

# Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen 1945

Autor(en): **Meile**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1945)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676175>

## **Nutzungsbedingungen**

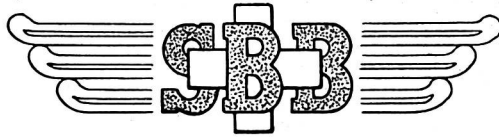
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

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



# Geschäftsbericht

der

**Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen**

## 1945

### Allgemeiner Teil

#### A. Finanzielle Ergebnisse

Das Jahr 1945 brachte den Schweizerischen Bundesbahnen eine weitere Aufwärtsentwicklung des Personenverkehrs und einen erneuten Rückgang des Güterverkehrs.

Im *Personenverkehr* hat sich der seit Kriegsausbruch zu beobachtende aussergewöhnliche Verkehrsaufschwung während des ganzen Jahres 1945 fortgesetzt. Es wurden insgesamt 204,<sup>88</sup> Millionen Reisende befördert, was gegenüber dem vorjährigen Rekordverkehr einer Zunahme von 15,<sup>32</sup> Millionen Personen oder 8,<sup>1</sup> % entspricht. Welch gewaltiges Ausmass der Personenverkehr im vergangenen Jahre angenommen hat, erhellt daraus, dass, verglichen mit dem durchschnittlichen Verkehrsvolumen der letzten fünf Vorkriegsjahre 1934—1938, der Personenverkehr um nahezu 94 Millionen Reisende oder 84 % angewachsen ist. Zu diesem abermaligen Verkehrszuwachs haben sowohl der Reiseverkehr mit gewöhnlichen Billetten als auch der Berufs- und Arbeiterverkehr mit Abonnements beigetragen. Auch im ausländischen Fremdenverkehr, der in den Kriegsjahren fast gänzlich ausfiel, ist im Verlaufe der zweiten Jahreshälfte 1945 erstmals wieder eine hauptsächlich mit der Einreise amerikanischer Militärurlauber zusammenhängende erfreuliche Belegung eingetreten. Dagegen verzeichnet der während des Krieges bedeutend gesteigerte Militärverkehr nach Einstellung der Feindseligkeiten eine beträchtliche Abnahme.

Als Folge der auf 1. April 1944 eingeführten Taxzuschläge im Personenverkehr, die erst im Berichtsjahre voll zur Auswirkung gelangten, sind die *Einnahmen aus dem Personenverkehr* verhältnismässig stärker angestiegen als die Reisendenzahl. Sie er-

reichten den Betrag von 254,<sup>25</sup> Millionen Franken und weisen ein gegenüber dem Vorjahresergebnis um 31,<sup>67</sup> Millionen Franken oder 14,<sup>2</sup> % verbessertes Erträgnis auf.

Im Gegensatz zur Weiterentwicklung des Personenverkehrs hat beim *Güterverkehr* die mit dem Jahre 1942 einsetzende rückläufige Tendenz in verstärktem Masse angehalten. Dabei ist jedoch hervorzuheben, dass seit Jahresmitte eine wesentliche Verlangsamung in der Abwärtsbewegung eintrat, die in den letzten drei Monaten des abgelaufenen Jahres in einen deutlichen Verkehrsanstieg überging. Im Gesamtergebnis des Jahres 1945 sind die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Gütermengen gegenüber dem Vorjahre um 4,<sup>89</sup> Millionen Tonnen oder 26,<sup>8</sup> % auf 13,<sup>33</sup> Millionen Tonnen gesunken und damit wieder etwas unter den Verkehrsumfang des letzten Vorkriegsjahres gefallen. Dieser erneute Rückgang des Güterverkehrs ist zum grössten Teil auf den das ganze Jahr hindurch andauernden fast gänzlichen Ausfall des internationalen Transitverkehrs zurückzuführen. Ebenso erfuhr der schweizerische Aussenhandelsverkehr eine gegenüber den früheren Kriegsjahren erhebliche verschärfte Rückbildung. Immerhin ist festzustellen, dass unser Warenaustausch mit dem Auslande, der in der ersten Jahreshälfte von einem heftigen Rückschlag betroffen wurde, nach Kriegsende mit der allmählichen Besserung der zwischenstaatlichen Handels- und Transportverhältnisse wieder eine langsam fortschreitende und im letzten Vierteljahr eine deutlich in Erscheinung tretende Belegung aufweist. Andererseits hat sich der Binnenverkehr infolge der unvermindert fortbestehenden günstigen Inlandskonjunktur auf dem hohen Stand des Vorjahres gehalten.

Unter dem Einfluss der ab 1. März 1944 zur Anwendung gelangenden Taxzuschläge im Frachtverkehr erlitten die *Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr* einen weniger starken Ausfall als die Transportmengen. Sie beliefen sich auf 238,72 Millionen Franken; das bedeutet gegenüber dem vorjährigen Frachtertragnis eine Einbusse von 24,24 Millionen Franken oder 9,2 %.

Die *Verkehrseinnahmen* erreichten im Jahre 1945 den Betrag von 492,97 Millionen Franken. Im Vergleich zum Vorjahresergebnis sind sie noch um 7,43 Millionen Franken oder 1,5 % angewachsen, wogegen die Verbesserung im Durchschnitt der vorausgegangenen Kriegsjahre 1939—1944 29,65 Millionen Franken oder 7,9 % betrug. Erstmals seit Bestehen der Bundesbahnen hat im Berichtsjahre der Personenverkehr mit 254 Millionen Franken einen grösseren Ertrag abgeworfen als der Güterverkehr, der 239 Millionen Franken einbrachte. Während bisher der Güterverkehr die wichtigste Einnahmequelle bildete und im Durchschnitt der letzten zehn Vorkriegsjahre rund 60 % der gesamten Verkehrseinnahmen erzielte, hat sich seit 1941 der prozentuale Anteil der Güterverkehrseinnahmen in ständigem Rückgang bis zum Jahre 1945 auf 48 % vermindert, hingegen jener der Personenverkehrseinnahmen auf 52 % erhöht.

Was die *Betriebsleistungen* anbelangt, so sind bei den Reisezügen die Zugskilometer um 4,13 Millionen oder 12,9 % auf insgesamt 36,23 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 1,05 Milliarden oder 14,4 % auf 8,32 Milliarden angestiegen. Demgegenüber sanken die Zugskilometer der Güterzüge um 940 000 oder 7,1 % auf 12,43 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 1,67 Milliarden oder 28,6 % auf 4,18 Milliarden. Die achtskilometrischen Leistungen der Personenwagen vermehrten sich um 103 Millionen oder 15,4 % auf 774 Millionen, jene der Güterwagen gingen um 156 Millionen oder 22,4 % auf 540 Millionen Wagenachskilometer zurück.

Die *Verkehrsleistungen* und die daraus erzielten Einnahmen seien in ihrer chronologischen Entwicklung betrachtet.

Jahr	Personenverkehr		
	Pkm	Einnahmen	
	Millionen	Millionen Fr.	%
1929	2937,3	156,2	100,0
1930	3029,4	159,1	102,0
1932	2776,4	136,8	87,7
1934	2840,4	133,2	85,4
1936	2642,0	120,2	76,9
1938	2866,7	131,9	84,4
1939	3119,1	133,6	85,5
1940	3159,0	136,2	87,2
1941	3816,0	161,6	103,5
1942	4125,4	176,8	113,2
1943	4718,0	193,7	124,0
1944	5073,6	222,6	142,5
1945	5654,9	254,3	162,8

Sogar verglichen mit dem Hochkonjunkturjahr 1929 haben die Personenverkehrseinnahmen um fast 100 Millionen Franken zugenommen. Was die Personenverkehrsleistungen anbelangt, so haben sie sich gegenüber dem letzten Vorkriegsjahr 1938 annähernd verdoppelt.

Jahr	Güterverkehr		
	Tkm	Einnahmen	
	Millionen	Millionen Fr.	%
1929	2208,6	245,7	100,0
1930	2066,4	232,0	94,3
1932	1562,7	194,0	78,9
1934	1678,6	188,0	76,4
1936	1435,3	159,1	64,7
1938	1585,2	175,7	71,5
1939	1978,5	214,2	87,2
1940	2903,4	247,8	100,9
1941	3520,2	278,4	113,3
1942	3307,7	275,6	112,2
1943	2675,0	268,3	109,2
1944	2238,6	263,0	107,0
1945	1283,8	238,7	97,1

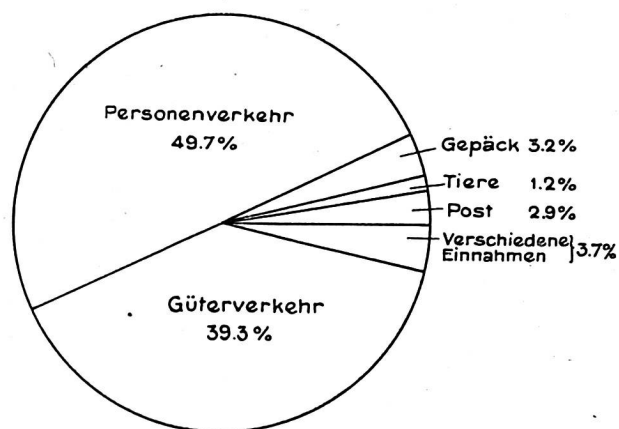
Besonders auffallend ist der starke Rückgang der Güterverkehrsleistungen. Dass dieser Rückgang nach Tonnenkilometern gemessen am augenscheinlichsten hervortritt, ist klar, da ihm der Zusammenbruch des über weite Distanzen gehenden, Massengüter umfassenden Transitverkehrs zugrunde liegt. Während 1944 der internationale Transitgüterverkehr noch 3,74 Millionen Tonnen betrug, stellte er sich im Berichtsjahr noch auf 141 000 Tonnen, was einer Verminderung von 96,2 % entspricht. Glücklicherweise haben sich die Güterverkehrseinnahmen nicht im gleichen Verhältnis zurückgebildet wie die Tonnenkilometer, da der Transitverkehr sehr niedrig tarifiert ist.

Das *mittlere Ertragnis je Personenkilometer* belief sich 1945 auf 4,50 Rappen (1944: 4,39 Rappen). Der Grund für die Erhöhung liegt darin, dass sich im Berichtsjahr die Taxerhöhung während des ganzen Jahres auswirkte, 1944 dagegen nur während drei Viertel Jahren. Das *mittlere Ertragnis je Tonnenkilometer* stieg von 11,75 Rappen auf 18,59 Rappen. Diese erhebliche Zunahme ist auf das Wegfallen von niedrig tarifiertem Transit- und Militärverkehr, auf einen vermehrten Anteil an hochtarifiertem Verkehr infolge geringer Automobilkonkurrenz sowie endlich auf die ganzjährige Anwendung der Taxzuschläge zurückzuführen.

Die gesamten *Betriebseinnahmen* des Berichtsjahres stellten sich auf 511,59 Millionen Franken. Neben den Verkehrseinnahmen von 492,97 Millionen Franken sind darin die verschiedenen Einnahmen mit 18,62 Millionen Franken enthalten; im Vorjahre

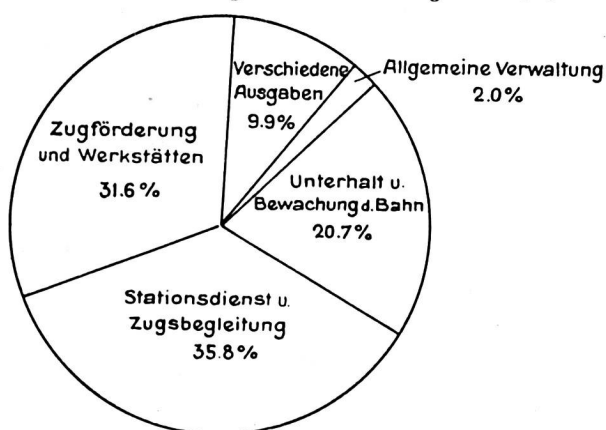
beliefen sich die hauptsächlich aus Pacht- und Mietzinsen bestehenden verschiedenen Einnahmen auf 19,14 Millionen Franken.

Abbildung 1  
Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1945



Nahmen die Betriebseinnahmen um 6,91 Millionen Franken zu, so ergab sich bei den Betriebsausgaben eine Vermehrung um 19,92 Millionen Franken auf 365,16 Millionen Franken. Die Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahr entstanden hauptsächlich auf dem Personalkonto. Durch die Ausrichtung höherer Teuerungszulagen und durch die Vergrößerung des Personalbestandes stiegen die Personalausgaben um 14,18 Millionen Franken an. Die Erhöhung der Materialpreise wie auch die Zunahme der Unterhaltsarbeiten insbesondere bei dem stark beanspruchten Rollmaterial bilden eine weitere Ursache für die Steigerung der Betriebsausgaben.

Abbildung 2  
Die Verteilung der Betriebsausgaben 1945



Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt 146,43 Millionen Franken, 13,01 Millionen Franken weniger als im Vorjahr. Zum erstenmal seit 1939 reicht dieser Betriebsüberschuss nicht mehr aus, um die Gewinn- und Verlustrechnung im unsanierten Zustand ohne Defizit abzuschliessen. Die von 1939 bis und mit 1944 dauernden Jahre der Kriegskonjunktur der Bundesbahnen sind abgelaufen. Die auf den 1. Januar 1946 in Wirksamkeit getretene Sanierung erweist sich somit als zeitlich richtig angesetzt.

Die letzte Gewinn- und Verlustrechnung vor der Sanierung schliesst mit einem Ausgabenüberschuss von 25,60 Millionen Franken ab. Im Vorjahr entstand ein knapper Einnahmenüberschuss von 0,02 Millionen Franken. Der Passivsaldo des Berichtsjahres wird gemäss Sanierungsgesetz vom Bunde übernommen. Wäre die Sanierung schon auf 1. Januar 1945 in Kraft getreten, so hätte sich statt dessen ein Aktivsaldo ergeben. Der Bund hätte im Falle der Sanierung auf 1. Januar 1945 statt 25,6 Millionen Franken den Betrag von 43,6 Millionen Franken aufwenden müssen, entsprechend der Verzinsung der von ihm in der Sanierung zu übernehmenden Anleihen. Die Bundesbahnen wären dagegen in der Lage gewesen, die im Sanierungsgesetz vorgesehene Reserve mit 8 Millionen Franken zu äufnen und hätten zudem dem Bunde das Dotationskapital mit ca. 3 % verzinsen können.

