

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1947)  
  
**Artikel:** Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen 1947  
**Autor:** Meile  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676034>

### **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**

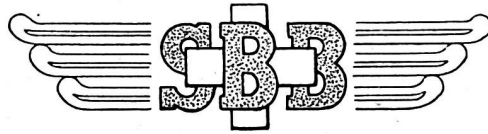
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 31.12.2025

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



# **Geschäftsbericht**

der

## **Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen**

### **1947**

#### **Allgemeiner Teil**

##### **A. Verkehrsleistungen und finanzielle Ergebnisse**

Die während des ganzen Jahres 1947 anhaltende Hochkonjunktur und Vollbeschäftigung in der schweizerischen Volkswirtschaft hat bei den Bundesbahnen zu einer weiteren Verkehrs- und Einnahmensteigerung geführt.

Im *Personenverkehr* ist im Jahre 1947 gegenüber dem Vorjahre ein nochmaliger Anstieg um 6,54 Millionen Reisende oder 3,2 % auf 212,99 Millionen Reisende eingetreten, was einen neuen Rekord in der Personenbeförderung darstellt. Im Vergleich zur durchschnittlichen Frequenz der letzten fünf Vorkriegsjahre 1934–1938 hat sich die Reisendenzahl nahezu verdoppelt. Die neuerliche Verkehrszunahme ist vorwiegend dem vermehrten Berufs- und Arbeiterverkehr mit Streckenabonnements zuzuschreiben. Ferner hat der seit Kriegsende wieder auflebende ausländische Fremdenverkehr im verflossenen Jahre, gemessen an der Zahl der Ankünfte und Übernachtungen, eine ganz bedeutende Belebung zu verzeichnen. Diese Entwicklung ist zur Hauptsache dem stärkeren Besuch englischer Feriengäste zu verdanken, der allerdings nach den im Herbst verfüigten Einschränkungen im englisch-schweizerischen Reiseverkehr einen erheblichen Ausfall erlitt. Andererseits hat der einheimische Fremdenverkehr infolge wieder vermehrter Ferienreisen von Schweizern nach dem Ausland etwas nachgelassen. Auch der ausländische Autotourismus erfuhr einen kräftigen Aufschwung, indem im Jahre 1947 rund 225 000 fremde Personenautomobile und Autocars zu einem vorübergehenden Aufenthalt in die Schweiz einreisten gegenüber 85 000 im Jahre zuvor. Er bleibt jedoch im Ver-

hältnis zum Jahre 1938, in dem 400 000 Grenzübertritte ausländischer Personenautomobile und Autocars gezählt wurden, noch wesentlich hinter dem Vorkriegsumfang zurück. Die schweizerische Einfuhr von Motorfahrzeugen, die im Verlaufe des Krieges fast völlig zum Stillstand kam, hat eine aussergewöhnliche Steigerung aufzuweisen. Im vergangenen Jahre sind rund 22 500 Personenautomobile, 4500 Lastwagen und 8700 Motorräder im Gesamtwert von 184 Millionen Franken eingeführt worden. Gegenüber der durchschnittlichen Einfuhr der Vorkriegsjahre 1934–1938 hat sich die Zahl der importierten Personen- und Lastwagen annähernd verdreifacht. Der schweizerische Motorfahrzeugverkehr, der nach Aufhebung der kriegsbedingten Verkehrseinschränkungen bereits im Jahre 1946 eine erhebliche Zunahme verzeichnete, zeigt im abgelaufenen Jahre erneut eine ganz beträchtliche Ausweitung. Der Bestand der Personenautomobile und Autobusse betrug am 30. September 1947 rund 84 000 Stück und liegt etwas über dem Stand des Jahres 1938, während die Zahl der Lastwagen mit 30 000 Einheiten fast um die Hälfte und jene der Motorräder mit 37 000 Stück um ein Drittel grösser ist als vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges.

Die *Einnahmen aus dem Personenverkehr* beliefen sich auf 269,97 Millionen Franken und haben gegenüber den vorjährigen Höchsteinnahmen einen Mehrertrag von 11,73 Millionen Franken oder 4,5 % abgeworfen.

Im *Güterverkehr* hat sich die im Jahre 1946 wieder einsetzende Aufwärtsbewegung im Berichtsjahre fortgesetzt. Die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Gütermengen sind, verglichen mit dem Vorjahre, um 1,33 Millionen Tonnen oder 7,9 % und gegenüber dem im Jahre 1945 ausgewiesenen Tiefstand

um 4,88 Millionen Tonnen oder 36,6 % auf insgesamt 18,21 Millionen Tonnen angestiegen. Sie haben damit das durchschnittliche Transportvolumen der Kriegsjahre 1939–1945 wieder annähernd erreicht und jenes der Vorkriegsjahre 1934–1938 um mehr als ein Viertel übertroffen. Die im Verlaufe des ganzen Jahres andauernde und gegen Jahresende sich verstärkende Verkehrsbelegung ist hauptsächlich auf die beträchtliche Zunahme der Einfuhr auf 7,87 Millionen Tonnen zurückzuführen, womit erstmals wieder das Importvolumen des letzten Vorkriegsjahres leicht überschritten wurde. Ebenso ist beim internationalen Transitgüterverkehr eine beachtliche Vermehrung auf 720 000 Tonnen festzustellen, was ein Drittel der vorkriegszeitlichen Durchfuhr ausmacht. Demgegenüber weist die Ausfuhr mengenmässig einen leichten Rückgang auf und stellt sich mit 460 000 Tonnen auf drei Viertel des Exportes des Jahres 1938. Der Binnenverkehr war weiterhin durch eine bemerkenswerte Intensität gekennzeichnet.

Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr erbrachten 341,62 Millionen Franken; dies bedeutet im Vergleich zu den vorjährigen Höchstseinnahmen eine weitere Verbesserung um 36,03 Millionen Franken oder 11,8 %.

Entsprechend den erhöhten Erträgen aus dem Personen- und Güterverkehr sind die gesamten Verkehrseinnahmen gegenüber dem Vorjahr um 47,76 Millionen Franken oder 8,5 % auf 611,59 Millionen Franken und im Vergleich zu den durchschnittlichen Transporteinnahmen der Vorkriegsjahre 1934–1938 nahezu auf das Doppelte angewachsen.

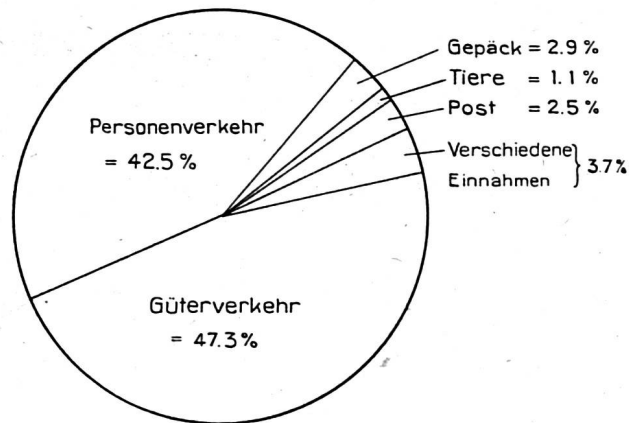
Im Zusammenhang mit der fortschreitenden Entwicklung der Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr stiegen die Betriebsleistungen ebenfalls an. Die Leistungen der Reisezüge vermehrten sich trotz der mit Rücksicht auf die unbefriedigende Energieversorgung notwendig gewordenen zeitweiligen Fahrpläneinschränkungen im Personenverkehr um 2,60 Millionen Zugskilometer oder 6,5 % auf 42,49 Millionen Zugskilometer und um 30 Millionen Bruttotonnenkilometer oder 0,3 % auf 8,98 Milliarden Bruttotonnenkilometer. Bei den Güterzügen nahmen die zugskilometrischen Leistungen um 1,03 Millionen oder 7,5 % auf 14,66 Millionen Zugskilometer und die bruttotonnenkilometrischen Leistungen um 833 Millionen oder 16,3 % auf 5,96 Milliarden Bruttotonnenkilometer zu.

Die Betriebseinnahmen stellten sich auf 634,79 Millionen Franken, das sind 48,28 Millionen Franken oder 8,2 % mehr als im Vorjahr. 1946 hatte die Zunahme der Betriebseinnahmen 74,92 Millionen Franken oder 14,6 % betragen. In den Betriebseinnahmen sind neben den Verkehrseinnahmen die hauptsächlich aus Pacht- und

Mietzinsen bestehenden verschiedenen Einnahmen enthalten. Diese machten im Berichtsjahr 23,2 Millionen Franken aus, gegenüber 22,68 Millionen Franken im Vorjahr.

Abbildung 1

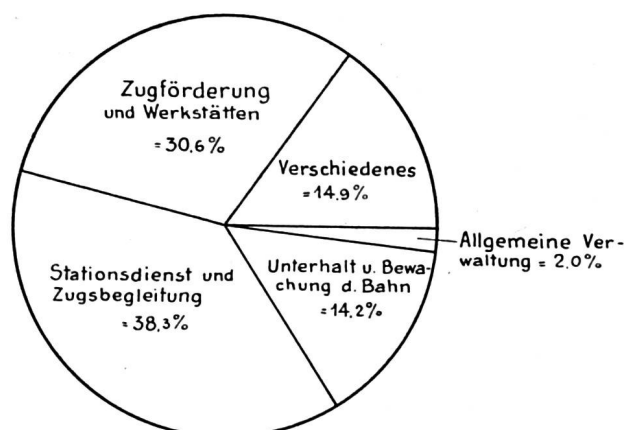
Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1947



Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 437,22 Millionen Franken. Sie waren um 49,81 Millionen Franken oder 12,9 % höher als 1946. Von 1945 auf 1946 hatten die Betriebsausgaben um 25,45 Millionen Franken oder 7,0 % zugenommen. Es ist also einerseits eine erheblich schwächere Steigerung der Betriebseinnahmen, andererseits dagegen eine erheblich stärkere Steigerung der Betriebsausgaben festzustellen. Im Berichtsjahr lag die Zunahme der Betriebsausgaben sogar etwas über der Vermehrung der Betriebseinnahmen. Obwohl auch die Materialpreise weiterhin anstiegen, so sind die Mehrausgaben des Berichtsjahres doch zur Hauptsache beim Personalkonto entstanden. Im ganzen erforderten die Personalausgaben 36,22 Millionen Franken mehr als im Vorjahr, was in erster Linie auf die Ausrichtung höherer Teuerungszulagen und Teuerungszuschläge sowie auf die Personalvermehrung infolge der Verkehrszunahme zurückzuführen ist.

Abbildung 2

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1947



Aus dem oben erwähnten Grund ist der *Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung* leicht zurückgegangen. Er erreichte die immer noch hohe Summe von 197,56 Millionen Franken gegenüber 199,09 Millionen Franken im Vorjahr.

Die *Gewinn- und Verlustrechnung* schliesst mit einem Aktivsaldo von 25,41 Millionen Franken ab. Die vorjährige Gewinn- und Verlustrechnung, die erste nach der Sanierung, ergab einen Aktivsaldo von 25,37 Millionen Franken. Es mag auffallen, dass bei einem etwas verminderten Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung — und überdies bei einer Verminderung weiterer Ertragsposten der Gewinn- und Verlustrechnung (Rohertrag der Nebengeschäfte, Ertrag der Wertbestände und Guthaben, sonstige Erträge) — der Aktivsaldo des Berichtsjahres dennoch ebenso hoch ausfiel wie 1946. Stärker reduziert hat sich der Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung (um 7,16 Millionen Franken). Es sind die Kapitalkosten um 2,76 Millionen Franken zurückgegangen; ein einmaliger Aufwandsposten des Vorjahres, die Nettoeinzahlung in den Ausgleichsfonds der schweizerischen Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen mit 4,7 Millionen Franken, fiel weg; endlich sind zur Deckung grosser Schäden 1946 2,62 Millionen Franken, im Berichtsjahr jedoch nur 0,50 Millionen Franken zurückgelegt worden.

In der *Bilanz* zeigt sich beim Anlagevermögen gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung um 243,76 Millionen Franken. Dieser Abnahme des Bilanzwertes des Anlagevermögens steht jedoch der neu in der Bilanz ausgewiesene Abschreibungsausfall von 200 Millionen Franken auf den Anlagegruppen «Allgemeine Kosten» und «Unterbau» gegenüber; die tatsächliche Abnahme des Bilanzwertes des Anlagevermögens beträgt somit gegenüber dem Vorjahr 43,76 Millionen Franken. Das Betriebsvermögen ist im Berichtsjahr um 41,71 Millionen Franken zurückgegangen. Der Hauptgrund liegt darin, dass die Clearing-Ausstände aus dem Abrechnungsverkehr der Bundesbahnen mit den italienischen Staatsbahnen von der Eidgenossenschaft übernommen worden sind. Zur Passivseite der Bilanz ist zu erwähnen, dass innerhalb des Fremdkapitals die festen Verbindlichkeiten um 146,05 Millionen Franken abgenommen und die laufenden Verbindlichkeiten um 38,03 Millionen Franken zugenommen haben.

## B. Internationale Verkehrsorganisationen

1. Der *Internationale Eisenbahnverband* (IEV) hat seine Tätigkeit fortgesetzt. Die ständigen Ausschüsse waren vom 3. bis 13. Juni in Stockholm vereinigt. Die SBB sind in sämtlichen Ausschüssen und in der Mehrzahl der Unterausschüsse vertreten.

Der Güterverkehrsausschuss, der von den SBB präsiert wird, arbeitete u. a. ein Übereinkommen aus für den Güterverkehr mit durchgehenden Frachtbriefen zwischen dem Festland und Grossbritannien und befasste sich noch mit weiteren Verbesserungen im internationalen Güterverkehr. Zur Behandlung gelangten noch zahlreiche weitere Geschäfte über den Personenverkehr, die Abrechnung, Währung und Statistik sowie über betriebliche und technische Angelegenheiten.

Der Geschäftsführende Ausschuss, in welchem die SBB ebenfalls vertreten sind, hielt seine Jahrestagung vom 27. bis 29. November in Paris ab.

