aufwand	Fr.
105 015 197.17	Abschreibungen vom Anlagevermögen	106 636 877.20
2 729 347.46	Abschreibungen vom Betriebsvermögen	1 850 945.53
48 739 639.24	Kapitalkosten	47 250 784.91
25 328 493.85	Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse	25 462 076.75
21 739 763.25	Teuerungszulagen an Pensionierte	21 441 007.65
500 000.—	Rücklage zur Deckung grosser Schäden	500 000.—
760 904.06	Sonstige Aufwendungen	987 385.53
20 000 000.—	Tilgung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau, ordentliche Jahresquote.	20 000 000.—
—	Ausserordentliche Tilgungen, Abschreibungen und Rückstellungen:	
—	Ergänzung der im Jahr 1950 auf den Ertragsüberschuss beschränkten Tilgung des Abschreibungsrückstandes auf die volle Jahresquote von 20 Mio Fr. .	18 330 599.35
—	Teilabschreibung der durch aussergewöhnliche Bauerschwernisse entstan- denen Mehrkosten bei der Erweiterung des Ritom-Kraftwerkes (Garegna- stollen).	3 000 000.—
—	Rückstellung für die beschleunigte Durchführung von Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit auf Niveauübergängen.	4 000 000.—
224 813 345.03	Total Aufwand	249 459 676.92
8 000 000.—	Einlage in die gesetzliche Reserve	8 000 000.—
821 524.88	Aktivsaldo zur Verfügung der Bundesversammlung	1 552 765.51
233 634 869.91		259 012 442.43
146 225.21	Zusammensetzung des Reingewinns einschliesslich Aktivsaldo des Vorjahres:	
8 675 299.67	Aktivsaldo des Vorjahres.	821 524.88
8 821 524.88	Reingewinn des Berichtsjahres	8 731 240.63
	Total	9 552 765.51

für das Jahr 1954

Rechnung 1953		Rechnung 1954
Fr.	Ertrag	Fr.
146 225.21	Aktivsaldo des Vorjahres.	821 524.88
209 773 540.41	Betriebsüberschuss.	234 788 040.82
19 486 845.60	Kalkulatorische Abschreibungen und Zinsen	18 874 644.64
519 986.60	Rohertrag der vorsorglich erworbenen Grundstücke	842 457.70
890 675.05	Ertrag der Beteiligungen	896 581.64
610 501.41	Ertrag des Betriebsvermögens.	610 721.69
2 207 095.63	Sonstige Erträge	2 178 471.06
233 634 869.91	Total Ertrag	259 012 442.43

Bilanz

Rechnung 1953		Rechnung 1954
Fr.	Aktiven	Fr.
1 784 452 574.80	Anlagevermögen	1 793 682 749.61
1 662 448 935.43	Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge	1 689 566 263.18
91 797 007.92	Unvollendete Bauten	71 803 318.23
10 306 600.45	Vorsorglich erworbene Grundstücke	12 413 137.20
19 900 031.—	Beteiligungen	19 900 031.—
195 725 688.44	Betriebsvermögen	172 962 836.47
122 617 945.21	Materialvorräte	107 621 260.18
1 740 398.25	Wertschriften	1 739 362.35
54 715 127.89	Debitoren	41 869 079.35
16 652 217.09	Kasse, Postcheck, Banken	21 733 134.59
32 404 424.35	Übrige Aktiven	100 372 224.58
19 588 251.90	Abrechnungskonten	25 983 884.18
12 816 172.45	Transitorische Aktiven	14 388 340.40
—	Darlehen für die Elektrifizierung ausländischer Anschlußstrecken: Guthaben gegenüber den ausländischen Bahnen	60 000 000.—
104 766 818.15	Zu tilgende Aufwendungen	65 775 218.80
98 330 599.35	Abschreibungsrückstand der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	60 000 000.—
6 436 218.80	Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen	5 775 218.80
2 117 349 505.74		2 132 793 029.46