Es sei noch erläutert, weshalb bei einem gegenüber dem Vorjahr um rund 13 Millionen Franken geringeren Betriebsüberschuss die Gewinn- und Verlustrechnung über 25 Millionen Franken schlechter abschloss. Zum einen sind die übrigen Erträge der Gewinn- und Verlustrechnung — abgesehen von den rein buchmässigen Veränderungen — um rund 3 Millionen Franken zurückgegangen. Unter den Aufwendungen der Gewinn- und Verlustrechnung musste die betriebswirtschaftlich notwendige Rückstellung für Betriebslasten, die der Nachholung von aufgestautem Ersatzbedarf dient, auf 10 Millionen Franken festgesetzt werden. Auch die Verschiedenen Aufwendungen haben merklich zugenommen, verursacht besonders durch Bombardierungsschäden.

Was die Bilanz anbelangt, so sei vor allem auf das einfache und klare Bilanzbild des Status nach der Sanierung hingewiesen. Die bisherige Darstellung wird inskünftig verschwinden. Die knappe neue Darstellung bietet materiell einen besseren Einblick.

## B. Internationale Verkehrsorganisationen

1. Die internationale Simplondelegation hat ihre Tätigkeit teilweise wieder aufgenommen, nachdem sie wegen der kriegerischen Ereignisse seit dem Juni 1943 keine Sitzungen mehr abhalten konnte. Ihre Geschäftsprüfungskommission hat die Rechnungen der Simplonlinie für die Jahre 1942 und 1943 geprüft.

2. Nachdem seit 1939 die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz nicht mehr einberufen werden konnte, ist diese erstmals wieder unter dem Vorsitz der Schweizerischen Bundesbahnen vom 22. bis 24. November in Lugano als Teilkonferenz abgehalten worden. Daran waren vertreten die englischen, französischen, italienischen, belgischen, holländischen, luxemburgischen, österreichischen, tschechoslowakischen und schweizerischen Bahnverwaltungen sowie die alliierten Militärkommandos von Deutschland, Italien und Österreich. Es wurde die Wiederaufnahme des direkten Zugsverkehrs zwischen Holland/Belgien resp. England über Thionville-Strassburg, die Führung direkter Wagen Paris-Prag im Arlberg-Expresszug, die Wiedereinführung des Simplon-Orient-Expresszuges sowie die Verbesserung anderer Verbindungen ab 8. Januar 1946 beschlossen. Ferner ist über die Gestaltung des Jahresfahrplanes 1946/47 verhandelt worden.

3. Das Internationale Eisenbahn-Transportkomitee hat auch während dieses Berichtsjahres wegen der Weltkriegsereignisse keine Sitzungen abgehalten.

4. Die «European Central Inland-Transport-Organisation» (ECITO), mit Sitz in London, hielt vom 22. bis 24. Oktober in Brüssel zur Normalisierung des internationalen Eisenbahnverkehrs eine Konferenz ab. Es wurden vor allem Fragen betreffend die Wiedereinberufung internationaler Fahrplan-Konferenzen und die Verteilung des Rollmaterials unter die einzelnen Länder geprüft. An der Konferenz waren die Bahnverwaltungen von Belgien, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Luxemburg, der Niederlande, der Schweiz, der Tschechoslowakei, ferner die Regierungen von Belgien, Frankreich, Luxemburg, der Niederlande, der Tschechoslowakei sowie die alliierten Militärkommandos in Deutschland, Italien und Österreich vertreten.

5. An einer vom 4. bis 6. Dezember in Brüssel abgehaltenen Konferenz der «ECITO», an der Vertreter zahlreicher Eisenbahnverwaltungen Europas, einschliesslich der Schweizerischen Bundesbahnen, sowie der amerikanischen, englischen, französischen und russischen Besatzungsbehörden teilnahmen, ist eine genaue Bestandesaufnahme des normalspurigen Rollmaterials in Europa beschlossen worden.

6. Der Internationale Güterwagenverband (RIV) und der Internationale Personenwagenverband (RIC) konnten wegen der Weltkriegsereignisse keine Sitzungen abhalten.

### C. Eisenbahnen und Automobil

Die allgemeine *Besserung in der Versorgungslage* macht sich auch im Automobilverkehr bemerkbar. Auf dem Schienenweg sind ganz beträchtliche Mengen flüssiger Treibstoffe eingetroffen, die im Laufe des Berichtsjahres steigende Zuteilungen und einen sukzessiven Abbau der kriegsbedingten Einschränkungen ermöglichten. Ab 8. November 1945 wurde das Sonntagsfahrverbot für Automobile aufgehoben, auf den 14. Februar 1946 erfuhr die Pneubewirtschaftung eine fühlbare Lockerung, und auf 1. März 1946 ist schliesslich die Rationierung flüssiger Treibstoffe ganz dahingefallen.

Damit beginnt eine *neue Aera* im Verhältnis zwischen Bahn und Auto. Die Konkurrenz wird sich wieder stärker fühlbar machen. Dies um so mehr, als der *Verkehrsartikel 23<sup>ter</sup>* der Bundesverfassung in der Volksabstimmung vom 9./10. Februar 1946 mit wuchtigem Mehr verworfen wurde. Eine hemmungslose Konkurrenzierung im Verkehrswesen sollte jedoch trotzdem vermieden werden können, würde sie doch nicht nur den Bahnen, sondern auch den gewerbmässigen Autotransportunternehmern grosse Sorgen bereiten.

In den nächsten Jahren wird sich die *Autotransportordnung* mässigend auswirken. Ihre Gültigkeitsdauer wurde bis 1950 verlängert und als weitere Ausführungsbestimmung die Verordnung V über den Entschädigungsfonds erlassen. Ob später und in welchem Ausmass eine Überführung in die ordentliche Gesetzgebung möglich ist, steht noch nicht fest. Ausgeschlossen erscheint das nicht, nachdem man auch in den offiziellen Automobilistenkreisen bei der

Abstimmung über den Verkehrsartikel immer wieder auf das Vorhandensein einer genügenden Verfassungsgrundlage in Art. 36 BV (Postregal) hingewiesen hat.

Die Bundesbahnen haben im Berichtsjahr einen interessanten *Versuch freiwilliger Zusammenarbeit* mit den gewerbmässigen Autotransportunternehmern eingeleitet. In engem Einvernehmen mit dem Treuhandverband des Autotransportgewerbes wurde versuchsweise in gewissen Nahverkehrsrelationen von und nach den Verkehrszentren Bern, Zürich, Luzern und Basel die Beförderung von Stückgütern dem Automobil übertragen. Diese Versuche waren hauptsächlich kriegsbedingt; man wollte damit Rollmaterial zur Abholung lebenswichtiger Güter aus dem Ausland freibekommen. Sie lassen aber auch interessante Rückschlüsse auf das Verhältnis Bahn-Auto wie auf die interne Betriebsorganisation bei den SBB zu. Sie werden vor allem zur weiteren Abklärung der Kostengestaltung vorläufig weitergeführt.

### D. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

Die in das Jahr 1945 fallende Abstimmung über das neue Bundesbahngesetz gab Gelegenheit zu einer breit angelegten Aufklärungsaktion, die über den Abstimmungstag hinaus ihren Wert behalten dürfte. Das positive Abstimmungsergebnis darf so aufgefasst werden, dass die Bundesbahnen heute im Volk fest verankert sind und dass die Öffentlichkeit besonders für ihre Leistungen während des Krieges volles Verständnis hat. Das Recht der SBB, sich für eine verkehrspolitische Aufklärung dieser Art einzusetzen und dafür in bescheidenem Umfang auch finanzielle Mittel zu gewähren, wurde da und dort in Diskussion gezogen. Die Aufsichtsinstanzen haben indessen grundsätzlich das Recht und die Pflicht der Bundesbahnen zur Aufklärung bejaht und damit in einer für das Unternehmen auch in Zukunft schicksalhaften Frage eine klare Situation geschaffen.

Die Bundesbahnen erfreuen sich heute dank der ständigen und systematischen Aufklärung der Öffentlichkeit über deren Leistungen für Land, Volk und Wirtschaft durch Presse, Radio, Film und Buch des allgemeinen Zutrauens. Die Leistungen eines öffentlichen Dienstes, mögen sie für die Allgemeinheit noch so lebenswichtig sein, geraten leicht in Vergessenheit, wenn man ihnen nicht durch ein Zusammenwirken aller modernen Aufklärungsmittel immer erneut Ausdruck zu verleihen weiss.

Die politische Tagespresse und die Fachpresse bekunden anhaltend ein grosses Interesse für alle Eisenbahnaktualitäten. Im Verlauf des Jahres sind allein durch Vermittlung unseres Pressedienstes rund 100 sich mit allen Gebieten des Bundesbahnbetriebes befassende Bildberichte erschienen. Ein gut ausgebautes Photoarchiv erleichtert die Themenwahl, wobei das technische Bild mit der aktuellen Reportage in gleicher Weise gepflegt werden muss.

Die *Sammlung der Kleinbilder* ist erweitert worden. Sie weist heute rund 22 000 Stück auf. Sie leistete auch für die Illustrierung der im Laufe des Berichtsjahres in enger Zusammenarbeit mit dem Pressedienst herausgegebenen Bücher: «Die Geheimnisse der Eisenbahn» (Herausgeber Ernst Gut, Basel); die SBB-Fibel Nr. 1 «Unsere Lokomotiven» (Orell Füssli-Verlag, Zürich); die Kinderbücher

«Alois» (Bände 3 und 4, Verlag Sauerländer, Aarau); das «Jahrbuch der Jugend» (Büchergilde), «Balz und Dorothee fahren mit der SBB»; «Mit 12 000 PS durch den Gotthard», französisch und italienisch (alle Verlag Schweiz. Jugendschriftenwerk), wertvolle Dienste.

Die italienische Ausgabe des *Schul- und Jugendbuches* von Dr. E. Schütz ist anfangs Dezember 1945 im Verlag von Grassi & Cie. S. A., Bellinzona, erschienen. Eine französische Ausgabe, jedoch in vollständiger Neubearbeitung, wird auf das Frühjahr 1946 herauskommen. Die erste deutsche Auflage des Buches Schütz ist nahezu vergriffen, eine zweite erweiterte Auflage ist in Vorbereitung.

Die *Schweizerische Filmwochenschau* bearbeitete die folgenden Bahnthemen: Abgabe schweizerischer Dampflokomotiven an Holland, Bahntransporte ausländischer militärischer Einheiten durch die Schweiz, Sonderreportage «Importe» mit einem Hinweis auf die Unentbehrlichkeit der Bahnen im wieder erwachenden internationalen Gütertausch. Erstmals erstellt wird in enger Zusammenarbeit mit der Lehrerschaft zur Verwendung in den Schulen ein dreiteiliger Lehrfilm «Wir reisen mit der SBB». Zu erwähnen sind sodann die Fertigstellung der Aussenaufnahmen des zweiten Teiles des grossen eisenbahnpolitischen Filmes und die Ausarbeitung eines Instruktionsfilmes für das Zugpersonal.

Bei den Filmverleihorganisationen des In- und Auslandes zeigt sich ein wachsendes Interesse für unsere Filmarbeit.

Die schweizerischen *Radiostudios* veranstalteten verschiedene Sendungen, so das *Studio Genf* eine Schulsendung «Die Reise eines Stückgutes von Genf nach Saas-Fee». Seit November 1945 bringt dieses Studio wöchentlich die *Plauderei «Rail-Route-Les Ailes»*. Das *Studio Bern* brachte einen humorvollen Sketch aus dem Eisenbahnleben; Mitteilungen eines Teilnehmers an der Reise von Eisenbahn- und Wirtschaftsfachleuten in Oberitalien; eine Warnung vor der Unsitte des Auf- und Abspringens vom fahrenden Zug. Das *Studio Basel*: einen Hörbericht über den Durchstich des Baustollens des neuen Morschacher Tunnels. Das *Studio Zürich*: eine Plauderei über die Einweihung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Winterthur-Bülach, Koblenz-Eglisau und Schaffhausen-Etzwilen.

An dem von den Bundesbahnen mit dem Bildbericht «Die SBB in schwerer Zeit» verbundenen «Wettbewerb für findige Köpfe» beteiligten sich 6121 Personen.

**Besondere Presseveranstaltungen.** Die Elektrifikation der Strecken Lyss-Payerne, Payerne-Yverdon, Koblenz-Eglisau, Bülach-Winterthur, Schaffhausen-Etzwilen erweckte bei der Bevölkerung der betreffenden Landesgegenden grosse Genugtuung. In der Presse kamen auf diesen Anlass hin lokalhistorische Sondernummern heraus. Als weitere Presseveranstaltungen sind zu nennen die Besichtigung der neuen Leichtmetall-Personenwagen, von modernisierten Stationsbureauinrichtungen, der neuen Güterdienstanlage von Solothurn, des Holzverlades von der Schmalspur auf die Normalspur in Landquart, des Tunnelbaues zwischen Brunnen und Sisikon.

Das *SBB-Nachrichtenblatt* erfüllte wie gewohnt seine Aufgabe als Hauszeitung und als laufende

Orientierung der politischen Tagespresse und der Fachpresse. Die monatlichen Mitteilungen in der Rubrik «Im Verlaufe des Monats...» wurden weitgehend von der Presse übernommen. Damit wird auch der Communiqué-Dienst, von dem aus Gründen der journalistischen Lebendigkeit ein möglichst sparsamer Gebrauch gemacht wird, entlastet. Auf diesem Weg gelangen zahlreiche Eisenbahnnachrichten in die Öffentlichkeit.

In der *Bibliothek* machte sich das Kriegsende durch ein Steigen der Benutzerkurve bemerkbar. Die Bücher- und Zeitschriftenausleihe stieg von 14 598 im Jahre 1944 auf 15 206 im Jahre 1945, obwohl die deutsche Literatur ausblieb. Die Benutzerzahl Dritter, vorab von Studenten und Schülern, stieg von 2796 im Jahre 1944 auf 3233 im Jahre 1945. Das Näherrücken des Eisenbahnjubiläums von 1947 machte sich gegen Ende des Jahres bereits durch vermehrte Nachfrage nach Geschichtsliteratur für den Unterricht an Schulen bemerkbar. Die regelmässig angekündigten Neuerwerbungen der Bibliothek begegneten einer regen Nachfrage. Verschiedene Industrie- und Verwaltungsvertreter besuchten die Bibliothek zur Instruktion. Die Zusammenarbeit wird nun auch auf die Eisenbahnbibliotheken des Auslandes ausgedehnt werden. Mit dem Centre de la documentation technique der Société Nationale des Chemins de fer français ist der Kontakt bereits aufgenommen.

