

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1946)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen 1946
Autor: Meile
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676026>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

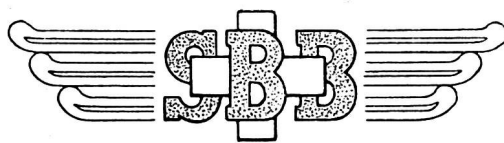
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

Terms of use

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

Download PDF: 17.12.2025

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



Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

1946

Allgemeiner Teil

A. Verkehrsleistungen und finanzielle Ergebnisse

Unter dem verkehrsbelebenden Einfluss der Hochkonjunktur der schweizerischen Volkswirtschaft haben die Bundesbahnen im Jahre 1946 eine erfreuliche Entwicklung genommen, die durch eine weitere leichte Aufwärtsbewegung des Personenverkehrs und einen kräftigen Wiederanstieg des Güterverkehrs gekennzeichnet ist.

Der *Personenverkehr* erreichte im Jahre 1946 mit einer Vermehrung gegenüber dem Vorjahre von 1,56 Millionen Reisenden oder 0,8 % auf insgesamt 206,45 Millionen Personen einen bisher noch nie festgestellten Höhepunkt. Allerdings ist im Vergleich zu der aussergewöhnlichen Verkehrszunahme der vergangenen Kriegszeit eine wesentliche Verlangsamung eingetreten, indem der Verkehrszuwachs im Jahre 1945 gegenüber 1944 noch rund 15 Millionen Reisende oder 8,1 % und im jahreszeitlichen Durchschnitt der Kriegsjahre 1939—1945 etwas über 13 Millionen Reisende oder 8,8 % betrug. Die Verkehrsbelebung im verflorenen Jahre ist teilweise dem zunehmenden Streckenabonnementsverkehr zuzuschreiben, während der Militärverkehr stark zurückging. Der ausländische Fremdenverkehr, der im Jahre 1945 durch den zahlreichen Besuch amerikanischer Militärurlauber besonders begünstigt war, erfuhr mit der Verbesserung der internationalen Reiseverkehrsbeziehungen einen erheblichen Aufschwung und hat im Jahresergebnis 1946 gemessen an der Zahl der Ankünfte und Übernachtungen bereits rund vier Fünftel des vorkriegszeitlichen Umfangs

angenommen. Der schweizerische Motorfahrzeugverkehr nahm nach einer weitgehenden Einschränkung während des letzten Weltkrieges im Berichtsjahre neuerdings bedeutend zu. Die in den Verkehr gesetzten Personenautomobile und Autobusse sind wieder annähernd auf dem Vorkriegsstand angelangt, während die Lastwagen den Bestand des Jahres 1938 bereits um einen Drittel überschritten haben. Ebenso verzeichnete der ausländische Autotourismus eine namhafte Neubelebung.

Die *Einnahmen aus dem Personenverkehr* sind auf 258,24 Millionen Franken angewachsen und verglichen mit den bisherigen Höchstseinnahmen des Vorjahres nochmals um 3,99 Millionen Franken oder 1,6 % höher ausgefallen.

Der *Güterverkehr*, der von seinem im Jahre 1941 ausgewiesenen Höchststand von 23,31 Millionen Tonnen in ununterbrochen rückläufiger Tendenz bis zum Jahre 1945 auf 13,34 Millionen Tonnen sank, hat im Jahre 1946 erstmals wieder eine beträchtlich ansteigende Verkehrsentwicklung aufzuweisen. Im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr wurden gesamthaft 16,88 Millionen Tonnen befördert, was gegenüber dem vorjährigen Transportvolumen einer Zunahme von 3,55 Millionen Tonnen oder 26,6 % entspricht. Dieser Verkehrszuwachs ist auf den gegenüber dem sehr tiefen Vorjahresniveau stark gesteigerten Warenaustausch mit dem Auslande, den andauernd auf hohem Stand sich bewegenden Binnenverkehr und auf die allmähliche Wiederbelebung des internationalen Transitverkehrs zurückzuführen.

Die *Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr*, die in den Jahren 1941 bis 1945 einen mit dem stark abfallenden Güterverkehr zusammenhängenden Rückschlag von 278 Millionen auf 239 Millionen Franken erlitten, verzeichnen im Berichtsjahre wiederum eine beträchtliche Verbesserung um 66,88 Millionen Franken oder 28,0 % auf 305,59 Millionen Franken. Sie erreichten damit eine Höhe, die das bis dahin günstigste Frachtertragnis des Jahres 1941 um 27,17 Millionen Franken oder 9,8 % überschreitet.

Die gesamten *Verkehrseinnahmen* erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahresergebnis um 70,86 Millionen Franken oder 14,4 % auf einen seit Bestehen der Bundesbahnen noch nie erreichten Betrag von 563,83 Millionen Franken.

Die *Betriebsleistungen* weisen sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr eine beachtliche Zunahme auf. Bei den Reisezügen ist eine Vermehrung der Zugskilometer um 3,66 Millionen oder 10,1 % auf insgesamt 39,89 Millionen und der Bruttotonnenkilometer um 632 Millionen oder 7,6 % auf 8,95 Milliarden zu beobachten. Bei den Güterzügen, deren zugskilometrische Leistungen in den Jahren 1942 bis 1945 um rund einen Fünftel und deren bruttotonnenkilometrische Leistungen um nahezu die Hälfte zurückgingen, sind im Zusammenhang mit der erneut einsetzenden Güterverkehrsbelebung die Zugskilometer wieder um 1,20 Millionen oder 9,7 % auf 13,63 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 948 Millionen oder 22,7 % auf 5,12 Milliarden angestiegen.

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
1946	5444,5	258,2	165,3

Trotzdem die Zahl der Personenkilometer etwas zurückgegangen ist, haben sich sowohl die Zahl der Reisenden als auch die Personenverkehrseinnahmen leicht vermehrt. Die gegenläufige Bewegung der

Totale der Personenkilometer und der beförderten Reisenden erklärt sich aus der Zunahme des Streckenabonnementsverkehrs auf kurze Distanzen. Die Verminderung der personenkilometrischen Leistungen bei gleichzeitiger Vermehrung der Personenverkehrseinnahmen deutet auf einen besseren Ertrag des Personenverkehrsgeschäftes hin. Ein solcher ist der stärkeren Benützung der Polsterklassen zu verdanken.

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
1946	1702,2	305,6	124,4

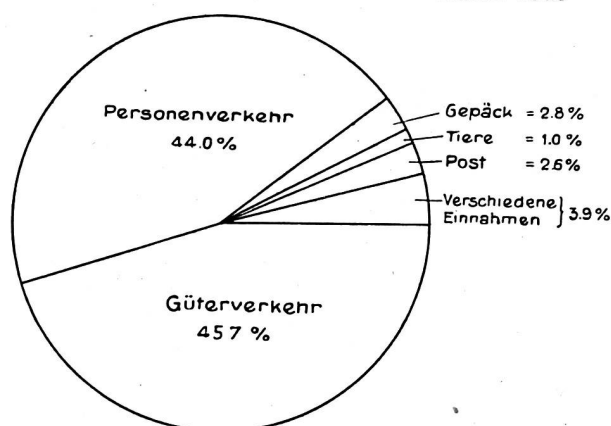
Obwohl die Zahl der Tonnenkilometer erheblich zugenommen hat, werden doch die Güterverkehrsleistungen der Kriegsjahre solange nicht erreicht werden, als der über weite Distanzen gehende, Massengüter umfassende Transitverkehr geringfügig bleibt. Dieser belief sich im Berichtsjahr auf 309 000 Tonnen, gegenüber 141 000 Tonnen im Jahre 1945 und 3,74 Millionen Tonnen im Jahre 1944. Was die Güterverkehrseinnahmen anbelangt, so erklärt sich deren bedeutende Vermehrung zur Hauptsache aus der Normalisierung des schweizerischen Aussenhandels: Einfuhr 1945 1 542 000 Millionen Tonnen; Einfuhr 1946 5 584 000 Millionen Tonnen. Ausfuhr 1945 182 000 Tonnen; Ausfuhr 1946 508 000 Tonnen.

Das *mittlere Ertragnis je Personenkilometer* betrug im Berichtsjahr 4,74 Rappen, im Vorjahr 4,50 Rappen. Weshalb diese Vergrösserung eintrat, wurde oben bereits dargelegt. Das *mittlere Ertragnis je Tonnenkilometer* belief sich auf 17,95 Rappen, 1945 auf 18,59 Rappen. Der Rückgang ist so geringfügig, dass sich die Ursachen nicht eindeutig festlegen lassen.

Die gesamten *Betriebseinnahmen* des Berichtsjahres erreichten 586,51 Millionen Franken. Sie enthalten neben den Verkehrseinnahmen von 563,83 Millionen Franken die hauptsächlich aus Pacht- und Mietzinsen bestehenden verschiedenen Einnahmen im Betrage von 22,68 Millionen Franken. Die verschiedenen Einnahmen des Vorjahres stellten sich auf

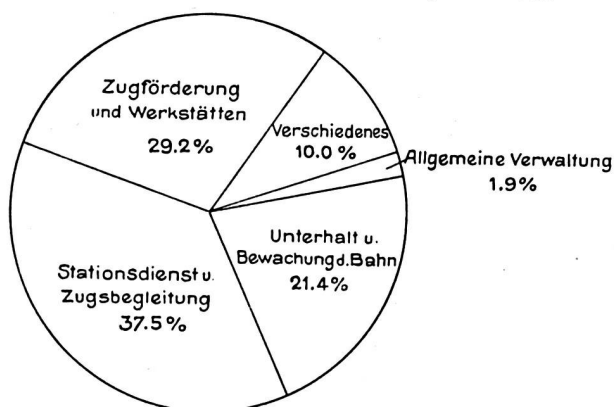
18,62 Millionen Franken. Die Zunahme der Betriebseinnahmen betrug 74,92 Millionen Franken oder 14,6 %.

Abbildung 1
Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1946



Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 387,42 Millionen Franken, das sind 25,45 Millionen Franken oder 7 % mehr als 1945. Während im Vorjahr die Betriebsausgaben stärker zugenommen hatten als die Betriebseinnahmen, hat sich 1946 glücklicherweise die umgekehrte Entwicklung durchgesetzt. Obwohl die Erhöhung der Materialpreise sich weiterhin geltend machte, lagen im Berichtsjahr die Ursachen für die Zunahme der Betriebsausgaben ganz überwiegend beim Personalkonto. Mehrausgaben sind entstanden durch die Ausrichtung höherer Teuerungszulagen und Teuerungszuschläge (+ 14,75 Millionen Franken gegenüber 1945), durch die Personalvermehrung sowie durch die Erhöhung der Minima der Besoldungsklassen 14 bis 26.

Abbildung 2
Die Verteilung der Betriebsausgaben 1946



Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben erreichte mit 199,09 Millionen Franken eine Rekordziffer. Gegenüber 1945 beträgt die Zunahme des vergleichbaren Betriebsüberschusses 49,47 Millionen Franken oder 33 %.

Zum Vergleich der Betriebsausgaben und des Betriebsüberschusses vom Vorjahr und vom Berichtsjahr ist zu bemerken, dass sich die beiden Ziffern bis 1945 buchmässig einschliesslich der Kosten zu Lasten der Abschreibungsrechnung verstanden, wogegen diese Kosten nach neuer Ordnung nicht mehr

in der Betriebsrechnung, sondern in der Baurechnung enthalten sind (vgl. S. 48/49 der detaillierten Betriebsrechnung und S. 50 der Erläuterungen hierzu).

Die erste Gewinn- und Verlustrechnung nach der Sanierung schliesst mit einem Aktivsaldo von 21,37 Millionen Franken ab. Im Vorjahr entstand bei noch unsanierter Rechnung ein Passivsaldo von 25,60 Millionen Franken. Die Differenz zwischen diesen beiden Ergebnissen entspricht einigermassen der durch die Sanierung bewirkten Zinsentlastung von 42,65 Millionen Franken. Der Aktivsaldo von 1946 ist der höchste, den die Bundesbahnen je ausweisen konnten. Der zweithöchste war derjenige von 1941 (18,47 Millionen Franken). Allerdings lassen sich Abschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung vor und nach der Sanierung nicht mehr ohne weiteres vergleichen. Dass die Bundesbahnen im Berichtsjahr trotz Sanierung und bedeutendem Betriebsüberschuss einen nicht erheblich höheren Aktivsaldo erzielten als 1941, erklärt sich aus der Verbuchung bedeutender einmaliger und ausserordentlicher Aufwendungen, über die in den Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung berichtet ist. Schlägt man zum Aktivsaldo 1946 jene einmaligen und ausserordentlichen Aufwendungen hinzu, so gelangt man zu einem Bruttoüberschuss des Berichtsjahres im Betrage von 70,24 Millionen Franken. Die Aktivsaldi vor und nach der Sanierung unterscheiden sich auch insofern, als die Bundesbahnen vordem frei darüber verfügen konnten, während die Verwendung jetzt gesetzlich vorgeschrieben ist: zunächst Äufnung einer Reserve zur Defizitdeckung, sodann Verzinsung des Dotationskapitals.

Aus der Bilanz geht hervor, dass der gute Abschluss des Berichtsjahres auch die Vermögenslage der Unternehmung günstig beeinflusst hat. Der Bilanzwert der Anlagen, Einrichtungen und Betriebsmittel hat sich also um 107,73 Millionen Franken vermindert. Die starke Verminderung des Bilanzwertes rührt her von den reglementarischen Abschreibungen und den einmaligen Abschreibungen zur Herstellung des Soll-Bestandes bestimmter Anlagegruppen. Ferner wurde die während des Krieges angesammelte « Rückstellung für aufgestauten Unterhaltsbedarf » auf das Abschreibungskonto der Anlagegruppe Oberbau umgebucht. Die günstige Entwicklung der Vermögenslage findet auf der Passivseite der Bilanz ihr Gegenstück vor allem in einer fühlbaren Reduktion des Fremdkapitals. Die festen Verbindlichkeiten haben sich um 27,35 und die schwebenden Verbindlichkeiten um 24,02 Millionen Franken vermindert.