auf den 31. Dezember 1954

Rechnung 1953		Rechnung 1954
Fr.	Passiven	Fr.
442 609 383.07	Eigenkapital	451 135 058.07
400 000 000.—	Dotationskapital	400 000 000.—
24 000 000.—	Gesetzliche Reserve	32 000 000.—
18 609 383.07	Rücklage zur Deckung grosser Schäden	19 135 058.07
1 609 196 198.56	Fremdkapital	1 552 000 012.70
1 376 799 900.—	Feste Verbindlichkeiten	1 347 945 250.—
556 799 900.—	Obligationen-Anleihen	527 945 250.—
700 000 000.—	Darlehen des eidgenössischen Finanzdepartementes	700 000 000.—
120 000 000.—	Depotscheine der Pensions- und Hilfskasse der SBB	120 000 000.—
232 396 298.56	Laufende Verbindlichkeiten	204 054 762.70
55 947 896.92	Eidgenössisches Finanzdepartement, Kontokorrent	3 017 751.04
34 881 284.24	Guthaben der Unterstützungskassen der SBB	59 383 391.50
3 169 586.45	Verfallene Titel und Zinsscheine	2 326 598.95
14 163 146.70	Schuldverpflichtung aus laufenden Haftpflicht- und Zuschussrenten	14 460 324.80
6 929 739.45	Barhinterlagen und Garantierückhalte von Unternehmern u. dgl.	7 083 087.80
115 830 951.81	Verschiedene Kreditoren	113 704 089.40
1 473 692.99	Banken	4 079 519.21
21 390 657.40	Rückstellungen	18 798 925.90
43 331 741.83	Übrige Passiven	109 306 267.28
35 894 389.83	Abrechnungskonten	42 027 513.48
7 437 352.—	Transitorische Passiven	7 278 753.80
—	Darlehen für die Elektrifizierung ausländischer Anschlußstrecken: Schuld gegenüber dem eidg. Finanzdepartement	60 000 000.—
821 524.88	Aktivsaldo zur Verfügung der Bundesversammlung	1 552 765.51
2 117 349 505.74		2 132 793 029.46

Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Anlagengruppe	Anlagewert			
	am Jahresanfang	Veränderungen im Rechnungsjahr		am Jahresende
		Zugang	Abgang	
1	2	3	4	5
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bahn	3 225 566 477.57	132 215 188.95	16 649 992.15	3 341 131 674.37
Anlagen und Einrichtungen	2 271 709 520.49	76 403 117.90	12 833 230.—	2 335 279 408.39
Allgemeine Kosten (Projektierung und Bauleitung, Bau- zinsen)	191 948 165.83	—	1 069 790.—	190 878 375.83
Grundstücke und Rechte	200 592 433.82	377 454.65	141 750.—	200 828 138.47
Unterbau:				
Brücken, Viadukte und Durchlässe.	208 244 734.27	3 947 092.35	1 136 500.—	211 055 326.62
Übriger Unterbau (Tunnel, Dämme, Einschnitte, Schotter- bett)	553 479 262.44	6 354 000.—	45 000.—	559 788 262.44