## E. Beteiligung an andern Unternehmungen

1. Die von der «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» erzielten Betriebseinnahmen sind die höchsten seit der Gründung der Unternehmung. Das Geschäftsergebnis konnte infolge der ebenfalls gestiegenen Betriebsausgaben nicht in demselben Masse verbessert werden. Immerhin ist eine leichte Erhöhung der Dividende zu erwarten. Die Zuweisung an den Personalfürsorgefonds konnte gegenüber dem Vorjahr wesentlich erhöht werden.

Das für ein neues Früchtekühlhaus und die neue Eisfabrik bestimmte Gebäude ist in seinem Rohbau fertiggestellt.

2. Die Betriebseinnahmen der «Bahnhof-Kühlhaus AG. Basel» gingen gegenüber dem Vorjahr um rund 12,1 % zurück; die Betriebsausgaben stiegen um rund 3 %. Dagegen mussten weniger Steuern entrichtet werden; ferner wurden bedeutend kleinere ausserordentliche Abschreibungen verbucht. Der ausgewiesene Reingewinn erlaubte nebst den Einlagen in den gesetzlichen Reservefonds eine weitere Dotierung der Spezialreserve und die Auszahlung einer Dividende von 6 % wie in den Vorjahren.

Die im Laufe des Jahres 1944 vom Verwaltungsrat beschlossenen Bauarbeiten für die Verlegung der Eisfabrik und des Eisdepots waren am 31. Dezember 1945 vollendet. Der Betrieb wurde Ende Juni 1945 wieder aufgenommen.

3. Die «Schweizerische Reederei AG. Basel» hat das Geschäftsjahr 1944 mit einem Nettogewinn von Fr. 774 383 abgeschlossen. Er ist um Fr. 74 000 geringer als im Vorjahre. Die Unternehmung zahlt für 1944 eine Dividende von 5 %, die um 1 % niedriger ausfällt als im Vorjahr.

4. Das Aktien- und das Obligationenkapital der «Etzelwerk AG.» blieben unverändert. Der Reservefonds ist um die gesetzliche Zuwendung erhöht worden. In den Kapitaltilgungs- und Erneuerungsfonds wurden die vorgeschriebenen Einlagen gemacht. Für das am 30. September abgeschlossene Geschäftsjahr 1944/45 kam wiederum eine Dividende von 4 % zur Ausrichtung.

Im Auftrag des Verwaltungsrates der Etzelwerk AG. haben wir bei den Regierungen der Kantone Zürich und Schwyz sowie beim Bezirksrat Höfe (Schwyz) Gesuche um Erteilung einer Wasserrechtskonzession für die Ausnützung der Sihlstrecke von Schindellegi bis Hütten eingereicht.

Weitere Angaben finden sich im Abschnitt X, Bahnbau und Kraftwerke.

5. Das mit 50 % einbezahlte Aktienkapital der «Kraftwerk Rupperswil-Auenstein AG.» blieb unverändert. Neben dem Obligationenkapital von Fr. 20 000 000 und dem Bankdarlehen von 10 000 000 Franken sind keine neuen Anleihen getätigt worden. Dagegen wurde für das Geschäftsjahr 1944/45 wiederum eine weitere Rate von Fr. 3 000 000 zur Abschreibung der Kriegsüberteuering einbezahlt. Dadurch erhöhen sich die Abschreibungen auf 9 000 000 Franken. Um diese Summe reduziert sich der Betrag der Bauaufwendungen per 30. September 1945 von Fr. 53 708 552.05 auf den ausgewiesenen Bilanzwert von Fr. 44 708 552.05.

Das Kraftwerk ist am 16. Oktober 1945 in Betrieb genommen worden.

Weitere Angaben sind im Abschnitt X, Bahnbau und Kraftwerke, enthalten.

## F. Geschäftsleitung und Dienstabteilungen

Die *Generaldirektion* hielt zur Behandlung der laufenden Geschäfte 54 Sitzungen ab.

In 4 *Direktorenkonferenzen* wurden mit den Kreisdirektoren nebst einigen rein internen Anlässen hauptsächlich folgende Geschäfte behandelt: Stellungnahme zum Entwurf für die Vollziehungsverordnung zum neuen Bundesbahngesetz, Beratung des Entwurfes einer neuen allgemeinen Dienstvorschrift über das Baurechnungswesen, Aussprache über die Entwicklung der Pachtbetriebe, Verbesserung des internen Meldedienstes für Presse, Radio und Film, Bericht über die Bureaumodernisierung in den Bahnhöfen und Stationen, Neuordnung des Vorschriftenwesens, Einführung weiterer Rationalisierungs- und Sparmassnahmen und Ausgestaltung der Zusammenarbeit zwischen den Bahnen und dem Luftverkehr.

In der *Leitung des Kreises III* ist eine Änderung eingetreten. Der bisherige Direktor Dr. Fritz Hess wurde vom Bundesrat zum Generaldirektor der PTT-Verwaltung ernannt. An seine Stelle wählte der Bundesrat auf Vorschlag des Verwaltungsrates Herrn Dr. Walter Berchtold, geb. 1906, bisher Redaktor der Neuen Zürcher Zeitung, zum neuen Direktor des Kreises III, mit Amtsantritt auf 1. August 1945.

Bei den *Dienstabteilungen* ist im Berichtsjahr keine Mutation unter den Chefbeamten zu verzeichnen.

## G. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat während des Berichtsjahres in 8 Sitzungen 27 Geschäfte behandelt, deren wichtigste in den verschiedenen Abschnitten des vorliegenden Geschäftsberichtes erwähnt sind. In Verbindung mit den Sitzungen nahm er 3 Besichtigungen vor.

# Spezieller Teil

## I. Finanz- und Rechnungswesen

### A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung

1. Das *eidgenössische Schuldbuch* ist auch dieses Jahr wieder vom 10. November bis 10. Dezember geöffnet worden. Die eingetragenen Verpflichtungen unserer Verwaltung betragen am Jahresende Fr. 431 941 000.

2. Im Laufe des Jahres sind zwei Darlehen verlängert worden:

am 15. Januar das  $3\frac{1}{4}\%$ -Darlehen PTT von 1940 von Fr. 15 000 000, zum Zinssatz von  $2\frac{1}{2}\%$ , fest bis 15. Januar 1950;

am 1. April das  $3\%$ -Darlehen der Schweiz. Eidgenossenschaft von Fr. 200 000 000, zum bisherigen Zinssatz, fest bis zur Durchführung der Bundesbahn-Reorganisation.

Dagegen wurde am 1. Oktober die  $4\frac{1}{2}\%$ -Anleihe SBB von 1927 von Fr. 100 000 000 mit Hilfe des eidgenössischen Finanzdepartementes zurückbezahlt.

Der Entwicklung des Kapitalmarktes Rechnung tragend, sind vor Jahresende die

$4\%$ -Anleihe SBB 1934 von Fr. 100 000 000  
und

$4\%$ -Anleihe SBB 1931 von Fr. 350 000 000

vorzeitig auf den 1. März bzw. 15. April 1946 gekündigt worden.

3. Unsere *Schuld an festen Anleihen* betrug per 31. Dezember 1945 Fr. 2 864 043 250. Von diesem Betrag übernahm der Bund gemäss Bundesbahngesetz vom 23. Juni 1944 auf Jahresende Fr. 1 300 000 000.

4. Durch die kriegerischen Ereignisse des Jahres ist der *Zahlungsverkehr* mit unsern Nachbarländern stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Mit Deutschland und Österreich wurde er vollständig, mit Italien zum grössten Teil unterbrochen. Der Zahlungsverkehr mit Frankreich konnte dagegen wieder aufgenommen werden.

5. Von Frachtkreditinhabern, Lieferanten, Unternehmern usw. waren Ende 1945 6894 Sicherheiten im Gesamtbetrag von Fr. 44 095 017 hinterlegt (1944: 6482 bzw. Fr. 43 115 524).

## B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung

1. Im Verlaufe des Jahres 1945 sind folgende Revisionen vorgenommen worden:

Kontrolle einer Anzahl Vorschusskassen von Dienststellen der Generaldirektion und der Kreise I—III. Ferner beteiligte sich die Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung an einer Anzahl Oberbaumaterialstürzen sowie an der Aufnahme der Vorräte im Lebensmittelmagazin Bellinzona.

Diese Revisionen haben die Richtigkeit der vorhandenen Barbestände und Materialvorräte und die Übereinstimmung mit der Buchführung ergeben.

Die Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung prüften ausserdem die Geschäftsergebnisse der Bahnhof- und Wagenreklame, einer Firma des Bahnhofbuchhandels, eines Bahnhofkühlhauses, ferner die Roheinnahmen pro 1944 von 3 Firmen des Bahnhofbuchhandels, 38 Bahnhofwirtschaften sowie der Schweizerischen Speisewagengesellschaft. Es wurde Einsicht in die Geschäftsbücher von 22 Bahnhofwirtschaften, 25 Bahnhofkiosken und der Schweizerischen Automatengesellschaft. Ferner sind die Rechnungen eines Gemeinschaftsbahnhofes, der Liegenschaftsverwaltung Genève-La Praille und der Quellwasserversorgung Brunnen geprüft worden. Die Revisoren nahmen ausserdem Einsicht in die Geschäftsbücher einiger Betriebe verschiedener Art.

Der Sollbestand der Schuldverpflichtungen der SBB an Haftpflicht- und Zuschussrenten, der Ende 1944 neu geschätzt worden war (was zu einer Ergänzungsgutschrift von 7,3 Millionen Franken zu Lasten der Jahresrechnung 1944 geführt hatte), wurde auf Grund einer eingehenden Revision aller Einzelfälle und nach Massgabe der neusten versicherungstechnischen Grundlagen der SUVA neu berechnet. Zur Schaffung zuverlässiger Unterlagen für die Berechnung der Verpflichtungen werden in Zukunft die Revisionen in regelmässigen Zeitabständen wiederholt.

2. Im Zusammenhang mit der Begutachtung des Entwurfs zu einer neuen Rechnungsverordnung für die schweizerischen Eisenbahnverwaltungen wurde dem Verwaltungsrat im Sommer 1945 ein Programm unterbreitet, das die verschiedenen Phasen der *Neuordnung des Rechnungswesens* vorsieht.

3. Im Rahmen der sofort in Angriff genommenen Verwirklichung dieses Programmes wurde ein *Reglement über das Baurechnungswesen* (ADV 14/8) fertiggestellt und auf den 1. Januar 1946 in Kraft gesetzt. (Dieses Reglement ersetzt die vielen bisherigen Vorschriften und stellt das Baurechnungswesen auf eine vollständig neue Grundlage.) Hand in Hand damit wird die Rechnungsführung rationalisiert und die Kontrolle der Bauaufwendungen verbessert.

4. Ebenfalls als Vorbereitung zur Durchführung des genannten Programms wurden im 2. Halbjahr 1945 die Vorarbeiten der sogenannten *Ausgabenrechnungen* sämtlicher Dienste abgeschlossen. In diesen Rechnungen werden die Elemente gesammelt, die der Berechnung der Kosten der Lieferungen und Leistungen in der betriebswirtschaftlichen Buchhaltung zugrunde liegen.

5. Nachdem im Frühjahr 1945 die Lochkartenmaschinen-Anlage aus Amerika eingetroffen ist, konnte die Organisation der *mechanischen Verarbeitung der Rechnungen* so weit gefördert werden, dass sie ab 1. Januar 1946 in Funktion tritt. Als erste Aufgabe ist die mechanische Verarbeitung der Ausgabenrechnungen zu lösen.

6. Das neugeschaffene System der *betriebswirtschaftlichen Buchführung im Stations- und Zugbegleitdienst* lag am Ende des Berichtsjahres bereit zur Einführung auf 1. Januar 1946.

7. Der Bundesrat beschloss am 1. Oktober 1945, das SBB-Gesetz vom 23. Juni 1944 auf den 1. Januar 1946 in Kraft zu setzen «mit der Auflage, dass die Entschuldung gemäss Art. 21 des Gesetzes bereits auf 31. Dezember 1945 zu vollziehen ist». Es wurden daher die nötigen Vorbereitungsmaßnahmen getroffen zur Durchführung der im SBB-Gesetz vorgesehenen Entschuldungsoperationen; ausserdem ist ein vollständig *neuer Kontenplan zur Gewinn- und Verlustrechnung und zur Bilanz* ausgearbeitet worden.

8. Der Inkraftsetzung des SBB-Gesetzes auf 1. Januar 1946 wurde in dem im Herbst 1945 aufgestellten Voranschlag für das Jahr 1946 bereits soweit möglich Rechnung getragen. Auch die Rechnungen 1945 nehmen darauf Rücksicht: so sind z. B. die *Abschreibungen* bereits nach den neuen Normen berechnet und verbucht.



## II. Personalangelegenheiten

### A. Allgemeine Personalangelegenheiten

1. Am 14. August und 10. Dezember 1945 hob der Bundesrat seine verschiedenen, seit 15. September 1939 erlassenen Beschlüsse über das Dienstverhältnis und die Bezüge des Bundespersonals während des Aktivdienstzustandes auf.

2. Der Bundesrat verlängerte mit Beschluss vom 28. September 1945 die noch gültigen Bestimmungen seines Beschlusses vom 30. Mai 1941 über die vorläufige Neuordnung der Bezüge und die Versicherung des Bundespersonals und die Gültigkeitsdauer der Statuten der Personalversicherungskassen des Bundes bis Ende 1949.

Gleichzeitig erhöhte er mit Wirkung ab 1. Januar 1946 die im Beschluss vom 30. Mai 1941 festgesetzten Mindestbeträge der Besoldungsklasse 14 um Fr. 92 und der Besoldungsklassen 15—26 um Fr. 276 (Fr. 300 — 8 %).

Die Erhöhung der Mindestbeträge der Besoldungsklassen 14—26 wirkte sich auch auf die am 1. Januar 1946 bereits im Dienste stehenden Beamten aus, soweit sie den Höchstbetrag ihrer Besoldungsklasse noch nicht erreicht hatten. Ihre Bezüge wurden den erhöhten Mindestbesoldungsbeträgen angeglichen.