B. Internationale Verkehrsorganisationen

1. Der Internationale Eisenbahnverband (IEV) hat seine Tätigkeit in vollem Umfang wieder aufgenommen. Die Bundesbahnen gehören dem Geschäftsführenden Ausschuss dieses Verbandes an, der zweimal in Paris (Februar und Dezember) zusammentrat. Ausserdem ist die Schweiz in den sechs grossen Ständigen Ausschüssen und in zahlreichen Unterkommissionen vertreten. Sie wurde neuerdings mit dem Vorsitz im Ausschuss für den Güterverkehr betraut.

Zum erstenmal seit dem Kriegausbruch hielten vom 3. bis 12. September in Brüssel die Ständigen Ausschüsse wieder ihre Jahrestagung ab. Behandelt wurde eine grosse Anzahl Fragen kommerzieller, transportrechtlicher, betrieblicher und technischer Art. Vorgängig traten mehrere Unterausschüsse dieses Verbandes für die Vorbehandlung der oben erwähnten, für den internationalen Verkehr wichtigen Fragen zusammen.

Die Bundesbahnen haben im IEV im Jahre 1946 eine umfangreichere Tätigkeit entfaltet als vor dem Krieg, da ihnen zahlreiche Aufgaben übertragen worden sind, die vorher Vertretern anderer Eisenbahnverwaltungen oblagen.

2. Vom 2. bis 5. Juli wurde in Luzern unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die XXI. Konferenz des *Ausschusses des Internationalen Güterwagen-Verbandes* (RIV) abgehalten. Der Verband, der seit 1939 nicht mehr tagen konnte, hatte über Fragen organisatorischer Art zu entscheiden, ferner die durch die Kriegs- und Nachkriegszeit im Austausch der Güterwagen entstandenen Probleme zu besprechen.

3. Im weitem fand vom 10. bis 19. Oktober in Montreux unter dem Vorsitz unserer Verwaltung erstmals seit dem Krieg wiederum eine vollständige *Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz* für das Fahrplanjahr 1947/48 statt. Es waren die Regierungen von 21 Staaten und 49 Verwaltungen vertreten. Ausser Geschäften allgemeiner Natur, wurden solche betreffend den Fahrplan und die Wagenstellung behandelt.

Dieser Konferenz vorangehend tagte am 8./9. Oktober in Montreux unter dem Vorsitz unserer Verwaltung ein *Ausschuss des Internationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes* (RIC).

Unserer Verwaltung ist für eine weitere Dauer von fünf Jahren die Geschäftsführung der Europäischen Fahrplankonferenz, sowie des Internationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes (RIC) übertragen worden.

4. Die Bundesbahnen haben sodann an der seit Kriegausbruch erstmals wieder abgehaltenen *Internationalen Güterzugs-Fahrplankonferenz* teilgenommen. Diese fand vom 2. bis 7. Dezember in Prag statt und war von 16 Staaten, vertreten durch 20 Verwaltungen, beschickt. Die internationalen Verbindungen im Güterzugsverkehr konnten weiter ausgebaut und für die Schweiz verbessert werden.

5. Die Tätigkeit der *Internationalen Simplon-delegation* war während des Geschäftsjahres sehr rege. Sie hatte die Rechnungen der Simplonlinie für die Jahre 1942 bis 1944 zu prüfen. Wie üblich hielt sie zwei Sitzungen ab, wovon die erste im Mai und die zweite im Oktober. Abgesehen von den ordentlichen Verhandlungsgegenständen (Fahrplan und Tarife der Simplonlinie) zog diese Delegation auch noch andere Fragen in Beratung, u. a. insbesondere die Elektrifikation der Linie Mailand-Domodossola. Das aus dem Jahre 1910 stammende und vergriffene Reglement dieses Kollegiums wurde revidiert. Seine Zusammensetzung erfuhr seit dem Krieg zahlreiche Änderungen. Den Vorsitz führt gemäss Reglement

der Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen von Amtes wegen. Wie schon bisher, lässt es sich die Internationale Simplondelegation angelegen sein, im Interesse des Transportwesens zwischen den zuständigen schweizerischen und italienischen Behörden einen engen und ständigen Kontakt herzustellen, wodurch, abgesehen von den rein reglementarischen Geschäften, auch die Behandlung zahlreicher anderer Fragen erleichtert wird.

6. Auch der *Internationale Eisenbahnkongress* in Brüssel, der sich die wissenschaftliche Untersuchung der der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs dienlichen Mittel zur Aufgabe stellt, hat seine Tätigkeit wieder aufgenommen. In seiner Sitzung vom Februar 1946 beschloss der Ständige Ausschuss einstimmig, den ersten Kongress der Nachkriegszeit in der Schweiz abzuhalten, der in Luzern vom 23. bis zum 28. Juni 1947 stattfinden wird. Für dessen Organisation und Durchführung sind ein Exekutivkomitee unter dem Vorsitz des Präsidenten der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und ein Ehrenkomitee unter dem Vorsitz des Vorstehers des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes bestellt worden. Die Schweiz ist ausserdem mit der Berichterstattung über die Frage der Gewichtsverminderung der Rollmaterialien beauftragt worden.

7. Im Laufe des Berichtsjahres hat sich unsere Verwaltung an mehreren Sitzungen der *ECITO* (European Central Inland Transport Organisation) vertreten lassen.

8. Nach einer Unterbrechung von 7 Jahren, infolge der Kriegsergebnisse, fand auf Einladung der Schweizerischen Bundesbahnen am 28./29. November 1946 in Lugano wieder eine Sitzung der ehemaligen Mitglieder des *Internationalen Eisenbahntransportkomitees* statt, an der die Wiedererrichtung des ITK beschlossen wurde. Die Schweizerischen Bundesbahnen erhielten den Auftrag, die ITK-Geschäfte bis zur ordentlichen Wahl der geschäftsführenden Verwaltung weiterzuführen.

C. Eisenbahnen und Automobil

Im Laufe des Berichtsjahres sind praktisch die letzten kriegswirtschaftlichen Restriktionen für das Automobil dahingefallen. Der Automobilverkehr kann sich damit wieder voll entfalten. Lediglich die *Autotransportordnung* sorgt für eine gewisse Ordnung im Sinne des Gewerbeschutzes. Der Vollzug dieses zeitlich befristeten Gesetzeserlasses schreitet nur langsam vorwärts. Das eidgenössische Amt für Verkehr hat mit der Erteilung der endgültigen Transportbewilligungen begonnen, wobei zunächst die Altunternehmer des Sachtransportes an die Reihe kommen. Ausserdem werden die zahlreichen Gesuche um Erteilung von Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr laufend behandelt. Das Vernehmlassungs- und Einspracheverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Als erfreulicher Fortschritt ist der Beschluss der Delegiertenversammlung des TAG vom 14. Dezember 1946 festzuhalten, die Mitgliederverbände zur Unterzeichnung des *Gesamtarbeitsvertrages* für das ganze Autotransportgewerbe aufzufordern.

Die Autotransportordnung wird in ihrer heutigen Gestalt kaum eine *Verkehrsordnung* im Sinne einer vernünftigen Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel herbeiführen können. Die Verwerfung des Art. 23^{ter} der Bundesverfassung in der Volksabstimmung vom 9./10. Februar 1946 vermag über die Notwendigkeit einer gesunden, volkswirtschaftlich tragbaren Verkehrspolitik nicht hinwegzutäuschen. Schon bei der Abstimmung über das neue Bundesbahngesetz wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass die Sanierung der Bundesbahnen ungenügend sei, wenn sie nicht durch eine nationale Verkehrsordnung ergänzt werde. Auch die gewerbsmässigen Autotransportunternehmer haben kein Interesse an einer wilden Konkurrenzierung von Bahn und Automobil; sie stellten sich daher positiv zum verworfenen Verkehrsartikel ein.

In automobilistischen Kreisen macht sich eine starke *verkehrspolitische Aktivität* geltend. So wird eine Revision des eidgenössischen Motorfahrzeuggesetzes angestrebt, deren Arbeiten bereits in Angriff genommen sein sollen. Der Verband gewerbsmässiger Ferntransportunternehmer hat das Postulat gestellt, das Höchstgewicht für Motorfahrzeuge (Zugwagen und Anhänger) unverzüglich auf dem Wege über die Zulassung einer Toleranz zu erhöhen. Von grosser Bedeutung für die Wettbewerbslage zwischen Eisenbahn und Automobil ist sodann die Forderung auf Neugestaltung der Motorfahrzeugbesteuerung, wobei jede Mehrbelastung des Automobilhalters zum vorneherein abgelehnt wird. Schliesslich sei auch noch auf das neueste Strassenprogramm hingewiesen, dessen Verwirklichung die Investition von rund 900 Millionen Franken aus Mitteln der öffentlichen Hand erfordern würde.

D. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

Der Beginn des Jahres 1946 stand im Zeichen der Abstimmung vom 10. Februar über den neuen Verkehrsartikel 23^{ter} der Bundesverfassung. Diese stark umstrittene Vorlage wurde nach einem heftigen Abstimmungskampf mit 571 566 gegen 289 935 Stimmen und mit 18 ganzen und 6 halben Ständen verworfen. Jedoch darf man auf Grund der übereinstimmenden Pressekommentare feststellen, dass sich die Ablehnung keineswegs gegen die Bundesbahnen selber richtete. Die Überzeugung war denn auch allgemein, dass damit das Problem nicht gegenstandslos geworden ist und nach einer neuen Lösung gesucht werden muss.

Im weiteren Verlauf des Jahres traten die Jubiläumsvorbereitungen in den Vordergrund. Es setzte sich der Gedanke durch, von grossen Feierlichkeiten und einer zentralen Ausstellung abzusehen, dafür aber den Eisenbahngedanken durch dezentralisierte Veranstaltungen aller Art in den Schulen und in der Öffentlichkeit möglichst fest zu verankern und zu vertiefen.

Auch im vergangenen Jahr wurde die systematische *Aufklärung* der Öffentlichkeit über die Leistungen der Bahn für Land, Volk und Wirtschaft durch Presse, Radio, Film, Buch und Bild fortgesetzt und weiter ausgebaut. Eisenbahnaktualitäten fanden anhaltend in der politischen Tages-

presse wie auch in der Fach- und Bildpresse reges Interesse. Durch Vermittlung des Pressedienstes wurde eine grosse Zahl von Reportagen und Bildberichten aus allen Gebieten des Bundesbahnbetriebes in der in- und ausländischen Presse angeregt.

Das Archiv der *Kleinbildnegative* des Pressedienstes verzeichnete einen Zuwachs von rund 4000 Aufnahmen und ist auf Jahresende auf 26 000 Stück angewachsen. Die Sammlung bildet einen unentbehrlichen Bestandteil unserer Aufklärungstätigkeit, die sich heute ohne die Photographie nicht mehr denken lässt. Sie erwies sich auch als Fundgrube für die in Vorbereitung befindliche schweizerische Zeichnungsausstellung «Jugend und Eisenbahn», sowie für zahlreiche Publikationen, die als Vorläufer auf das Jubiläumsjahr erschienen. Als solche sind zu nennen: «Les mystères du chemin de fer» (französische Ausgabe des Buches die «Geheimnisse der Eisenbahn»), SBB-Fibel Nr. 2 «Unsere Bahnhöfe und ihr Personal»; die französische Ausgabe der SBB-Fibel Nr. 1: «Nos locomotives»; das *Schul- und Jugendbuch* «Nos chemins de fer au service du pays» von M. Ray.

Im Herbst 1946 wurden die beiden *Filme* «Lebensadern der Wirtschaft» (Güterverkehr) und «Im Dienste des ganzen Volkes» (Personenverkehr) gedreht. Mit dem ersten Teil «Reise vom Gestern ins Heute» steht damit eine Eisenbahntrilogie zur Verfügung. Fertig wurde auch der Dialektfilm «Der Kondukteur und sein Publikum», der als Beiprogrammfilm und als Instruktionsfilm verwendet wird. Für diese SBB-Filme zeigt auch das Ausland ein steigendes Interesse.

Die schweizerischen *Radiostudios* veranstalteten verschiedene Sendungen: Studio Genf mit der wöchentlichen Plauderei «Le Rail — La Route — Les Ailes»; *Studio Lausanne*: eine Schulsendung über die Kraftwerke Châtelard und Vernayaz; *Studio Bern*: Hörberichte über eine Fahrt auf der Lokomotive Re4/4 mit 125 km/h; über die Sicherungsanlagen im Bahnhof Bern; über die Arbeiten der internationalen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz in Montreux 1946 und über den Nachtbetrieb im Bahnhof Bern; *Studio Basel*: einen Hörbericht über den Frohnaltunneldurchstich und eine Schulfunksendung «Tunneldurchstich»; *Studio Zürich*: Plaudereien über die Einweihung der Elektrifizierung der Strecken Romanshorn-Kreuzlingen und Oberwinterthur-Etzwilen-Stein a. Rhein.

An *Presseveranstaltungen* sind zu erwähnen: Besichtigung der neuen leichten Lokomotive Re4/4 durch in- und ausländische Pressevertreter, verbunden mit Probefahrten; die Feiern der Elektrifikation der Strecken: Romanshorn-Kreuzlingen; Oberwinterthur-Etzwilen-Stein am Rhein; Zofingen-Suhr-Aarau-Lenzburg-Wettingen; Palézieux-Payerne und St-Maurice-Monthey; Besichtigung der Tunnelarbeiten für die Erstellung des zweiten Geleises zwischen Brunnen und Sisikon; die Einweihung der Doppelspur auf der Strecke Rivera-Bironico-Taverne.

Durch das *SBB-Nachrichtenblatt* gelangten wiederum zahlreiche Eisenbahnnachrichten in die politische Tagespresse und in die in- und ausländische Fachpresse.