Oberbau	407 600 796.68	32 586 624.55	7 813 210.—	432 374 211.23
Hochbau und feste Einrichtungen:				
Verwaltungsgebäude	9 370 331.46	450 000.—	7 800.—	9 812 531.46
Gebäude für den Betriebsdienst	241 632 380.69	6 146 910.80	416 350.—	247 362 941.49
Stationseinrichtungen, Einrichtungen der Betriebswerk- stätten und Nebenbetriebe	39 680 953.75	2 264 305.40	191 140.—	41 754 119.15
Fahrleitungsanlagen	156 750 315.16	5 194 638.80	544 650.—	161 400 303.96
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	207 902 998.84	13 719 241.25	1 317 100.—	220 305 140.09
Mobiliar und Geräte	54 507 147.55	5 362 850.10	149 940.—	59 720 057.65
Fahrzeuge	953 856 957.08	55 812 071.05	3 816 762.15	1 005 852 265.98
Triebfahrzeuge	408 834 849.32	12 389 076.45	1 576 625.—	419 647 300.77
Personen- und Gepäckwagen	347 438 760.—	32 661 439.55	2 075 877.—	378 024 322.55
Güter- und Dienstwagen	197 583 347.76	10 761 555.05	164 260.15	208 180 642.66
Kraftwerke	258 548 321.79	7 120 514.50	192 140.—	265 476 696.29
Konzessionen und Rechte	3 328 721.83	50 000.—	—	3 378 721.83
Grundstücke	1 732 462.45	600 000.—	—	2 332 462.45
Wasseranlagen und andere Tiefbauten	89 751 741.50	5 700 000.—	—	95 451 741.50
Rohrleitungen und Abschlussorgane	16 656 260.33	150 000.—	—	16 806 260.33
Gebäude der Kraft- und Unterwerke	29 915 013.51	193 272.45	5 800.—	30 102 485.96
Mechanische und elektrische Ausrüstung der Kraft- und Unter- werke	72 544 866.61	270 330.60	161 140.—	72 654 057.21
Übertragungsleitungen	42 264 390.13	120 000.—	20 000.—	42 364 390.13
Mobiliar und Geräte	2 354 865.43	36 911.45	5 200.—	2 386 576.88
Werkstätten	47 189 197.68	2 090 520.05	154 193.05	49 125 524.68
Grundstücke	1 651 792.45	—	—	1 651 792.45
Wege und Geleise	2 445 410.85	14 788.05	—	2 460 198.90
Gebäude	19 551 100.08	465 210.50	11 670.—	20 004 640.58
Einrichtungen	11 085 513.20	438 309.85	49 468.95	11 474 354.10
Maschinen, Mobiliar und Geräte	12 455 381.10	1 172 211.65	93 054.10	13 534 538.65
Schiffsdienst auf dem Bodensee	3 656 958.57	11 224.95	—	3 668 183.52
Grundstücke	17 736.—	—	—	17 736.—
Gebäude	201 674.30	—	—	201 674.30
Hafenanlagen	416 321.27	—	—	416 321.27
Einrichtungen	201 753.12	—	—	201 753.12
Maschinen, Mobiliar und Geräte	165 384.30	11 224.95	—	176 609.25
Schiffe	2 654 089.58	—	—	2 654 089.58
	3 534 960 955.61	141 437 448.45	16 996 325.20	3 659 402 078.86