3. Der Bundesrat setzte ferner am 28. September 1945 die *Mindest- und ordentlichen Höchstansätze der Löhne der Werkstattearbeiter* des Bundes und der Bundesbahnen mit Wirkung ab 1. Januar 1946 neu fest und ermächtigte die Generaldirektion der SBB, die Gehalts- und Lohnreglemente für die Angestellten und Arbeiter im Einvernehmen mit dem Finanz- und Zolldepartement den veränderten Verhältnissen anzupassen.

4. Mit Bundesratsbeschluss vom 27. Dezember 1944 wurden für das Personal des Bundes und der Bundesbahnen zum teilweisen Ausgleich der seit dem Jahr 1939 eingetretenen Verteuerung der Lebenshaltung für das Jahr 1945 *Teuerungszulagen* festgesetzt, die, wie in den Vorjahren, aus Grundzulage und Kinderzuschuss bestanden.

Die *Grundzulage* setzte sich zusammen aus:

a. einem Zuschlag von 12 % der Besoldungen, Gehälter und Löhne;

b. einer Kopfquote von

Fr. 940 für Verheiratete,  
» 820 » Ledige mit Unterstützungspflicht,  
» 700 » Ledige ohne Unterstützungspflicht.

Die Grundzulage betrug:

	Für Verheiratete	Für Ledige	
	Fr.	mit Unterstützungspflicht	ohne Unterstützungspflicht
	Fr.	Fr.	Fr.
mindestens	1420	1220	1020
höchstens			
aber	57 %	49 %	41 %
	des massgebenden Verdienstes.		

Der *Kinderzuschuss* betrug für jedes Kind unter 18 Jahren Fr. 40, wenn der Bedienstete ein oder

zwei Kinder unter 18 Jahren hatte, und Fr. 60, wenn er mehr als zwei Kinder unter 18 Jahren hatte.

Im ganzen wurden an Teuerungszulagen Fr. 45 390 721 (1944 Fr. 37 931 418) ausgerichtet.

5. Am 12. September 1945 beschloss der Bundesrat die Ausrichtung einer einmaligen *Herbstzulage* an das Personal für das Jahr 1945, die betrug:

Fr. 200 für Verheiratete, höchstens aber 9 % des Verdienstes,  
» 160 » Ledige mit Unterstützungspflicht, höchstens aber 7½ % des Verdienstes,  
» 120 » Ledige ohne Unterstützungspflicht, höchstens aber 6 % des Verdienstes.

Im ganzen wurden an Herbstzulagen Franken 5 994 531 (1944 Fr. 6 222 632) ausgerichtet.

6. Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 27. Dezember 1944 und auf die Verfügung des eidgenössischen Finanz- und Zolldepartements vom 4. Januar 1945 wurden im Jahr 1945 *Teuerungszuschläge auf den Nebenbezügen des Personals* gewährt, die Ausgaben im Betrage von Fr. 2 519 942 (1944 Fr. 2 288 384) ergaben.

7. Der Bundesrat verlängerte die Gültigkeit seiner Verordnung vom 27. Dezember 1938, wonach die vor dem 1. Juli 1941 gesprochenen *Pensionen* aus der Pensions- und Hilfskasse um 15 % zu kürzen sind bis Ende 1949.

Von der Kürzung sind befreit:

Fr. 2400 der Invaliden- und Alterspensionen,  
» 1500 der Ehegattenpensionen,  
alle Leistungen an Waisen.

Keine Pension durfte um mehr als 10 % des bisherigen statutarischen Ansatzes gekürzt werden.

Die Kürzung der Pensionen ergab Minderausgaben von Fr. 2 586 397 (1944 Fr. 2 704 354).

8. Mit Beschluss vom 18. Dezember 1944 gewährte der Bundesrat den *Bezügern einer Invalidenpension* für das Jahr 1945 folgende *Teuerungszulagen*:

an die verheirateten Pensionierten . . . . Fr. 600  
» » ledigen Pensionierten . . . . » 450  
» » Bezüger von Witwenpensionen . . » 450  
» » Bezüger von Waisenpensionen . . » 180  
höchstens aber ⅔ der Jahrespension.

Im gesamteten wurden den Pensionierten Teuerungszulagen im Betrage von Fr. 10 311 004 (1944 Fr. 8 452 117) ausgerichtet.

9. Die Pensionierten erhielten ferner, gestützt auf den Beschluss des Bundesrates vom 12. September 1945, eine *einmalige Winterzulage*. Sie betrug:

für die verheirateten Pensionierten . . . . Fr. 60  
» » ledigen Pensionierten . . . . » 45  
» » Bezüger von Witwenpensionen . . » 45  
» » Bezüger von Waisenpensionen . . » 18

Die Winterzulagen ergaben eine Ausgabe von Fr. 1 032 123 (1944 Fr. 616 198).

10. Die auf den 1. Februar 1940 zugunsten der aktivdienstleistenden Arbeitnehmer eingeführte *Lohnersatzordnung* bleibt gemäss Bundesratsbeschluss vom 31. Juli 1945 auch nach Aufhebung des Aktivdienstzustandes weiter bestehen. Die Anspruchsberechtigung besteht für jeden besoldeten Militärdiensttag mit Einschluss der Hilfsdienste.

Es betragen:	1945	1944
	Fr.	Fr.
der Beitrag der Bundesbahnen an die Lohnausgleichskasse	4 178 404	3 953 061
der Beitrag des Personals an die Lohnausgleichskasse	4 178 404	3 953 060
<b>Total</b>	<b>8 356 808</b>	<b>7 906 121</b>
die an die Bundesbahnen vergütete Lohnentschädigung	1 101 715	1 637 715
die Netto-Leistung der Bundesbahnen (inkl. Personal) an die Lohnausgleichskasse	7 255 093	6 268 406

11. Der *Personalkörper der Bundesbahnen* setzte sich wie folgt zusammen:

A. <i>Ständiges Personal:</i>	Jahresdurchschnitt	
	1945	1944
Beamte . . . . .	22 475	21 902
Angestellte . . . . .	1 881	2 026
Betriebsarbeiter . . . . .	2 670	2 718
Werkstättearbeiter . . . . .	2 857	2 662
Lehrlinge . . . . .	793	703
	<u>30 676</u>	<u>30 011</u>

**B. *Aushilfspersonal:***

Ablöser und Stellvertreter im Barrierendienst . . . . .	606	586
Aushilfspersonal beim Bahnunterhalt und Betriebsdienst . . . . .	1 714	1 273
	<u>2 320</u>	<u>1 859</u>

**C. *Unternehmerarbeiter:***

Von Privatunternehmern angefordert . . . . .	1 429	1 565
Gesamtpersonalbestand . . .	<u>34 425</u>	<u>33 435</u>

Vermehrung 1945 gegenüber dem Vorjahr 990 Personen.

**B. *Personalversicherung***

**1. *Pensions- und Hilfskasse***

a. Von den Hilfskassenkommissionen sind Unterstützungen im Sinne von Art. 45 der Statuten im Betrage von Fr. 55 243 zugesprochen worden (130 Fälle).

b. Über den Stand an Versicherten, Einlegern und des anrechenbaren Verdienstes auf den 31. Dezember 1945 sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Bezüglern von freiwilligen Kassenleistungen gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

(Alte Ordnung: vor 1. Juli 1941 versichert.)  
(Neue Ordnung: ab 1. Juli 1941 versichert.)

I. <i>Versicherte:</i>		1945		1944	
		1945	1944	1945	1944
alte Ordnung . . . . .		22 677	23 682	Fr. 117 495 957	Fr. 121 561 704
neue Ordnung . . . . .		7 253	5 209	» 23 965 881	» 16 900 893
II. <i>Einleger</i> . . . . .		284	548	» 954 819	» 1 731 734
III. <i>Pensionierte:</i>				Betrag der Jahrespension:	
1. <i>Alte Ordnung.</i>					
Invalide . . . . .	11 711	11 615	Fr. 41 476 607	Fr. 40 979 521	
Teilweise Invalide . . . . .	238	263	» 99 164	» 109 687	
Witwen . . . . .	8 132	8 013	» 13 845 526	» 13 545 815	
Waisen . . . . .	693	699	» 339 101	» 343 148	
Vollwaisen . . . . .	41	42	» 40 003	» 40 503	
2. <i>Neue Ordnung.</i>					
Invalide . . . . .	4	1	» 2 145	» *	
Witwen . . . . .	3	1	» 2 645	» 839	
Waisen . . . . .	1	—	» 352	» —	
IV. <i>Bezüger von freiwilligen Kassenleistungen:</i>					
1. <i>Alte Ordnung.</i>					
Bedürftige Invalide . . . . .	3	4	Fr. 830	Fr. 1 418	
Waisen über 18 Jahre . . . . .	430	418	» 254 741	» 245 804	
Ehegatten oder Verwandte . . . . .	44	41	» 28 546	» 26 060	
Unterstützte gemäss Art. 56 des BtG	27	29	» 30 053	» 30 713	
2. <i>Neue Ordnung: keine.</i>					

\* keine Pensionszahlung, weil Unfallrente höher.

Die Zahl der Mitglieder der alten Versicherungsordnung (geschlossene Kasse) hat um 1005 und der versicherte Verdienst um Fr. 4 065 747 abgenommen.

Die Zahl der Versicherten der neuen Ordnung hat durch Neuanstellungen und durch Übertritte

aus der Einlegerkasse um 2044 und die Höhe des versicherten Verdienstes durch Neueintritte und Verdiensterhöhungen um Fr. 7 064 988 zugenommen.

Die Zahl der Einleger hat um 264 und die Verdienstsomme um Fr. 776 915 abgenommen.

c. Im Rechnungsjahr hat der Fehlbetrag der Versicherten «Alte Ordnung» um rund 8,5 (1944: 6,7) Millionen Franken abgenommen, so dass er auf Ende 1945 rund 557,5 Millionen Franken beträgt, gegenüber rund 566,1 Millionen Franken im Vorjahre. Dieses günstige Resultat ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass, wie im Vorjahre, die Zahl der Pensionierungsfälle geringer war als nach den Rechnungsgrundlagen erwartet wurde. Gegenüber 1109 erwarteten Fällen traten deren 739 ein.

Bei den Versicherten «Neue Ordnung» ist im Rechnungsjahre ein Einnahmenüberschuss von Fr. 637 600 (1944: Fr. 477 100) eingetreten, weil auf den Neueintritten und den Verdiensterhöhungen Gewinne entstanden sind. Auf Ende 1945 verfügt die neue Versicherungsordnung über einen Aktivenüberschuss von rund Fr. 2 005 900 (1944: Fr. 1 368 300).

d. Über die auf den 31. Dezember 1945 abgeschlossene Bilanz geben die Seiten 72/73 des Anhangs zu den Rechnungen Auskunft.

e. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse betrug am Ende des Berichtsjahres Fr. 386 562 289 gegenüber Fr. 383 738 206 im Vorjahre. Die Hypothekendarlehen erreichten auf Jahresende Fr. 44 038 014 gegenüber Fr. 46 220 486 auf 31. Dezember 1944. Durch Neuzuteilung von Franken 5 000 000 in Depotscheinen der SBB erreichte deren Stand auf Ende des Jahres Fr. 335 000 000, wovon der Bund im Rahmen der Bundesbahnanisierung Fr. 310 000 000 übernahm. Die Bewertung des Titelportefeuilles ergab einen Mehrwert von Fr. 32 055.

## 2. Unfallversicherung

Für die Versicherung unseres Personals haben wir der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern folgende Prämien bezahlt:

### Für Betriebsunfälle:

Versicherte	1945	1944
Lohnsumme	Fr. 193 383 949	Fr. 181 430 360
Prämien . . . »	2 927 278	» 2 771 069
Mittlerer Prämienatz	15,14 ‰	15,27 ‰

### Für Nichtbetriebsunfälle:

Versicherte	1945	1944
Lohnsumme	Fr. 191 749 467	Fr. 180 658 316
Prämien . . . »	1 048 519	» 987 571
Mittlerer Prämienatz	5,47 ‰	5,47 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 318 064 (1944: Fr. 300 691) vergütet.

Die Erhöhung der Prämienleistungen ist auf die auf 1. März 1945 eingetretene Heraufsetzung des Höchstbetrages der anrechenbaren Lohnbeträge von Fr. 6000 auf Fr. 7800 zurückzuführen.

Mit Wirkung ab 1. Januar 1946 hat die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt die Prämienätze für Betriebs- wie für Nichtbetriebsunfälle allgemein um 10 % erhöht.

Für unsere Verwaltung gelten nun folgende Prämienätze:

Betriebs- teil	Gefahren- klasse	Prämienätze	
		bisher ‰	ab 1. 1. 1946 ‰
<b>Betriebsunfallversicherung:</b>			
a. Betrieb . . . . .	46 a	16	17,6
z. Verwaltung . . . . .	61 e	1,5	1,6
<b>Nichtbetriebsunfall- versicherung:</b>			
Männliches Personal .	A	5,5	6,0
Weibliches Personal .	A	4	4,4

## 3. Krankenkasse

Auf den 31. Dezember 1945 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse a (nur Krankenpflege) 27 784 (26 541) Männer und 1155 (1163) Frauen;

Klasse b (nur Krankengeld) keine Versicherten;

Klasse c (Krankenpflege und Krankengeld) 257 (251) Männer und 1 (2) Frauen.

Die Versicherungsklasse a hat einen Verlust von Fr. 268 688 (1944: Fr. 140 550) aufzuweisen. Die Krankenpflegekosten haben zufolge der Teuerung gegenüber dem Vorjahre stark zugenommen. Gemäss Art. 38, Abs. 6, der Statuten ist der Verlust je zur Hälfte von der Verwaltung und der Kasse (aus dem Ausgleichsfonds) zu decken. Der Ausgleichsfonds hat sich deshalb um Fr. 134 344 vermindert; er beträgt am Ende des Rechnungsjahres Fr. 362 920 gegenüber Fr. 497 264 im Vorjahre.

Die Versicherungsklasse b verfügt auf Ende 1945 über einen Fonds von Fr. 10 825 (1944: Franken 10 509).

Die Versicherungsklasse c hat einen Verlust von Fr. 6920 (1944: Vorschlag von Fr. 888) aufzuweisen. Der Verlust ist aus dem dieser Klasse vorbehaltenen Spezialfonds gedeckt worden. Der Ausgleichsfonds ist sich daher gleich geblieben; er beträgt wie im Vorjahre Fr. 7697.