2. Unter dem Vorsitz unserer Verwaltung wurde vom 21.–26. April in Nizza die XXII. Konferenz des Ausschusses des *Internationalen Güterwagenverbandes* (RIV) abgehalten. Der Ausschuss hatte den Entwurf zu einem neuen Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr zuhanden der im September in Kopenhagen durchgeführten Vollversammlung dieses Verbandes zu beraten.

Ebenfalls unter dem Vorsitz unserer Verwaltung fand vom 1.–4. September in Kopenhagen eine Ausschuss-Sitzung und im Anschluss daran die IV. Vollversammlung des Internationalen Güterwagenverbandes statt.

Die Vollversammlung genehmigte u. a. das vom Ausschuss revidierte und auf 1. Januar 1948 in Kraft gesetzte neue Übereinkommen. Ferner bestätigte sie die Schweizerischen Bundesbahnen für weitere fünf Jahre als Geschäftsführende Verwaltung des Verbandes.

3. Sodann wurde vom 9.–18. Oktober unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die *Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz* für das Fahrplanjahr 1948/49 in Istanbul abgehalten. 140 Delegierte vertraten 42 Eisenbahnverwaltungen von 23 Ländern. 14 Staaten hatten Regierungsvertreter entsandt.

Gleichzeitig wurde daselbst, ebenfalls unter dem Vorsitz unserer Verwaltung, eine Sitzung des Ausschusses des *internationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes* (RIC) abgehalten. Diese Konferenz diente der Vorbehandlung von Fragen allgemeiner Natur, deren Entscheidung durch die Europäische Wagenbeistellungskonferenz zu fällen war.

Zur Behandlung der Zugverbindungen mit der iberischen Halbinsel fand vom 13.–15. November in Locarno eine Teilkonferenz unter unserm Vorsitz zwischen Vertretern der Eisenbahnverwaltungen Portugals, Spaniens, Frankreichs, Italiens sowie der Internationalen Schlafwagengesellschaft statt.

4. Im weiteren haben die Bundesbahnen an der vom 24.–30. November 1947 in Stockholm abgehaltenen *internationalen Güterzugs-Fahrplankonferenz* teilgenommen. Es sind Verbesserungen im Verkehr mit Süditalien,



den belgischen und französischen Kanalhäfen sowie mit Skandinavien erzielt worden.

5. Im Jahre 1947 konnte das *Internationale Eisenbahntransportkomitee* keine Sitzung abhalten. Die SBB haben als vorläufige Geschäftsführende Verwaltung weiterhin die laufenden Geschäfte des Komitees besorgt.

6. Auf Veranlassung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes ordneten die Bundesbahnen Experten an die Verhandlungen des *Unterausschusses für Binnentransporte* der von der UNO bestellten *Wirtschaftskommission für Europa* sowie an die Sitzungen verschiedener Arbeitsgruppen ab. Sie waren auch in den Sitzungen als Geschäftsführende Verwaltung des Internationalen Güterwagenverbandes vertreten. In zwei Arbeitsgruppen wurden in Genf vom 24.–26. November die Normalisierung des Eisenbahnrollmaterials und vom 9.–13. Dezember Fragen der Bestandesaufnahme, der Zugehörigkeit, der Rückerstattung und der Verwendung des Eisenbahnrollmaterials behandelt.

7. Die *Internationale Simplondelegation* tagte im Frühjahr vom 26.–29. April in Perugia, Orvieto und Siena. Die Herbstsitzung fand am 9. und 10. Oktober in Bern statt. Abgesehen von den ordentlichen Beratungsgegenständen behandelte sie noch verschiedene andere, den Verkehr der Simplonlinie betreffende Fragen.

8. In Luzern fand vom 23. bis 28. Juni die XIV. Tagung des *Internationalen Eisenbahn-Kongresses* statt. Sie war zusammen mit der Ständigen Kommission der Internationalen Eisenbahn-Kongress-Vereinigung von langer Hand durch das von Herrn Generaldirektionspräsident Dr. Meile geleitete schweizerische Exekutivkomitee vorbereitet worden. Ein Ehrenkomitee unter dem Vorsitz von Herrn Bundesrat Dr. Celio übernahm das Patronat dieser Tagung.

Der Kongress, an dem 436 Delegierte von 38 verschiedenen Ländern teilnahmen, zeitigte einen vollen Erfolg. Die gesamte Teilnehmerzahl (Delegierte mit ihren Angehörigen, Eingeladene, Pressevertreter, Personal) betrug über 1000 Personen. Den Ehrenvorsitz des Kongresses bekleidete der Präsident der Eidgenossenschaft, Herr Bundesrat Dr. Ph. Etter, während Herr Dr. Meile insbesondere mit der Leitung der drei Plenarsitzungen vom 24., 27. und 28. Juni der Kongress-tagung betraut war. Sämtliche Sitzungen im Rahmen des Kongresses wurden im Kongresshaus abgehalten. Am 25. und 26. Juni befassten sich die fünf Arbeitsausschüsse mit den auf der Tagesordnung vorgesehenen Verhandlungsgegenständen: Geleiseschwellen, Leichtbau des Rollmaterials, neue Wege für die Organisation des Zugsdienstes, Wohnungsbau für das Personal. Die Delegierten hatten während des Kongresses und auch nach dem Kongress noch Gelegenheit, die hauptsächlichsten schweizerischen Firmen für die Erstellung von Eisenbahnrollmaterial zu besuchen. An diesen tech-

nischen Besichtigungen beteiligten sich rund 700 Personen. Während des Kongresses wurden auch Dokumentarfilme der Eisenbahn aus verschiedenen Ländern vorgeführt.

Ein reichhaltiges Programm gediegener Veranstaltungen musikalischer und folkloristischer Natur sowie von halbtägigen Ausflügen bot den Gästen angenehme Unterhaltung und Ausspannung. Nach Beendigung der Kongresstagung konnten die Kongressteilnehmer wahlweise an fünf mehrtägigen, verschiedene Landes- gegenden berührenden touristischen Ausflügen teilnehmen.

Die Tagung des Internationalen Eisenbahnkongresses in Luzern, die erste nach dem letzten Krieg, ermöglichte die Wiederanbahnung wertvoller Verbindungen und die Engergestaltung der Solidaritätsbände, die die Eisenbahnverwaltungen der ganzen Welt vereinigen.

### C. Eisenbahnen und Automobil

Die wirtschaftliche Hochkonjunktur bewirkte, dass Bahn und Automobil im verflossenen Jahre voll beschäftigt waren. In diesem Idealzustand war das Problem Schiene-Strasse praktisch ohne grosse Bedeutung.

Die *Autotransportordnung* sorgte bis jetzt dafür, dass sich die für Bahn und Auto ungesunde Entwicklung der Zwischenkriegszeit nicht mehr wiederholt. Der Vollzug dieses wichtigen Gesetzes schreitet weiter vorwärts. Als wichtigster Fortschritt im Berichtsjahr ist der Abschluss des *Gesamtarbeitsvertrages* für das schweizerische Autotransportgewerbe vom 28. Februar 1947 zu erwähnen, der durch Bundesratsbeschluss vom 18. Dezember 1947 allgemeinverbindlich erklärt wurde. Dagegen ist es bisher noch nicht gelungen, die Tarifordnung unter Dach zu bringen. Die Erteilung definitiver Bewilligungen an die Transportunternehmer ist im Gange.

Einige Schwierigkeiten bereitete die Behandlung der offiziellen Bahncamionneure im Rahmen der Autotransportordnung. Verhandlungen zwischen den Vertretern der Bahnen, der offiziellen Camionneure, des TAG und der Bewilligungsbehörde führten zu einer für alle Beteiligten tragbaren Lösung.

Die zunehmende Ordnung der Verhältnisse im Strassenverkehr ermöglichte es den Bahnen, die von früher her bestehenden *Konkurrenzmassnahmen* etwas abzubauen. So wurde u. a. die im Jahre 1934 erlassene Verfügung über die Erhebung von Zuschlägen für mit Camions zugeführte Güter ab den Basler Rheinhäfen aufgehoben. Die Generaldirektion wollte damit ihre Bereitschaft zu aufbauender Zusammenarbeit dokumentieren.

Der *internationale Automobilverkehr* hat im vergangenen Jahr eine starke Belebung erfahren. Dabei verlangen die Bestrebungen, regelmässige Autokurse nach schweizerischen Bestimmungsorten oder im

Transit durch unser Land zu errichten, unsere besondere Aufmerksamkeit. Aber auch der gelegentliche gewerbmässige Gesellschaftswagenverkehr aus dem Ausland bedarf einer behördlichen Überwachung; der ausländische Transportunternehmer soll nicht besser gestellt sein als der an die Bestimmungen der Auto-transportordnung gebundene schweizerische Auto-transportunternehmer. Die Schaffung verschiedener neuer internationaler Strassenverkehrsorganisationen (Komitees für Binnentransporte der UNO, Arbeitsgruppe für Strassentransporte des Bureau International de Transports par Autocar et Camion BITAC), lässt eine weitere Förderung des internationalen Automobilverkehrs erwarten.

#### D. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

Am 9. August 1947 waren 100 Jahre seit der Eröffnung der ersten schweizerischen Eisenbahnstrecke Zürich-Baden verstrichen. Die Beziehungen zwischen Bundesbahnen und Öffentlichkeit standen während des ganzen Berichtsjahres im Zeichen dieses Jubiläums. Man sah zwar von kostspieligen Feierlichkeiten ab. Die Bundesbahnen benützten den Anlass vielmehr zu grösseren Aufklärungsaktionen im ganzen Schweizer-volk.

Im Mittelpunkt der Jubiläumsveranstaltungen stand der rekonstruierte *Spanisch-Brölly-Zug*, der vom 22. April bis zum 9. November gemächlich von Ort zu Ort fuhr und im ganzen nahezu 310 000 Personen eine Bahnreise im Stile des vergangenen Jahrhunderts vermittelte. Nichts vermochte so sehr den technischen Fortschritt zu dokumentieren wie der Einsatz dieses Zuges, der neben den modernen Leichtschnellzügen wie ein Spielzeug wirkte.

Im Zusammenhang mit dem Jubiläum wurden sodann drei *Wanderausstellungen* organisiert. Die Vereinigung Schweizerischer Schulausstellungen und die Schweizerischen Transportanstalten führten unter Mitwirkung des Generalsekretariates SBB die Ausstellung *«Jugend und Eisenbahn»* durch, die in 13 grösseren Städten von 64 000 Personen besucht wurde. Sie richtete sich vor allem an die Lehrerschaft und war daher auch mit pädagogischen Unterrichtslektionen vor Schulklassen, mit Vorträgen und Filmvorstellungen verbunden. An der *Eisenbahnmodellausstellung* wurden etwa 200 Lokomotiv- und Wagenmodelle grösstenteils im Maßstab 1:10 gezeigt, welche die technische Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens lehrreich zur Darstellung brachten. Diese Ausstellung wurde in 15 Ortschaften von 286 000 Personen besucht. Schliesslich fand in 6 Ortschaften eine von der Schweizerischen Landesbibliothek und der SBB-Bibliothek aufgebaute *Literaturausstellung* *«Die schweizerischen Eisenbahnen in Schrift und Bild»* statt, für die sich 11 700 Personen interessierten. Auch die vier schweizerischen Messen brachten

Hinweise auf das Jubiläum. Ferner zeigten zahlreiche Privatunternehmungen Ausstellungs- und Dokumentationsmaterial über die Eisenbahnen.

Der Kontakt mit der Öffentlichkeit wurde im Jubiläumsjahr auch durch *örtliche Betriebsbesichtigungen* intensiviert. Insgesamt besuchten ca. 50 000 Personen Depots, Kraftwerke und Bahnhofanlagen. Ausserdem wurden in allen drei Kreisen *Besichtigungsfahrten* mit geschlossenen Gesellschaften (Lehrervereinigungen, Berufsverbände, Volkshochschulen usw.) durchgeführt, an denen ca. 7000 Personen teilnahmen. Die *Schulreferenten* vermittelten ca. 20 000 Schülern Einblick in die Geheimnisse der Eisenbahnen. Schliesslich fanden an mehreren Volkshochschulen und in Staatsbürgerkursen *Vorträge* über die schweizerischen Eisenbahnen statt.

Auch das *Buch* wurde in den Dienst des Jubiläums gestellt. Die Bundesbahnen veranlassten die Herausgabe der illustrierten, volkstümlich gehaltenen Schrift *«Hundert Jahre Schweizer Eisenbahnen»* in deutscher, französischer und italienischer Auflage. Ferner erschien im Verlag des Jugendschriftenwerkes ein Heftchen von W. Angst, *«Hundert Jahre Schweizerbahnen»*. Im Berichtsjahr wurde ferner eine zweite Auflage des Schul- und Jugendbuches *«Nos chemins de fer au service du pays»* von M. Ray und das Jugendschriftenwerkheftchen *«Fahrt ins Ferienglück»* von H. Cornioley herausgegeben. Als Heft 3 der SBB-Fibeln erschien von H. Eggenberger die Schrift *«Unsere Kraftwerke»*.

Die Beziehungen zur *Presse* waren rege. Der Presseedienst vermittelte zahlreiche Unterlagen für Jubiläums-sondernummern von Zeitungen und Zeitschriften. Es erschienen nicht weniger als 209 durch den Presseedienst vermittelte Bildreportagen; der Photodienst, der heute über eine Sammlung von 28 600 Kleinbildnegativen verfügt, gab rund 4500 Vergrösserungen an in- und ausländische Journalisten und Redaktionen ab.

Im schweizerischen *Radio* wurden Sendungen zum Eisenbahnjubiläum durchgeführt, an denen sämtliche Studios aller drei Sender beteiligt waren. Ausserdem wurden Hörberichte über aktuelle Ereignisse (Elektrifikationen, Strommangel und Bahnen, Wiederaufnahme des Trajektverkehrs auf dem Bodensee usw.) und aufklärende Kurzsendungen durchgegeben.