Das bevorstehende Eisenbahnjubiläum hat sich in der *Bibliothek* im zweiten Halbjahr durch Anforderung von Literatur geschichtlicher Richtung stark fühlbar gemacht. Nebst Vertretern der Tages- und Fachzeitschriften traten besonders Schüler der Mittelschulen als eine neue Benützerkategorie auf. Aber auch die Nachfrage aus Personalkreisen ist beachtenswert. Der Bestand an Büchern, Zeitschriften und Broschüren stieg von 37 504 auf 38 754 Einheiten. Die Ausleiheziffer erhöhte sich von 15 206 auf 17 291, woran 12 539 Benützer beteiligt sind. An Privatpersonen wurden 2125 Bände und 1105 Zeitschriften ausgeliehen. Von andern Bibliotheken wurden 697 Bände bezogen.

Die Zusammenarbeit der allgemeinen Bibliotheken mit den Dokumentationsstellen der Industrien, Verbände und Verwaltungen usw. erweist sich immer mehr als äusserst wertvoll.

E. Geschäftsleitung und Dienstabteilungen

Die *Generaldirektion* hat in 55 Sitzungen 451 Geschäfte behandelt.

Die *Geschäftsleitung* (Generaldirektoren und Kreisdirektoren) hielt 5 Direktorenkonferenzen ab, in denen hauptsächlich folgende Geschäfte beraten wurden: Personalfragen, Erlass von Vorschriften über die Amtsverschwiegenheit, Zeugnis, Auskunfts- und Editions-pflicht, Erfahrungen mit Schulreferenten, Organisationsfragen, Gestaltung des Eisenbahnjubiläums 1947, Bahnhofgestaltung in Zürich, die Bedeutung der Nebeneinnahmen in Bahnhöfen und Stationen für die Finanzierung der Aufnahmegebäude.

F. Verwaltungsrat

Während des Berichtsjahres hat der Verwaltungsrat in 6 Sitzungen 29 Sachgeschäfte behandelt, deren wichtigste in den verschiedenen Abschnitten des vorliegenden Geschäftsberichtes erwähnt sind. In Verbindung mit den Sitzungen nahm er 3 und seine Rechnungsprüfungskommission 4 Besichtigungen vor.

Spezieller Teil

I. Finanz- und Rechnungswesen

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung

1. Das *eidgenössische Schuldbuch* ist auch dieses Jahr wieder vom 11. November bis 10. Dezember geöffnet worden. Die eingetragenen Verpflichtungen unserer Verwaltung betrugen am Jahresende Fr. 335 443 000.

2. Im Laufe des Jahres sind folgende Anleihsoperationen durchgeführt worden:

1. März: Rückzahlung der 4 %-Anleihe SBB 1934 von Fr. 100 000 000;
15. April: Rückzahlung der 4 %-Anleihe SBB 1931 von Fr. 350 000 000, bzw. Konversion dieser Anleihe in ein $3\frac{1}{4}$ %-Darlehen des Bundes von Fr. 450 000 000;
15. Dezember: Rückzahlung der $3\frac{1}{2}$ %-Anleihe Schweizerische Centralbahn von 1894 (Dez.) von restlich Fr. 17 915 000.

3. Unsere Schuld an *festen Anleihen* betrug am Jahresende Fr. 1 537 943 500.

4. Von Frachtkreditinhabern, Lieferanten, Unternehmern usw. waren am Ende des Jahres 7440 Sicherheiten im Gesamtbetrage von Fr. 50 050 446 hinterlegt (Vorjahr: 6894 bzw. Fr. 44 095 017).

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung

1. Im Verlaufe des Jahres 1946 ist eine Anzahl Revisionen und Bestandesaufnahmen bei bahneigenen Dienststellen vorgenommen worden; sie haben die Richtigkeit der vorhandenen Barbestände und Materialvorräte und die Übereinstimmung mit der Buchführung ergeben.

Auch Geschäftsergebnisse von Unternehmen, mit denen wir in einem Vertragsverhältnis stehen, wurden geprüft.

2. Über die rechnungsmässige Behandlung der *Schuldverpflichtungen aus laufenden Haftpflicht- und Zuschussrenten* ist ein Reglement aufgestellt worden (R 14/9), das auf 1. Januar 1947 in Kraft tritt.

3. An Stelle des bisherigen «Feuer- und Unfallversicherungs-fonds» ist eine *Rückstellung zur Deckung grosser Schäden* geschaffen worden. Der Verwaltungsrat erliess ein diesbezügliches Reglement (R 4). Durch das neue Reglement wird die Zweckbestimmung der Schadenrückstellung erweitert, aber deren Verwendung auf die Deckung grosser Schäden aus Schadenereignissen beschränkt, die die Erfolgsrechnung eines Jahres überdurchschnittlich belasten würden.

4. Das im Rahmen der allgemeinen Neuordnung des Rechnungswesens aufgestellte provisorische *Reglement über das Baurechnungswesen* (ADV 14/8) ist am 1. Januar 1946 in Kraft getreten. Neben der Anwendung neuer Grundsätze, die ihren Niederschlag in der zum ersten Male in der Jahresrechnung erscheinenden *Baurechnung* finden (Seiten 24/25), ist im Berichtsjahr ein neues Abrechnungsverfahren über die Bauaufwendungen eingeführt worden, das die Rechnungsführung und Kontrolle vereinfacht und sich den Bedürfnissen eines modernen Rechnungswesens anpasst.

Der Bauvoranschlag für das Jahr 1947 wurde nach den Grundsätzen der ADV 14/8 aufgestellt.

5. Das neugeschaffene *Bureau für die mechanische Verarbeitung der Rechnungen* hat am 1. Januar 1946 seine praktische Tätigkeit aufgenommen. Die Mechanisierung erlaubt nunmehr Arbeiten vorzunehmen, die wegen ihres Umfanges ohne Maschinen nicht zu bewältigen wären. Die bearbeiteten Zahlen liefern die Grundlagen für die betriebswirtschaftliche Rechnungsführung und für eine neu einzuführende Sta-

tistik im Rechnungswesen, deren Angaben vor allem für die Geschäftsleitung bestimmt sind.

6. Die im neuen Rechnungssystem zur Sammlung der Kostenelemente der Lieferungen und Leistungen bestimmten *Ausgabenrechnungen* sind ab 1. Januar 1946 probeweise für sämtliche Dienste geführt worden.

7. Auf dem Gebiete der *betriebswirtschaftlichen Rechnungsführung des Stations- und Zugsbegleitdienstes* ist bei sämtlichen Stationen die Führung der «Ausweise über Bestand und Verwendung des Personals» eingeführt worden.

8. Die Arbeiten zur Aufstellung des in Art. 17 des SBB-Gesetzes vorgeschriebenen «*Reglements über die Anlagen- und Abschreibungsrechnung*» wurden im Frühjahr 1946 abgeschlossen. Der Verwaltungsrat erliess das Reglement am 27. Juni 1946, und der Bundesrat genehmigte es am 7. März 1947. Das Reglement ist rückwirkend auf 1. Januar 1946 in Kraft getreten; dementsprechend sind seine Grundsätze bereits in der Rechnung 1946 und im Voranschlag 1947 berücksichtigt worden. Als wichtigste Neuerung bringt das Reglement die Ausdeh-

nung der Abschreibungen auf alle Anlagen, die einer Entwertung unterliegen (die bisherige Ordnung berücksichtigte lediglich die Abnutzung), die Aktivierung der Aufwendungen für den Oberbauersatz und die Anpassung der Abschreibungssätze an die Bedürfnisse der nächsten Zukunft.

9. Die mit der *Sanierung der Bundesbahnen* verbundenen Buchungsoperationen wurden im Frühjahr 1946 vorgenommen. Wir benützten diese Gelegenheit, um den Kontenplan der *Finanzbuchhaltung* vollständig umzugestalten und nach modernen Grundsätzen einzuteilen (als sichtbares Ergebnis ist das neue Bild der Bilanz entstanden, Seiten 30/31). Ausserdem ist die allmähliche Umstellung der Finanzbuchhaltung vom kameralistischen Stil auf die kaufmännische, doppelte Buchhaltung, weitergeführt worden.

10. Im Berichtsjahre sind, nach Massgabe der Fortschritte in der Neuordnung des Rechnungswesens, die Jahresrechnung 1945 und der Voranschlag 1947 in neuer Form veröffentlicht worden. Die vollständige Umgestaltung wird erst im Jahre 1948 möglich sein.

II. Beteiligung an andern Unternehmungen

1. Die «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» weist anhaltend einen guten Geschäftsgang auf, bei etwas geringeren eingelagerten Mengen. Alle Aktien (privilegierte und Stammaktien) erhielten im Geschäftsjahr 1945 eine Dividende von 10 %, die sehr wahrscheinlich auch für 1946 beibehalten werden kann. Im Berichtsjahre wurden wichtige Bauarbeiten zum Abschluss gebracht; sie umfassen ein neues Fruchtelagerhaus mit angebauter Garage und die neue Eisfabrik, die im Jahre 1947 die alte Eisfabrik im städtischen Schlachthaus ersetzen soll. Ausserdem ist die Maschinenanlage durch die Aufstellung eines vierten Kompressors erweitert worden. Entsprechend der Entwicklung der Unternehmung und um die eigenen Mittel in ein besseres Verhältnis zu dem in Anlagen investierten Kapital zu bringen, ist die Erhöhung des Aktienkapitals in Aussicht genommen.

2. Die von der «Bahnhof-Kühlhaus AG Basel» im Jahre 1946 erzielten Roheinnahmen waren die höchsten seit dem Bestehen der Unternehmung. Aber auch die Betriebsausgaben und die Abschreibungen sind stark gestiegen. Der Verwaltungsratsausschuss hat beschlossen, einen Teil der Teuerungszulagen in die Versicherung einzubeziehen. Diese Mehrauslagen sind in der Betriebsrechnung enthalten. Der verbleibende Reingewinn erlaubt neben den Einlagen in den gesetzlichen Reservefonds eine weitere Zuweisung in den Personalfürsorgefonds sowie eine erhöhte Dotierung der Spezialreserve und die Ausschüttung einer Dividende von 6 % wie in den Vorjahren.

Der im Jahre 1946 beschlossene Ausbau von weitem Kühlräumen wurde so rasch als möglich in Angriff genommen und geht der Vollendung entgegen. Die Baukosten wurden aus eigenen Mitteln finanziert.

3. Das Aktien- und das Obligationenkapital der «*Eltzelwerk AG*» blieben unverändert. Der Reserve-

fonds ist um die gesetzliche Zuwendung erhöht worden. In den Kapitaltilgungs- und Erweiterungsfonds wurden die vorgeschriebenen Einlagen gemacht. Für das am 30. September abgeschlossene Geschäftsjahr 1945/46 kam wiederum eine Dividende von 4 % zur Ausrichtung.

Während des Berichtsjahres fanden mit der Regierung des Kantons Zürich, dem eidgenössischen Wasserwirtschaftsamt sowie dem Bezirksrat Höfe (Schwyz) Besprechungen über die Erteilung einer Wasserrechtskonzession für die Ausnützung der Sihlstrecke von Schindellegi bis Hütten statt, die jedoch zu keinem vollständigen Abschluss gelangten.

Weitere Angaben finden sich im Abschnitt XI Bahnbau und Kraftwerke.

4. Das mit 50 % einbezahlte Aktienkapital der «*Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG*» blieb unverändert. Neben dem Obligationenkapital von Fr. 20 000 000 und dem Bankdarlehen von Franken 10 000 000 sind keine neuen Anleihen getätigt worden.

Nachdem der Betrieb des Werkes im Monat Oktober 1945 aufgenommen werden konnte, hat mit dem 1. Oktober 1945 das erste Betriebsjahr begonnen. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist einen Aktivsaldo von Fr. 252 631.60 auf. Hievon werden gemäss Gründungsvertrag 5 % in den ordentlichen Reservefonds eingelegt. Der verbleibende Rest ist zur Ausrichtung einer Dividende von 4 % auf dem einbezahlten Aktienkapital bestimmt.

Weitere Angaben sind im Abschnitt XI Bahnbau und Kraftwerke enthalten.

5. Die «*Swissair Schweiz. Luftverkehr AG.*, Zürich, an welcher wir bisher mit Fr. 10 000 nominell beteiligt waren, hat ihr Aktienkapital von 1 000 000 Franken auf Fr. 20 000 000 erhöht. Wir haben an der Kapitalerhöhung mit Fr. 720 000 teilgenommen, so dass unsere Beteiligung an diesem Unternehmen nunmehr Fr. 730 000 nominell beträgt.

III. Personalangelegenheiten

A. Allgemeine Personalangelegenheiten

1. Mit Bundesratsbeschluss vom 28. September 1945 wurden für das Personal des Bundes und der Bundesbahnen zum teilweisen Ausgleich der seit dem Jahr 1939 eingetretenen Verteuerung der Lebenshaltung für das Jahr 1946 *Teuerungszulagen* gewährt, die, wie in den Vorjahren, aus Grundzulage und Kinderzuschuss bestanden.

Die *Grundzulage* setzte sich zusammen aus:

- a. einem Zuschlag von 15 % der Besoldungen, Gehälter und Löhne;
- b. einer Kopfquote von
Fr. 1120 für Verheiratete,
» 1000 » Ledige mit Unterstützungspflicht,
» 880 » Ledige ohne Unterstützungspflicht.

Die Grundzulage betrug:

	Für Verheiratete Fr.	Für Ledige mit Unterstützungspflicht Fr.	ohne Unterstützungspflicht Fr.
mindestens	1600	1400	1200
höchstens			
aber	63 %	55 %	47 %
	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. 56 752 071 (1945: Fr. 45 390 721) ausgerichtet.

2. Gestützt auf den Bundesbeschluss und den Bundesratsbeschluss vom 11. Oktober 1946 wurde eine einmalige *Herbstzulage* ausgerichtet, die betrug:

- Fr. 270 für Verheiratete, höchstens aber 12 % des Verdienstes,
- » 240 » Ledige mit Unterstützungspflicht, höchstens aber 10 % des Verdienstes,
- » 210 » Ledige ohne Unterstützungspflicht, höchstens aber 8 % des Verdienstes.

Im ganzen wurden an *Herbstzulagen* Franken 8 615 316 (1945: Fr. 5 994 531) ausgerichtet.

3. Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 28. September 1945 und die Verfügung des eidgenössischen Finanz- und Zolldepartements vom 28. Dezember 1945 wurden im Jahr 1946 *Teuerungszuschläge auf den Nebenbezügen des Personals* gewährt, die Ausgaben im Betrage von Fr. 3 292 752 (1945: Fr. 2 519 942) ergaben.

4. Die vor dem 1. Juli 1941 gesprochenen *Pensionen* aus der Pensions- und Hilfskasse wurden auch im Jahre 1946 gestützt auf den Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1945 über die zweite Verlängerung der Finanzordnung 1939—1941 bis 31. Dezember 1949 um 15 % gekürzt.

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 Pension ergab Minderausgaben von Fr. 2 468 015 (1945: Fr. 2 586 397).

5. Mit Bundesratsbeschluss vom 28. September 1945 wurden den *Bezügern von Invalidenpensionen* für das Jahr 1946 folgende *Teuerungszulagen* gewährt:

- a. eine Zulage von 4 % der Pension;
- b. eine Kopfquote von
Fr. 500 für verheiratete Pensionierte, mindestens aber Fr. 660;
» 360 für ledige Pensionierte und Bezüger von Witwenpensionen, mindestens aber Fr. 480;
» 200 für Bezüger von Waisenpensionen, höchstens aber $\frac{2}{3}$ der Jahrespension.

Im gesamten wurden den Pensionierten *Teuerungszulagen* im Betrage von Fr. 11 515 346 (1945: Fr. 10 311 004) ausgerichtet.

6. Die *Pensionierten* erhielten ferner, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 11. Oktober 1946, eine *einmalige Winterzulage* von:

- Fr. 100 die verheirateten Pensionierten;
- » 75 die ledigen Pensionierten und die Bezüger von Witwenpensionen;
- » 30 die Bezüger von Waisenpensionen.

Die *Winterzulagen* ergaben eine Ausgabe von Fr. 1 742 418 (1945: Fr. 1 032 123).

	1946 Fr.	1945 Fr.
7. Beitrag der Bundesbahnen an die Lohnausgleichskasse	4 613 132	4 178 404
Beitrag des Personals an die Lohnausgleichskasse . . .	4 613 131	4 178 404
Total	9 226 263	8 356 808
an die Bundesbahnen vergütete Lohnentschädigung .	94 661	1 101 715
Netto-Leistung der Bundesbahnen und ihres Personals an die Lohnausgleichskasse	9 131 602	7 255 093

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

	Jahresdurchschnitt	
A. Ständiges Personal:	1946	1945
Beamte	22 819	22 475
Angestellte	1 849	1 881
Betriebsarbeiter	3 413	2 670
Werkstattarbeiter	2 908	2 857
Lehrlinge	986	793
	31 975	30 676

B. Aushilfspersonal:	Jahresdurchschnitt:	
	1946	1945
Ablöser und Stellvertreter im Barrierendienst	630	606
Aushilfspersonal beim Bahn- unterhalt und Betriebs- dienst	1 894	1 714
	2 524	2 320
C. Unternehmerarbeiter:		
Von Privatunternehmern an- gefordert	1 570	1 640
Gesamtpersonalbestand . . .	36 069	34 636

Vermehrung gegenüber dem Vorjahr 1433 Personen.

B. Personalversicherung

1. Pensions- und Hilfskasse

a. Über den Stand an Versicherten, Einlegern und des anrechenbaren Verdienstes auf den 31. Dezember 1946 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. Versicherte:	Anzahl	
	1946	1945
1. Alte Ordnung	21 629	22 677
2. Neue Ordnung	9 675	7 253
II. Einleger	407	284
III. Pensionierte:		
1. Alte Ordnung		
Invalide	11 889	11 711
Teilweise Invalide . . .	218	238
Witwen	8 221	8 132
Waisen	664	693
Vollwaisen	30	41
2. Neue Ordnung		
Invalide	6	4
Teilweise Invalide . . .	1	—
Witwen	6	3
Waisen	7	1
IV. Bezüglern von freiwilligen Kas- senleistungen:		
1. Alte Ordnung		
Bedürftige Invalide . . .	3	3
Bedürftige Waisen . . .	1	—
Waisen über 18 Jahre . .	434	430
Ehegatten oder Verwandte	37	44
Unterstützte gemäss Ar- tikel 56 des BtG. . . .	29	27
2. Neue Ordnung: keine.		

I. Versicherte:	Anrechenbarer Verdienst:	
	1946 Fr.	1945 Fr.
1. Alte Ordnung	113 720 675	117 495 957
2. Neue Ordnung	33 816 193	23 965 881
II. Einleger	1 445 835	954 819

III. Pensionierte:	Betrag der Jahrespension:	
	1946	1945
1. Alte Ordnung		
Invalide	42 210 203	41 476 607
Teilweise Invalide . . .	88 610	99 164
Witwen	14 095 018	13 845 526
Waisen	321 871	339 101
Vollwaisen	30 238	40 003
2. Neue Ordnung		
Invalide	4 395	2 145
Teilweise Invalide . . .	238	—
Witwen	5 541	2 645
Waisen	2 221	352

IV. Bezüglern von freiwilligen Kassenleistungen:

1. Alte Ordnung		
Bedürftige Invalide . . .	830	830
Bedürftige Waisen . . .	401	—
Waisen über 18 Jahre	259 465	254 741
Ehegatten oder Verwandte	23 243	28 546
Unterstützte ge- mäss Art. 56 des BtG	32 213	30 053
2. Neue Ordnung: keine.		

Die Zahl der Mitglieder der alten Versicherungsordnung (geschlossene Kasse) hat um 1048 und der versicherte Verdienst um Fr. 3 775 282 abgenommen.

Die Zahl der Versicherten der neuen Ordnung hat durch Neuanstellungen und durch Übertritte aus der Einlegerkasse um 2422 und die Höhe des versicherten Verdienstes durch Neueintritte und Verdiensterhöhungen um Fr. 9 850 312 zugenommen.

Die Zahl der Einleger hat um 123 und die Verdienstsumme um Fr. 491 016 zugenommen.

b. Im Rechnungsjahr hat der Fehlbetrag der Versicherten «Alte Ordnung» um rund 7,3 (1945: 8,5) Millionen Franken abgenommen, so dass er auf Ende 1946 rund 550,2 Millionen Franken beträgt, gegenüber rund 557,5 Millionen Franken im Vorjahr. Dieses günstige Resultat ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass, wie im Vorjahr, die Zahl der Pensionierungsfälle geringer war als nach den Rechnungsgrundlagen erwartet wurde. Gegenüber 1125 erwarteten Fällen traten deren 802 ein.

Bei den Versicherten «Neue Ordnung» ist im Rechnungsjahr ein Einnahmenüberschuss von rund 1,5 (1945: 0,6) Millionen Franken eingetreten, weil auf den Neueintritten und den Verdiensterhöhungen Gewinne entstanden sind. Auf Ende 1946 verfügt die neue Versicherungsordnung über einen Aktivenüberschuss von rund 3,5 (1945: 2,0) Millionen Franken.

c. Über die auf den 31. Dezember 1946 abgeschlossene Bilanz geben die Seiten 78/79 des Anhangs zu den Rechnungen Auskunft.

d. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse betrug am Ende des Berichtsjahres Fr. 389 875 768 gegenüber Fr. 386 562 289 im Vorjahr. Die Hypothekendarlehen erreichten auf Jahresende Fr. 42 326 338 gegenüber Fr. 44 038 014 auf 31. Dezember 1945. Durch Neuzuteilung von Fran-

ken 5 000 000 in Depotscheinen der SBB erreichte deren Stand auf Ende des Jahres Fr. 30 000 000. Die Bewertung des Titelportefeuilles ergab einen Mehrwert von Fr. 30 840.

e. Von den Hilfskassenkommissionen sind Unterstützungen im Sinne von Art. 45 der Statuten im Betrage von Fr. 63 927 zugesprochen worden (137 Fälle).

2. Unfallversicherung

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

Für Betriebsunfälle:

Versicherte	1946	1945
Lohnsumme	Fr. 215 653 021	Fr. 193 383 949
Prämien . . .	» 3 598 547	» 2 927 278
Mittlerer		
Prämiensatz	16,69 ‰	15,14 ‰

Für Nichtbetriebsunfälle:

Versicherte	1946	1945
Lohnsumme	Fr. 213 915 898	Fr. 191 749 467
Prämien . . .	» 1 275 781	» 1 048 519
Mittlerer		
Prämiensatz	5,96 ‰	5,47 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 389 946 (1945: Fr. 318 064) vergütet.

3. Krankenkasse

Auf den 31. Dezember 1946 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse a (nur Krankenpflege) 29 436 (27 784) Männer und 1149 (1155) Frauen;
Klasse b (nur Krankengeld) keine Versicherten;
Klasse c (Krankenpflege und Krankengeld) 253 (257) Männer und 0 (1) Frauen.

Die Versicherungsklasse a hat einen Verlust von Fr. 177 731 (1945: Fr. 268 688) aufzuweisen. Dieser Verlust ist trotz der auf den 1. Januar 1946 in Kraft getretenen Sanierung der Kasse, beruhend auf einer Herabsetzung der Kassenleistungen, einer Erhöhung der Beiträge der Mitglieder und eines im Rechnungsjahr erstmals geleisteten ordentlichen Beitrages der SBB, entstanden. Gemäss Art. 38 Abs. 6 der Statuten (I. Nachtrag) ist der Verlust von der Kasse (aus dem Ausgleichsfonds) zu decken. Im weiteren wird vom Bundesamt für Sozialversicherung verlangt, dass die am Ende des Rechnungsjahres ausstehenden Arzt- und Apothekerrechnungen usw. inskünftig in der Jahresrechnung berücksichtigt werden. Dies bedingt für unsere Kasse eine Rückstellung von über Fr. 500 000. In der Jahresrechnung 1946 wurden die ausstehenden Schulden mit einer Rückstellung von Fr. 100 000 berücksichtigt. Dieser Rückstellungsposten wird in Zukunft stufenweise um Fr. 100 000 pro Jahr erhöht, bis er die erforderliche Höhe erreicht haben wird. Der Ausgleichsfonds hat sich deshalb um diesen Betrag weiter vermindert.

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben der Kasse anlässlich des hundertjährigen Eisenbahnjubiläums 1947 eine ausserordentliche Zuwendung im Betrage von Fr. 250 000 gewährt, sodass der Ausgleichsfonds, dank dieser Vergabung, am Ende des Rechnungsjahres nicht nur Fr. 85 189, sondern Fr. 335 189 gegenüber Fr. 362 920 im Vorjahr beträgt.

Die Versicherungsklasse b verfügt auf Ende 1946 über einen Fonds von Fr. 11 149 (1945: Fr. 10 825).

Die Versicherungsklasse c hat einen Verlust von Fr. 4279 (1945: Fr. 6920) aufzuweisen. Der Verlust ist aus dem dieser Klasse vorbehaltenen Spezialfonds gedeckt worden. Der Ausgleichsfonds ist sich daher gleich geblieben. Er beträgt wie im Vorjahr Fr. 7697.

Der Spezialfonds hat trotz der Entnahme zur Deckung des Verlustes der Versicherungsklasse c von Fr. 4279 etwas zugenommen; er beträgt auf Ende 1946 Fr. 171 758 gegenüber Fr. 170 721 im Vorjahr.

Über die Krankheitsverhältnisse der Versicherungsklasse a im Rechnungsjahr gibt die «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1946 nach administrativen Einheiten» Auskunft. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei-, Spalkkosten und sonstige Heilmittel) betrugen bei den Werkstättekrankenkassen Fr. 65.31 (1945: Fr. 57.22) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 61.64 (1945: Fr. 57.35). Die Verhältnisse sind infolge der Zunahme der Krankenpflegekosten ungünstiger geworden. Von den neun administrativen Kasseneinheiten haben im Rechnungsjahr acht (1945: acht) Kasseneinheiten Verluste aufzuweisen (Werkstättekrankenkassen Yverdon, Biel, Bellinzona, Zürich und Chur und die Kreiskrankenkassen Lausanne, Luzern und Zürich).

Um der Zunahme der Krankenpflegekosten Rechnung zu tragen, hat die Generaldirektion eine weitere Erhöhung der Monatsbeiträge der Mitglieder ab 1. Januar 1947 verfügt, nachdem die Delegiertenversammlung der Krankenkassenkommissionen in ihrer Sitzung vom 28. November 1946 einer solchen zugestimmt hatte.

C. Bahnärztlicher Dienst

1. Im Jahre 1946 kamen 16 365 Krankheitsfälle und 5683 Unfälle zur Anmeldung gegenüber 15 352 Krankheitsfällen und 5181 Unfällen im Jahre 1945. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive die Kurzabsenzen, beträgt 571 741 (1945: 547 201). Das ergibt bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 31 975 (Vorjahr 30 676) eine Morbidität von 17,88 Tagen gegenüber 17,84 im Jahre 1945 und 17,83 im Jahre 1944.

Diese Morbidität verteilt sich wie folgt:

	T a g e		
	1946	1945	1944
Auf Krankheiten	13,50	13,49	13,76
Auf Unfälle	3,56	3,58	3,30
Auf Kurzabsenzen	0,82	0,77	0,77
<i>Nach Beschäftigungsgruppen aus- geschieden betrug die Morbidität:</i>			
Bureaudienst	11,01	10,92	9,72
Dienst im Freien	21,76	21,38	21,34
Dienst im Bureau und im Freien	16,62	16,81	16,40
Dienst auf der Lokomotive . .	14,99	15,85	16,95
Zugbegleitungsdienst	18,36	19,35	19,25
Dienst in der Werkstatt (Arbei- ter).	19,41	17,58	19,24

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

Bei Krankheiten	26,36	26,96	26,78
Bei Unfällen	20,03	21,21	21,11

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen . . .	4065	2676	1905
Begutachtungen auf Invalidität	478	494	511
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit.	827	827	902

Obschon die Gesamtmorbidität ganz leicht zugenommen hat, darf der Gesundheitszustand des SBB-Personals im Berichtsjahr als durchaus gut bezeichnet werden. Die Erhöhung der Morbiditätsziffer fällt hauptsächlich den Kurzabsenzen zur Last.