¹⁾ Zusätzliche Abschreibung gemäss Abschreibungsreglement zur teilweisen Anpassung der ordentlichen Abschreibungen an die Wiederbeschaffungskosten

für das Jahr 1954

Abschreibungen					Bilanzwert				
am Jahresanfang	Veränderungen im Rechnungsjahr			am Jahresende	am Jahresanfang		am Jahresende		
	Zugang (Jahresabschreibung)	Abgang (Aufgelaufene Ab- schreibungen auf den Anlagenabgängen)							
6	7		8	9	10		11		
Fr.	In % von Sp. 2	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	In % von Sp. 2	Fr.	In % von Sp. 5	
1 728 569 023.44		98 433 253.—	11 113 757.—	1 815 888 519.44	1 496 997 454.13	46,4	1 525 243 154.93	45,7	
1 119 653 385.44		52 842 725.—	7 302 980.—	1 165 193 130.44	1 152 056 135.05	50,7	1 170 086 277.95	50,1	
122 023 659.—	1,5	2 879 222.—	587 170.—	124 315 711.—	69 924 506.83	36,4	66 562 664.83	34,9	
—	—	—	—	—	200 592 433.82	100	200 828 138.47	100	
95 095 891.—	1,5	3 123 671.—	125 430.—	98 094 132.—	113 148 843.27	54,3	112 961 194.62	53,5	
189 380 274.15	1,0	5 534 793.—	33 850.—	194 881 217.15	364 098 988.29	65,8	364 907 045.29	65,2	
351 827 910.10		20 228 024.—	4 417 460.—	367 638 474.10	55 772 886.58	13,7	64 735 737.13	15,0	
268 827 910.10	3,0	12 228 024.—	4 417 460.—	276 638 474.10					
83 000 000.—	1)	8 000 000.—	—	91 000 000.—					
2 282 932.—	1,0	93 703.—	1 510.—	2 375 125.—	7 087 399.46	75,6	7 437 406.46	75,8	
99 962 967.—	2,0	4 832 648.—	297 360.—	104 498 255.—	141 669 413.69	58,6	142 864 686.49	57,8	
22 316 004.09	3,0	1 190 429.—	157 400.—	23 349 033.09	17 364 949.66	43,8	18 405 086.06	44,1	
84 370 431.—	2,5	3 918 758.—	390 560.—	87 898 629.—	72 379 884.16	46,2	73 501 674.96	45,5	
118 910 415.—	4,0	8 316 120.—	1 166 980.—	126 059 555.—	88 992 583.84	42,8	94 245 585.09	42,8	
33 482 902.10	5,0	2 725 357.—	125 260.—	36 082 999.10	21 024 245.45	38,6	23 637 058.55	39,6	
608 915 638.—		45 590 528.—	3 810 777.—	650 695 389.—	344 941 319.08	36,2	355 156 876.98	35,3	
568 415 638.—		35 190 528.—	3 810 777.—	599 795 389.—					
40 500 000.—	1)	10 400 000.—	—	50 900 000.—					
295 766 323.—	4,0+1)	22 953 394.—	1 576 625.—	317 143 092.—	113 068 526.32	27,7	102 504 208.77	24,4	
190 573 506.—	4,0+1)	15 697 550.—	2 072 266.—	204 198 790.—	156 865 254.—	45,1	173 825 532.55	46,0	
122 575 809.—	2,5+1)	6 939 584.—	161 886.—	129 353 507.—	75 007 538.76	38,0	78 827 135.66	37,9	
114 733 718.12		8 828 250.—	138 530.—	123 423 438.12	143 814 603.67	55,6	142 053 258.17	53,5	
930 550.—	1,0	33 287.—	—	963 837.—	2 398 171.83	72,0	2 414 884.83	71,5	
—	—	—	—	—	1 732 462.45	100	2 332 462.45	100	
26 607 823.—	1,5	1 346 276.—	—	30 954 099.—	63 143 918.50	70,4	64 497 642.50	67,6	
10 480 788.—	3,0	3 000 000.—	—	10 980 476.—	6 175 472.33	37,1	5 825 784.33	34,7	
9 850 575.—	2,0	499 688.—	—	10 447 455.—	20 064 438.51	67,1	19 655 030.96	65,3	
43 765 267.—	3,0	598 300.—	1 420.—	45 825 813.—	28 779 599.61	39,7	26 828 244.21	36,9	
21 765 613.12	2,5	2 176 346.—	115 800.—	22 805 973.12	20 498 777.01	48,5	19 558 417.01	46,2	
1 333 102.—	5,0	1 056 610.—	16 250.—	1 445 785.—	1 021 763.43	43,4	940 791.88	39,4	
26 046 786.40		1 383 037.—	143 078.50	27 286 744.90	21 142 411.28	44,8	21 838 779.78	44,5	
—	—	—	—	—	1 651 792.45	100	1 651 792.45	100	
1 198 747.40	1,5	36 681.—	—	1 235 428.40	1 246 663.45	51,0	1 224 770.50	49,8	
9 880 747.75	2,0	391 022.—	6 852.50	10 264 917.25	9 670 352.33	49,5	9 739 723.33	48,7	
6 808 192.25	3,0	332 565.—	45 739.90	7 095 017.35	4 277 320.95	38,6	4 379 336.75	38,2	
8 159 099.—	5,0	622 769.—	90 486.10	8 691 381.90	4 296 282.10	34,5	4 843 156.75	35,8	
3 162 492.22		74 621.—	—	3 237 113.22	494 466.35	13,5	431 070.30	11,8	
—	—	—	—	—	17 736.—	100	17 736.—	100	
201 674.30	2,0	—	—	201 674.30	—	—	—	—	
416 321.27	1,5	—	—	416 321.27	—	—	—	—	
201 753.12	3,0	—	—	201 753.12	—	—	—	—	
103 657.20	5,0	8 269.—	—	111 926.20	61 727.10	37,3	64 683.05	36,6	
2 239 086.33	2,5	66 352.—	—	2 305 438.33	415 003.25	15,6	348 651.25	13,1	
1 872 512 020 18	3,17 2)	108 719 161.—	11 395 365.50	1 969 835 815 68	1 662 448 935.43	47,0	1 689 566 263.18	46,2	