Auch der *Film* machte die Öffentlichkeit auf das Eisenbahnjubiläum aufmerksam. So entstand der Jubiläums-Tonfilm *«Reise in die Vergangenheit»*, der im Rahmen einer Spielhandlung die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens schildert und in 5 Sprachen vertrieben wird. Ferner lief ab September 1947 in allen Schweizer Kinos eine Reportage der Schweizer Filmwochenschau über die Jubiläumsfeierlichkeiten in Baden. Aus vorhandenem Material wurde der Streifen *«Es war einmal»* montiert und schliesslich lief ein farbiger Trickfilm in allen Kinotheatern der Schweiz.

Die *Bibliothek* fand im Jubiläumsjahr rege Benützung durch Öffentlichkeit, Schulen und Bahnpersonal. Im ganzen wurden bei einem Gesamtbestand von 40 276 Einheiten 15 419 Bücher und Zeitschriften an 12 187 Benützer ausgeliehen. Die Bibliothek erhielt ferner Gruppenbesuche aus verschiedenen Ländern; sodann wurde der Kontakt mit den Eisenbahnbibliotheken in Brüssel, Utrecht, Stockholm, Wien und Karlsruhe wieder aufgenommen und gefestigt.

Die Bundesbahnen gewährten zusammen mit einigen privaten Transportunternehmungen den Schulen, Schülervereinigungen, Kadetten, Pfadfindern und anerkannten Jugendvereinigungen für Hin- und Rückfahrten sowie für Rundfahrten in der 3. Wagenklasse eine *Jubiläumsermässigung von 20 %*. Die *Waisen- und Versorgungskinder in Anstalten* wurden zu einer *Gratisfahrt* über SBB-Strecken von höchstens 200 Tarifkilometern eingeladen; 4739 Kinder aus 166 Anstalten gelangten in den Genuss einer unentgeltlichen Jubiläumsfahrt.

Für das *Personal* wurden in Bern, Zürich, St. Gallen, Olten, Bellinzona, Lugano, Luzern, Basel, Biel und Lausanne besondere Feiern durchgeführt, die von mehr als 20 000 Personen besucht waren; die Programme wurden von den Musik-, Gesang- und Sportvereinen der Eisenbahner bestritten. Ausserdem erhielt jeder aktive Eisenbahner eine Erinnerungsmedaille aus Silber. Schliesslich wurde eine Generationenehrung durchgeführt, bei der 323 Personen der dritten Eisenbahnergeneration als Dank für die Berufstreue ihrer Familie eine Urkunde, 49 Personen der vierten Eisenbahnergeneration eine Urkunde und eine Grossmedaille und 3 Personen der fünften Generation eine Urkunde und eine grosse Wandplakette erhielten.

Einen Höhepunkt der Jubiläumsveranstaltungen bildeten die *Feierlichkeiten vom 9. August* in Zürich und Baden, dem eigentlichen Jubiläumstag. Schon am Morgen bereitete die zu Tausenden herbeigeeilte Bevölkerung dem Jubiläumszug auf der Fahrt von Baden nach Zürich einen triumphalen Empfang. Im Kongresshaus Zürich fand ein offizieller Festakt statt, und am frühen Nachmittag führten ein moderner Leichtschnellzug die Gäste und der Spanisch-Brötli-Zug die kostümierten Gruppen nach Baden, wo eine unübersehbare Menschenmenge den grossangelegten Festzug bewunderte. So wurde auch der offizielle Festakt zu einem Gewinn an aufrichtiger Anerkennung, Sympathie und Zutrauen in weitesten Bevölkerungskreisen.

#### **E. Geschäftsleitung und Dienstabteilungen**

Die *Generaldirektion* trat zu 56 Sitzungen zusammen, in denen 561 Geschäfte behandelt wurden.

In 4 *Direktorenkonferenzen* wurden mit den Kreisdirektoren nebst einigen rein internen Angelegenheiten hauptsächlich folgende Geschäfte besprochen: Gestaltung des Eisenbahnjubiläums, Revision der Ge-

schäfts- und Zuständigkeitsordnungen, Verwendung von Pensionierten zur Milderung des Personalmangels, Besoldungsangaben in Stellenausschreibungen, Neuordnung des Rechnungswesens, Beschränkung der persönlichen Abgabe von Dienstvorschriften aus Ersparnisgründen, Taxgestaltung bei Betriebsbesichtigungen, Entwicklung des Personalbestandes und neue Vorschriften über die Pachtzinsgestaltung der Buffets.

In der *Leitung des Bau- und Betriebsdepartementes* ist eine Änderung eingetreten. Herr Generaldirektor Dr. h. c. *Maurice Paschoud* trat auf Ende des Berichtsjahres wegen Erreichung der Altersgrenze in den Ruhestand. Der scheidende Generaldirektor erwarb sich vor allem reiche Verdienste um die Fortführung der Elektrifikation, die Modernisierung des Rollmaterials und den Ausbau des Fahrplans; er war ferner im letzten Weltkrieg Militäreisenbahndirektor. An seine Stelle berief der Bundesrat Herrn Ing. *Cesare Lucchini*, von Montagnola (Tessin), bisher Direktor des Kreises II in Luzern. Der neue Chef des Bau- und Betriebsdepartementes hat sein Amt am 1. Januar 1948 angetreten.

Als neuen *Direktor des Kreises II* wählte der Bundesrat mit Wirkung ab 1. Januar 1948 Herrn Ing. *Walter Wachs* von St. Gallen, der bisher Kreisdirektor-Stellvertreter und Oberingenieur in Luzern war.

Auf den 31. Dezember 1947 traten die Herren *K. Burlet*, Chef der *Materialverwaltung* in Basel, und *Dr. A. Bühler*, Chef der Abteilung für *Bahnbau und Kraftwerke*, zurück, denen der verdiente Dank der Verwaltung ausgesprochen wurde. Der Verwaltungsrat wählte Herrn Ing. *Paul Nabholz*, Sektionschef bei der Bauabteilung der Kreisdirektion II zum neuen Chef der Materialverwaltung. Zum neuen Chef der heutigen Abteilung für Bahnbau und Kraftwerke, die später in zwei getrennte Dienstabteilungen aufgeteilt werden soll, wurde Herr Ing. *Otto Wichser*, bisher Stellvertreter des Oberingenieurs, gewählt.

#### **F. Verwaltungsrat**

Der Verwaltungsrat hat während des Berichtsjahres in 8 Sitzungen 38 Geschäfte behandelt, deren wichtigste in den verschiedenen Abschnitten des vorliegenden Geschäftsberichtes erwähnt sind. In Verbindung mit den Sitzungen nahm er 3 Besichtigungen vor. Weitere 3 Inspektionen führte die Rechnungsprüfungskommission des Verwaltungsrates durch.

Am 19. April 1947 reichte Herr Dr. h. c. *Heinrich Walther* seine Demission als Mitglied des Verwaltungsrates ein. Herr Walther bildete gewissermassen eine Verkörperung der schweizerischen Eisenbahngeschichte. Er gehörte schon vor der Verstaatlichung dem Verwaltungsrat der Schweizerischen Centralbahn, nach der Verstaatlichung dem Kreiseisenbahnrat und dem früheren grossen Verwaltungsrat der Schweizerischen

Bundesbahnen und schliesslich seit der Reorganisation von 1923 dem 15köpfigen Verwaltungsrat an. Den letzteren präsierte er von 1932–1940. Herr Dr. Heinrich Walther hat sich um die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens sehr verdient gemacht; Verwaltungsrat und Generaldirektion sprachen ihm anlässlich seines Rücktrittes den ganz besonderen Dank für sein Wirken aus.

Als Nachfolger von Herrn Dr. H. Walther wählte der Bundesrat am 2. Mai 1947 Herrn Nationalrat Dr. Vinzenz Winiker, Regierungsrat, Luzern.

Auf Ende des Berichtsjahres, das gleichzeitig das Ende der 15. Amtsperiode des Verwaltungsrates war, traten teils wegen Erreichung der vom Bundesrat neu festgelegten Altersgrenze von 70 Jahren zurück die Herren Dr. Emil Klöti, Vizepräsident des Rates, Zürich, Dr. Anton Schmid, Frauenfeld, Dr. Ernst Laur, Effingen, Dr. Hermann Seiler, Brig und Dr. Max Staehelin, Basel. Sie alle gehörten während nahezu 20 Jahren und länger

dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen an. Sie verfügten über reiche politische und wirtschaftliche Erfahrungen, die sie bereitwillig dem grössten Unternehmen unseres Landes nutzbar machten. Für ihre wertvolle Mitarbeit sei ihnen auch an dieser Stelle der verdiente Dank ausgesprochen.

Für die vom 1. Januar 1948 bis 31. Dezember 1950 laufende neue Amtsdauer wurden die bisherigen Mitglieder des Verwaltungsrates bestätigt. Als Ersatz für die zurückgetretenen Mitglieder wählte der Bundesrat die Herren Nationalrat Walter Bringolf, Stadtpräsident in Schaffhausen, Nationalrat Joseph Escher, Rechtsanwalt in Brig, Nationalrat Dr. Paul Gysler, Präsident des Schweizerischen Gewerbeverbandes in Zürich, Ing. agr. Dr. Ernst Jaggi, Vizedirektor des Schweizerischen Bauernverbandes in Brugg und Dr. Rudolf Speich, Präsident des Schweizerischen Bankvereins in Basel. Neuer Vizepräsident des Rates wurde Dr. Heinrich Daeniker, Direktor der Zürcher Kantonalbank in Zollikon.

## Spezieller Teil

### I. Finanz- und Rechnungswesen

#### A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung

1. Im Laufe des Jahres sind folgende Anleiheoperationen durchgeführt worden:

- 15. September: Rückzahlung der  $3\frac{1}{2}\%$  Anleihe Schweizerische Centralbahn von 1894 (Sept.) von Fr. 17 020 000;
- 30. September: Rückzahlung der  $3\frac{1}{2}\%$  Anleihe Gotthardbahn von 1895 (I. Hypothek) von Fr. 79 716 000;
- 1. Oktober: Rückzahlung der  $3\frac{1}{2}\%$  Anleihe Jura-Simplon-Bahn von 1894 von Fr. 138 172 500.

Zur Deckung dieser Rückzahlungen wurde beim Bund ein  $3\frac{1}{4}\%$  Darlehen von 100 000 000 Franken aufgenommen. Der Rest wurde zum Teil aus flüssigen Mitteln zurückbezahlt, zum Teil vom Bund in Kontokorrent zur Verfügung gestellt.

2. Unsere Schuld an festen Anleihen betrug am Jahresende 1 401 889 900 Fr. Davon waren im eidgenössischen Schuldbuch eingetragen 276 780 000 Fr.

3. Von Frachtkreditinhabern, Lieferanten, Unternehmern usw. waren am Ende des Jahres 7580 Sicherheiten im Gesamtbetrage von 53 281 696 Fr. hinterlegt (Vorjahr: 7440 bzw. 50 050 446 Fr.)

#### B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung

1. Im Verlaufe des Jahres 1947 ist eine Anzahl Revisionen und Bestandesaufnahmen bei bahneigenen Dienststellen vorgenommen worden. Sämtliche Prüfungen haben die Richtigkeit der vorhandenen Barbestände und Materialvorräte und die Übereinstimmung mit der Buchführung ergeben.

In das Revisionsprogramm wurde neu aufgenommen die Prüfung von Dienststellen mit besonderer Rechnungsführung. Ferner wurde die Gemeinschaftsrechnung eines internationalen Bahnhofes an Ort und Stelle geprüft.

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

2. Die gemäss Reglement 14/9 erstellte versicherungstechnische Gewinn- und Verlustrechnung für die Jahre 1946 und 1947 ergibt, dass der bilanzmässig ausgewiesene Saldo des Kontos Schuldverpflichtungen aus laufenden Haftpflicht- und Zuschussrenten auf 31. Dezember 1947 den Betrag des nach versicherungstechnischen Grundlagen berechneten Sollbestandes deckt.

3. Die bisherige Betriebsrechnung der Bahn, die Rechnungen der Nebengeschäfte (Materialverwaltung,



Kraftwerke, Werkstätten und Schiffsdienst auf dem Bodensee) und die verschiedenen Spezialrechnungen (Depotwerkstätten, Nicht rubriziertes Personal usw.) wurden im Rechnungsjahr 1947 zum letzten Male geführt.

Das Berichtsjahr war ausgefüllt mit umfangreichen Vorbereitungsarbeiten zur Einführung eines neuen Rechnungssystems auf 1. Januar 1948.

4. Der im Herbst 1947 aufgestellte Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1948 wurde infolge der Umstellung des gesamten Rechnungswesens bereits nach

den neuen, ab 1. Januar 1948 geltenden Grundsätzen aufgestellt.

5. Der Bundesrat genehmigte am 7. März 1947 das neue Reglement über die Anlagen- und Abschreibungsrechnung der Bundesbahnen.

6. Am 13. Juni 1947 erliess der Bundesrat eine neue Verordnung über das Rechnungswesen der Eisenbahnen; sie tritt am 1. Januar 1948 in Kraft und ersetzt die Verordnung über die Aufstellung und Vorlage der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahnunternehmungen vom 7. November 1913.

## II. Beteiligung an andern Unternehmungen

1. Die «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» konnte im Geschäftsjahr 1946 wiederum 10 % Dividende an alle Aktien (privilegierte und Stammaktien) verteilen.

Im Berichtsjahre wurde das Aktienkapital von 290 000 Fr. auf 600 000 Fr. erhöht durch Emission von 2100 Inhaberaktien und 1000 Namenaktien von je 100 Fr. nominal. An der Kapitalerhöhung, die eine Folge der in den letzten Jahren unternommenen Erweiterung der Anlagen ist, beteiligten sich die bisherigen Aktionärgruppen.

Der gute Geschäftsgang hält weiter an, sodass auch für das Geschäftsjahr 1947, trotz des erhöhten Aktienkapitals, eine nur um wenig reduzierte Dividendenrate erwartet werden darf.