Die mittlere Heilungsdauer ist gesunken.

IV. Rechtswesen

1. Von den *kantonalen Brandversicherungsanstalten* sind uns für 13 Brandfälle Fr. 12 991 vergütet worden.

2. Die unserer *Selbstversicherung* unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 62 Brandfällen betroffen.

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

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 176 Haftpflichtfälle erledigt (1945: 213).

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

	1946	1945
Aus dem Vorjahre wurden unerledigt übernommen	1 519	2 516
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	46 046	43 544
Erledigt wurden	46 149	44 807

1946 1945

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 .

315 263

Prozesse:

Aus dem Vorjahre hängige Prozesse
Im Berichtsjahr neu dazugekommen
Im Jahre 1946 erledigt

4 2
3 4
4 2

V. Tarife und Verkehrswerbung

A. Allgemeines

Ein von der *kommerziellen Konferenz* der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten eingesetzter Ausschuss befasste sich mit dem Ausbau der bestehenden Abonnemente des Geschäfts- und Ferienreiseverkehrs sowie mit der Schaffung eines neuen Abonnementstyps. Das Ergebnis der Beratungen wurde der kommerziellen Konferenz unterbreitet, die in ihrer 56. Sitzung vom 19. Dezember dazu Stellung genommen und beschlossen hat, als erste der vorgesehenen Neuerungen das kombinierte Halbtax/Generalabonnement auf den nächstmöglichen Termin zu verwirklichen.

Sie beschloss im weitem verschiedene Änderungen an den Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation, ferner die Revision des Ausnahmetarifes für Pflanzenschutzmittel sowie eine Erhöhung der nach dem Zeitaufwand berechneten Nebengebühren entsprechend den neuen Arbeitslöhnen.

Der Kreis der Verkehrsinteressenten wurde durch Aufnahme des Verbandes schweizerischer An-

schlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer erweitert.

B. Personen- und Gepäckverkehr

1. Die *Sonntagsbillette* wurden bis 14. April und ab 14. Dezember abgegeben. Auch dieses Jahr musste die Vergünstigung auf die eigentliche Sportzeit beschränkt bleiben. Für den Winter 1946 wurden die Mindestfahrpreise ermässigt und für die 1. Klasse auf Fr. 7 (früher Fr. 8), die 2. Klasse auf Fr. 4.90 (Fr. 5.60) und die 3. Klasse auf Fr. 3.50 (Fr. 4) festgesetzt.

2. Das *schweizerische Ferienabonnement* zum Bezug halber Billette wurde auch im Berichtsjahr zu den bisherigen Bedingungen vom 1. Januar bis 31. Oktober ausgegeben. Der Preis der Abonnementskarte betrug wie bis anhin Fr. 11 und jener der Zusatzkarte Fr. 4.

3. In Anpassung an die bestehenden Lohnverhältnisse wurde die *Lohngrenze für den Bezug von*

Lehrlingsabonnementen vom 15. Februar an auf Fr. 6 je Arbeitstag und die *Lohngrenze für den Bezug von Arbeiterabonnementen* vom 1. Mai an auf Fr. 21 je Arbeitstag und Fr. 525 je Monat erhöht. Gleichzeitig ist auch die Differenzierung zwischen der Lohngrenze für Ledige und Verheiratete wieder beseitigt worden.

4. Für den *Besuch von Militärpatienten* wurde den Familienangehörigen vom 1. Mai an bis zur Wiederausgabe der Sonntagsbillette am 14. Dezember eine Fahrvergünstigung im Sinne der Sonntagsbillette gewährt.

5. Den Teilnehmern an den von der *Vereinigung Kinderdorf Pestalozzi* veranstalteten Arbeitslagern sowie den Teilnehmern an *Arbeitskolonien des Verbandes schweizerischer Studentenschaften* wurde vom 1. Juli bis 31. bzw. 15. Oktober für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort und — nach Schluss des Arbeitsdienstes — für die Fahrt vom Arbeitsort zum Wohnort auf dem Fahrpreis einfacher Fahrt eine Ermässigung von 50 % gewährt. Die andere Hälfte des Fahrpreises wurde aus Mitteln des Bundes gedeckt.

6. Seit 1. Oktober wird für die *Beförderung von Leichtmotorrädern und Fahrrädern mit Hilfsmotor*, die von Generalabonnenten, Halbtaxabonnenten sowie von Inhabern von Netzabonnementen aufgeliefert werden, eine Frachtvergünstigung von 50 % gewährt.

7. Das Wiederaufleben des internationalen Touristenverkehrs führte zu einer Erneuerung der früheren *Beziehungen zu den ausländischen Reiseunternehmern*. Im Berichtsjahr konnten mit den Reisebureaux nahezu sämtlicher europäischer Staaten die Geschäftsbeziehungen wieder aufgenommen oder neue geschaffen werden. Mit einer Anzahl Firmen, mit denen wir schon vor dem Kriege gute Beziehungen hatten, wurden die Billetverkaufsverträge erneuert.

Den Reisebureaux in Italien konnte mangels eines zwischenstaatlichen Zahlungsabkommens der Verkauf schweizerischer Fahrausweise noch nicht übertragen werden.

8. Im Laufe des Berichtsjahres konnten *internationale Tarife für den direkten Personen- und Gepäckverkehr* zwischen der Schweiz und folgenden Staaten eingeführt werden: Belgien, Dänemark, England, Frankreich, Italien, Jugoslawien, Luxem-

burg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Tschechoslowakei; sowie im Transit durch die Schweiz: Frankreich—Italien; Niederlande, Belgien und Luxemburg—Italien; Frankreich—Österreich; Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich—Tschechoslowakei und Polen; England, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich—Jugoslawien.

9. An der am 24. September in Bern abgehaltenen Konferenz zwischen den alliierten Besetzungsbehörden Deutschlands und den Bahndirektionen der umliegenden Staaten wurde die Frage der Wiederaufnahme des Verkehrs nach und durch Deutschland behandelt. Die amerikanischen, englischen und französischen Besetzungsbehörden erklärten sich bereit, den internationalen Transitverkehr durch Deutschland zu den Bedingungen des Internationalen Übereinkommens über den Personenverkehr zuzulassen. Die Fahrpreise für die deutschen Durchlaufstrecken wurden in den Tarifen in Dollar angegeben. Als deutsch-schweizerischer Grenzübergang kam einstweilen nur Basel Badischer Bahnhof in Frage.

Dagegen war es noch nicht möglich, direkte Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr mit den besetzten Gebieten Deutschlands zu vereinbaren, weil die französischen Besetzungsbehörden die Dollarpreise nur für den Transitverkehr anwenden, im übrigen aber die Mark, für die uns ein ihrem Wert entsprechender Umrechnungskurs fehlt, als Tarifwährung beibehielten.

10. Internationale Tarife für die direkte Beförderung von Expressgut sind im Berichtsjahr für den Verkehr zwischen der Schweiz und Belgien, Frankreich, Luxemburg, Italien abgeschlossen worden.

C. Tierverkehr

1. Zur Unterstützung der Bergbauern im Kanton Graubünden und im Oberwallis hat das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement mit unserer Mitwirkung vom 27. August bis 30. November eine Aktion zur Förderung des Nutz- und Zuchtviheabsatzes durchgeführt. Der Bund übernahm einen Teil der Transportkosten in folgendem Umfang:

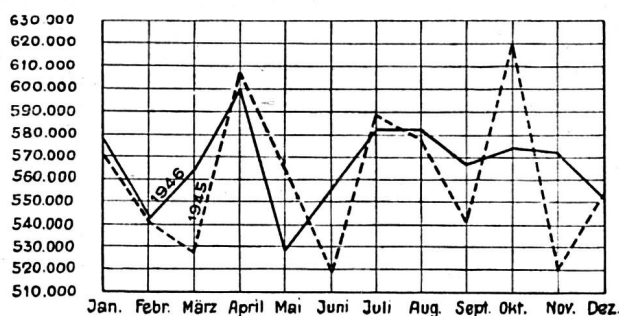
50 % (Fracht und Nebengebühren) für Zucht- und Nutzvieh aus dem Ober- und Unterengadin sowie vom Münsterbezirk und Puschlav, ferner ab den Walliser Stationen und Ortschaften der Linie Gletsch-Brig, das nach dem Unterland aufgeliefert wurde;

30 % für Marktvieh aus dem Mittelland, das talwärts versandt wurde. Die gleiche Vergünstigung wurde später auch auf Marktvieh aus dem Kanton Unterwalden ausgedehnt.

20 % für das auf den Märkten in Chur und dem unteren Prätigau verkaufte Vieh.

2. Zur Förderung des Absatzes der Pferde aus den Zuchtgebieten des Berner Juras und des Seelands hat der Bund 50 % der Frachtkosten und Nebengebühren der im August und September auf 11 grösseren Märkten verkauften Tiere übernommen. Die SBB wurden mit der Durchführung der Massnahme betraut.

Abbildung 3
Täglich beförderte Reisende
1945 und 1946



3. Im Einverständnis mit den beteiligten Privatbahnen wurden während der Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1946 für die Beförderung der im Jahre 1945 geworfenen Fohlen die Frachtsätze der Tarifklasse II a statt I zugestanden, was einer Ermässigung von 25 bis 50 % gleichkam.

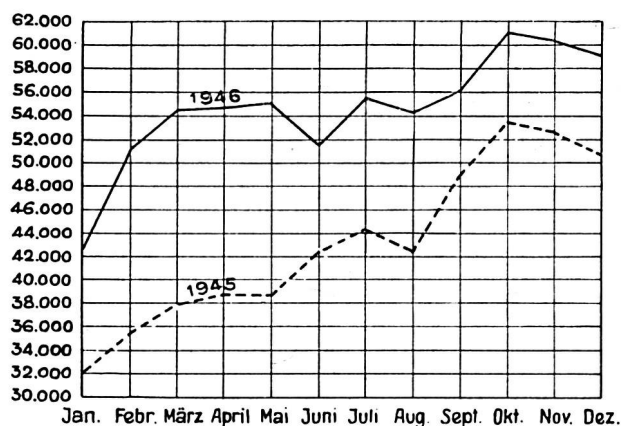
4. Das Reglement für die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgüter wurde bei 124 Tieraussstellungen angewendet.

D. Güterverkehr

1. Das Reglement für die Gewährung von Frachtvergünstigungen für Ausstellungsgüter wurde auf 6 Güterausstellungen angewendet.

2. Der Werbedienst für den Güterverkehr hat 253 Frachtabkommen abgeschlossen; 19 Abkommen wurden aufgehoben.

Abbildung 4
Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr
1945 und 1946



3. Eine internationale Eisenbahnkonferenz, an der u. a. auch Vertreter der Besetzungsmächte in Deutschland und der ECITO teilnahmen, tagte vom 4.—6. April in Basel und vom 24.—27. September in Bern. Die Konferenz führte die bereits im Vorjahre begonnene Vereinheitlichung der Verkehrsreglementierung weiter und schaffte damit die nötigen Voraussetzungen für die Güterbeförderung mit durchgehenden Frachtbriefen in den zurzeit betrieblich möglichen internationalen Verkehren.

Am Ende des Berichtsjahres war der durchgehende Verkehr zwischen der Schweiz und folgenden Ländern möglich: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland (amerikanische, britische und französische Besetzungszone), Frankreich, Italien, Jugo-

slawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Tschechoslowakei und Ungarn. Ferner sind folgende Verkehre im Transit über die Schweiz geregelt worden: Italien—Frankreich, Luxemburg, Belgien und Holland; Frankreich—Österreich, Ungarn und Tschechoslowakei; Belgien—Österreich und Ungarn.

Mit der russisch besetzten Zone Deutschlands konnten entsprechende Vereinbarungen noch nicht getroffen werden.

4. Am 15. September ist ein internationaler Durchfuhrtarif für Güter und Tiere im Transit über Deutschland in Kraft getreten mit Frachtsätzen in US-Dollar. Als Basis für die Umrechnung der bisherigen RM Frachtsätze wurde ein Kurs von 1 RM = 0.30 US-Dollar angenommen, was einem Kurs von 1 RM = sFr. 1.30 entspricht.

5. Am 1. Juli 1946 wurde der seit 12. September 1945 sistiert gewesene direkte Gütertarif Italien—Schweiz wieder in Kraft gesetzt.

6. Am 1. Juni ist ein neuer Transittarif für den Güterverkehr Nord—Süd und umgekehrt eingeführt worden.

7. Der frühere starke Transitverkehr Deutschland—Italien fällt immer noch aus. Dafür hat sich der Verkehr Italien—England über Erwanen gut entwickelt.

E. Verkehrswerbung

1. Die Beratende Kommission für die Werbedienste der SBB hielt im Berichtsjahre 2 Sitzungen ab, an denen die Werbemassnahmen für das Jubiläumsjahr und die Frage des Billetverkaufs bei den Auslandsagenturen behandelt wurden.

2. Der SBB-Kalender für das Jubiläumsjahr 1947 ist im Grossformat in 46 000 Exemplaren erschienen.

3. Zur Ausschmückung der Abteile 1. Klasse wurde eine Serie vierfarbiger Reproduktionen von Bildern aus Museen, Glasmalereien usw. angeschafft.

4. Der tägliche Wetterbericht wurde neu organisiert und für den Sommer auf 47 Meldeorte erweitert.

5. Von den Vortragsgruppen des Publizitätsdienstes wurden mehr als 450 Film- und Lichtbildervorträge durchgeführt, mit einer Besucherzahl von ca. 60 000 Erwachsenen und 56 800 Schülern. Für 1947 steht ein neuer farbiger Trickfilm «100 Jahre Eisenbahn» bereit.

VI. Verkehrskontrolle

1. Die Versuche mit Apparaten für die Billetausgabe, mit denen die Einnahmen jedes Kassenbeamten erfasst werden können, wurden weitergeführt.

2. Das maschinelle Buchungsverfahren wurde weiter auf den Versandverkehr der Eilgutexpedition St. Gallen-HB und der Güterexpeditionen Burgdorf, Locarno und Winterthur-HB ausgedehnt.