²⁾ Durchschnittssatz, bezogen auf den gesamten Anlagewert ohne Grundstücke und ohne die voll abgeschriebenen Anlagen des Schiffsdienstes auf dem Bodensee (ohne ausserordentliche Abschreibung gemäss Fussnote ¹⁾)

³⁾ Teilabschreibung der durch ausserordentliche Bauerschwernisse entstandenen Mehrkosten bei der Erweiterung des Rikomkraftwerkes

Abschlüsse der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1954

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 ¹⁾	283 282 101	106 167 803	139 314 407	149 388 067	—	10 073 660	1931
1932	342 953 326 ²⁾	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 ³⁾	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 ⁴⁾	199 094 833	227 043 396	201 678 216	25 365 180 ⁵⁾	—	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 ⁶⁾	677 329 740	495 620 935	181 708 805	205 349 535	190 338 723	15 010 812	—	1948 ⁶⁾
1949	635 528 825	503 546 191	131 982 634	160 775 256	200 542 000	—	39 766 744	1949
1950	641 868 714	487 036 400	154 832 314	177 210 906	177 210 906	— ⁷⁾	—	1950
1951	715 483 118	501 112 402	214 370 716	237 025 049	229 025 049	8 000 000	—	1951
1952	731 436 365	519 702 131	211 734 234	235 343 469	227 197 244	8 146 225	—	1952
1953	748 467 077	538 693 537	209 773 540	233 488 645	224 813 345	8 675 300 ⁸⁾	—	1953
1954	782 043 013	547 254 972	234 788 041	258 190 918	249 459 677	8 731 241 ⁸⁾	—	1954

¹⁾ Seit 1931 ohne den Rohertrag der Kraftwerke.

²⁾ Seit 1932 ohne den Rohertrag der Werkstätten.

³⁾ Seit 1939 ohne den Rohertrag der Materialverwaltung.

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

⁵⁾ 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. Es handelt sich um den ersten Abschluss nach der Sanierung; die Ergebnisse früherer Jahre sind mit denjenigen nachfolgender Jahre nicht vergleichbar, weil die Aufwandsseite der Erfolgsrechnung zu wenig belastet war.

⁶⁾ Auf 1. Januar 1948 wurde ein neues Rechnungssystem eingeführt; die Ergebnisse ab 1948 sind daher nicht vergleichbar mit denjenigen früherer Jahre.

⁷⁾ Der Ertragsüberschuss von Fr. 1 669 400. 65 wurde gemäss Weisung des Post- und Eisenbahndepartementes zur weiteren Abtragung des in der Bilanz ausgewiesenen Abschreibungsausfalles in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt.

⁸⁾ Reingewinn des Rechnungsjahres, ohne Vortrag des Vorjahres.