Der Spezialfonds hat wegen der Entnahme des Verlustes der Versicherungsklasse c von Fr. 6920 etwas abgenommen; er beträgt auf Ende 1945 Fr. 170 721 gegenüber Fr. 172 343 im Vorjahre.

Über die Krankheitsverhältnisse der Versicherungsklasse a im Rechnungsjahre gibt die «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1945 nach administrativen Einheiten» Auskunft. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei-, Spitalkosten und sonstige Heilmittel) betragen bei den Werkstättekrankenkassen Fr. 57,22 (1944: Fr. 56,65) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 57,35 (1944: Fr. 53,36). Die Verhältnisse sind

infolge der Zunahme der Krankenpflegekosten ungünstiger geworden. Von den neun administrativen Kasseneinheiten haben im Rechnungsjahr acht (1944: acht) Kasseneinheiten Verluste aufzuweisen (Werkstättekrankenkassen Yverdon, Biel, Bellinzona, Zürich und Chur und die Kreiskrankenkassen Lausanne, Luzern und Zürich).

Zur Sanierung der Krankenkasse hat der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 7. Dezember 1945 einen I. Nachtrag zu den Kassenstatuten erlassen. Dieser Nachtrag wurde vom Bundesamt für Sozialversicherung am 18. Dezember 1945 genehmigt. Er ist auf den 1. Januar 1946 in Kraft gesetzt worden. Seine finanzielle Wirkung tritt daher erst in der Rechnung für das Jahr 1946 in Erscheinung.

Die Sanierung beruht auf einer Herabsetzung der Kassenleistungen und auf einer Erhöhung der Beiträge der Mitglieder. Ferner leisten die Schweizerischen Bundesbahnen einen regelmässigen jährlichen Beitrag pro Mitglied, wogegen die hälftige Deckung eines allfälligen Defizites wegfällt.

### C. Bahnärztlicher Dienst

1. Im Jahre 1945 kamen 15 352 Krankheitsfälle und 5181 Unfälle zur Anmeldung gegenüber 15 416 Krankheitsfällen und 4688 Unfällen im Jahre 1944. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive Kurzabsenzen, beträgt 547 201 (1944: 534 955). Das ergibt bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 30 676 eine Morbidität von 17,84 Tagen gegenüber 17,83 im Jahre 1944 und 15,20 im Jahre 1943.

Diese Morbidität verteilt sich wie folgt:

	T a g e		
	1945	1944	1943
Auf Krankheiten . . . . .	13,49	13,76	11,80
Auf Unfälle . . . . .	3,58	3,30	2,95
Auf Kurzabsenzen . . . . .	0,77	0,77	0,65

Nach Beschäftigungsgruppen aus-  
geschieden betrug die Morbidität:

Bureaudienst . . . . .	10,92	9,72	9,38
Dienst im Freien . . . . .	21,38	21,34	18,80
Dienst im Bureau und im Freien	16,81	16,40	13,65
Dienst auf der Lokomotive . .	15,85	16,95	13,72
Zugbegleitungsdiens . . . . .	19,35	19,25	16,32
Dienst in der Werkstatt (Arbei- ter). . . . .	17,58	19,24	16,27

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

Bei Krankheiten . . . . . Tage	26,96	26,78	26,85
Bei Unfällen . . . . . »	21,21	21,11	19,90

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen . . .	2676	1905	1916
Begutachtungen auf Invalidität	494	511	388
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit. . . . .	827	902	899

3. Der Gesundheitszustand des SBB-Personals darf auch im Jahre 1945 als gut bezeichnet werden.

## III. Rechtswesen

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 13 Brandfälle Fr. 44 065 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 51 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 61 231.30 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1945 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus dem statistischen Jahrbuch (Tabelle 39) und aus dem Anhang zu den Rechnungen (Seite 26) ersichtlich. Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 213 Haftpflichtfälle erledigt (1944: 244).

4. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung und Verspätung im Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Güterverkehr.

	1945	1944
Reklamationen		
Aus dem Jahre 1944 wurden unerledigt übernommen . .	2 516	1 240
Im Berichtsjahr sind dazugekommen . . . . .	43 544	36 299
Erledigt wurden . . . . .	44 807	35 011

1945                      1944

Reklamationen

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

263                      —

Prozesse.

Aus dem Vorjahre hängige Prozesse . . . . .	2	7
Im Berichtsjahr neu dazugekommen . . . . .	4	2
Im Jahre 1945 erledigt . . . .	2	7

## IV. Tarife und Verkehrswerbung

### A. Allgemeines

1. Ein von der *kommerziellen Konferenz* der schweizerischen Transportunternehmen und der Verkehrsinteressenten eingesetzte Ausschuss zur Begutachtung der Vorentwürfe zu einem neuen Transportgesetz und Transportreglement hat im Berichtsjahre unter zwei Malen getagt. Das Ergebnis der Beratungen ist der kommerziellen Konferenz unterbreitet worden, die in ihrer 55. Sitzung vom 19. Dezember 1945 dazu Stellung genommen hat. Die Änderungs- und Ergänzungsanträge wurden an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement weitergeleitet.

2. Mit Verfügung 6 vom 25. August 1945 des eidgenössischen Amtes für Verkehr betreffend die *Übernahme und Verwaltung der Anlagen und des Vermögens der Deutschen Reichsbahn in der Schweiz* wurde der kommerzielle Dienst für den Güterverkehr beauftragt, Frachtreklamationen gegen die Reichsbahn aus Frachtverträgen nach und von Stationen der unter schweizerischer Treuhänderschaft stehenden deutschen Reichsbahnstrecken entgegenzunehmen. Am 28. August 1945 wurden sämtliche bei der Generalvertretung der Deutschen Reichsbahn in Zürich eingereichten, noch unerledigten Frachterstattungsanträge übernommen.

### B. Personen- und Gepäckverkehr

1. Die *Sonntagsbillette* wurden bis 25. März und ab 15. Dezember abgegeben. Auch dieses Jahr musste die Vergünstigung auf die eigentliche Sportzeit beschränkt bleiben. Im Hinblick auf die betrieblichen Verhältnisse wurden für den Winter 1945 die Mindestfahrpreise einschliesslich Taxzuschlag auf Fr. 8 für die 1. Klasse, Fr. 5.60 für die 2. Klasse und Fr. 4 für die 3. Klasse erhöht.

2. Das *schweizerische Ferienabonnement zum Bezug halber Billette* wurde auch im Berichtsjahr zu den bisherigen Bedingungen vom 1. Januar bis 31. Oktober ausgegeben. Für die Ausgabe im Winter

1945/46 ab 15. Dezember wurde mit Rücksicht auf den im gewöhnlichen Verkehr bestehenden Taxzuschlag der Abonnementspreis um 10 % erhöht. Der Preis für die Abonnementskarte beträgt jetzt Fr. 11 und für die Zusatzkarte Fr. 4.

3. Auf den 1. Juli 1945 trat der neue *Tarif für Streckenabonnemente* mit verschiedenen Neuerungen und Verbesserungen in Kraft. Die Preise der Abonnemente für Fahrten zur Arbeit und Schule wurden im Rahmen der Taxzuschläge, die im gewöhnlichen Verkehr seit 1. April 1944 erhoben werden, erhöht. Die Erhöhung beträgt im engsten Nahverkehr (bis 4 km) 20 %. Bei zunehmender Entfernung wird die prozentuale Verteuerung geringer. Für das an allen Tagen zu beliebigen Fahrten gültige Streckenabonnement ergab sich eine Verteuerung von höchstens 70 Rp. im Monat. Für das an Werktagen zu beliebigen Fahrten gültige Arbeiterabonnement beträgt die Verteuerung Fr. 1 und für das zu einer werktäglichen Retourfahrt gültige Arbeiterabonnement 60 Rappen im Monat.

In Anpassung an die bestehenden Lohnverhältnisse wurde die *Lohngrenze für den Bezug von Arbeiterabonnements* ab 1. Januar 1945 auf Fr. 19 je Arbeitstag, Fr. 475 im Monat und Fr. 5700 im Jahr und sodann für verheiratete Arbeiter ab 1. Oktober auf Fr. 20 je Arbeitstag, Fr. 500 im Monat und Fr. 6000 im Jahr festgesetzt.

4. Nachdem das Kriegs-Industrie- und -Arbeitsamt das Sonntagsfahrverbot für die fahrplanmässigen Personen- und Gesellschaftswagen der Postverwaltung, der Postautohalter und der postkonzessionierten Automobilunternehmen aufheben und überdies gewisse Erleichterungen hinsichtlich der Stellung von Beiwagen zugestehen konnte, war es möglich, auf den 10. Oktober den *direkten Personenverkehr Bahnstationen—Postautostationen*, der seit 16. Februar 1944 eingestellt war, wieder aufzunehmen.

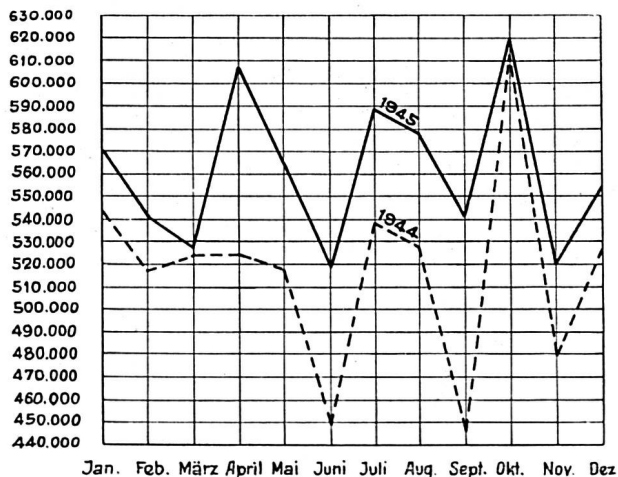
5. Mit der Aufhebung des Aktivdienstes auf den 20. August sind die auf die Dauer dieses Zustandes befristet gewesenen Vergünstigungen für das *Aufbewahren der militärischen Ausrüstung* und des persönlichen Reisegepäcks der Wehrmänner sowie die *Fahrvergünstigungen für Besuchsreisen* zu den im Aktivdienst stehenden Wehrmännern dahingefallen.

6. Die veränderte internationale Lage erlaubte, auf den 1. März 1945 einen *provisorischen Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr mit Frankreich* einzuführen. Er enthält eine beschränkte Anzahl von Verbindungen und ermöglicht die Ausgabe direkter Billette und die direkte Abfertigung von Reisegepäck.

Auf Verlangen der Italienischen Staatsbahnen musste auf den 3. Oktober die Anwendung des *Tarifs für die Beförderung von Einzelpersonen, Reisegepäck und Hunden zwischen Italien und der Schweiz*, der seit 1. August 1940 bzw. 1. Januar 1943 in Kraft stand, eingestellt werden. Verhandlungen für die Einführung eines neuen Tarifs sind im Gange.

Abbildung 3

Täglich beförderte Reisende  
1944 und 1945



### C. Tierverkehr

1. Zur Unterstützung der Bergbauern im Kanton Graubünden und im Oberwallis hat das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement mit unserer Mitwirkung und unter Mithilfe der Bahnorgane vom 27. August bis 30. November eine Aktion zur Förderung des Nutz- und Zuchtviehabsatzes durchgeführt. Der Bund übernimmt einen Teil der Transportkosten, und zwar in folgendem Umfang:

- 50% der Transportkosten (Fracht und Nebengebühren) für Zucht- und Nutzvieh aus dem Ober- und Unterengadin sowie vom Münsterbezirk und Puschlav, das nach bestimmten Gebieten des Unterlandes aufgegeben wird;
- 30% für das Marktvieh aus dem Bündner Oberland, das talabwärts versandt wird;
- 20% für das auf den Märkten in Chur und dem unteren Prättigau verkaufte Vieh.

2. Im Einverständnis mit den beteiligten Privatbahnen wurden während der Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember für die Beförderung der im Jahre 1944 geborenen Fohlen die Frachtsätze der Tarifklasse II a statt I zugestanden, was einer Frachtermässigung von rund 25 bis 50 % gleichkommt.

3. Das Reglement für die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgüter wurde bei 174 Tieraussstellungen angewendet.

### D. Güterverkehr

1. Die Frachtvergünstigung von 50 % für Transporte von feldbesichtigten und anerkannten Saatkartoffeln wurde wiederum für die Zeit vom 15. September 1945 bis 31. Mai 1946 gültig erklärt.

2. Am 15. Februar sind die Umladgebühren allgemein von 10 auf 12 Rp., für schwer manipulierbare Güter von 10 auf 18 Rp. für 100 kg erhöht worden.

3. Das Reglement für die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgüter wurde auf 6 Güterausstellungen angewendet.

4. Neu abgeschlossen wurden 172 und aufgehoben 27 Frachtabkommen.

5. Die Massnahme betreffend den Gratistransport der vom Schweizerischen Roten Kreuz zugunsten der Kriegskrankenpflege gesammelten Liebesgaben wurde, weil überholt, auf 5. September aufgehoben.

6. Der Zusammenbruch Deutschlands wirkte sich auch auf die internationalen Tarifverbände aus. Die mit den nachbezeichneten Ländern bestehenden direkten Tarife wurden ausser Kraft gesetzt:

Deutschland, Protektorat Böhmen und Mähren, Niederlande, Slowakei, Ungarn, Kroatien, ferner der Gütertarif Deutsche Donaumuschlagplätze-Schweiz und der Internationale Transittarif Deutschland-Italien.

7. Auf Verlangen der Italienischen Staatsbahnen wurde auf 12. September die Anwendung des direkten schweizerisch-italienischen Gütertarifs vorübergehend eingestellt.

8. Um den Güterverkehr mit Belgien, Holland und der neu erstandenen Tschechoslowakei wieder in Gang zu bringen, sind mit den beteiligten ausländischen Verwaltungen die Bedingungen vereinbart worden, unter denen in Anpassung an die bestehende Verkehrslage Transporte abgewickelt werden können. Weitere Vereinbarungen, besonders im Verkehr mit den Nord- und Oststaaten und für den Verkehr im Transit durch die Schweiz, stehen in Aussicht.

9. Der Verkehr mit den französischen sowie mit den italienischen Mittelmeerhäfen hat sich gut entwickelt. Die Italienischen Staatsbahnen berechnen die Frachtspesen für den Transitverkehr nach und von den Häfen in Schweizerwährung und lassen sie vom Empfänger oder Absender des Gutes in der Schweiz erheben.