3. Am 14. und 15. Mai hat eine *Sitzung der Kontrollchefs-Kommission* stattgefunden.

4. Die *Kassen und Bücher* von 722 Dienststellen wurden revidiert. 103 Stellen gaben Anlass zu besonderen Untersuchungen.

5. Die *Abrechnungs- und Saldierungsvorschriften* für die Personen- und Gepäckverkehre Schweiz-England, Schweiz-Österreich, Schweiz und Frankreich-Nordische Staaten, für den Expressgutverkehr

Schweiz-Frankreich sowie für die Güterverkehre Tschechoslowakei-Schweiz und Polen-Schweiz wurden neu herausgegeben.

6. Im Berichtsjahr sind 990 Frachtkredite neu eröffnet und 378 aufgehoben worden. Bestand am 31. Dezember 1946 8297 Frachtkredite.

7. In unserer Billetdruckerei wurden 52 039 000 *Billette Edmonsonschen Systems* gedruckt, gegenüber 62 527 000 im Jahre 1945.

VII. Materialverwaltung

A. Materialbestellung

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigere Materialien *bestellt* worden:

Holzschwellen	Stück	84 519
Eiserne Bahnschwellen	»	163 000
Stahlschienen	t	30 636
Befestigungsmittel und Weichenbestandteile, Stellwerkmaterial . .	t	2 743
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste	t	8 385
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von	Fr.	2 007 660
Material für elektrische Anlagen . .	»	7 178 000
Baumaterialien	t	1 574
Betriebsstoffe für die Zugsförderung (ohne Kohlen)	t	4 507

Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung im Werte von . .	Fr.	1 576 266
Invartargegenstände, Bureauaterial usw. im Werte von	»	3 746 081
Tücher und Anfertigung der Dienstkleider für	»	2 451 217

B. Verkauf von Altmaterial

Es wurde *verkauft*:

Altmaterial aus dem Oberbau . . .	Fr.	1 803 597
Altmaterial aus den Werkstätten und von übrigen Diensten für	»	1 025 000

C. Feuerungsmaterial für Lokomotiven, Triebfahrzeuge und Werkstätten

Im Berichtsjahre sind beschafft worden:

Kohle	t	66 838
Koks	t	2 259
Holz	Ster	98 092
Flüssige Treibstoffe	t	914

VIII. Pachtbetriebe

1. Im Berichtsjahr standen 66 *Bahnhofbuffets* in Betrieb. 46 Buffets verfügen über Lokale 1./2. und 3. Klasse und 20 Buffets nur über Lokale 3. Klasse. In den Buffets Le Locle-Ville und Porrentruy trat ein Pächterwechsel ein.

Die Umsätze haben im allgemeinen zugenommen. Eine vermehrte Frequenz verzeichnen in erster Linie die Buffets der Grenzbahnhöfe. Ein Rückgang der Frequenz machte sich bei den Buffets mit starkem Militärverkehr während des Aktivdienstes der Armee bemerkbar.

2. In 263 Bahnhöfen und Stationen standen *Bahnhofbuchhandlungen* (Zeitungskioske) in Betrieb.

In 7 Stationen wurden neue Zeitungskioske eröffnet. Ferner wurde eine teilweise Neuverteilung des Pachtgebietes vereinbart.

Die Umsätze sind im allgemeinen gestiegen.

3. Die *Geschäftsreklame* zerfällt in die Bahnhofreklame und in die Wagenreklame. Der Umsatz der Geschäftsreklame hat trotz vermehrter ästhetischer Rücksichtnahme zugenommen. Auch der Umsatz der im Jahre 1944 eingeführten Wagenreklame stieg an.

4. In den SBB-Bahnhöfen und -Stationen standen am Ende des Berichtsjahres 784 Waren-

automaten, 349 Personenwaagen-Automaten und 204 Automaten anderer Art in Betrieb. Die Umsätze sind leicht angestiegen.

5. Der *Speisewagendienst* wird von der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft AG in Bern und von der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft besorgt.

Im Berichtsjahr standen 6 bis 10 Speisewagen der SBB, 24 bis 25 Speisewagen der beiden Pächter und 5 Buffetwagen der SBB in Betrieb. 4 Speisewagen der SBB wurden neu in Betrieb genommen und 1 Speisewagen der SSG ausser Betrieb gesetzt.

Die Betriebsleistungen betrugen bei den Speisewagen 4 921 532 Wagenkm (gegen 4 007 716 Wagenkm im Vorjahr) und bei den Buffetwagen 736 559 Wagenkm (gegen 885 668 Wagenkm im Vorjahr).

Die Umsätze erhöhten sich infolge der Vermehrung der Speisewagenkurse; ferner trat am 16. November eine allgemeine Preiserhöhung in Kraft.

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

IX. Stations- und Zugsdienst

A. Allgemeines

1. Die Sektion für Landtransporte des Eidgenössischen Kriegs-Transport-Amtes, die von der Abteilung für den Stations- und Zugsdienst bei der Generaldirektion betreut wurde, ist am 31. Dezember 1946 aufgehoben worden.

2. Mit der Generaldirektion der PTT wurde eine neue Vereinbarung betreffend die Übertragung von Poststellen an Stationsvorstände abgeschlossen.

3. Die Einstellung von 419 Privatgüterwagen in den Park der Schweizerischen Bundesbahnen sowie die Verwendung von 203 Privatbehältern im schweizerischen Verkehr wurde mit einer grösseren Anzahl Verfrachter vertraglich geordnet.

4. Für die im Verlaufe der letzten Jahre infolge des anhaltend starken Verkehrs beschäftigten privaten Bureauaushilfen sind Richtlinien zur Regelung des Dienstverhältnisses auf Grund der Angestelltenordnung, sowie zur Überführung ins Beamtenverhältnis aufgestellt worden.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals

1. Zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfs an Personal für den Stations- und Zugsdienst wurden 266 Stations- und 295 Zugsdienstlehrlinge eingestellt. Die Rekrutierung des Personals, insbesondere desjenigen für den Stationsdienst, begegnete mangels genügend geeigneter Anwärter Schwierigkeiten.

2. Die im Jahre 1944 eingetretenen Stationslehrlinge hatten nach Absolvierung eines vierwöchigen Schlusskurses die Wahlfähigkeitsprüfung zu bestehen.

3. Für die im ersten Lehrjahr stehenden Stationslehrlinge sind eintägige Instruktionkurse in vierzehntägigen Abständen eingeführt worden.

4. Das Programm der Instruktionkurse für die Beamten konnte wegen der starken Beanspruchung derselben nur teilweise durchgeführt werden.

C. Personenbeförderung

1. Der Personenverkehr war im Berichtsjahr wiederum stark, obwohl der Militärverkehr gegenüber dem Vorjahre einen Ausfall brachte. Im zweiten Halbjahr war indessen im Reisendenverkehr ein kleiner Rückgang zu verzeichnen, was hauptsächlich auf den Wegfall der kriegsbedingten Einschränkungen im Automobilverkehr zurückzuführen ist.

2. Die Grenzformalitäten im internationalen Reiseverkehr über Chiasso, Luino, Domodossola, Basel SBB und Buchs (St. G.) konnten nach Besprechung mit den massgebenden schweizerischen und ausländischen Verwaltungen vereinfacht und beschleunigt werden.

3. Auf den 7. Oktober ist die französische Zoll- und Passkontrolle von Bellegarde nach Genève-Cornavin verlegt worden.

4. Im Berichtsjahr haben folgende mit dem Kriegsgeschehen im Zusammenhang stehende ausserordentliche Transporte stattgefunden:

135 200 amerikanische Urlauber zur Erholung ein- und ausgereist;

89 500 britische Urlauber im Transit Brig-Vallorbe;

1 000 britische Verwundete in 5 Sanitätszügen aus Italien über Brig-Vallorbe;

34 900 österreichische Kriegsgefangene aus Frankreich im Transit durch die Schweiz über Buchs (St. G.);

64 200 ausländische Kinder zur Erholung in der Schweiz ein- und ausgereist;

1 800 tuberkulosekranke und kriegsverstümmelte ausländische Armeeingehörige und Kinder zur Kur ein- und ausgereist;

3 700 schweizerische Heimkehrer eingereist;

1 900 ausländische Flüchtlinge und Internierte heimgeschafft;

25 500 italienische Arbeiter ein- und zur Hauptsache nach Belgien weitergereist.

357 700 Personen im gesamten.

Für den grösseren Teil dieser Transporte hatten die SBB ihr eigenes Wagenmaterial zur Verfügung zu stellen.

D. Güterbeförderung

1. Der schweizerische Güterverkehr war trotz Wegfalls der Militärtransporte und Wiedereinsatzens der Strassentransporte anhaltend stark. Hiezu beigetragen hat namentlich die bessere Landesversorgung zufolge Zunahme des Importverkehrs sowie die Belebung im Baugewerbe.

Der Herbstverkehr erforderte in Zusammenarbeit mit der Eidgenössischen Alkoholverwaltung besondere Massnahmen zur Lenkung der Obst- und Kartoffeltransporte.

Der Transitgüterverkehr hat in der zweiten Jahreshälfte von Chiasso nach Basel zugenommen, blieb aber im übrigen in bescheidenem Rahmen.

2. Im Interesse der Landesversorgung wurde wiederum eine erhebliche Anzahl leerer schweizerischer Güterwagen ins Ausland gesandt. Die Beanspruchung unseres Wagenparkes war daher wiederum erheblich. Im zweiten Halbjahr trat indessen mit dem Eintreffen grösserer Mengen Güter auf dem Rhein eine Entspannung ein, die gestattete, die während des Krieges nötig gewordene Verkürzung der Belade-, Entlade- und Reexpeditionsfristen mit Ausnahme für die Grenzbahnhöfe wieder aufzuheben. Eine Besserung in der Wagenlage ist auch mit der vermehrten Stellung eigener Güterwagen durch die ausländischen Versandverwaltungen eingetreten.

3. Auf 1. Juni ist ein verbesserter Tarif für die Zu- und Abfuhr von Gütern eingeführt worden.

E. Verkehr mit dem Ausland

1. Am 12. August ist der Personenverkehr auf der Strecke Etzwilen–Ramsen–Singen aufgenommen worden, nachdem dieser seit dem Mai 1945 eingestellt war.

2. Im Berichtsjahr ist der Güterverkehr mit dem Ausland wie folgt wieder aufgenommen worden: Anfang 1946 mit der französisch besetzten Zone Deutschlands und Österreichs.

Anfangs März der Wagenladungsverkehr mit Italien über Luino.

Ende März mit direkten Zügen zwischen Schweden, Norwegen und Dänemark über Padborg linksrheinisch, ab 15. Oktober rechtsrheinisch.

Ende März Aufnahme des Wagenladungsverkehrs mit Polen in geschlossenen Zügen über Österreich–Tschechoslowakei.

Ab Mitte April Aufnahme des gesamten Eil- und Frachtgutverkehrs in Stückgutsendungen und Wagenladungen nach und von Frankreich, Belgien, Holland und Luxemburg.

Am 1. Mai Güterverkehr in Wagenladungen mit den amerikanisch und britisch besetzten Zonen Deutschlands.

Ab Mitte Mai Öffnung der kürzeren Strecke Buchs–Linz–Summerau statt Lindau–München–Furth i. W. im Verkehr mit der Tschechoslowakei.

Ab 12. August der Stückgutverkehr über Luino.

Ende September Wagenladungsverkehr mit Ungarn und Jugoslawien in beschränktem Umfang.

Mitte September unbeschränkter Wagenladungsverkehr mit der Tschechoslowakei über Buchs und St. Margrethen–Österreich und Deutschland, sowie der gesamte Stückgut- und Wagenladungsverkehr mit Österreich.

3. Am 29. April ist nach einem Unterbruch von 1½ Jahren die Rheinschiffahrt bis Basel aufgenommen worden.

F. Fahrplan

1. Für den ab 6. Mai 1946 gültigen Fahrplan wurden im Genehmigungsverfahren 652 (Vorjahr 500) Begehren angemeldet, darunter 477 (363), welche die Schweizerischen Bundesbahnen berührten. Im besondern sind zu erwähnen 213 (112) Gesuche betreffend die Einführung neuer oder die Ausdehnung bestehender Züge, 74 (57) Begehren um Einschaltung neuer Schnell- und Eilzugshalte, sowie 42 (27) Gesuche um vermehrte Bedienung von Stationen und Haltestellen durch Reisezüge. In 249 (117) Fällen konnte den Gesuchen ganz oder teilweise entsprochen werden.

2. Der Jahresfahrplan 1946/47 hat mit 9016 km täglichen Mehrleistungen auf den elektrifizierten Strecken eine weitere Verbesserung des Personen- und Schnellzugsverkehrs gebracht. Ein Teil der Mehrleistungen entfällt auf die im Jahre 1946 neu elektrifizierten Strecken, wogegen auf den dampfbetriebenen Linien gegenüber dem Fahrplan 1945/46 eine Verminderung um 703 km pro Tag zu verzeichnen ist.

3. Vom 18.–21. Juni hat in Paris eine internationale Fahrplanbesprechung zwischen den am Simplon-Orient- und Arlberg-Orient-Express be-

teiligten Bahnverwaltungen stattgefunden. Bei diesem Anlasse wurde die Ausdehnung des Simplon-Orient-Expresses über Venedig hinaus nach Belgrad und eventuell weiter nach Sofia–Istanbul, ferner des Arlberg-Orient-Expresses über Wien hinaus nach Budapest, bzw. über Prag hinaus nach Warschau sowie eine Beschleunigung dieser Züge beschlossen. Ausserdem wurde die Einlage einer neuen Schnellzugsverbindung 1.–3. Klasse Paris–Lausanne–Mailand sowie die Einführung einer täglichen Verbindung für den Wintersportverkehr England–Schweiz über Calais–Laon–Delle–Basel vereinbart.

4. Im Hinblick auf die aus England zu erwartenden Wintersportgäste sind für die Zeit vom 17. Dezember 1946 bis 2. Februar 1947 der Engadin- und der Oberland-Express mit Schlaf- und gewöhnlichen Wagen I./II. Klasse Calais–Chur (–Engadin) und –Interlaken (–Oberland) wieder eingeführt worden.