Verkehrseinnahmen 1903—1954

Jahr	Personenverkehr		Gepäck-, Tier- und Güterverkehr		Postverkehr		Total	Jahr
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	
1903	43 909 319	41,40	61 226 977	57,73	917 046	0,87	106 053 342	1903
1904	45 427 823	41,61	62 716 318	57,45	1 021 227	0,94	109 165 368	1904
1905	48 154 781	41,89	65 744 469	57,19	1 063 915	0,92	114 963 165	1905
1906	53 516 096	42,17	72 235 881	56,91	1 169 517	0,92	126 921 494	1906
1907	56 283 797	41,18	79 156 691	57,92	1 233 355	0,90	136 673 843	1907
1908	58 046 388	42,78	76 377 584	56,28	1 279 025	0,94	135 702 997	1908
1909	66 457 152	41,86	90 652 214	57,11	1 635 818	1,03	158 745 184	1909
1910	75 598 155	42,03	102 378 861	56,92	1 884 736	1,05	179 861 752	1910
1911	77 855 305	41,31	108 602 135	57,62	2 011 177	1,07	188 468 617	1911
1912	79 741 480	40,33	115 789 503	58,57	2 166 191	1,10	197 697 174	1912
1913	84 589 152	41,51	116 985 400	57,40	2 214 711	1,09	203 789 263	1913
1914	72 133 759	41,18	101 200 404	57,77	1 833 897	1,05	175 168 060	1914
1915	56 116 761	33,59	109 206 815	65,38	1 721 506	1,03	167 045 082	1915
1916	63 028 485	34,80	116 704 138	64,43	1 396 750	0,77	181 129 373	1916
1917	69 688 729	37,01	116 800 929	62,02	1 822 648	0,97	188 312 306	1917
1918	74 016 223	32,83	149 075 283	66,13	2 333 247	1,04	225 424 753	1918
1919	99 726 666	30,31	226 441 552	68,82	2 881 095	0,87	329 049 313	1919
1920	123 252 769	32,34	254 723 277	66,84	3 131 359	0,82	381 107 405	1920
1921	124 806 120	37,60	201 929 111	60,83	5 210 683	1,57	331 945 914	1921
1922	121 130 924	37,23	199 117 541	61,20	5 114 351	1,57	325 362 816	1922
1923	127 163 161	36,52	214 472 581	61,60	6 530 811	1,88	348 166 553	1923
1924	132 450 507	34,74	242 197 584	63,54	6 543 692	1,72	381 191 783	1924
1925	139 564 246	38,56	215 545 496	59,56	6 794 880	1,88	361 904 622	1925
1926	137 397 163	38,98	207 954 938	59,00	7 103 473	2,02	352 455 574	1926
1927	142 821 280	38,60	219 471 693	59,32	7 704 755	2,08	369 997 728	1927
1928	151 367 138	38,65	231 603 831	59,13	8 692 994	2,22	391 663 963	1928
1929	156 241 518	38,87	236 592 537	58,86	9 111 198	2,27	401 945 253	1929
1930	159 120 836	40,68	222 976 383	57,00	9 080 093	2,32	391 177 312	1930
1931	150 722 568	40,36	213 919 834	57,28	8 808 353	2,36	373 450 755	1931
1932	136 755 361	41,35	185 984 621	56,23	8 014 890	2,42	330 754 872	1932
1933	135 213 517	41,71	181 132 330	55,88	7 824 175	2,41	324 170 022	1933
1934	133 214 665	41,47	180 445 260	56,17	7 596 525	2,36	321 256 450	1934
1935	126 344 291	41,69	169 504 256	55,94	7 192 081	2,37	303 040 628	1935
1936	120 168 760	43,02	152 268 879	54,51	6 883 781	2,47	279 321 420	1936
1937	133 034 132	41,11	180 915 622	55,91	9 645 080	2,98	323 594 834	1937
1938	131 906 116	42,88	165 849 289	53,91	9 867 589	3,21	307 622 994	1938
1939	133 639 884	38,42	204 600 573	58,83	9 566 861	2,75	347 807 318	1939
1940	136 217 605	35,47	238 444 624	62,09	9 382 241	2,44	384 044 470	1940
1941	161 620 250	36,73	268 257 812	60,96	10 162 903	2,31	440 040 965	1941
1942	176 811 536	39,09	264 657 609	58,50	10 900 906	2,41	452 370 051	1942
1943	193 685 406	41,92	256 485 920	55,52	11 834 428	2,56	462 005 754	1943
1944	222 580 181	45,84	249 906 471	51,47	13 050 370	2,69	485 537 022	1944
1945	254 254 183	51,58	224 048 880	45,45	14 666 461	2,97	492 969 524	1945
1946	258 239 672	45,80	290 276 592	51,48	15 314 482	2,72	563 830 746	1946
1947	269 966 812	44,14	325 410 151	53,21	16 211 791	2,65	611 588 754	1947
1948	276 623 663	44,64	326 384 509	52,67	16 647 060	2,69	619 655 232	1948
1949	278 250 472	47,77	287 596 484	49,38	16 600 721	2,85	582 447 677	1949
1950	263 788 911	44,73	308 871 091	52,38	17 034 635	2,89	589 694 637	1950
1951	274 354 045	41,74	360 684 580	54,88	22 199 795	3,38	657 238 420	1951
1952	299 842 495	44,70	342 575 221	51,08	28 317 592	4,22	670 735 308	1952
1953	304 192 510	44,27	353 886 379	51,51	29 001 604	4,22	687 080 493	1953
1954	305 109 668	42,46	383 547 086	53,38	29 926 003	4,16	718 582 757	1954