### E. Verkehrswerbung

1. Die beratende Kommission für die Werbedienste der SBB befasste sich mit der Wiederaufnahme unserer Werbung im Ausland. Den Agenturen Paris und Brüssel wurden für den Schaltdienst wieder Bundesbahnbeamte zur Verfügung gestellt.

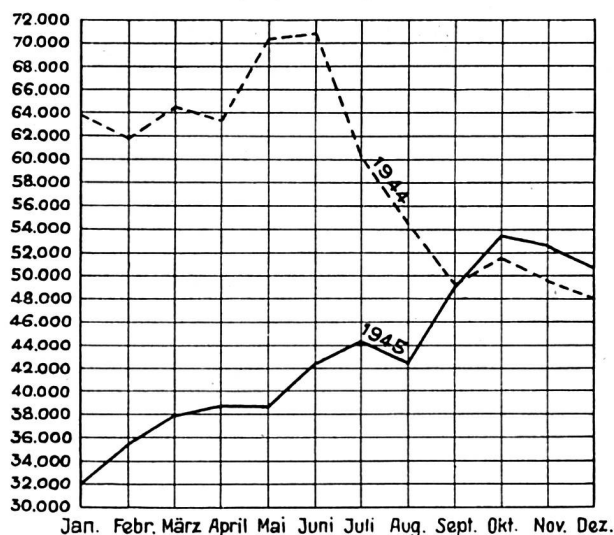
2. Als neue Werbeprospektive sind zu erwähnen: das Werbekleinplakat für Streckenabonnemente, eine Broschüre über Personalfahrpreise und Gepäck- und Expressguttaxen, Prospekte in englischer Sprache über die Simplon- und die Brüniglinie sowie eine Reisekarte für amerikanische Armeelurlauber.

Vom Bundesbahnkalender wurden 38 000 Stück in den drei Landessprachen verteilt. Mit einem originellen Plakat von Fritz Traffelet wurde für den Franko-Domizil-Dienst geworben.

3. Vom Vortragsdienst wurden mehr als 400 Filmveranstaltungen durchgeführt. In 70 Lichtspieltheatern liefen die Werbe-Trickfilme über den Eisenbahn-Franko-Domizil-Dienst.

Abbildung 4

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr  
1944 und 1945



## V. Pachtbetriebe

1. Der Speisewagen- und Schlafwagendienst wurde als Pachtbetrieb im Sinne der allgemeinen Dienstvorschrift Nr. 59 über die Pachtbetriebe erklärt.

2. Mit der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft wurde ein Nachtragsvertrag mit neuer Pachtzinsformel abgeschlossen.

3. Die Pachtzinse von 22 Bahnhofbuffets und verschiedenen andern Pachtbetrieben wurden überprüft und neu festgesetzt.

4. Bei den Bahnhofbuffets von Sarnen, Zug, Locarno, Vallorbe, Delémont, Fribourg und Sion trat ein Pächterwechsel ein.

5. Wegen der behördlichen Drosselung des Gas- und Kohlenverbrauches mussten die Küchen verschiedener Bahnhofbuffets ganz oder zum Teil elektrisch eingerichtet werden.

## VI. Verkehrskontrolle

1. Um die Einnahmen aus dem Billetverkauf jedes Kassenbeamten erfassen zu können, sind Versuche mit *Apparaten für die Billetaushabe* eingeleitet worden.

2. Das *maschinelle Buchungsverfahren* wurde weiter ausgedehnt.

3. Die *Kassen und Bücher* von 723 Dienststellen wurden revidiert; 89 Stellen gaben Anlass zu besonderen Untersuchungen.

4. Im Berichtsjahr sind 852 *Frachtkredite* neu eröffnet und 201 aufgehoben worden.

5. In unserer *Billetedruckerei* wurden 62 527 000 *Billette Edmonsonschen Systems* gedruckt, gegenüber 60 982 000 im Jahre 1944.

## VII. Materialverwaltung

### A. Materialbestellung

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigere Materialien *bestellt* worden:

Holzschwellen . . . . .	Stück	93 933
Eiserne Bahnschwellen . . . . .	»	47 650
Stahlschienen . . . . .	t	11 590
Befestigungsmittel und Weichenbestandteile, Stellwerkmaterial . . . . .	t	1 897
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste . . . . .	t	5 867
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von . . . . .	Fr.	975 155
Material für elektrische Anlagen . . . . .	»	7 643 044
Baumaterialien . . . . .	t	3 575
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen) . . . . .	t	1 603
Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung im Werte von . . . . .	Fr.	2 295 571

Inventargegenstände, Bureauaterial usw. im Werte von . . . . .	Fr.	3 692 227
Tücher und Anfertigung der Dienstkleider für . . . . .	»	1 587 672

### B. Verkauf von Altmaterial

Es wurde *verkauft*:

Altmaterial aus dem Oberbau . . . . .	Fr.	1 906 510
Altmaterial aus den Werkstätten und von übrigen Diensten für . . . . .	»	883 400

### C. Feuerungsmaterial für Lokomotiven, Triebfahrzeuge und Werkstätten

Im Berichtsjahre sind beschafft worden:

Kohle . . . . .	t	18 605
Koks . . . . .	t	5 712
Holz . . . . .	Ster	68 129
Flüssige Treibstoffe . . . . .	t	1 275

## VIII. Stations- und Zugsdienst

### A. Allgemeines

1. An einer im März in Paris abgehaltenen Besprechung zwischen Vertretern der Nationalen Gesellschaft der französischen Bahnen und der Schweizerischen Bundesbahnen wurden alle die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs zwischen Frankreich und der Schweiz betreffenden Fragen behandelt.

2. Für die auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 angeordnete Übernahme und Verwaltung der Anlagen und des Vermögens der Deutschen Reichsbahn in den Kantonen Basel-Stadt, Schaffhausen und St. Gallen wurden aus dem Betriebsdienste der Kreise II und III der SBB zwei Bevollmächtigte des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes ernannt und mit der Geschäftsführung und Leitung des Betriebes auf den betreffenden Strecken beauftragt.

3. Mit einer grössern Anzahl Verfrachter wurden Verträge über die Einstellung von 318 Privatgüterwagen in den Güterwagenpark der Schweizerischen Bundesbahnen, ferner über die Verwendung von 167 Klein- und 40 Grossbehältern im schweizerischen Verkehr abgeschlossen. Sodann sind 22 bahneigene Kleinbehälter neu in Betrieb genommen worden.

4. Beim Zugspersonal wurden in der Anwendung des Arbeitszeitgesetzes verschiedene Zugeständnisse gemacht, so in bezug auf die Dauer der Dienst- und Ruheschicht, der Arbeitszeit, der Gänge zwischen den verschiedenen Bahnhöfen, der Fristen für die Zugsübernahme, der Anordnung von Doppel-touren und der Einteilung von Ruhetagen.

### B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals

1. Zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfs an Personal für den Stations- und Zugsdienst sind 230 Stations- und 350 Zugsdienstlehrlinge eingestellt worden.

2. Für die im Jahre 1943 eingetretenen 173 Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendet und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

3. Für Beamte des Zugsabfertigungsdienstes sind Instruktionkurse abgehalten worden.

### C. Personenverkehr

1. Die im Verlauf des Krieges eingetretene starke Zunahme des Reisendenverkehrs hat auch nach Abschluss des Aktivdienstes angehalten. Sowohl der militärische als der zivile Personenverkehr wurden ohne nennenswerte Störungen abgewickelt.

2. Im Berichtsjahr sind folgende, mit dem Kriegsgeschehen in Zusammenhang stehende ausserordentliche Transporte ausgeführt worden:

In 24 SBB-Sanitätszügen sind . . . 7 150  
alliierte und deutsche Kriegsverwundete durch die Schweiz transitiert;

mit 7 SBB-Sanitätszügen sind . . . 2 694  
kranke russische, polnische und tschechische Zivil- und Militärpersonen aus der Schweiz heimgeschafft worden;

mit 2 englischen Lazarettzügen sind 500  
englische Kriegsverwundete von Domodossola nach Vallorbe befördert worden;

in geschlossenen Transporten sind 2 122  
französische, holländische und belgische Tuberkulosekranke in die Schweiz eingereist und nach Leysin, Montana, Diablerets, Grand-Mont und Davos weitergeleitet worden;

ferner sind . . . 28 628  
französische, belgische, holländische, tschechische, österreichische, italienische und Auslandschweizerkinder über verschiedene Grenzpunkte zur Erholung in die Schweiz eingereist. Ungefähr ebensoviele sind zurückbefördert worden;

sodann wurden rund . . . 321 000  
Militär- und Zivilinternierte sowie Flüchtlinge im Transit durch unser Land, nach dem Innern der Schweiz oder aus der Schweiz nach dem Ausland befördert;

im Transit von Domodossola-Vallorbe und zurück sind . . . 518 900  
unbewaffnete britische Militäurlauber befördert worden und

zur Erholung in der Schweiz sind 158 400  
amerikanische Armeeurlauber aus Deutschland über Basel und aus Italien über Chiasso eingereist.

Im weitern sind rund . . . 4 000  
Auslandschweizer ab verschiedenen Grenzbahnhöfen nach dem Innern der Schweiz weitergeführt worden.

Dazu kommen innerschweizerische Transporte von mehreren Tausend Flüchtlingen und Internierten, die zwischen den einzelnen Lagern ausgetauscht wurden.

Insgesamt sind in geschlossenen Transporten rund . . . 1 230 000  
Personen befördert worden.

Für einen grössern Teil dieser Transporte hatten die SBB ihr eigenes Wagenmaterial zur Verfügung zu stellen, wofür besonders in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres täglich 8 000—12 000 Sitzplätze nötig waren.

### D. Güterverkehr

1. Der schweizerische Güterverkehr war wiederum anhaltend stark. Er hat namentlich zugenommen infolge der vermehrten direkten Versorgung mit Landesprodukten und der teilweisen Aufhebung der Rationierung, wegen fast vollständigen Wegfalls der Strassentransporte mit Lastwagen sowie wegen der Militärtransporte. Durchschnittlich wurden werktäglich 8000 Güterwagen beladen, davon 4500 für Stückgut, Vieh und Milch.



2. Im Interesse der Landesversorgung wurde wiederum eine erhebliche Anzahl leerer schweizerischer Güterwagen ins Ausland gesandt. Ihre Zahl war zufolge der kriegerischen Ereignisse im ersten Quartal gering. Sie nahm dagegen nach Kriegsende mit der fortschreitenden Wiederinstandstellung der ausländischen Eisenbahnen und der für unsere Importe in Frage kommenden Meerhäfen bis gegen Ende des Jahres ständig zu. Die Beanspruchung unseres Wagenparkes war ausserordentlich gross und hatte im Berichtsjahr gegenüber den Vorjahren eine weitere Steigerung erfahren. Um diesen Anforderungen bestmöglich gerecht zu werden, sind im Benehmen mit den Kriegswirtschaftsämtern besondere Massnahmen getroffen worden, wie Erhöhung der Wagenstandgelder, Führung von Güterzügen an Sonntagen, Zusammenfassung von Transporten, Bewilligung von Sonntags- und Nacharbeit zur Be- und Entladung der Güterwagen. Es konnten mit diesen Massnahmen befriedigende Ergebnisse erzielt werden. Es darf jedoch gesagt werden, dass in normalen Zeiten, wenn die Versandländer die Wagen stellen, ein genügender Bestand an Güterwagen vorhanden ist.

### E. Verkehr mit dem Ausland

1. Infolge Bombardierung der Eisenbahnanlagen in Waldshut und Singen ist der Verkehr auf der Strecke Koblenz-Waldshut am 19. und auf der Strecke Ramsen-Singen am 21. Februar eingestellt worden.

Ab 21. April sind sodann wegen der kriegerischen Ereignisse die bis dahin im Verkehr mit Deutschland noch offengebliebenen Übergänge Basel DR, Schaffhausen, Kreuzlingen, St. Margrethen und Buchs St. G. ebenfalls geschlossen worden.

Desgleichen war der Zugsverkehr über das deutsche Gebiet zwischen Rafz und Neuhausen vom 26. April bis 16. Mai vollständig eingestellt, so dass der direkte Verkehr mit Schaffhausen über Winterthur umgeleitet werden musste.

Der Gütertransitverkehr Deutschland-Italien und umgekehrt hatte bereits im ersten Quartal vollständig aufgehört.

Mit Österreich konnte der Verkehr über Buchs St. G. am 28. September wieder aufgenommen werden.

2. Mit Frankreich konnte der Personenverkehr über Vallorbe am 24. Januar, über Genf-La Plaine am 7. Mai, über Basel-Mülhausen am 14. Mai, über Le Locle-Morteau am 9. Juli und über Delle-Belfort am 1. August wieder aufgenommen werden, nachdem diese Übergänge bereits im Vorjahr zufolge der Kriegshandlungen geschlossen werden mussten. Ungefähr in die gleiche Zeit fällt die Öffnung dieser Grenzübergänge für den Güterverkehr mit Frankreich, Belgien und Holland, soweit dieser mit Rücksicht auf die durch den Krieg verursachten Zerstörungen an den Eisenbahnen möglich war. Bouveret, Genf-Eaux-Vives, Crassier und Les Verrières sind schon im Jahre 1944 für einen beschränkten Güterverkehr geöffnet worden.

Nach neunmonatigem völligem Unterbruch ist im ersten Quartal auch der Import- und Exportverkehr nach und von Übersee im Transit durch Frankreich über den vorerst einzigen, der Schweiz

zur Verfügung gestellten Hafen Toulon und über Cerbère aufgenommen worden. Im Laufe des zweiten und dritten Quartals sind sodann auch die Häfen von Marseille und Le Havre, ferner Antwerpen und Genova für die Schweiz freigegeben worden.

3. Am 10. September wurde über Chiasso der direkte Personenverkehr nach zweijähriger Unterbrechung wieder aufgenommen.

Iselle und Pino blieben für den lokalen Personenverkehr bis Domodossola und Luino, mit Ausnahme vom 21. Mai bis 16. Juli über Pino, immer geöffnet.

Am 10. September konnte der Wagenladungs- und Stückgutverkehr über Chiasso und ab 28. November vorläufig der Wagenladungsverkehr auch über Iselle nach der im Mai des Berichtsjahres erfolgten Unterbrechung wieder aufgenommen werden.

4. Gestützt auf eine besondere Abmachung mit den alliierten Besetzungsbehörden in Deutschland und Österreich sowie mit den tschechoslowakischen Bahnen wurde am 24. September ein beschränkter Güterverkehr mit geschlossenen Zügen zwischen der Schweiz und der Tschechoslowakei über Deutschland aufgenommen.