Ferner ist ab dem gleichen Zeitpunkt ausschliesslich für den Verkehr England- und Holland–Schweiz über die rechtsrheinische Route (Frankfurt a. M.) eine tägliche Zugsverbindung mit Wagen 1., 2. und 3. Klasse Hoek van Holland–Basel neu geschaffen worden.

Der dreimal wöchentlich verkehrende Arlberg-Expresszug führt seit 7. Januar einen direkten Schlafwagen 1./2. Klasse bis und ab Prag. Seit 18. März verkehrt in diesem Zug auch ein Schlafwagen bis und ab Zürich. Auf der Strecke Paris–Basel wird er vom gleichen Zeitpunkt an täglich geführt.

Auf 1. Februar wurde im weitem der Zugsverkehr über St. Margrethen mit täglich drei Zugsparen bis Bregenz aufgenommen.

Der Personenzugsverkehr auf den Strecken Chiasso–Milano und Bellinzona–Luino ist durch Einlage weiterer Züge verbessert worden.

Am 7. Januar wurde der Simplon-Orient-Expresszug zwischen Paris und Venedig mit direkten Schlafwagen Paris–Venezia und Roma wieder eingeführt. Er verkehrte bis 18. März dreimal wöchentlich und seither täglich.

Zu Beginn des Berichtsjahres ist sodann der direkte Zugsverkehr ab Basel mit Bruxelles und Calais und am 6. Mai 1946 derjenige zwischen Genf und der Côte d'Azur (Nizza) wieder aufgenommen worden.

Ab 7. Oktober 1946 gelangte sodann auf Grund eines Beschlusses der am Nord-Express beteiligten Verwaltungen eine wöchentlich dreimalige Verbindung Basel–Köln–Basel mit Anschluss in Köln an den Nord-Express und durchlaufenden Schlafwagen Basel–Stockholm zur Einführung.

Mit der Instandstellung des Viaduktes von Nogent-le-Perreux und der seither wieder möglichen Benützung des Bahnhofes Paris-Est für den Verkehr über Basel und Delle ist auf 16. Dezember eine neue Tagesverbindung Basel–Paris–Basel mit Autorail eingeführt worden, die einen fünfstündigen Aufenthalt in Paris ermöglicht (Fahrzeit 5 Stunden 45 Minuten).

5. Am 17. März ist in Italien und am 14. April in Österreich sowie in Deutschland die Sommerzeit, die der MEZ eine Stunde vorgeht, eingeführt worden.

G. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge

Nach längeren Verhandlungen konnte mit der Société Nationale des Chemins de fer français eine Einigung erzielt werden über die von ihr zu zahlende Vergütung für die Mitbenützung der Bahnhofsanlagen in Basel während der Kriegszeit.

H. Errichtung und Eröffnung von Haltestellen

Am 6. Mai ist die Haltestelle Bottighofen zwischen Kreuzlingen-Ost und Münsterlingen und am 15. Juli die Haltestelle Köllikon-Oberdorf zwischen Köllikon und Safenwil eröffnet worden.

X. Zugsförderung und Werkstätten

A. Anschaffung und Umbau von Rollmaterial

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

Normalspur:

- 11 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Re^{4/4},
- 7 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee^{3/3},
- 8 elektrische Traktoren zu 135 PS der Serie Te,
- 7 Personenwagen der Serie AB^{4ü}, leichte Bauart,
- 4 Speisewagen der Serie Dr^{4ü}, leichte Bauart,
- 10 Gepäckwagen der Serie F^{4ü}, leichte Bauart,
- 2 Gepäckpostwagen der Serie FZ^{4ü}, leichte Bauart,
- 1 Güterwagen der Serie K³,
- 20 Güterwagen der Serie M⁹,
- 1 Spezialwagen der Serie O¹.

Schmalspur:

- 2 Personenwagen der Serie BC⁴, leichte Bauart,
- 4 Personenwagen der Serie C⁴, leichte Bauart.

Infolge des Mangels an Arbeitskräften und der Überbeschäftigung in der Industrie ergaben sich in der Ablieferung des bestellten Rollmaterials Verspätungen, durch welche die dringend wünschbare beschleunigte Modernisierung unseres Fahrzeugparkes verzögert wird.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes normalspurige Rollmaterial:

- 10 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Re^{4/4},
- 6 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee^{3/3},
- 3 elektrische Traktoren der Serie Te,
- 1 Steuerwagen der Serie CFT^{4ü},
- 16 Personenwagen der Serie AB^{4ü}, leichte Bauart,
- 5 Personenwagen der Serie B^{4ü}, leichte Bauart,
- 5 Personenwagen der Serie BC^{4ü}, leichte Bauart,
- 3 Personenwagen der Serie BC⁴, leichte Bauart,
- 20 Personenwagen der Serie C^{4ü}, leichte Bauart,
- 3 Personenwagen der Serie C⁴, leichte Bauart,
- 5 Anhängewagen zum Roten Pfeil der Serie BCF⁴, leichte Bauart,
- 4 Speisewagen der Serie Dr^{4ü}, leichte Bauart,
- 10 Gepäckwagen der Serie F^{4ü}, leichte Bauart,
- 1 Güterwagen der Serie K²,
- 20 Güterwagen der Serie L³,
- 30 Schotterwagen der Serie S^{4t}.

3. Im Berichtsjahr wurde folgendes normalspurige Rollmaterial umgebaut:

- 1 elektrische Lokomotive der Serie Be^{6/8}, umgebaut aus Ce^{6/8}II,
- 1 Personenwagen der Serie B⁴, umgebaut aus B³,
- 2 Personenwagen der Serie C⁴, umgebaut aus C³,
- 1 Güterwagen der Serie K^{2t}, umgebaut aus Privatgüterwagen P,
- 1 Güterwagen der Serie K², umgebaut aus Personenwagen C,

- 4 Güterwagen der Serie K³, umgebaut aus Dienstwagen X^d,

- 8 Spezialwagen der Serie O, umgebaut aus L⁵,
- 40 Schotterwagen der Serie S^{4t}, umgebaut aus M³,
- 26 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus ausgerangierten Fahrzeugen.

4. Auf Ersuchen des Eidgenössischen Finanz- und Zolldepartementes wurden die im Eigentum des Bundes stehenden, zu Beginn des Krieges angeschafften 820 Güterwagen der Serie K³ übernommen.

B. Zugsförderung

1. Zur Deckung des Bedarfes an Lokomotivpersonal wurden als Nachwuchs 212 Schlosser und Mechaniker eingestellt.

2. Auf den Beginn des neuen Fahrplans im Mai des Berichtsjahres sind dem Lokomotivpersonal gewisse Erleichterungen in der Anwendung des Arbeitszeitgesetzes zugestanden worden, so bezüglich der durchschnittlichen eingeteilten Arbeitszeit, der maximalen Dauer der Dienstbereitschaftszeit und der minimalen Dauer der Ruheschicht.

3. Auf den 1. Januar 1946 wurde ein neues Reglement über die Druckluftbremsen herausgegeben, das in der Hauptsache Betriebsvorschriften enthält. Der für das Lokomotiv- und Visiteurpersonal bestimmte technische Teil wird später herausgegeben werden.

4. Die an die Société Nationale des chemins de fer français vermieteten 37 schweren Güterzugs-Dampflokomotiven der SBB sind von April bis Mitte Juni zurückgegeben worden.

5. Zu Anfang des Berichtsjahres wurden die letzten 5 der 1945 von den Niederländischen Staatsbahnen gekauften kleineren Dampflokomotiven verschiedener Serien nach Holland überführt. Die SBB haben der gleichen Verwaltung weitere 22 Dampflokomotiven der Serie A^{3/5} verkauft.

6. Die beiden von der Deutschen Reichsbahn gemieteten elektrischen Lokomotiven der Wiesentalbahn wurden zurückgegeben.

7. Von den österreichischen Staatseisenbahnen wurden eine elektrische Strecken- und zwei elektrische Rangierlokomotiven gemietet, nachdem sie in unserer Werkstätte in Zürich wiederhergestellt worden waren.

8. Der Bestand an elektrischen Lokomotiven reichte zur Bewältigung des stark gestiegenen Verkehrs nicht aus, so dass auf elektrifizierten Linien Dampflokomotiven eingesetzt wurden. Vom De-

zember an mussten wegen drohenden Mangels an elektrischer Energie auf elektrifizierten Linien weitere Dampflokomotiven verwendet werden (siehe Ziffer XI. E. 1).

9. Zur Streckung der Kohlenvorräte wurden auf Dampflokomotiven wiederum grosse Mengen Holz verfeuert.

10. Zur Milderung des drückenden Mangels an Personenwagen bei den Niederländischen Staatsbahnen wurden dieser Verwaltung 20 Personenwagen der Serie C³ vermietet.

C. Werkstätten

a. Rollmaterialunterhalt

Im Berichtsjahr wurden in den Hauptwerkstätten folgende Unterhaltsarbeiten ausgeführt:

1. Triebfahrzeuge

Schnellreparaturen	1015
Zwischenreparaturen	153
Revisionen	232
Total	1400

Ausserdem wurden an Kleinmotorfahrzeugen (Traktoren, Draisinen und Strassenfahrzeugen) 188 Schnell- und Zwischenreparaturen sowie 104 Revisionen ausgeführt.

Der gesamte Triebfahrzeugunterhalt konnte planmässig in den eigenen Werkstätten besorgt werden.

In der Werkstätte Yverdon sind 7 schwerbeschädigte Dampflokomotiven der SNCF revidiert und zum Teil umgebaut worden. Die Wiederherstellungsarbeiten an französischen Lokomotiven wurden auf Ende des Berichtsjahres eingestellt.

2. Wagen der SBB

	Personen- wagen	Gepäck- wagen	Güter- wagen	Dienst- wagen
Schnellreparaturen	7 071	1112	12 005	1416
Revisionen	1 712	308	5 277	505
Zwischenreparaturen	184	2	—	—
Hauptreparaturen	11	12	610	—
Umbauten	2	—	8	1
Schwerbeschädigungen	14	2	1	2
Total	8 994	1436	17 901	1924

3. Rollmaterial anderer Eigentümer (inkl. Privatgüterwagen)

	Personen- wagen	Gepäck- und Bahnpostwagen	Güter- wagen
Schnellreparaturen	9	56	7142
Revisionen	—	158	635
Schwerbeschädigungen	—	—	8
Total	9	214	7785

Ausserdem wurden 48 durch Bombardierungen im Ausland beschädigte Wagen in unseren Werkstätten repariert.

In den Werkstätten Zürich und Yverdon wurden im Berichtsjahre 51 Gepäck- und 198 Güterwagen der SNCF repariert. Auf Ende des Berichtsjahres wurden diese Reparaturarbeiten eingestellt. Die Arbeiten für bei Industriefirmen reparierte SNCF-Wagen, welche diese mangels Einrichtungen nicht selbst besorgen können (Behandlung der Radsätze, Tragfedern usw.) — im Berichtsjahr für 2352 Wagen — werden fortgesetzt, da die Reparaturaktion der SNCF bei der Industrie weitergeht.

Die General Motors Suisse S. A. in Biel hat im Berichtsjahr an 254 dreiachsigen Personenwagen rückständige Renovationen ausgeführt. Die Reparatur von 79 Güterwagen wurde an Industriefirmen vergeben.

b. Werkstätteanlagen und -Einrichtungen

1. In der Metallgiesserei der Werkstätte Olten wurde als Ersatz des alten Ölbrenner-Schmelzofens ein Elektro-Schmelzofen installiert, der die erforderliche grössere Kapazität aufweist und qualitativ einwandfreie Bronze erzeugt.

2. In der Werkstätte Bellinzona wurde ein Elektro-Dampfkessel eingerichtet.

3. Zur Verbesserung der Arbeitsverhältnisse wurde in der Werkstätte Bellinzona der Hof der Malerei überdacht.

XI. Bahnbau und Kraftwerke

A. Allgemeines

1. Die Aufhebung der schon vorher gelockerten Zementrationierung auf den 1. Mai, genügende Zuführen von Oberbaumaterial usw. ermöglichten es, das aufgestaute Bauvolumen in vermehrtem Masse nachzuholen. Eine Reihe materialintensiver Arbeiten beim Bau, dem Unterhalt und der Erneuerung der Bahnanlagen konnte fertiggestellt werden.

Im Hinblick auf die bestehende Hochkonjunktur wurden andererseits zur Herbeiführung eines Aus-

gleiches eine Reihe von vorgesehenen Bauten zurückgestellt bzw. deren Fertigstellung etwas ausgedehnt. Hiezu zwangen übrigens ohne weiteres der immer stärker in Erscheinung tretende Mangel an Arbeitskräften und die zum Teil langen Lieferfristen gewisser Baumaterialien.

2. Die Sammelaktion von Schrott und Nutzeisen ergab in der Eisensteuerperiode des Berichtsjahres statt der auferlegten Pflichtmenge von 10 000 Tonnen 16 967 Tonnen. Die den Bundesbahnen seit

1. Juli 1943 zur Ablieferung auferlegte Menge beläuft sich auf 55 000 Tonnen, die gesamte Abgabe bis Ende Dezember 1946 auf 64 838 Tonnen, womit die Pflichtmenge bis Ende 1946 um 9838 t überschritten wird.

3. Zur Begutachtung der Frage, ob der Berner Bahnhof gemäss dem genehmigten Projekt an der jetzigen Lage umzubauen oder zu verlegen sei, wurde eine Expertenkommission bestehend aus je einem Vertreter der Regierung des Kantons Bern, der Stadt Bern und der Bundesbahnen bestellt, die ihre Arbeit aufnahm.

Die Zürcher Eisenbahnverkehrsfragen wurden mit den Behörden des Kantons und der Stadt Zürich eingehend besprochen.

4. Im Berichtsjahr ist der Mehranbau durch das Personal in der Weise fortgesetzt worden, dass die urbar gemachten und zur Verfügung gestellten Flächen gut bebaut wurden; dem Personal wurde hiezu Freizeit ohne Anrechnung gewährt.