2. «Bahnhof-Kühlhaus AG in Basel». Die Nachfrage nach Kühl- und Gefrierräumen war im ganzen Berichtsjahr ausserordentlich stark, sodass nicht alle Gesuche um Aufnahme von Lagergütern berücksichtigt werden konnten. Ebenso war der Umschlag von Kühl- und Gefriergut sehr lebhaft und überstieg denjenigen des Vorjahres. Ferner konnten die Eislieferungen an die chemischen Fabriken und für die Vereisung von transitierenden Kühlwaren wesentlich erhöht werden. Die Roh-einnahmen sind infolgedessen im Jahre 1947 gegenüber dem Vorjahre auf der ganzen Linie nochmals stark gestiegen. Der erzielte Reingewinn ermöglicht eine weitere Zuweisung an den Personalfürsorgefonds, sowie eine erhöhte Dotierung des gesetzlichen Reservefonds und der Spezialreserve. Die Dividende wurde auf 8,42 % festgesetzt (8 % + 5 % Couponsteuer).

Der in den Jahren 1946/47 beschlossene Ausbau von weitem Kühlräumen konnte im Jahre 1947 nur teil-

weise verwirklicht werden. Die Baukosten werden aus eigenen Mitteln gedeckt.

3. Das Aktien- und das Obligationenkapital der «Etzelwerk AG» blieben unverändert. Der Reservefonds ist um die gesetzliche Zuwendung erhöht worden. In den Kapitaltilgungs- und Erneuerungsfonds wurden die vorgeschriebenen Einlagen gemacht. Für das am 30. September abgeschlossene Geschäftsjahr 1946/47 kam wiederum eine Dividende von 4 % zur Auszahlung.

Die Verhandlungen mit der Regierung des Kantons Zürich, dem eidgenössischen Wasserwirtschaftsamt, sowie dem Bezirksrat Höfe über die Erteilung einer Wasserrechtskonzession für die Ausnützung der Sihlstrecke Schindellegi bis Hütten konnten noch nicht abgeschlossen werden.

4. Das Aktienkapital der «Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG» wurde auf den 12. Dezember 1946 durch Einberufung der restlichen 50 % voll einbezahlt. Das Obligationenkapital sowie das Bankdarlehen haben keine Änderung erfahren. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist einen Aktivsaldo von 454 736 Fr. auf. Hievon sind gemäss Gründungsvertrag 5 % oder 22 736 Fr. in den Reservefonds gelegt worden. Der Rest von 432 000 Fr. wurde zur Ausrichtung einer unveränderten Dividende von 4 % an das mit 50 % einbezahlte Aktienkapital von 6 Millionen Franken, sowie einer gleichen Dividende auf die weitere Einzahlung von 6 Millionen Franken vom 12. Dezember 1946 bis 30. September 1947 verwendet.

Weitere Angaben sind im Abschnitt XI. Bahnbau und Kraftwerke enthalten.



### III. Personalangelegenheiten

#### A. Allgemeine Personalangelegenheiten

1. Die Arbeiter der Werkstätten der Bundesbahnen wurden mit Beschluss des Bundesrates vom 17. Januar 1947 dem Beamtengesetz unterstellt. In der Junisession 1947 haben die eidgenössischen Räte die bezügliche Ergänzung des Verzeichnisses der Ämter, deren Träger die Eigenschaft von Beamten haben, genehmigt; der Unterstellungsbeschluss trat rückwirkend auf den 1. Januar 1947 in Kraft.

Als Beamte werden nur solche Arbeiter gewählt, die wenigstens drei Dienstjahre aufweisen. Von den 2845 Werkstattearbeitern konnten auf den Tag des Inkrafttretens des Unterstellungsbeschlusses deren rund 2100, welche diese Bedingung erfüllten, ins Beamtenverhältnis übergeführt werden. Für die dem Beamtengesetz nicht unterstellten Werkstattearbeiter gilt das Reglement über das Dienstverhältnis der Betriebsarbeiter.

Die Bestimmungen des Fabrikgesetzes sind, soweit sie das Dienstverhältnis betreffen, auf die Werkstattearbeiter nicht mehr anwendbar. Hinsichtlich der Arbeitszeit gilt für sie wie für das Personal des Betriebes das Bundesgesetz vom 6. März 1920 über die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten.

2. Am 13. Februar 1947 haben wir Vorschriften erlassen über das Dienstverhältnis der Aushilfsarbeiter, die am 1. März 1947 in Kraft traten. Diesen Vorschriften sind die Arbeiter unterstellt, die voraussichtlich längere Zeit beschäftigt werden, aber aus irgendeinem bei ihnen liegenden Grund nicht fest angestellt werden können, ferner die Arbeiter, die mit der Absicht der vorübergehenden Verwendung in Dienst genommen werden.

3. Am 7. November 1947 wurde das Reglement Nr. 25 über das Dienstverhältnis der Aushilfswärter im Barrieren- und Stationsdienst erlassen. Es findet Anwendung auf Barrierenwärter, Barrierenwärterinnen und Haltestellenvorsteherinnen, welche die Voraussetzungen für die Festanstellung nicht erfüllen, ferner auf die nicht ständig oder nicht im vollen Tagwerk beschäftigten Ablöser und Ablöserinnen.

4. Mit Bundesbeschluss vom 11. Oktober und Bundesratsbeschluss vom 16. Dezember 1946 wurden dem Personal des Bundes und der Bundesbahnen für das Jahr 1947 *Teuerungszulagen* gewährt, die in einer Grundzulage, einer Zulage auf den Ortszuschlägen und einem Kinderzuschuss bestanden.

Die *Grundzulage* setzte sich zusammen aus:

a. einem Zuschlag von 25 % zum massgebenden Verdienst;

b. einer Kopfquote von

1200	Franken für Verheiratete,
1080	» » Ledige mit Unterstützungspflicht
960	» » » ohne »

Bei Verdiensten unter 2800 Fr. durfte die Grundzulage

	für Verheiratete	für Ledige mit Unterstützungspflicht	ohne
höchstens . .	67,9 %	63,6 %	59,3 %

des massgebenden Verdienstes betragen.

Die Zulage auf den *Ortszuschlägen* betrug 25 % des Zuschlages.

Der *Kinderzuschuss* betrug für jedes Kind unter 18 Jahren 40 Fr. jährlich, wenn der Bedienstete ein oder zwei Kinder und 60 Fr., wenn er mehr als zwei Kinder unter 18 Jahren hatte.

Im ganzen wurden an *Teuerungszulagen* 81 747 788 Franken (1946: 56 896 705 Fr.) ausgerichtet.

5. Mit Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1947 wurde dem Personal des Bundes und der Bundesbahnen eine einmalige *Herbstzulage* gewährt. Sie betrug

- Fr. 250 für Verheiratete, höchstens aber 11 % des Verdienstes,
- » 230 für Ledige mit Unterstützungspflicht, höchstens aber 9½ % des Verdienstes,
- » 210 für Ledige ohne Unterstützungspflicht, höchstens aber 8 % des Verdienstes.

Im ganzen wurden an *Herbstzulagen* 8 777 496 Fr. (1946: 8 634 871 Fr.) ausgerichtet.

6. Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 16. Dezember 1946 und die Verfügung des eidgenössischen Finanz- und Zolldepartements vom 27. Dezember 1946 gewährten wir im Jahr 1947 *Teuerungszuschläge auf den Nebenbezügen des Personals*, die Ausgaben im Betrage von 3 991 938 Fr. (1946: 3 291 192 Fr.) verursachten.

7. Die vor dem 1. Juli 1941 gesprochenen *Pensionen* aus der Pensions- und Hilfskasse wurden auch im Jahr 1947 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 Witwenpensionen,
- alle Waisenpensionen.

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

Die Kürzung der Pension ergab Minderausgaben von 2 346 151 Fr. (1946: 2 468 015 Fr.).

8. Mit Bundesbeschluss vom 11. Oktober 1946 und Bundesratsbeschluss vom 16. Dezember 1946 wurden den *Bezügern von Invalidenpensionen* für das Jahr 1947 folgende Teuerungszulagen gewährt:

- a. eine Zulage von 10 % der Pension;
- b. eine Kopfquote von
  - Fr. 500 für verheiratete Pensionierte, mindestens aber 800 Fr.,
  - » 360 für ledige Pensionierte und Bezüger von Witwenpensionen, mindestens aber 540 Fr.,
  - » 240 für Bezüger von Waisenpensionen, höchstens im ganzen  $\frac{3}{4}$  der Jahrespension.

Im gesamten wurden den Pensionierten Teuerungszulagen im Betrage von 14 709 466 Fr. (1946: 11 515 346 Franken) ausgerichtet.

9. Die Pensionierten erhielten ferner, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1947 und den Bundesratsbeschluss vom 3. Oktober 1947, eine einmalige *Herbstzulage*;

sie betrug

- Fr. 120 für die verheirateten Pensionierten,
- » 90 für die ledigen Pensionierten,
- » 80 für die Bezüger von Witwenrenten,
- » 30 für die Bezüger von Waisenrenten.

Im gesamten wurden den Pensionierten an Herbstzulagen 2 015 266 Fr. ausgerichtet (1946: 1 742 418 Fr.).

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

	Jahresdurchschnitt	
	1947	1946
<b>A. Ständiges Personal</b>		
Beamte . . . . .	25 247	22 819
Angestellte . . . . .	2 165	1 849
Betriebsarbeiter . . . . .	5 311	3 413
Werkstattearbeiter . . . . .	—	2 908
Lehrlinge . . . . .	966	986
	<u>33 689</u>	<u>31 975</u>
	2604	
<b>B. Aushilfspersonal</b>		
Ablöser und Stellvertreter im Barrierendienst . . . . .	626	630
Aushilfspersonal beim Bahnunterhalt und Stationsdienst . . . . .	1 978	1 894
	<u>2 604</u>	<u>2 524</u>
<b>C. Unternehmerarbeiter</b>		
von Privatunternehmern angefordert . . . . .	1 407	1 570
Gesamtpersonalbestand	<u>37 700</u>	<u>36 069</u>

Vermehrung gegenüber 1946 = 1631 Personen.

Die Vermehrung bei den Beamten ist zur Hauptsache auf die auf 1. Januar 1947 vollzogene Überführung von 2100 Werkstattearbeitern ins Beamtenverhältnis zurückzuführen.

#### 11. Lohnersatzordnung

	1947 Fr.	1946 Fr.
Beitrag der Bundesbahnen an die Lohnausgleichskasse . . . . .	5 200 666	4 613 132
Beitrag des Personals an die Lohnausgleichskasse . . . . .	5 200 665	4 613 131
Total	<u>10 401 331</u>	<u>9 226 263</u>
an die Bundesbahnen vergütete Lohnentschädigung . . . . .	407 675	94 661
Nettoleistung der Bundesbahnen und ihres Personals an die Lohnausgleichskasse . . . . .	<u>9 993 656</u>	<u>9 131 602</u>

Gemäss dem Bundesratsbeschluss vom 23. Dezember 1947 wurde die Erhebung von Beiträgen nach Massgabe der Lohnersatzordnung vom 20. Dezember 1939 für die Zeit nach dem 31. Dezember 1947 eingestellt. Die Wehrmannsausgleichskassen wurden aufgelöst und die gemäss der Lohnersatzordnung nach dem 31. Dezember 1947 zu erfüllenden Aufgaben für den Schutz der Wehrmänner aus Mitteln des zu diesem Zwecke neu geschaffenen Fonds wurden den Ausgleichskassen der Alters- und Hinterlassenenversicherung übertragen.

Vom Inkrafttreten der Lohnersatzordnung am 1. Februar 1940 bis 31. Dezember 1947, wurden im gesamten an die Lohnausgleichskasse bezahlt:

	Fr.
Beitrag der Bundesbahnen . . . . .	30 374 225
Beitrag des Personals . . . . .	30 374 224
Total	<u>60 748 449</u>
an die Bundesbahnen vergütete Lohnentschädigungen für den vom Personal geleisteten Militärdienst . . . . .	6 347 896
Nettoleistung der Bundesbahnen und ihres Personals an die Lohnausgleichskasse vom 1. Februar 1940 bis 31. Dezember 1947	<u>54 400 553</u>

#### 12. Alters- und Hinterlassenenversicherung

Das Bundesgesetz über die Alters- und Hinterlassenenversicherung vom 20. Dezember 1946 wurde in der Volksabstimmung vom 6. Juli 1947 mit 862 026 Ja-Stimmen gegen 215 496 Nein-Stimmen angenommen. Das auf 1. Januar 1948 in Kraft getretene Gesetz bedingt eine Anpassung der Pensions- und Hilfskasse für das Personal der SBB an die veränderten Verhältnisse, wobei auch zufolge der erhöhten Lebenskosten der Einbezug eines Teils der Teuerungszulagen in den versicherten Verdienst erwogen wird. Die im Laufe des Jahres 1947

gepflogenen Verhandlungen über die Neuregelung konnten bis Ende 1947 nicht abgeschlossen werden.

An Stelle der Beiträge an die Lohnausgleichskasse haben die Bundesbahnen und deren Personal ab 1. Januar 1948 vorläufig je 2 % des Verdienstes an die eidgenössische Ausgleichskasse bzw. an die Altersversicherung zu bezahlen.

## B. Personalversicherung

### 1. Pensions- und Hilfskasse

a. Über den Stand an Versicherten, Einlegern und des anrechenbaren Verdienstes auf den 31. Dezember 1947 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)

#### Stand der Versicherten

I. Versicherte	1947	Anzahl	1946
1. Alte Ordnung . . . . .	20 582		21 629
2. Neue Ordnung . . . . .	11 756		9 675
II. Einleger . . . . .	915		407
III. Pensionierte			
1. Alte Ordnung			
Invalide . . . . .	11 958		11 889
Teilweise Invalide . . . . .	253		218
Witwen . . . . .	8 313		8 221
Waisen . . . . .	604		664
Vollwaisen . . . . .	23		30
2. Neue Ordnung			
Invalide . . . . .	10		6
Teilweise Invalide . . . . .	3		1
Witwen . . . . .	9		6
Waisen . . . . .	15		7

#### IV. Bezüger von freiwilligen Kassenleistungen

1. Alte Ordnung		
Bedürftige Invalide . . . . .	2	3
Bedürftige Waisen . . . . .	1	1
Waisen über 18 Jahre . . . . .	433	434
Ehegatten oder Verwandte . . . . .	35	37
Unterstützte gemäss Art. 56 des BtG . . . . .	26	29
2. Neue Ordnung: keine		

#### Anrechenbarer Verdienst

I. Versicherte	Anrechenbarer Verdienst 1947 Fr.	1946 Fr.
1. Alte Ordnung . . . . .	109 366 062	113 720 675
2. Neue Ordnung . . . . .	41 903 104	33 816 193

II. Einleger . . . . . 3 122 225 1 445 835

### III. Pensionierte

	Betrag der Jahrespension 1947 Fr.	1946 Fr.
1. Alte Ordnung		
Invalide . . . . .	42 540 871	42 210 203
Teilweise Invalide . . . . .	104 398	88 610
Witwen . . . . .	14 378 198	14 095 018
Waisen . . . . .	290 996	321 871
Vollwaisen . . . . .	23 402	30 238
2. Neue Ordnung		
Invalide . . . . .	12 213	4 395
Teilweise Invalide . . . . .	1 198	238
Witwen . . . . .	8 367	5 541
Waisen . . . . .	3 953	2 221

#### IV. Bezüger von freiwilligen Kassenleistungen

1. Alte Ordnung		
Bedürftige Invalide . . . . .	244	830
Bedürftige Waisen . . . . .	401	401
Waisen über 18 Jahre	263 713	259 465
Ehegatten oder Verwandte . . . . .	23 120	23 243
Unterstützte gemäss Art. 56 des BtG . . . . .	28 013	32 213
2. Neue Ordnung: keine.		