### F. Fahrplan

1. Für den ab 7. Mai 1945 gültigen Fahrplan wurden im Genehmigungsverfahren rund 500 (Vorjahr 398) Begehren angemeldet, darunter 363, welche die Schweizerischen Bundesbahnen berührten. Im besondern sind zu erwähnen 112 Gesuche betreffend die Einführung neuer oder die Ausdehnung bestehender Züge, 57 Begehren um Einschaltung neuer Schnell- und Eilzugshalte sowie 27 Gesuche um vermehrte Bedienung von Stationen und Haltestellen durch Reisezüge. In 117 Fällen ist den Gesuchen ganz oder teilweise entsprochen worden.

2. Im Jahresfahrplan 1945/46 wurden zur Erzielung der dringend nötigen Entlastung zahlreicher Züge auf den elektrifizierten Strecken Mehrleistungen von rund 12000 Zugskilometern pro Tag vorgesehen. Hievon entfallen auf die Wiedereinführung von vorübergehend unterdrückten Zügen rund 4500 km, auf die Trennung schwerer Schnellzüge 1400 km, auf neu elektrifizierte Strecken 400 km und auf die Ausfüllung grosser Zugslücken rund 5700 km. Auf den Dampfstrecken ist zur Einschränkung des Kohlenverbrauchs dagegen auf den Fahrplanwechsel am 7. Mai eine Verminderung der Reisezüge um 320 km pro Tag und im Fahrplan gültig ab 8. Oktober ein weiterer Abbau von 500 km durchgeführt worden. Auf 1. Dezember sind zwecks Verbesserung des Fahrplans auf den noch mit Dampf betriebenen Strecken 200 km neue Zugsleistungen pro Tag wieder aufgenommen worden.

3. Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat die Gültigkeitsdauer des nächsten Fahrplanes vom 6. Mai 1946 bis 4. Mai 1947 festgesetzt.

4. An einer vom 22.—24. März 1945 in Paris abgehaltenen Besprechung mit der Nationalen Gesellschaft der französischen Bahnen sind die Reisezüge für die Übergänge Genf, Vallorbe, Verrières und Delle für den ab 7. Mai 1945 gültigen Fahrplan vereinbart und die Wiederaufnahme des Verkehrs

über Genf und Delle wegen der noch nicht beendigten Wiederherstellung von zerstörten Bahnbrücken auf Mitte Juni vorgesehen worden.

5. Am 28. September ist erstmals wieder ein täglich verkehrender Schlafwagen II. Klasse Paris-Bern und der Arlberg-Express Paris-Innsbruck dreimal wöchentlich eingeführt worden. Der letztere ist ab 11. Oktober bis Wien-West ausgedehnt worden.

6. In der Nacht vom 15./16. September wurde in Frankreich und Italien die mitteleuropäische Zeit wieder eingeführt. Der auf den 18. November vorgesehene Zeitwechsel in Frankreich (westeuropäische Zeit) wurde nicht durchgeführt.

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

1. Für die Mitbenützung der Station Romont ist mit der Direktion der Freiburger Bahnen (G. F. M.) ein neuer, den veränderten Verhältnissen angepasster Vertrag abgeschlossen worden. Mit der gleichen Bahn-

gesellschaft wurde ferner eine erhöhte Entschädigung für die Mitbenützung der Station Palézieux vereinbart. Sodann sind die zufolge Elektrifizierung der Yverdon-Ste-Croix-Bahn im Bahnhof Yverdon eingetretenen veränderten Mitbenützungsverhältnisse in einem Nachtrag zum Vertrag berücksichtigt worden.

2. Im Zusammenhang mit der von den Kraftwerken Oberhasli AG. in Innertkirchen beim Bundesrat nachgesuchten Konzessionierung ihres bisherigen Verbindungsgeleises Meiringen-Innertkirchen als Nebenbahn sind Verträge mit der genannten Unternehmung über die Mitbenützung der Station Meiringen sowie die Benützung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen abgeschlossen worden.

### H. Errichtung und Eröffnung von Haltestellen

Am 7. Mai ist die Haltestelle Lugano-Paradiso eröffnet worden; sie ist für einen beschränkten Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eingerichtet.

## IX. Zugsförderung und Werkstätten

### A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial

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

Normalspur:

- 4 elektrische Schnellzugslokomotiven der Serie Ae  $4/6$ ,
- 7 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee  $3/3$ ,
- 3 elektrische Traktoren zu 350 PS der Serie Te,
- 3 elektrische Traktoren zu 135 PS der Serie Te,
- 3 elektrische Traktoren zu 135 PS der Serie Tea zur Verwendung auf Geleisen mit und ohne Fahrleitung,
- 11 Personenwagen der Serie C<sup>4u</sup> leichte Bauart,
- 2 Speisewagen der Serie Dr<sup>4u</sup> leichte Bauart,
- 50 offene Güterwagen der Serie L<sup>61</sup>.

Schmalspur:

- 2 Personenwagen der Serie BC<sup>4</sup> leichte Bauart,
- 6 Personenwagen der Serie B<sup>4</sup> leichte Bauart.

2. *In Auftrag gegeben* wurde folgendes normalspuriges Rollmaterial:

- 10 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Re  $4/4$ ,
- 7 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee  $3/3$ ,
- 11 elektrische Traktoren der Serie Te,
- 9 vierachsige Personenwagen der Serie AB<sup>4u</sup> leichte Bauart,
- 4 Speisewagen der Serie Dr<sup>4u</sup> leichte Bauart,
- 2 Gepäckpostwagen der Serie FZ<sup>4u</sup> leichte Stahlkonstruktion,
- 1 Güterwagen der Serie K<sup>3</sup>,
- 1 Schneeschleudermaschine für die Gotthardlinie, Umbau von M<sup>3</sup> in 20 Schotterwagen der Serie S<sup>4t</sup>.

3. Im Berichtsjahr wurde folgendes normalspuriges Rollmaterial *umgebaut*:

- 12 Personenwagen der Serie C<sup>4u</sup>, umgebaut aus AB<sup>4u</sup>,
- 2 Personenwagen der Serie BC<sup>4</sup>, umgebaut aus AB<sup>4u</sup>,
- 2 offene Güterwagen der Serie L<sup>3</sup>, umgebaut aus F und CF,
- 18 offene Güterwagen der Serie L<sup>3</sup>, umgebaut aus Personen-, Gepäck-, Güter-, Dienst- und Privatwagen,
- 1 offener Güterwagen der Serie M<sup>4</sup>, umgebaut aus X<sup>a</sup>,
- 1 offener Güterwagen der Serie N<sup>2</sup>, umgebaut aus X,
- 29 Schotterwagen der Serie S<sup>4t</sup>, umgebaut aus M<sup>3</sup>, M<sup>4</sup>,
- 27 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus Personen-, Gepäck-, Güter-, Dienst- und Inventarwagen.

### B. Zugsförderung

1. Zur Deckung des Bedarfes an Lokomotivpersonal wurden als Nachwuchs 138 Schlosser und Mechaniker eingestellt.

2. Zur Verbesserung der Zufuhr lebenswichtiger Güter aus den französischen Mittelmeerhäfen nach der Schweiz wurden nach und nach bis 33 Dampf-Güterzugslokomotiven der Serien C<sup>5/6</sup> und C<sup>4/5</sup> an die SNCF vermietet. Im weiteren wurden 20 Dampflokomotiven der Serien B<sup>3/4</sup>, E<sup>c3/4</sup> und E<sup>3/3</sup>, die auf unserem Netz nicht mehr benötigt werden, an die Niederländischen Staatsbahnen verkauft.

3. Zwecks Einsparung von Kohlen wurden von der DR zwei disponible elektrische Lokomotiven der Wiesentalbahn gemietet und im Rangierdienst der Bahnhöfe Basel und Olten verwendet. Ein Schnelltriebwagen der Serie RCe<sup>2/4</sup> wurde an die RVT vermietet.

4. Wegen der andauernden Kohlenknappheit wurden in den verschiedenen Bahnhöfen die Fahr-

leitungsanlagen erweitert, so dass nach Massgabe der Ablieferung elektrischer Rangierlokomotiven Dampflokomotiven eingespart werden konnten.

5. Ebenfalls zur Einsparung von Kohlen wurde auf der Strecke Bellinzona–St. Abbondio (-Luino) ein dieselelektrischer Triebwagen zur Führung der Personenzüge eingesetzt.

6. Zur Verminderung des Kohlenverbrauches für die Lokomotivfeuerung wurde die Holzfeuerung weiter gesteigert.

### C. Werkstätten

#### a. Rollmaterialunterhalt

Im Berichtsjahr wurden in den Hauptwerkstätten folgende Unterhaltsarbeiten an normalspurigem Rollmaterial ausgeführt:

##### 1. Triebfahrzeuge

Schnellreparaturen . . . . .	894
Zwischenreparaturen . . . . .	163
Revisionen . . . . .	275
Total	<u>1332</u>

##### 2. Wagen der SBB

	Personen- wagen	Gepäck- wagen	Güter- wagen	Dienst- wagen
Schnellreparaturen . . . . .	8 294	1491	13 358	1254
Revisionen . . . . .	1 558	260	5 486	516
Zwischenreparaturen . . . . .	191	4	—	—
Hauptreparaturen . . . . .	28	2	577	2
Umbauten . . . . .	1	—	—	—
Schwerbeschädigungen . . . . .	10	3	17	3
Total	<u>10 082</u>	<u>1760</u>	<u>19 438</u>	<u>1775</u>

### 3. Rollmaterial anderer Eigentümer (inkl. Privatgüterwagen)

	Personen- wagen	Gepäck- und Bahnpostwagen	Güter- wagen
Schnellreparaturen . . . . .	7	73	5158
Revisionen . . . . .	—	—	740
Schwerbeschädigungen . . . . .	—	—	8
Total	<u>7</u>	<u>73</u>	<u>5906</u>

Eine starke Beanspruchung der Werkstätten brachte die Instandstellung von Rollmaterial, das durch den Fliegerangriff vom 4. März auf den Güterbahnhof Basel beschädigt wurde (188 Wagen). Im weitem wurden während des Jahres in unsern Werkstätten 89 im Ausland kriegsbeschädigte SBB-Güterwagen behandelt.

Auf Grund der im Jahre 1945 mit der Société Nationale des Chemins de fer français abgeschlossenen Verträge über die Reparatur von kriegsbeschädigten Lokomotiven und Wagen dieser Gesellschaft in der Schweiz wurden im Berichtsjahr in unsern Werkstätten eine Lokomotive SNCF und 213 Güterwagen repariert.

#### b. Werkstätteanlagen und -Einrichtungen

Zur Verbesserung der Arbeitsverhältnisse ist der Platz für die Weichenmontierung in der Werkstätte Zürich mit einer Krananlage versehen und überdacht worden.

## X. Bahnbau und Kraftwerke

### A. Allgemeines

1. Die auf Kriegsende erwartete Arbeitslosigkeit ist bis am Ende des Berichtsjahres nicht eingetreten. Der Beschäftigungsgrad im Bauwesen und Gewerbe blieb anhaltend befriedigend. Die vorbereitenden Projektierungsarbeiten für das Arbeitsbeschaffungsprogramm wurden gleichwohl vorsorglich weitergeführt.

2. Seit dem Jahre 1942 wurden zur Erstellung von Anschlussgeleisen und zur Speisung der Schrottkaktion entbehrliche oder wenig benützte Geleise auf Bahnhöfen und Stationen abgebrochen. Die Suchaktion für Oberbaumaterialien konnte auf Ende des Berichtsjahres eingestellt werden, nachdem sich die Aussichten für die Versorgung mit Schwellen und Schienen verbessert haben.

3. Die Rationierung der Baustoffe hat im Spätherbst insofern eine Auflockerung erfahren, als der Handel und die Verwendung von Bau- und Profil-

eisen sowie von Blechen freigegeben wurden. Dagegen blieb der Zement weiterhin rationiert, wodurch, wie in den Vorjahren, Zurückhaltung in den Bauarbeiten und vermehrte Verwendung von Naturstein und Holz geboten war.

4. Die Sammelaktion von Schrott und Nutzeisen ergab in der Eisensteuerperiode des Berichtsjahres 15 101 Tonnen. Mit dieser Abgabe ist das den Bundesbahnen seit 1. Juli 1943 auferlegte Quantum von 45 000 Tonnen um 2871 Tonnen überschritten worden.

5. Die Förderung des Mehranbaues wurde im Berichtsjahr fortgesetzt. Seit Beginn der Bestrebungen zum Mehranbau, im Jahre 1941, konnte die Anbaufläche von 1 523 000 m<sup>2</sup> auf 1 898 000 m<sup>2</sup> ohne Gras- und Streuland oder von 3 767 800 m<sup>2</sup> auf 5 044 000 m<sup>2</sup> mit Gras- und Streuland gebracht werden. Diese namhafte Vermehrung von nutzbarem Land erlaubte, den Wünschen des Personals nach Pflanzland überall weitgehend entgegenzukommen.

## **- B. Neu- und Ergänzungsbauten**

1. *Bau neuer Linien.* In Ausführung befindet sich das erste Teilstück Genf-Cornavin bis La Praille der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Genf-Cornavin und Eaux-Vives.

2. *Erweiterungsbauten an Bahnhöfen und Stationen.* Vollendet wurden folgende wichtigere Bauten: Die Erweiterung der Stationen Saxon, Däniken und Siggenthal; die Erweiterung der Versandhalle in Zürich GB; die Erstellung eines Lokomotivzirkulationsgeleises in Olten; die Erstellung der Ausweichstation Littli zwischen Sihlbrugg und Baar und die Verbesserung der Güter- und Zollanlagen in St. Margrethen. Ferner wurde in Bern die Erweiterung des Dienstgebäudes der Generaldirektion im Brückfeld vollendet.

3. *Doppelspuren.* In Ausführung befinden sich die Doppelspuren auf den Strecken Rapperswil-Lenzburg, Brunnen-Sisikon und Rivera-Bironico-Taverne. (Die Teilstrecke Rivera-Bironico-Mezzovico ist seit dem 27. März im Betrieb.)