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.* Folgende wichtigere Bauaufgaben wurden vollendet: Die Erweiterung des Güterbahnhofes Freiburg und der Stationen Estavayer, Charrat-Fully und Beinwil, der Wiederaufbau und die Vergrösserung des durch Bombenabwurf am 4. März 1945 teilweise zerstörten SBB Fruchtheuses Basel, der Wiederaufbau des südlichen Teiles des Aufnahmegebäudes Schaffhausen, mit Erstellung neuer Perrondächer sowie des Aufnahmegebäudes mit Güterschuppen in Wolhusen; der Umbau des Aufnahmegebäudes und Neubau des Nebengebäudes in Kreuzlingen; der Einbau neuer Warenaufzüge und die Einwandung von Treppenhäusern in den Lagerhäusern des Güterbahnhofes in Basel; die Erstellung einer Geleiseverbindung und Signalstation im Gottardtunnel.

In Ausführung befanden sich folgende Bauten: Der Umbau und die Erweiterung von Geleise- und Stationsanlagen in Moudon, Payerne, Aarberg, Magadino-Vira und Freiburg; die Erstellung von neuen Aufnahmegebäuden in Grandvaux, Sempach-Neuenkirch und Bischofszell-Nord, der Wiederaufbau der Güterhallen in Basel, der Ausbau der Haltestelle Schachen zu einer Kreuzungsstation, die Erweiterung der Wagenabteilung der Depotwerkstätte Meiringen sowie die Herrichtung von Räumen für die «Swissair» im Hauptbahnhof Zürich.

3. *Doppelspuren.* In Ausführung befinden sich die Doppelspuren auf den Strecken Rapperswil-Lenzburg und Brunnen-Sisikon. Die zweite Teilstrecke Mezzovico-Taverne der neu erstellten Doppelspur Rivera-Bironico-Taverne konnte am 6. Mai 1946 dem Betriebe übergeben werden.

4. *Brückenbauten.* Im Berichtsjahr erfolgte der Umbau der eisernen Fachwerkbrücke über die Töss bei Steg in eine massive gewölbte Brücke sowie der

Ersatz der eisernen Frosdabrücken der Strecke Faido-Lavorgo durch eine zweigeleisige Brückendecke aus einbetonierten Trägern.

5. *Signal- und Sicherungsanlagen.* Neue elektrische Stellwerkanlagen wurden in Solothurn HB und Entlebuch in Betrieb genommen.

Der Einbau von Streckengeräten an Durchfahr-, Ausfahr- und Ausfahrtsignalen zur automatischen Zugsicherung wurde fortgesetzt. In Langenthal sind die Signal- und Sicherungsanlagen verbessert worden.

Die Einrichtung des Streckenblockes wurde auf den Strecken Neuenstadt-Biel und Oensingen-Solothurn HB in Betrieb genommen.

6. *Niveauübergänge.* Im Berichtsjahr sind 3 Niveauübergänge aufgehoben und durch 2 Unterführungen und 1 Überführung ersetzt worden.

7. *Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen.* Auf der Strecke Lausanne-Bern wurde eine Trägerfrequenzanlage für Mehrfachtelephonie erstellt.

In Arth-Goldau konnte die neu erstellte elektrische Zugsvorheizanlage in Betrieb genommen werden, in Zug war eine solche in Ausführung.

C. Bahnunterhalt

Die Lieferungen von Oberbaumaterial aus dem Ausland hatten mit Beginn des Frühjahres einen befriedigenden Umfang angenommen, so dass die notwendigen Vorkehren für die Durchführung eines normalen Oberbauprogrammes getroffen werden konnten.

Ein empfindlicher Mangel an geeigneten Arbeitskräften vermochte anfänglich die rechtzeitige Fertigstellung der Erneuerungsarbeiten zu beeinträchtigen. Die milde Witterung in den Monaten November und Dezember ermöglichte es aber, diese Arbeiten bis zum Jahresende weiterzuführen und die Rückstände aufzuholen.

D. Elektrifikation

Auf folgenden bisher noch mit Dampf betriebenen Linien konnte der elektrische Betrieb aufgenommen werden:

Romanshorn-Kreuzlingen am 6. Mai,
St-Maurice-Monthey am 18. Mai,
Zofingen-Suhr-Aarau am 15. Juli,
Palézieux-Payerne am 19. Juli,
Etzwil-Stein a. Rh.-Oberwinterthur am 7. Oktober,
Suhr-Wettingen am 17. Dezember.

Die Elektrifikationsarbeiten auf den übrigen Strecken mit Dampftraktion mussten verschiedener Umstände halber etwas hinausgeschoben werden.

E. Energieversorgung

1. Energiewirtschaft.

Im Betriebsjahr 1945/46 (Oktober 1945 bis September 1946) standen folgende Energiemengen zur Verfügung:

Aus den eigenen Kraftwerken	640 255 000 kWh
Aus den Gemeinschaftskraftwerken	180 213 000 »
Bezug aus fremden Kraftwerken	92 321 000 »
<i>Total selbst erzeugte und bezogene Energie</i>	<u>912 789 000 kWh</u>

die wie folgt verwendet wurde:

Für die eigene Zugsförderung . . .	790 000 000 kWh
Für andere eigene Zwecke . . .	8 416 000 »
Abgabe an Privatbahnen . . .	22 430 000 »
Abgabe an andere Abnehmer . . .	2 653 000 »
Abgabe an Überschussenergie . . .	88 769 000 »
Umformerverluste	521 000 »
Total	912 789 000 kWh

In der ersten Hälfte der Winterperiode 1945/46 war der Wasserzufluss zu den Kraftwerken der Bundesbahnen unbefriedigend, sodass diese schon damals an der unteren Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt waren. Ende März 1946 entsprach der Inhalt der Stauseen noch einer Reserve von 50 Millionen kWh.

In der Sommerperiode war der Zufluss zum Ritom- und Sihlsee normal, beim Barberinensee dagegen ungenügend, sodass er nur dank der noch vorhandenen Reserve wieder gefüllt wurde.

Der Absatz für Überschussenergie war während des Sommers 1946 günstig und es wurden alle Abgabemöglichkeiten dafür voll ausgenützt.

Zur Deckung des Energiebedarfes für den Winter 1946/47 mussten zusätzlich zu den von der Liefergemeinschaft BKW-NOK-Atel zur Verfügung stehenden 33 Millionen kWh noch weitere 25 Millionen kWh Ergänzungsenergie sichergestellt werden. 10 Millionen kWh davon sollten von der NOK und 15 Millionen von den Österreichischen Staatsbahnen geliefert werden. Infolge katastrophaler Wasserknappheit in Österreich musste die Stromlieferung von dort, nachdem 3 Millionen kWh geliefert waren, eingestellt werden.

In den SBB-Kraftwerken waren, wie in den übrigen, die Wasserverhältnisse in der Winterperiode 1946/47 denkbar ungünstig und die Energieversorgung prekär. Aus diesem Grunde mussten die Elektrokessel im eigenen Betrieb ab Mitte Oktober ausser Betrieb gesetzt und der Bezug der Aushilfsenergie BKW-NOK-Atel schon ab 1. November 1946 aufgenommen werden. Die starke Inanspruchnahme der Energiereserven und die Aussichtslosigkeit, weitere Aushilfsenergie von Privatkraftwerken zu erhalten, zwang dazu, den Energieverbrauch ab 6. Dezember durch Einschränkung der Zugsheizung, den Verzicht auf die Führung von Personen-Extrazügen, die Kürzung zahlreicher Zugkompositionen, sowie den Ersatz elektrischer Linien- und Rangiertriebfahrzeuge durch Dampflokomotiven, herabzusetzen.

2. Kraftwerke.

Barberine, Stand des Barberinesees: Tiefster Stand am 31. März mit 10,3 Millionen m³ Nutzinhalt, höchster Stand am 18. September mit 39,0 Millionen m³ Nutzinhalt (voller See). Die Absenkung begann am 23. September; sie betrug am 31. Dezember 15,64 m (Vorjahr 10,15 m) unter Stauziel, entsprechend einem Nutzinhalt von 19,81 Millionen m³ (26,16).

Ritom, Stand des Ritomsees: Tiefster Stand am 14. April mit 2,9 Millionen m³ Nutzinhalt; höchster Stand am 1. September mit 27,5 Millionen m³ Nutzinhalt (voller See). Die Absenkung begann am 30. September; sie betrug am 31. Dezember 10,10 m

(Vorjahr 7,70 m) unter dem Stauziel mit einem Nutzinhalt von 16,84 Millionen m³ (18,95).

Etzelwerk, Stand des Sihlsees: Tiefster Stand am 25. März 1946 mit 31,4 Millionen m³ Nutzinhalt; höchster Stand am 22. August 1946 mit 91,8 Millionen m³ Nutzinhalt (voller See). Die Absenkung begann am 7. Oktober; sie betrug am 31. Dezember 5,98 m (Vorjahr 3,04 m) unter Stauziel mit einem Nutzinhalt von 34,5 (60,4) Millionen m³, wovon den SBB 24,6 (37,5) Millionen m³ zukamen.

Die Vorarbeiten für den Einbau einer Speicherpumpe bei der Maschinengruppe 3 sind durchgeführt.

Amsteg. Die umgebaute Druckleitung 3 wurde in Betrieb genommen.

Rupperswil-Auenstein. Im Verlaufe des Sommers konnte der Innenausbau des Maschinenhauses beendet werden. Das Hochwasser vom 13./14. Juli von rund 850 m³sek verursachte am fertiggestellten Wehr etwelche Schäden, die aber auf den Werkbetrieb keinen Einfluss hatten.

3. Übertragungsleitungen und Unterwerke.

Vom Unterwerk Grütze nach der Transformatorstation Etzwilen und von Kerzers nach Ausserholliken wurden neue 66 kV Übertragungsleitungen erstellt, wovon die zweite schon anfangs Januar 1946 in Betrieb gesetzt werden konnte.

In den Unterwerken Ausserholliken, Olten, Rupperswil, Steinen, Seebach und Grütze sind die neuen Einrichtungen für den Schutz der Transformatoren und den Distanzschutz der Übertragungsleitungen eingebaut und in Betrieb genommen worden.

F. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse

1. Infolge starker Schneefälle gingen am 19. und 23. Januar an der Simplonlinie zwischen Preglia und Varzo Lawinen nieder und überschütteten beide Geleise auf eine Länge von 50 m und bis 5 m Höhe. Die gesperrte Strecke konnte am folgenden Tage wieder freigemacht werden.

2. Der gewitterreiche Vorsommer war nicht ohne Folgen auf den Bahnbetrieb geblieben. So ging am 25. Mai über das Aare- und Emmental ein schweres Gewitter nieder, das eine Reihe von Betriebsstörungen verursachte. Zwischen Rubigen und Münsingen wurde der Bahndamm teilweise unterspült, so dass diese Strecke zwischen 18.00 und 24.00 Uhr nur einspurig befahren werden konnte. Auf der Strecke Signau-Böwil verursachte das Gewitter ebenfalls Überschwemmungen am Bahnkörper, denen zufolge diese Strecke von 18.30 bis 21.00 Uhr für den Zugverkehr gesperrt blieb. Die Züge mussten während dieser Zeit über Burgdorf umgeleitet werden. Ab 21.00 Uhr konnte der durchgehende Zugverkehr mit verringerter Geschwindigkeit auf dieser Strecke wieder aufgenommen werden.

Weiterhin wurde am 13. Juni das bergseitige Geleise der Strecke Arth-Goldau-Immensee durch Erdmassen überschüttet und von 18.40 bis 20.00 Uhr unterbrochen. Am 14. Juni wurde auch die Strecke Moutier-Court von 06.00 bis 08.20 Uhr durch einen Erdrutsch gesperrt. Der Verkehr musste durch Umsteigen und Umlad bewerkstelligt werden.

3. Ein Bergsturz mit einer Materialmenge von 300 000 bis 400 000 m³ beim Werkplatz des Hartschotterwerkes in Quinten am Wallensee erzeugte am 3. September eine Grundwelle, welche die Bahnanlagen am gegenüberliegenden Ufer zum Teil zerstörte, sodass Schaden im Betrage von Fr. 20 000 entstand.

4. Am Abend des 30. Dezember führten Grabarbeiten für die Linthmelioration zu Senkungen bis

80 cm Tiefe am Bahndamm der Strecke Schänis-Benken, km 37,₅₁₅ bis km 37,₅₆₀, die die Einstellung des durchgehenden Zugverkehrs bis 2. Januar 1947 zur Folge hatten. Der Personenverkehr wurde durch Umsteigen aufrecht erhalten.

5. In der Nacht vom 21. auf den 22. Mai wurde der Güterschuppen in Dübendorf durch Feuer zerstört.

Schlussbemerkungen und Anträge

Für den Abschluss der Jahresrechnung 1946 waren zum ersten Male die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen anwendbar.

Der in der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1946 (Seiten 28/29) ausgewiesene Aktivsaldo von Fr. 21 365 179.94 entspricht dem «nach Deckung sämtlicher Verbindlichkeiten mit Einschluss der Abschreibungen sich ergebenden Reingewinn». Dieser Reingewinn ist gemäss Art. 16¹ des SBB-Gesetzes zu verwenden.

Auf Grund der erwähnten gesetzlichen Bestimmungen gestatten wir uns, folgende

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1946 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1946 wird genehmigt.

3. Der Reingewinn des Jahres 1946 von Fr. 21 365 179.94
wird wie folgt verwendet:

- a. Einlage in die gesetzliche Reserve (SBB-Gesetz, Artikel 16^{1a}). Fr. 8 000 000.—
- b. Verzinsung des Dotationskapitals (SBB-Gesetz, Artikel 16^{1b}). » 12 000 000.—

Über die Verwendung des verbleibenden Überschusses von . . . » 1 365 179.94 hat die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung zu beschliessen. Wir möchten vorschlagen, diesen Überschuss als weitere Einlage der Reserve zuzuwenden.

Bern, den 11. April 1947.

*Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen*

Der Präsident

Meile