Die Zahl der Mitglieder der alten Versicherungsordnung (geschlossene Kasse) hat um 1047 und der versicherte Verdienst um 4 354 613 Fr. abgenommen.

Die Zahl der Versicherten der neuen Ordnung hat durch Neuanstellungen und durch Übertritte aus der Einlegerkasse um 2081 und die Höhe des versicherten Verdienstes durch Neueintritte und Verdiensterhöhungen um 8 086 911 Fr. zugenommen.

Die Zahl der Einleger hat um 508 und die Verdienstsomme um 1 676 390 Fr. zugenommen.

b. Im Rechnungsjahr hat der Fehlbetrag der Versicherten «Alte Ordnung» um rund 10,3 (1946: 7,3) Millionen Franken abgenommen, so dass er auf Ende 1947 rund 539,9 Millionen Franken beträgt, gegenüber rund 550,2 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 1124 erwarteten Fällen traten deren 813 ein.

Bei den Versicherten «Neue Ordnung» ist im Rechnungsjahr ein Einnahmenüberschuss von rund 1,4 (1946: 1,5) Millionen Franken eingetreten. Dieser Gewinn ist vorwiegend auf den Neueintritten und den Verdiensterhöhungen entstanden. Auf Ende 1947 verfügt die neue Versicherungsordnung über einen Aktivenüberschuss von rund 4,9 (1946: 3,5) Millionen Franken.

c. Über die auf den 31. Dezember 1947 abgeschlossene Bilanz geben die Seiten 72 und 73 des Anhangs zu den Rechnungen Auskunft.

d. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse betrug am Ende des Berichtsjahres 400 388 291 Fr. gegenüber 389 875 768 Fr. im Vorjahr. Die Hypothekendarlehen erreichten auf Jahresende 42 831 841 Fr. gegenüber 42 326 338 Fr. auf 31. Dezember 1946. Durch Neuzuteilung von 10 Millionen Franken in Depot-scheinen der SBB erreichte deren Stand auf Ende des Jahres 40 Millionen Franken. Die Bewertung des Titelportefeuilles ergab einen Mehrwert von 32 606 Fr.

e. Von den Hilfskassenkommissionen sind Unterstützungen im Sinne von Art. 45 der Statuten im Betrage von 70 235 Fr. zugesprochen worden (152 Fälle).

## 2. Unfallversicherung

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

### Für Betriebsunfälle

	1947	1946
Versicherte Lohn-		
summe . . . . .	Fr. 233 710 874	Fr. 215 653 021
Prämien . . . . .	« 3 911 361	« 3 598 547
Mittlerer Prämien-		
satz . . . . .	16,74 ‰	16,69 ‰

### Für Nichtbetriebsunfälle

	1947	1946
Versicherte Lohn-		
summe . . . . .	Fr. 232 302 052	Fr. 213 915 898
Prämien . . . . .	« 1 384 791	« 1 275 781
Mittlerer Prämien-		
satz . . . . .	5,96 ‰	5,96 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt 423 692 Fr. (1946: 389 946 Fr.) vergütet.

## 3. Krankenkasse

Auf den 31. Dezember 1947 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse a (nur Krankenpflege) 31 230 (29 436) Männer und 1190 (1149) Frauen;

Klasse b (nur Krankengeld) keine Versicherten;

Klasse c (Krankenpflege und Krankengeld) 271 (253) Männer und 0 (0) Frauen.

Die Versicherungsklasse a hat einen Gewinn von 229 581 Fr. (1946: 177 731 Fr. Verlust) aufzuweisen. Dieser Gewinn ist hauptsächlich auf die auf 1. Januar 1947 in Kraft getretene Erhöhung der Beiträge der Mitglieder zurückzuführen. Der Ausgleichsfonds be-

trägt nun Ende 1947 564 769 Fr. (1946: 335 189 Fr.). Dank einer ausserordentlichen Zuwendung der Schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von 400 000 Fr. konnte die vom Bundesamt für Sozialversicherung vorgeschriebene Rückstellung für ausstehende Arzt- und Apothekerrechnungen usw. annähernd auf die erforderliche Höhe, d. h. auf 500 000 Fr. gebracht werden.

Die Versicherungsklasse b verfügt auf Ende 1947 über einen Fonds von 11 483 Fr. (1946: 11 149 Fr.).

Die Versicherungsklasse c hat einen Verlust von 5290 Fr. (1946: 4279 Fr.) aufzuweisen. Der Verlust ist aus dem dieser Klasse vorbehaltenen Spezialfonds gedeckt worden. Der Ausgleichsfonds ist sich daher gleich geblieben. Er beträgt wie im Vorjahr 7697 Fr.

Der Spezialfonds hat trotz der Entnahme zur Deckung des Verlustes der Versicherungsklasse c von 5290 Fr. etwas zugenommen; er beträgt auf Ende 1947 171 807 Fr. gegenüber 171 758 Fr. im Vorjahr.

Über die Krankheitsverhältnisse der Versicherungsklasse a im Rechnungsjahr gibt die «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1947 nach administrativen Einheiten» Auskunft. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei-, Spitalkosten und sonstige Heilmittel) betrugen bei den Werkstättekrankenkassen Fr. 71.78 (1946: Fr. 65.31) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 59.98 (1946: Fr. 61.64). Bei den Werkstättekrankenkassen sind die Verhältnisse infolge der Zunahme der Krankenpflegekosten ungünstiger geworden, während bei den Kreiskrankenkassen eine leichte Besserung eingetreten ist. Von den neun administrativen Kasseneinheiten haben im Rechnungsjahr drei (1946: acht) Kasseneinheiten Verluste aufzuweisen (Werkstättekrankenkassen Yverdon, Bel-linzona und Zürich).

## C. Bahnärztlicher Dienst

1. Im Jahre 1947 kamen 17 840 Krankheitsfälle und 6483 Unfälle zur Anmeldung (ohne die Fälle der Kurzabsenzen) gegenüber 16 365 Krankheitsfällen und 5683 Unfällen im Jahre 1946. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive die Tage der Kurzabsenzen, beträgt 616 028 (1946: 571 741). Es ergibt sich somit bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 33 683 eine Morbidität (Krankheitstage pro Beschäftigter) von 18,28 Tagen gegenüber 17,88 im Jahre 1946 und 17,84 im Jahre 1945.

Diese Morbidität verteilt sich wie folgt:

	Tage		
	1947	1946	1945
Auf Krankheiten . . . . .	13,53	13,50	13,49
Auf Unfälle . . . . .	3,80	3,56	3,58
Auf Kurzabsenzen . . . . .	0,95	0,82	0,77



Nach Beschäftigungsgruppen aus-  
geschieden betrug die Morbidität:

	1947	Tage 1946	1945
Bureaudienst . . . . .	10,16	11,01	10,92
Dienst im Freien . . . . .	24,63	21,76	21,38
Dienst im Bureau und im Freien	16,18	16,62	16,81
Dienst auf der Lokomotive . . .	14,88	14,99	15,85
Zugbegleitungsdienst . . . . .	18,03	18,36	19,35
Dienst in den Hauptwerkstätten (Arbeiter) . . . . .	20,57	19,41	17,58

Die mittlere Heilungsdauer (Krank-  
heitstage pro Fall) betrug:

bei Krankheiten . . . . .	25,54	26,36	26,96
bei Unfällen . . . . .	19,77	20,03	21,21
bei Kurzabsenzen . . . . .	1,87	1,87	1,89

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

	1947	1946	1945
Aufnahmeuntersuchungen . . . .	4721	4065	2676
Begutachtungen auf Invalidität . .	433	478	494
Kontrolluntersuchungen bei Dienst- aussetzung infolge Krankheit . .	808	827	827

3. Für die Allgemeine Bundesverwaltung (B. Z. V.,  
Post, PTT, Zoll und Militär) fanden im Berichtsjahr  
statt:

	1947	1946
Aufnahmeuntersuchungen . . . . .	6090	6504
Begutachtungen auf Invalidität . . . .	245	280
Kontrolluntersuchungen bei Diensta- ussetzung infolge Krankheit . . . . .	522	703

## IV. Rechtswesen

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

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreis-  
direktionen 169 Haftpflichtfälle erledigt (1946: 176).

2. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen ein-  
gereichte *Reklamationen wegen Verlustes, Minderung, Be-  
schädigung und Verspätung im Personen-, Gepäck-,  
Expressgut- und Güterverkehr:*

	1947	1946
Aus dem Vorjahre wurden unerledigt übernommen . . . . .	1 731	1 519
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	46 375	46 046
Erledigt wurden . . . . .	46 844	46 149

Gemäss Verfügung des eidgenös-  
sischen Post- und Eisenbahndepar-  
tementes vom 27. Juni 1945 über  
die Übernahme der Anlagen und  
des Vermögens der Deutschen  
Reichsbahn in der Schweiz für die  
Reichsbahn eingereichte Reklama-  
tionen. . . . .

	1947	1946
	405	315

Prozesse:

Aus dem Vorjahre hängige Prozesse	3	4
Im Berichtsjahr neu dazugekommen	1	3
Im Jahre 1947 erledigt . . . . .	2	4

## V. Tarife und Verkehrswerbung

### A. Allgemeines

Ein von der *Kommerziellen Konferenz* der schweize-  
rischen Transportunternehmen und der Verkehrs-  
interessenten eingesetzter Ausschuss befasste sich mit  
weitere Fragen zur Neugestaltung der Personentarife.  
Das Ergebnis der Beratung wurde der Kommerziellen  
Konferenz unterbreitet, die in ihrer 57. Sitzung vom  
3. Juli von den Anträgen der geschäftsleitenden Stelle  
in zustimmendem Sinne Kenntnis nahm. Damit wurden  
die Voraussetzungen zur Einführung des Hauptteils der  
neuen Personentarife geschaffen, nachdem das Ferien-  
billet und die auf eine neue Grundlage gestellte Fahr-  
vergünstigung für Familien, die Bestandteil der neuen  
Personentarife sind, bereits im Verlaufe des Berichts-  
jahres in Kraft traten.

Die Kommerzielle Konferenz behandelte in den  
Sitzungen vom 3. Juli und 20. November auch die An-  
träge der Geschäftsleitenden Stelle für die Neugestaltung  
der Gütertarife.

Die vorgeschlagenen Stückguttarife, deren Klassen  
nach dem aufgegebenen Gewicht abgestuft sind, wurden  
angenommen. Ebenso wurde den vorgelegten Grund-  
lagen für die Wagenladungstarife zugestimmt, deren  
Aufbau vereinfacht und besser der Kostenstruktur der  
Eisenbahnen angepasst wird.

In den Kreis der in der Kommerziellen Konferenz  
vertretenen Verkehrsinteressenten wurden der Schwei-  
zerische Gewerkschaftsbund und der Christlichsoziale  
Arbeiterbund der Schweiz aufgenommen.



## B. Personen- und Gepäckverkehr

1. Die *Sonntagsbillette* wurden bis 30. März und ab 20. Dezember ausgegeben. Die Einräumung der Vergünstigung musste wiederum auf die verhältnismässig verkehrsschwachen Wintermonate beschränkt bleiben.

2. Das *schweizerische Ferienabonnement* zum Bezuge halber Billette wurde zu den bisherigen Bedingungen bis 31. März ausgegeben. Auf den 1. April wurde das Ferienbillet, das für Hin- und Rückfahrten oder für Rundfahrten erhältlich ist, eingeführt. Es ersetzt als dauernde Tarifmassnahme das Ferienabonnement und das zusammenstellbare Billet.

Für die in das Ferienbillet einbezogenen Strecken wird grundsätzlich der halbe Retourfahrpreis berechnet. Im Verkehr mit Bahnen, die schon gegenwärtig das SBB-Normaltaxschema anwenden, sind die Fahrpreise bereits aus den neuen, auf Anfang Februar 1948 in Kraft tretenden Normaltaxen der ersten Entfernungsstufe von 1 bis 150 km abgeleitet. Für den Retourkilometer wird in 3. Klasse somit ein Einheitssatz von 7,5 Rp. und bei Rundfahrten für den nur in einer Richtung befahrenen Kilometer ein solcher von 3,75 Rp. berechnet. Dazu ist für jedes Ferienbillet eine feste Taxe von 25 Fr. in 1. Klasse, 20 Fr. in 2. Klasse und 15 Fr. in 3. Klasse zu bezahlen.

Das Ferienbillet enthält fünf Gutscheine zum Bezug gewöhnlicher Billette (Ausflugsbillette) zum halben Preis. Weitere Ausflugsbillette zum halben Preis können mit Zusatzkarten gelöst werden.

Das Ferienbillet hat eine Geltungsdauer von einem Monat, die gegen Aufzahlung von 20 % des Billetpreises auf zwei Monate verlängert werden kann.