4. *Brückenbauten.* Folgende grössere Brückenumbauten wurden vollendet: die Birsbrücke bei Bärschwil zwischen Delsberg und Basel, die Ceresabrücken zwischen Rodi-Fiesso und Faido, die Brücke über den Gerrabach zwischen San Nazzaro und Gerra, die Ulisbachbrücke zwischen Wattwil und Ebnat-Kappel, die Guggenlochbrücke zwischen Wil und Wattwil und die Tössbrücke bei Bauma.

5. *Signal- und Sicherungsanlagen.* Neue elektrische Stellwerkanlagen wurden in Betrieb genommen in Cugy, Avenches, Estavayer, Arch, Büren, Dotzigen, Leuzingen, Derendingen, Dietfurt, Laufenburg, Siggenthal, Oberglatt, Fehraltorf, Pfäffikon (Zch.) und Kempten. Die Anlage in Airolo wurde ergänzt.

Der Einbau von Streckengeräten an Durchfahr-, Ausfahr- und Ausfahrsignalen zur automatischen Zugsicherung wurde fortgesetzt.

Die Einrichtung des Streckenblocks wurde auf den Strecken Tüscherz-Biel, Hägendorf-Oensingen und Meggen-Immensee in Betrieb genommen.

6. *Niveauübergänge.* Im Berichtsjahr sind 5 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 4 durch 3 Unter- oder Überführungen ersetzt. 1 Übergang konnte ohne Ersatz aufgehoben werden.

7. *Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen.* Auf der Strecke Genf-Vernier wurden die Schwachstromanlagen gekabelt.

Lautsprecheranlagen wurden erstellt in Biel, Olten und Luzern.

In Aarau wurde eine elektrische Zugsvorheizanlage erstellt.

## **C. Bahnunterhalt**

Ausser den allgemeinen Unterhaltsarbeiten ist die Behebung der durch Fliegerangriff am 4. März im Güterbahnhof Wolf in Basel entstandenen Zerstörungen in Arbeit.

Die Wiederherstellungsarbeiten an den durch das Hochwasser vom 25. August und 2. September

1944 zwischen Rüti (Glarus) und Linthal zerstörten Bahnanlagen wurden vollendet.

Der Mangel der für den Bahnunterhalt benötigten Baustoffe hat sich gegen Jahresende etwas gelockert. Die Eingänge an Oberbaumaterial blieben jedoch auch im Berichtsjahr sehr gering, und das Geleise musste durch sorgfältigen Unterhalt instand gehalten werden.

Zur Förderung der Verkehrsaufnahme mit Frankreich wurden im ersten Halbjahr durch schweizerische Unternehmungen zerstörte Brücken im Auslande wiederhergestellt, nämlich eine Brücke bei Pymont der Strecke Bellegarde-Culoz und zwei Brücken auf der Strecke Delle-Belfort.

## **D. Elektrifikation**

Der Verwaltungsrat bewilligte im Berichtsjahr für die letzte Elektrifikationsetappe, umfassend die Strecken Palézieux-Payerne-Lyss, St-Maurice-Bouveret-St-Gingolph, Genf-La Plaine, Zofingen-Suhr-Aarau und Suhr-Wettingen, Olten-Läufelfingen-Sissach, Cadenazzo-Ranzo/St. Abbondio, Verbindungsbahn Basel, Oberwinterthur-Etzwilen, Winterthur-Bauma-Wald und Oberglatt-Niederweningen im gesamten einen Kredit von Fr. 31 861 000.

Der elektrische Betrieb konnte im Verlaufe des Berichtsjahres auf folgenden Strecken aufgenommen werden: Koblenz-Eglisau am 1. Juli, Bülach-Winterthur am 15. Juli, Yverdon-Payerne am 1. August und Schaffhausen-Etzwilen am 16. Dezember. In Arbeit befinden sich die Strecken Palézieux-Payerne-Freiburg, Zofingen-Suhr-Aarau und Suhr-Wettingen sowie Romanshorn-Kreuzlingen.

## **E. Energieversorgung**

### **1. Energiewirtschaft.**

Die Wasserverhältnisse in der Winterperiode 1944/45 waren sehr günstig. Ende März 1945 betrug unsere Reserve in den Stauseen noch 86 Millionen kWh. Dank dieser grossen Reserve waren alle drei Stauseen (Barberine, Ritom und Sihlsee) frühzeitig gefüllt. Während der Sommerperiode 1945 entsprach der Wasserzufluss in den Kraftwerken normalen Wasserverhältnissen, mit Ausnahme desjenigen zum Ritomsee, der infolge einer wiederholten Trockenheit im Tessingebiet dem Minimum entsprach.

Zur Deckung des zu erwartenden grossen Energiebedarfes für die Winterperiode 1945/46 mussten trotz der Inbetriebnahme des Kraftwerkes Rapperswil-Auenstein im Oktober 1945 noch vorsorglich 10 Millionen kWh Ergänzungsenergie bestellt werden.

Die Inanspruchnahme der Winterreserve begann bereits anfangs September 1945. Zur Einhaltung der grössten zulässigen Absenkung der Stauseen war es nötig, die uns vertraglich zur freien Verfügung zugesicherte Aushilfsleistung von 7000 kW ab 1. November bis Ende Dezember 1945 zu beanspruchen.

### **2. Kraftwerke.**

*Barberine.* Stand des Barberinensees: Tiefster Stand am 5. Mai 1945 mit 17,8 Millionen m<sup>3</sup> Nutzhalt; höchster Stand am 12. August 1945 mit

39,0 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalt (voller See). Die Absenkung begann am 1. September 1945.

*Amsteg.* Um gegebenenfalls vom Elektrizitätswerk Altdorf Energie beziehen zu können, wurde ein Drehstrom-Transformator 100 kVA aufgestellt.

*Ritom.* Stand des Ritomsees: Tiefster Stand am 15. April 1945 mit 5,6 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalt; höchster Stand am 12. Juli 1945 mit 27,5 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalt (voller See). Die Absenkung begann am 6. Oktober 1945.

*Etzelwerk.* Stand des Sihlsees (Anteil SBB): Tiefster Stand am 17. März 1945 mit 17,0 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalt; höchster Stand am 21. Mai 1945 mit 51,6 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalt. Beginn der Absenkung am 30. September 1945.

Zum Zwecke der Förderung von Wasser vom Zürichsee in den Sihlsee unter Verwendung von Abfallenergie wurden zwei Hochdruck-Speisepumpen in Auftrag gegeben.

Zufolge örtlicher Setzungen mussten an den Dämmen der Minster grössere Rekonstruktionsarbeiten ausgeführt werden.

*Rupperswil-Auenstein.* Mit dem etappenweisen Aufstau der Aare wurde am 11. Juni begonnen. Das Stauziel konnte am 30. November erreicht werden. Als Datum der Inbetriebnahme des Kraftwerkes wurde der 16. Oktober 1945 festgesetzt, weil an diesem Tage die Drehstromgruppe dauernd in Betrieb genommen worden ist. Die dauernde Energieabgabe der Einphasengruppe erfolgte am 29. November 1945.

### 3. Übertragungsleitungen und Unterwerke.

Zwischen dem Kraftwerk Rupperswil-Auenstein und dem Unterwerk Rupperswil wurden die Verbindungsleitungen erstellt.

Im Unterwerk Kerzers wurde die Schaltanlage für die Speisung der Broyelinie und der Bern-Neuenburg-Bahn ausgeführt.

In Ausserholligen wurde eine neue Transformatorstation erstellt.

Im Unterwerk Grüze wurde die Schaltanlage für die Speisung der Strecke Winterthur-Bülach erweitert.

## F. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse

1. Infolge der starken Schneefälle sind in der Zeit von Ende Januar bis Mitte April 1945 auf den Strecken Erstfeld-Göschenen, Giswil-Luzern und Brienz-Ebligen im gesamten 11 Lawinen auf den Bahnkörper niedergegangen, wovon allein 6 am 8. März. Dabei wurde das Geleise auf Längen von 20—100 m bis 6 m hoch überschüttet. Wo möglich, wurde der Verkehr durch Umsteigen aufrechterhalten; die Bahn wurde durchwegs in kürzester Zeit wieder freigemacht.

2. Schäden durch starke Regenfälle entstanden am 19. August durch einen Murgang des Darobaches in Bellinzona, der den südlichen Teil des Bahnhofes überschüttete. Der Betrieb konnte mit reduzierter Geschwindigkeit aufrechterhalten werden. Ferner ging in der Nacht vom 28./29. September zwischen Diesbach und Rüti (Glarus) die Erlennrunn nieder und verschüttete das Geleise und den Tunnel. Die Aufräumungsarbeiten dauerten ca. 6 Wochen. Der Verkehr wurde mit Autos aufrechterhalten.

3. Grössere Brandschäden entstanden in Wolhusen, wo am 24. Januar der Dachstuhl des Aufnahmegebäudes und der Güterschuppen abbrannten. Am 31. März brannte ferner in Sempach-Neuenkirch der Dachstuhl des Aufnahmegebäudes ab.

4. Schäden durch Angriff fremder Flugzeuge: Am 11. Januar fand durch Beschuss des Bahnhofes Chiasso ein Lokomotivführer den Tod und ein Heizer wurde verletzt.

Am 4. März wurden auf den Güterbahnhof Wolf in Basel aus fremden Flugzeugen ca. 40 Sprengbomben und zahlreiche Brandbomben abgeworfen. Es entstanden an den Geleiseanlagen, an den Gebäuden, am Rollmaterial und an den Transportgütern grosse Schäden. Dabei wurden 3 Reisende verletzt, Bahnpersonal kam nicht zu Schaden. Der Zugverkehr war nur kurze Zeit unterbrochen. Die Geleiseanlagen waren am 29. April wieder hergestellt, der Wiederaufbau der Gebäude ist in Arbeit.

## XI. Militärisches Eisenbahnwesen

Entsprechend den kriegerischen Ereignissen an unsern Grenzen und den dadurch bedingten Truppenverschiebungen waren in den ersten vier Monaten sehr kurzfristig angeordnete Truppentransporte auszuführen. Besonders erwähnenswert sind aber die im Laufe des ganzen Jahres anhaltenden Transporte von Internierten, Kriegsgefangenen, Verwundeten, Flüchtlingen und nach Kriegsschluss die grossen Material- und Munitionstransporte aus der Reduitzone sowie die Transporte von ausländischen Militärpersonen (siehe auch Zif. VIII C 2). Die für die Verwundetentransporte eingesetzten, besonders ausgerüsteten Sanitätszüge der Bundesbahnen leisteten sehr gute Dienste.

Die zur Wiederherstellung zerstörter Bahnanlagen gebildeten Eisenbahn-Hilfsdienst-Detachements fanden zur Wiederherstellung der durch einen Bombenangriff zerstörten Anlagen im Güterbahnhof Basel kriegsgemässen Einsatz. Ein grösserer Teil der Detachements wurde während des ersten Semesters für praktische Arbeiten an der Bahn, im besondern auch für Elektrifikationsarbeiten, eingesetzt.

Mit der vom Bundesrat am 3. August 1945 verfügten Aufhebung des Aktivdienstzustandes auf den 20. August 1945 fielen am gleichen Tag der am 1. September 1939 eingeführte Kriegsbetrieb der Eisenbahnen und andern öffentlichen Transport-

anstalten und die gleichzeitig vorgenommene Unterstellung des Eisenbahnpersonals unter die Militär-gesetze dahin.

Mit Tagesbefehl vom 10. März 1945 sprach der Oberbefehlshaber der schweizerischen Armee den Bediensteten der Transportanstalten für die stete, treue und ausdauernde Mitarbeit im Dienste der Landesverteidigung seine Anerkennung aus. Der Militäreisenbahndirektor schloss sich bei der auf den 20. August 1945 verfügten Aufhebung des Kriegsbetriebes der Eisenbahnen dieser Anerkennung an.

Unmittelbar nach Abbruch der Feindseligkeiten sind auch bei den Bundesbahnen die Einstellung der Luftschutzübungen, die Aufhebung des Pikettendienstes und die Sistierung der Luftschutzbauten verfügt worden. Zur Wiederherstellung des Friedens-

zustandes wurde die Bewaffnung des Bahnpersonals zurückgezogen, die Kriegsmassnahmen bei den Kraftwerken und an den Eisenbahngrenzübergängen aufgehoben, die Demobilmachung der Luftschutztruppe angeordnet usw.

Die serienweise Militärdienstleistung in der Dauer eines Monats für das vom Einrücken in den Aktivdienst mit der Einheit und vom Nachholungs-dienst dispensierte Personal der Bundesbahnen fiel auf Ende September dahin.

Auf den 20. August wurden der Militäreisenbahndirektor und die Betriebsgruppendifektoren I—III aus ihren Funktionen entlassen. Von diesem Zeitpunkt an werden die Aufgaben des militärischen Eisenbahnwesens von der Generaldirektion bzw. den Kreisdirektionen weitergeführt.

## Schlussbemerkungen und Anträge

Gemäss Bundesbeschluss vom 21. Juni 1945 wurde der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1944 von Fr. 23 418 in der Rechnung 1945 auf die Rückstellung für Betriebslasten (Anhang, Seite 31) übertragen. Ferner wurde dem Kriegsdefizit auf den 1. Januar 1945 ein Betrag von Fr. 9 468 504.30 als Verzinsung des Kriegsdefizites für das Jahr 1944 belastet. Dadurch ergab sich auf den 1. Januar 1945 ein aufgelaufener Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 219 832 246.52 und ein Kriegsdefizit von Franken 246 181 111.40. Beide Beträge werden im Rahmen der Sanierung durch die Eidgenossenschaft übernommen.

Artikel 22 der Vollziehungsverordnung zum SBB-Gesetz vom 15. Februar 1946, Absatz 1, bestimmt, dass die Entschuldung auf den 31. Dezember 1945 durchzuführen ist, dass aber deren Betrag vom Bundesrat, nach der Vorlage der Jahresrechnung für das Jahr 1945, durch besondern Beschluss festgesetzt werden wird. Dadurch wird es möglich, den Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung

des Jahres 1945 im Betrage von Fr. 25 596 126.98 in die Entschuldung einzubeziehen.

Wir gestatten uns, folgende

### *Anträge*

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1945 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1945 wird genehmigt.
3. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1945 von Fr. 25 596 126.98 soll gemäss SBB-Gesetz vom 23. Juni 1944, Art. 21, 1 a, im Rahmen der Sanierung von der Eidgenossenschaft übernommen werden.

Bern, den 8. April 1946.

*Für die Generaldirektion  
der Schweizerischen Bundesbahnen,*

Der Präsident:

**Meile**