3. Das *Familienbillet* wurde auf 1. April durch die Fahrvergünstigung für Familien ersetzt. Sie besteht darin, dass in Verbindung mit einem besondern Ausweis nur eine geringere Anzahl Billette gelöst werden muss als der Zahl der an der Reise teilnehmenden Familienmitglieder entspricht. Der volle Fahrpreis ist nur für einen der beiden Elternteile zu bezahlen, während für jede weitere über 16 Jahre alte Person die halbe Taxe berechnet wird. Zwei Kinder im Alter von 6 bis 16 Jahren werden als eine Person gezählt. Mindestens ist der Preis für zwei Billette zu bezahlen, wenn ein Ehegatte an der Reise teilnimmt und für zweieinhalb Billette, wenn beide Ehegatten an der Reise teilnehmen. Die Vergünstigung wird auf gewöhnlichen Billetten einfacher Fahrt und für Hin- und Rückfahrt, zehn Tage gültigen Rundfahrtbilletten, Ferienbilletten und Sonntagsbilletten gewährt.

4. Auf den 1. April ist das *kombinierte Halbtax/Generalabonnement* eingeführt worden, das allgemein als Halbtaxabonnement und ausserdem an einer Reihe vom Reisenden wählbaren Tagen als Generalabonnement benützbar ist. Das dreimonatige Abonnement, mit 6 Ge-

neralabonnementstagen, kostet 180 Fr. für die 1. Klasse, 145 Fr. für die 2. Klasse und 120 Fr. für die 3. Klasse; das Jahresabonnement, mit 24 Generalabonnementstagen, 640 Fr. für die 1. Klasse, 500 Fr. für die 2. Klasse und 400 Fr. für die 3. Klasse. Zu diesen Abonnements können Zusatzkarten für weitere Generalabonnementstage gelöst werden.

5. Auf den 1. April wurde der Preis der *Abonnemente zum Bezuge halber Billette* auf 60 Fr. für das drei Monate gültige Abonnement und auf 180 Fr. für das Jahresabonnement herabgesetzt.

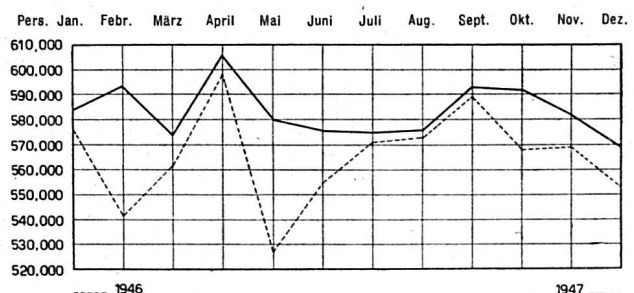
6. Die *Lohngrenze für den Bezug von Arbeiterabonnements* wurde auf den 1. Juni in Anpassung an die bestehenden Lohnverhältnisse auf 22 Fr. je Arbeitstag bzw. 550 Fr. im Monat erhöht.

7. Den Teilnehmern am *freiwilligen Landdienst* wurde für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort und — nach beendeter Arbeitsleistung — vom Arbeitsort zum Wohnort sowie für gewisse vom Willen des Landdienstteilnehmers unabhängige Fahrten innerhalb der Arbeitsperiode auf dem gewöhnlichen Fahrpreis eine Ermässigung von 50 % gewährt. Der halbe Fahrpreis wurde aus Mitteln des Bundes bestritten.

Eine gleiche Vergünstigung wurde — wie schon im Vorjahre — den Teilnehmern an den Arbeitslagern des Kinderdorfs Pestalozzi gewährt.

8. Im Laufe des Berichtsjahres konnten *internationale Tarife für den direkten Personen- und Gepäckverkehr* zwischen der Schweiz und Bulgarien, Rumänien und der Türkei sowie der französischen, englischen und amerikanischen Besatzungszone in Deutschland eingeführt werden.

Abbildung 3  
Täglich beförderte Reisende  
1946 und 1947



Die schon im Vorjahre eingeführten Transittarife zwischen Frankreich einerseits und Jugoslawien, Österreich, Polen und der Tschechoslowakei andererseits sind erweitert worden und umfassen heute den Verkehr zwischen den meisten west- und osteuropäischen Staaten im Transit durch die Schweiz.

9. Internationale Tarife für die direkte Beförderung von Expressgut sind im Berichtsjahr mit Dänemark, Norwegen, Schweden, der Tschechoslowakei und Ungarn abgeschlossen worden.

### C. Tierverkehr

1. Vom 1. Oktober bis 31. Dezember wurde für die Beförderung von Fohlen eine Vergünstigung in dem Sinne gewährt, dass die Fracht nach der Tarifklasse II a statt nach der Tiertarifklasse I berechnet wurde.

2. Als Aktion zur Förderung des Viehabsatzes leistete der Bund Frachtbeiträge, so für Transporte von Nutz- und Schlachtvieh aus Graubünden, Obwalden und dem Oberwallis zwischen dem 25. August und 30. November und für Transporte von Pferden aus den Zuchtgebieten des Berner Jura zwischen dem 25. August und 30. September. Der Unterschied zwischen der tarifgemässen und der vom Aufgeber bezahlten Fracht wurde dem Bunde belastet.

3. Das Reglement für die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgüter wurde auf 157 Tieraussstellungen angewendet.

### D. Güterverkehr

1. Vom 23.—26. April tagte in Lugano eine Internationale Eisenbahnkonferenz, an der auch die amerikanischen, englischen und französischen Besatzungsbehörden Deutschlands teilnahmen. Die Konferenz befasste sich im Anschluss an die Konferenzen von Basel und Bern des Jahres 1946 mit der Regelung der internationalen Güterverkehre und hiess die vom IEV ausgearbeiteten besonderen Bestimmungen für den direkten Güterverkehr England-Kontinent gut.

Bei dem Übereinkommen England-Kontinent handelt es sich um eine bahnseitige Abmachung, die sich weitgehend an die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG), dem England noch nicht beigetreten ist, anlehnt. Das neue Abkommen stellt einen bedeutsamen Schritt dar in der Vereinheitlichung der reglementarischen Bestimmungen im europäischen Eisenbahngüterverkehr.

2. Im Berichtsjahr wurden der direkte Verkehr zwischen der Schweiz und Polen, Rumänien und der

Türkei, ferner eine Anzahl weitere Verkehre reglementiert, an denen die Schweiz nur als Transitland beteiligt ist.

3. In separaten Verhandlungen mit den sowjetischen Besatzungsbehörden Deutschlands konnten auch Kundmachungstarife für den Verkehr zwischen der Sowjetzone Deutschlands und der Schweiz vereinbart werden.

Damit war auf Ende 1947 der durchgehende Güterverkehr mit allen Ländern Europas geregelt, ausgenommen mit Spanien, Portugal und Russland.

4. Die Rheinschiffahrt nach Basel war wegen Niederrasser zeitweise eingestellt. Der Umschlag in den Rheinhäfen beider Basel betrug 1880 000 t Güter, gegenüber 1 067 808 t im Jahr 1946.

5. Der Lebensmittelverkehr Italien-England ist gegen Ende des Jahres wegen der englischen Einfuhrbeschränkungen etwas zurückgefallen.

6. Auf Grund der Beschlüsse der Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Land wurde die Hafenabgabe in den Rheinhäfen beider Basel in Anpassung an die heutigen Preisverhältnisse neu festgesetzt. Die Erhöhung macht im allgemeinen 5 Rp. für die Tonne aus.

7. Infolge Erhöhung der französischen Tarife konnten verschiedene Konkurrenztaxen auf Ende Dezember ausser Kraft gesetzt werden.

8. Am 27. April erhöhten die italienischen Staatsbahnen die Frachten allgemein um 30—38 %. Gleichzeitig liessen sie für Getreide und Getreidemehl ab italienischen Häfen nach Stationen der West-, Nord- und Ostschweiz im Wettbewerb gegen die Nordhäfen Frachtermässigungen eintreten.

Am 25. August trat eine weitere allgemeine Frachterhöhung ein, von der jedoch der Verkehr von den Seehäfen im Transit über Italien ausgenommen wurde.

Am 16. Dezember wurden die Taxen für Getreide und Getreidemehl ab italienischen Häfen nach der Schweiz um durchschnittlich 10 % erhöht.

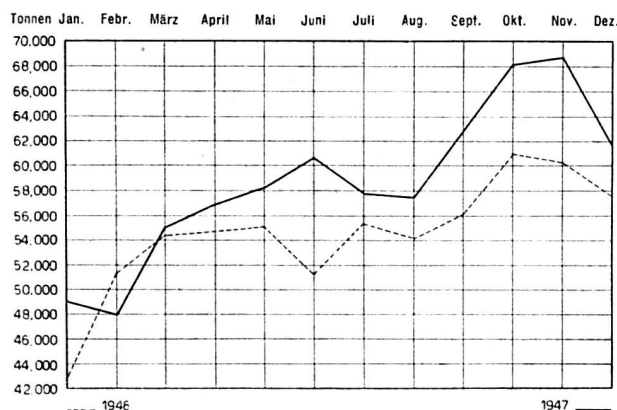
9. Der Werbedienst für den Güterverkehr hat 266 neue Frachtvereinbarungen abgeschlossen; 56 Vereinbarungen wurden aufgehoben.

10. Das Reglement für die Gewährung von Frachtvergünstigungen für Ausstellungsgüter wurde auf neun schweizerische und zwei ausländische Güterausstellungen angewandt.

### E. Verkehrswerbung

1. Im Rahmen der Werbung für die 100-Jahr-Feier der schweizerischen Eisenbahnen wurde der Kalender der SBB für 1947 inhaltlich und äusserlich in festlicher Aufmachung herausgegeben.

Abbildung 4  
Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr  
1946 und 1947



Ferner erschienen u. a. drei verschiedene Festplakate, ein Farbentrickfilm sowie eine Jubiläumsbroschüre in drei Sprachen.

2. Der Reiseförderung dienten zahlreiche Werbepressachen, darunter eine neue Eisenbahnkarte der Schweiz unter Hervorhebung der grossen Transitlinien, eine Vogelschaukarte der Eisenbahnstrecke Luzern-Montreux über den Brünig und Broschüren über die internationalen Zugverbindungen. Neue Prospekte sind auch für das Ferienbillet und für die kurzfristigen Generalabonnemente in englischer und französischer Sprache, ferner für Reisen mit der Familie, für zehntägige Rundfahrten, für die Generalabonnemente sowie für die neu eingeführten kombinierten Halbtax/Generalabonnemente erschienen.

Die Broschüre «Wanderungen im Jura», in deutscher und französischer Ausgabe, soll die Reihe der Streckenpublikationen eröffnen.

3. Die Erneuerung des Bahnhof- und Wagenschmucks wurde weitergeführt.

4. An den Messen von Basel, Lausanne, Lugano und St. Gallen unterhielten die Bundesbahnen Auskunftstellen in den eigens dazu hergerichteten Bureaux.

5. Der Vortragsdienst veranlasste 367 Referate über bahntechnische und touristische Fragen mit Film- und Lichtbildervorführungen. Diese Anlässe wurden von 84 000 Personen besucht.

## VI. Verkehrskontrolle

1. Die Versuche mit *Apparaten für die Billetaussgabe*, mit deren Verwendung die Einzelkassenführung auf den Billetaussgabestellen erreicht werden will, wurden weitergeführt.

2. Das *maschinelle Buchungsverfahren* wurde auf den Versandverkehr des Bahnhofes Brunnen, auf den Eilgutversandverkehr von Luzern und auf den Wagenladungsversandverkehr von St. Margrethen ausgedehnt. Auf der Güterexpedition Brig ist ein Maschinenbureau eingerichtet worden, dem die Buchung des Versandverkehrs von Brig und die Erstellung der Lagerhausbuchhaltung übertragen wurde. Auf den Güterexpeditionen Zürich-Altstetten und Zürich-Oerlikon wurden für die Buchung des Versandverkehrs *Schreibplatten* eingeführt.

3. *Sitzungen der Kontrollchefs-Kommission* haben stattgefunden am 10. und 11. Juli und am 19. Dezember.

4. Die *Kassen und Bücher von 595 Dienststellen* wurden revidiert.

5. Die *Abrechnungs- und Saldierungsvorschriften* für die Personen- und Gepäckverkehre Schweiz-amerika-

nische, britische und französische Zone Deutschlands, Schweiz-Italien und Schweiz-Nordische Staaten, für die Expressgutverkehre Schweiz-Italien, Schweiz-Nordische Staaten und Schweiz-Österreich, Tschechoslowakei und Ungarn sowie für die Güterverkehre Tschechoslowakei-Schweiz, Ungarn-Schweiz und Nordische Staaten-Schweiz wurden neu herausgegeben.

Das *Abfertigungs-, Abrechnungs- und Saldierungsverfahren* für die Güterverkehre zwischen Frankreich, Luxemburg, Belgien, den Niederlanden, den Nordischen Staaten und Grossbritannien einerseits und Italien, Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und Rumänien andererseits wurde anlässlich von internationalen Abrechnungskonferenzen im Juni und September in Bern vereinbart.

6. Im Berichtsjahr sind 977 Frachtkredite neu eröffnet und 299 aufgehoben worden. 638 bestehende Frachtkredite haben Änderungen erfahren. Bestand am 31. Dezember 1947 8975 Frachtkredite.

7. In unserer Billetdruckerei wurden 52 254 000 *Billette Edmonsonschen Systems* gedruckt, gegenüber 52 039 000 im Jahre 1946.

## VII. Materialverwaltung

### A. Materialbestellung

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigere Materialien bestellt worden:

Holzschwellen . . . . .	Stück	113 624
Eiserne Bahnschwellen . . . . .	»	158 000
Stahlschienen . . . . .	t	7 300
Befestigungsmittel und Weichenbestandteile, Stellwerkmaterial . . .	t	5 401

Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste . . . . .	t	9 435
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von . . . . .	Fr.	2 460 315
Material für elektrische Anlagen . . .	»	6 153 835
Baumaterialien . . . . .	t	3 350
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen) . . . . .	t	5 855

Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung im Werte von . . .	Fr. 2 539 476
Inventargegenstände, Bureauaterial usw. im Werte von . . . . .	» 3 294 571
Tücher und Anfertigung der Dienstkleider für . . . . .	» 2 778 187

#### B. Verkauf von Altmaterial

Es wurde verkauft:

Altmaterial aus dem Oberbau . . . .	Fr. 4 158 563
Altmaterial aus den Werkstätten und von übrigen Diensten für . . . . .	Fr. 1 022 400

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

Im Berichtsjahre sind *beschafft* worden:

Kohle . . . . .	t	144 171
Koks . . . . .	t	5 483
Holz . . . . .	Ster	9 970
Flüssige Treibstoffe . . . . .	t	1 698

### VIII. Pachtbetriebe

1. Der Bestand der 66 *Bahnhofbuffets* erfuhr im Berichtsjahr keine Änderung. In den Buffets Biel, Olten, Romanshorn und Turgi trat ein Pächterwechsel ein. Grössere Ergänzungs- und Umbauten wurden in den Buffets Basel, Chur, Freiburg, Le Locle, Luzern, Yverdon und Zürich HB ausgeführt.

Die Umsätze sind infolge der Frequenzvermehrung im Eisenbahn-Personenverkehr sowie infolge verschiedener Preiserhöhungen weiter angestiegen. 45 Buffets bezahlten einen variablen, nach den Roheinnahmen bemessenen Pachtzins und 21 kleine Buffets einen festen Pachtzins. Ab 1. November wurde der Ausschank von alkoholhaltigen Getränken an Sonn- und Feiertagen bis um 7 Uhr in allen Buffets der SBB verboten.

2. Am Ende des Berichtsjahres standen in 269 Bahnhöfen und Stationen *Bahnhofbuchhandlungen* (Zeitungskioske) in Betrieb. 6 Bahnhofbuchhandlungen wurden im Laufe des Berichtsjahres neu eröffnet. Ferner wurden verschiedene veraltete Bahnhofbuchhandlungen modernisiert und freistehende oder an die Aufnahmegebäude angelehnte Kioske eingebaut.

Die 1946 mit den Pächtern vereinbarte Neuverteilung der Pachtgebiete wurde in den ersten Monaten des Berichtsjahres beendet. Die Umsätze sind aus den gleichen Gründen wie bei den Bahnhofbuffets gestiegen.

3. Die *Geschäftsreklame* besteht aus der Bahnhofreklame und der Wagenreklame. Die zur Verfügung stehenden Reklamemöglichkeiten waren das ganze Jahr gut ausgenützt.

4. Im Laufe des Berichtsjahres wurden in Bahnhöfen und Stationen 80 moderne *Automaten* für den Verkauf von Schokolade, Confiturwaren und Zigaretten neu oder als Ersatz für veraltete Modelle aufgestellt.

5. Der *Speisewagendienst* wurde von der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft und der Internationalen Schlafwagengesellschaft besorgt. Am Ende des Berichtsjahres standen für diesen Dienst 36 Speisewagen und 5 Buffetwagen zur Verfügung. Am 1. März übernahmen wir 10 Speisewagen von der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft. Ferner stellten wir 4 neue Speisewagen in den Dienst. Die Speisewagen leisteten 5 188 168 Wagenkilometer (Vorjahr 4 921 532) und die Buffetwagen 631 140 Wagenkilometer (Vorjahr 736 559).

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

### IX. Stations- und Zugsdienst

#### A. Allgemeines

1. Mit der Eidgenössischen Oberzolldirektion sind Richtlinien aufgestellt worden über den Abschluss von Vereinbarungen betreffend die Benützung bahneigener Räume auf Grenzbahnhöfen, sowie auf Inlandbahnhöfen mit Zollamt durch die Zollverwaltung.

2. Mit einer grösseren Anzahl Verfrachter wurde die Einstellung von 149 Privatgüterwagen in den Park der

Schweizerischen Bundesbahnen, sowie die Verwendung von 130 Privatbehältern im schweizerischen Verkehr vertraglich geordnet.

3. Mit Bundesbeschluss vom 8. Oktober 1947 wurde dem Erwerb der Strecke Hinwil-Bauma der Uerikon-Bauma-Bahn durch den Bund zugestimmt. Am 12. Oktober fand die Betriebsübernahme dieser 11,3 km langen neu elektrifizierten Strecke statt. Auf den



gleichen Zeitpunkt wurde die Zahl der Züge bedeutend vermehrt.

4. Wegen Explosion in den Munitionslagern bei Blausee-Mitholz und der Sperre des durchgehenden Verkehrs Bern-Brig vom 21.-30. Dezember wurde der direkte Verkehr über Lausanne umgeleitet.

## **B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals**

1. Zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfs an Personal für den Stations- und Zugdienst wurden 363 Stations- und 241 Zugdienstlehrlinge eingestellt.

2. Die im Jahre 1945 eingetretenen Stationslehrlinge hatten nach Absolvierung eines vierwöchigen Schlusskurses die Wahlfähigkeitsprüfung zu bestehen.

3. Mit den im Jahre 1946 für einen Teil der im ersten Lehrjahr stehenden Stationslehrlinge versuchsweise in Abständen von 14 Tagen durchgeführten eintägigen Instruktionkursen sind gute Erfolge erzielt worden, sodass sie im Berichtsjahr auf sämtliche Lehrlinge des Stationsdienstes im ersten Lehrjahr ausgedehnt wurden. Um die Wirksamkeit der Kurse zu erhöhen, wurden sie wöchentlich abgehalten.

4. Wegen starker Beanspruchung des Personals konnte das Programm der Instruktionkurse für Beamte nur teilweise durchgeführt werden.

## **C. Klassifikation der Bahnhöfe, Stationen, Güterexpeditionen und Lagerhäuser**

Gestützt auf Art. 15 der Beamtenordnung II ist für die Amtsdauer 1948-1950 die Neuklassifikation der Bahnhöfe, Stationen, Güterexpeditionen und Lagerhäuser vorgenommen worden. Wegen Verkehrszunahme sind 133 Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen im Rang gehoben worden; 8 Dienststellen mussten infolge Verkehrsrückganges zurückversetzt werden.

## **D. Personenbeförderung**

1. Auf den 4. Mai wurde die schweizerische Zoll- und Passkontrolle für den internationalen Reise- und Gepäckverkehr von Les Verrières-Suisse nach Pontarlier verlegt. Seither wird die schweizerische und französische Zoll- und Passkontrolle für die Reisenden der über die Grenze verkehrenden Schnellzüge ausschliesslich in Pontarlier durchgeführt.

2. Im Berichtsjahr waren folgende ausserordentlichen Transporte zu verzeichnen:

25 300 amerikanische Urlauber zur Erholung ein- und ausgereist;

1 300 Auslandschweizer in die Schweiz ein- bzw. ausgereist;

3 100 Österreicher und Ungaren zur Erholung ein- und ausgereist;

31 900 ausländische Kinder zur Erholung ein- und ausgereist;

24 000 italienische Arbeiter nach Belgien.

85 600 Personen im gesamten.

## **E. Güterbeförderung**

1. Zur Abholung von Importgütern war wie in den Vorjahren die Stellung einer grösseren Zahl leerer schweizerischer Güterwagen an ausländische Eisenbahnen notwendig. Unser Wagenpark wurde deshalb anhaltend stark beansprucht. Dies war besonders während des sehr starken Herbstverkehrs der Fall. Wegen der zeitweisen Einstellung der Rheinschiffahrt mussten für die Einfuhren in grösserem Umfang als sonst Güterwagen gestellt werden. Der grosse Verkehr verursachte im Oktober und November vorübergehend Stauungen in den Rangierbahnhöfen Basel und Zürich, zu deren Behebung besondere Massnahmen getroffen werden mussten.

2. Die normale Entwicklung des Rheinhafenverkehrs wurde durch die mehrmalige Unterbrechung der Schifffahrt auf dem Rhein sowie auf dem Rhone-Rhein-Kanal wegen Eisganges in den Monaten Januar-März behindert. Gegen Mitte des Jahres erreichte dieser Verkehr aber annähernd die Höhe des Verkehrs von 1938. In den Monaten September-November musste die Rheinschiffahrt infolge niedern Wasserstandes einige Male gänzlich eingestellt werden, während die Kanalschifffahrt in beschränktem Umfang offen blieb.

3. Auf 1. November ist zwecks Vereinfachung und Beschleunigung des Gütertransits die schweizerische Zoll- und Güterabfertigung von Les Verrières-Suisse nach Pontarlier verlegt worden.

## **F. Verkehr mit dem Ausland**

1. Am 4. Mai konnte der Personenverkehr zwischen Koblenz und Waldshut in beschränktem Umfang wieder aufgenommen werden. Vorläufig ist nur die Beförderung von Arbeitern mit Abonnements vorgesehen.

2. Im Berichtsjahr ist der Güterverkehr mit dem Ausland wie folgt neu geregelt worden:

Seit Ende Februar ist der Wagenladungsverkehr mit Bulgarien und der Türkei und seit Mitte März mit Rumänien zugelassen, ohne dass aber mit diesen Ländern ein Eisenbahnverkehr zu verzeichnen war.

Am 12. März ist der Güterverkehr in Wagenladungen mit der russisch besetzten Zone Deutschlands über die Tschechoslowakei-Österreich aufgenommen worden.



Am 5./6. März wurde an einer in Bern mit den Ungarischen Staatsbahnen abgehaltenen Konferenz die Stellung von Güterwagen für den Verkehr mit Ungarn geregelt.

Seit 4. Mai ist der Güterverkehr aus der Nahzone von Waldshut über Koblenz zugelassen und ab 5. Mai kann der Grenzübergang Singen für den Güterverkehr aus der amerikanischen, britischen und französischen Zone wieder benützt werden.

Im August ist die Leitung des Güterverkehrs mit der russisch besetzten Zone Deutschlands auf dem direkten Weg über Deutschland statt über die Tschechoslowakei-Österreich bewilligt worden.

Ab dem gleichen Zeitpunkt können die Sendungen nach und von Schweden und Norwegen über das in der sowjetischen Zone gelegene Warnemünde statt über Dänemark geleitet werden.

In Verhandlungen, die in Berlin vom 30. November bis 2. Dezember mit den amerikanischen und sowjetischen Besetzungsbehörden stattfanden, wurde die Wagenstellung für den Güterverkehr aus der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands nach der Schweiz geregelt.

Am 19./20. Dezember wurde in Bern mit der französischen Besetzungsbehörde Deutschlands betreffend die Wiederaufnahme des Trajektverkehrs Friedrichshafen-Romanshorn verhandelt, der seit Mai 1939 unterbrochen war. Nach der getroffenen Vereinbarung wurde der Verkehr am 5. Januar 1948 aufgenommen.

### G. Fahrplan

1. Für den ab 4. Mai 1947 gültigen Fahrplan wurden im Genehmigungsverfahren 572 (Vorjahr 652) Begehren angemeldet, darunter 414 (477), welche die Schweizerischen Bundesbahnen berührten. Im besondern sind zu erwähnen 174 (213) Gesuche betreffend die Einführung neuer oder die Ausdehnung bestehender Züge, 51 (74) Begehren um Einschaltung neuer Schnell- und Eilzugshalte, sowie 40 (42) Gesuche um vermehrte Bedienung von Stationen und Haltestellen durch Reisezüge. In 144 (249) Fällen ist den Gesuchen ganz oder teilweise entsprochen worden; 250 (214) Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrecht erhalten.

2. Der mit den Behörden bereinigte Entwurf für den Jahresfahrplan 1947/48 sieht rund 5200 km Reisezugsleistungen pro Tag mehr vor, wovon 400 km auf mit Dampf betriebene Strecken entfallen. Die Erhöhung der Fahrleistungen gegenüber dem Fahrplan 1946/47 betragen rund 5 % und kamen hauptsächlich der Ver-

besserung des internationalen Verkehrs, der Beseitigung noch vorhandener Lücken und der Verdichtung des Fahrplans auf neu elektrifizierten Strecken zugute.

3. Am 7. März wurde unter dem Vorsitz unserer Verwaltung in Bern eine Fahrplanbesprechung über die Verbindungen (London-)Holland und Skandinavien-Basel über die rechtsrheinische Linie abgehalten.

Vom 6.-10. Mai fand in Venedig eine internationale Fahrplanbesprechung zwischen den an den grossen europäischen Expresszügen beteiligten Bahnverwaltungen statt. Bei diesem Anlass wurde der Fahrplan dieser Züge für den Winterabschnitt 1947/48 bereinigt und die Wiedereinführung gewisser Zweigverbindungen, die vor dem Kriege bestanden, geprüft.

Mit den amerikanischen und französischen Besetzungszonen in Deutschland, sowie den tschechoslowakischen und österreichischen Bahnen wurde am 3./4. Dezember in Schaffhausen die an der Konferenz in Istanbul beschlossene Wiederaufnahme des direkten Schnellzugsverkehrs zwischen Zürich und Stuttgart über Schaffhausen, sowie Zürich-München-Prag über St. Margrethen bereinigt.

4. Im Zusammenhang mit der von England erlassenen Ausreisesperre für Vergnügungsreisen wurden die Expresszüge CB-BC Calais-Basel-Calais über Laon-Chaumont ab 2. November unterdrückt und die anschliessenden Saisonzüge CE-EC Basel-Chur-Basel ebenfalls fallen gelassen.

5. In Italien wurde die mitteleuropäische Sommerzeit (MESZ), die der mitteleuropäischen Zeit (MEZ) um eine Stunde vorgeht, am 16. März eingeführt. In Deutschland und Österreich ist dieser Zeitwechsel am 6. April vorgenommen worden. Vom 11. Mai bis 29. Juni wurde in Deutschland vorübergehend die osteuropäische Sommerzeit (OESZ), die der MEZ um zwei Stunden vorgeht, angewendet.

Beim Übergang vom Sommer- zum Winterfahrplanabschnitt (Nacht vom 4./5. Oktober) ist in Deutschland, Italien und Österreich einheitlich die mitteleuropäische Zeit (MEZ) wieder eingeführt worden.

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

1. Mit einer Abordnung des Verbandes schweizerischer Transportanstalten wurden mehrere Besprechungen abgehalten zwecks Aufstellung von Richtlinien zur Berechnung der Entschädigung für die Mitbenützung unserer Bahnhöfe und Stationen.

Diese Verhandlungen konnten auf Ende des Berichtsjahres nicht abgeschlossen werden. Dagegen wurde

mit der Abordnung des Verbandes schweizerischer Transportanstalten eine provisorische Vereinbarung getroffen, wonach bei den im Hinblick auf die eingetretene Teuerung gekündigten Mitbenützungsverträgen die bisherigen Entschädigungen für Betriebsmehrkosten ab 1. Januar 1947 um 50 % erhöht werden sollen.

2. Mit der Bodensee-Toggenburgbahn wurde ein neuer Vertrag abgeschlossen betreffend die Regelung der Betriebsbeziehungen mit dieser Verwaltung.

### 1. Errichtung und Eröffnung von Haltestellen

Am 4. Mai ist die unbediente Haltestelle St. Erhard-Knutwil auf der Strecke Sursee-Wauwil 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:

- 5 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Re <sup>4</sup>/<sub>4</sub>,
- 6 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee <sup>3</sup>/<sub>3</sub>,
- 7 Personenwagen der Serie AB<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 5 Personenwagen der Serie B<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 1 Personenwagen der Serie BC<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 4 Speisewagen der Serie Dr<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 10 Güterwagen der Serie M<sup>9</sup>.

#### Schmalspur:

- 2 Personenwagen der Serie B<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 8 Personenwagen der Serie C<sup>4ü</sup>, leichte Bauart.

Die andauernde Überbeschäftigung der Industrie hatte zur Folge, dass für das bestellte Rollmaterial die vereinbarten Lieferfristen nicht eingehalten werden konnten. In der Indienstsetzung des neuen Rollmaterials sind daher grosse Verspätungen entstanden, was sich bei der grossen Knappheit an elektrischen Triebfahrzeugen und der zunehmenden Überalterung des Personenwagenparks besonders nachteilig ausgewirkt hat.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

#### Normalspur:

- 20 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Re <sup>4</sup>/<sub>4</sub>,
- 10 elektrische Traktoren der Serie Te,
- 1 Benzintraktor der Serie Tm,
- 12 Personenwagen der Serie B<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 1 Personenwagen der Serie B<sup>10ü</sup>, mit Pneubereifung,
- 7 Personenwagen der Serie BC<sup>4</sup>,
- 62 Personenwagen der Serie C<sup>4ü</sup>, leichte Bauart,
- 2 Personenwagen der Serie C<sup>4ü</sup>,
- 1 Personenwagen der Serie C<sup>10ü</sup>, mit Pneubereifung,
- 49 Güterwagen der Serie K<sup>2</sup>,
- 50 Güterwagen der Serie K<sup>31</sup>,
- 20 Güterwagen der Serie L<sup>3</sup>,
- 4 Spezialwagen der Serie OM<sup>9</sup>,
- 40 Schotterwagen der Serie S<sup>41</sup>.

#### Schmalspur:

- 4 Gepäckwagen der Serie F<sup>4ü</sup>, leichte Bauart.

Die Bestellungen für neues Rollmaterial konnten nur zu stark gestiegenen Preisen untergebracht, und es mussten Lieferfristen von 2 Jahren für die Wagen und 3 Jahren für die Lokomotiven in Kauf genommen werden.

3. Umgebaut wurde im Berichtsjahr folgendes normalspuriges Rollmaterial:

- 2 elektrische Lokomotiven der Serie Be <sup>6</sup>/<sub>8</sub>, umgebaut aus Ce <sup>6</sup>/<sub>8</sub> II,
- 1 Personenwagen der Serie B<sup>4</sup>, umgebaut aus B<sup>3</sup>,
- 4 Personenwagen der Serie BC<sup>4</sup>, umgebaut aus BC<sup>3</sup>,
- 1 Personenwagen der Serie C<sup>4</sup>, umgebaut aus C<sup>3</sup>,
- 5 Anhängewagen zum Roten Pfeil der Serie BCF<sup>4</sup>, umgebaut aus C<sup>3</sup>,
- 10 Speisewagen der Serie Dr<sup>4ü</sup>, übernommen von der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft,
- 5 Güterwagen der Serie K<sup>2</sup>, übernommen von Privatbahnen,
- 1 Güterwagen der Serie K<sup>3</sup>, umgebaut aus X,
- 2 Güterwagen der Serie L<sup>4</sup>, übernommen von Privatbahnen,
- 3 Güterwagen der Serie M<sup>4</sup>, übernommen von Privatbahnen,
- 21 Spezialwagen der Serie O, umgebaut aus L<sup>3</sup> und L<sup>5</sup>,
- 5 Spezialwagen der Serie O<sup>d</sup>, umgebaut aus K<sup>2d</sup> und J<sup>2d</sup>,
- 30 Schotterwagen der Serie S<sup>41</sup>, umgebaut aus M<sup>3</sup>,
- 28 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus ausgerangierten Fahrzeugen.

### B. Zugsförderung

1. Zur Deckung des Bedarfes an Lokomotivpersonal wurden als Nachwuchs 270 Schlosser und Mechaniker eingestellt.

2. Auf den 1. Mai 1947 wurde ein neues Reglement über die Signale in Kraft gesetzt, das die veraltete Ausgabe vom 1. Januar 1916 ersetzt.

3. An die Norwegischen Staatsbahnen sind im April 5 entbehrliche Dampftraktorenlokomotiven der Serie E<sup>3</sup>/<sub>3</sub> verkauft worden. 2 Lokomotiven der gleichen Serie,

darunter eine ausrangierte Werkstättelokomotive, sind an schweizerische industrielle Unternehmungen, 1 weitere nach Italien verkauft worden. Im Oktober sind ferner 3 schmalspurige Brünig-Dampflokomotiven der Serie G<sup>3/4</sup> an die Thessalische Bahn nach Griechenland verkauft worden.

4. Eine weitere österreichische Streckenlokomotive wurde nach ihrer Wiederherstellung in der Werkstätte Zürich mietweise auf unserem Netz in Betrieb gesetzt. Damit stehen 2 Strecken- und 2 Rangierlokomotiven der Österreichischen Bundesbahnen mietweise in unserem Betrieb.

5. Infolge ungenügenden Bestandes an elektrischen Triebfahrzeugen mussten während des ganzen Jahres durchschnittlich 40–50 Dampflokomotiven auf elektrifizierten Linien und Bahnhöfen in Dienst gehalten werden. Im Herbst war der Verkehr so gross, dass ungeachtet der dringenden Notwendigkeit, elektrische Energie zu sparen, und trotz des Einsatzes aller verfügbaren Dampflokomotiven keine elektrischen Triebfahrzeuge ausser Betrieb genommen werden konnten.

### C. Werkstätten

#### a) Rollmaterialunterhalt

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

##### Triebfahrzeuge

Schnellreparaturen . . . . .	1037
Zwischenreparaturen . . . . .	162
Revisionen . . . . .	197
Total	<u>1396</u>

Ausserdem wurden an Kleinmotorfahrzeugen 72 Schnell- oder Zwischenreparaturen sowie 181 Revisionen durchgeführt.

Mit Ausnahme einer Dampflokomotive der Serie A<sup>3/5</sup>, deren Revision mit Feuerbüchsenersatz der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur übertragen wurde, konnte der Triebfahrzeugunterhalt in den eigenen Werkstätten besorgt werden.

##### Wagen der SBB

	Personen- wagen	Gepäck- wagen	Güter- wagen	Dienst- wagen
Schnellreparaturen . . . . .	7279	1168	15 174	1183
Revisionen . . . . .	1530	273	5 433	365
Zwischenrepara- turen . . . . .	258	6	—	—
Hauptreparaturen . . . . .	16	2	469	—
Umbauten . . . . .	3	—	16	—
Schwere Beschädi- gungen . . . . .	1	1	29	1
Total	<u>9087</u>	<u>1450</u>	<u>21 121</u>	<u>1549</u>

Als wesentliche technische Verbesserung wurde im Berichtsjahre begonnen, die Güterwagen mit einem Dachüberzug aus Aluminiumblech zu versehen.

Wie in früheren Jahren, wurden der Industrie wieder einige Arbeiten des Wagenunterhaltes übertragen, nämlich 61 Innenrenovationen dreiachsiger Personenwagen und 32 Hauptreparaturen offener Güterwagen.

Für die bei schweizerischen Industriefirmen im Jahre 1947 reparierten 3136 SNCF-Güterwagen haben unsere Werkstätten wieder diejenigen Einzelteile (Radsätze, Achslager, Tragfedern usw.) aufgearbeitet, für deren Behandlung diese Firmen nicht eingerichtet sind.

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

	Personen- wagen	Gepäck- und Bahnpostwagen	Güter- wagen
Schnellreparaturen . . . . .	31	90	7074
Revisionen . . . . .	—	171	623
Schwerbeschädigungen . . . . .	—	—	3
Total	<u>31</u>	<u>261</u>	<u>7700</u>

2. Im Vergleich zum Vorjahr hat die Zahl der in den Hauptwerkstätten behandelten bahneigenen Wagen um 2952 oder 10 % zugenommen. Der Grossunterhalt der vierachsigen Personenwagen ist infolge Materialmangels während der Kriegszeit in Rückstand geraten. Zur Aufholung der überfälligen Hauptreparaturen dieser Wagen und für andere zusätzliche Aufwendungen wurde die Einstellung von 300 Werkstattearbeitern bewilligt, die bis Jahresende allerdings erst zum Teil rekrutiert werden konnten.

3. Mit der rückwirkend auf den 1. Januar 1947 in Kraft getretenen Unterstellung der Werkstattearbeiter unter das Beamtengesetz ist ein langjähriges Postulat dieser Personalkategorie erfüllt worden. Sie bringt diesen ausser der Wahl auf die dreijährige Amtsdauer einige weiteren Vorteile, wie z. B. die Möglichkeit des Aufrückens zum Spezialhandwerker, längere Ferien (nach Arbeitszeitgesetz), höheren Lohn bei Krankheit und den Anspruch auf Überkleider.

#### b) Werkstatteanlagen und -Einrichtungen

Bei den im Bauvoranschlag 1947 vorgesehenen Anschaffungen von mechanischen Einrichtungen sind namhafte Verzögerungen der Lieferfristen eingetreten.

In der Werkstätte Bellinzona wurde eine automatische Spurrkranzschweissmaschine in Betrieb gesetzt. Die Werkstätte Zürich hat zwei Dampfkessel für Ölfeuerung eingerichtet und einen neuen fahrbaren Akkumulatorendrehkran von 3 t Tragkraft in Dienst genommen.

## XI. Bahnbau und Kraftwerke

### A. Allgemeines

1. Im Berichtsjahr blieb die Zufuhr von Oberbaumaterial aus dem Ausland im allgemeinen befriedigend. Die Bautätigkeit konnte aber aus verschiedenen Gründen nicht so gesteigert werden, wie es dem Nachholbedarfentsprochen hätte. Besonders in der ersten Jahreshälfte wirkte der Mangel an Arbeitskräften stark hemmend. Sodann wurden verschiedene Arbeiten aus Gründen der Konjunkturlenkung zurückgestellt und die Fertigstellung durch die langen Lieferfristen für Baumaterialien und Apparate verzögert.

2. Die besondere Sammelaktion von Schrott und Nutzeisen wurde auf Ende Juni 1947 aufgehoben. Während der Eisensteuerperiode, d. h. von ihrer Inkraftsetzung am 1. Juli 1943 bis zur Aufhebung hat die Bahnverwaltung 75 169 Tonnen Alteisen abgeliefert und damit ihre Pflichtmenge um 12 668 Tonnen überschritten.

3. In der Berner Bahnhoffrage haben die drei vom Kanton Bern, der Stadt Bern und den Bundesbahnen bestellten Experten ihr Gutachten ausgearbeitet und anfangs 1948 übergeben. Alle drei Experten kamen in voller Übereinstimmung zur Schlussfolgerung, dass der alte Bahnhofstandort unbedingt beizubehalten und das Geleise- und Perronprojekt der SBB (Variante 1946/47) auszuführen sei, während die Frage des Aufnahmegebäudes und der Plätze um den Bahnhof an alter Stelle durch einen Wettbewerb noch besser abzuklären wäre.

4. Im Herbst des Berichtsjahres wurde der Regierung und der Stadt Zürich das vom Verwaltungsrat genehmigte generelle Projekt über den Ausbau der Zürcher Bahnhofanlagen und der Zufahrtslinien zur Vernehmlassung unterbreitet.

### B. Neu- und Ergänzungsbauten

1. *Bau neuer Linien.* Die Bauarbeiten für die Verbindungslinie zwischen den Bahnhöfen Genève-Cornavin und Eaux-Vives wurden weiter gefördert. Der 212 m lange Tunnel St-Jean, der Pont de la Jonction und die dazwischenliegende offene Geleisestrecke wurden fertig gestellt.

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

Folgende wichtigere Bauten wurden vollendet:

Neue Aufnahmegebäude in Steckborn, Ermatingen und Sempach-Neuenkirch; Umbau und Erweiterung von Geleise- und Stationsanlagen in Rolle, Payerne, Aarberg, Magadino-Vira und Bauma sowie der Sta-

tionen der Linie Kreuzlingen-Stein a. Rh., Ausbau der Haltestelle Schachen zu einer Kreuzungsstation; ein neues Nebengebäude im Bahnhof Bern und neue Güterschuppen auf den Stationen Nieder- und Oberurnen, Dübendorf und Bischofszell-Nord; die Herrichtung von Räumen für die «Swissair» im Bahnhof Zürich.

In Ausführung befanden sich folgende Bauten: Neue Aufnahmegebäude in Liestal, Grenchen-Süd und Grandvaux; Umbau und Erweiterung von Aufnahmegebäuden in Salgesch, Münchenstein und Kilchberg; die Erweiterung von Geleiseanlagen in Monthey, Moudon, Freiburg, Zwingen, Nieder- und Oberurnen, sowie St. Margrethen; der Wiederaufbau der Güterhallen 1 und 2a in Basel, die Erweiterung der Wagenabteilung der Depotwerkstätte in Meiringen und der Lokomotivremise Ost in Winterthur, und die Herrichtung von Räumen für die «Swissair» in den Bahnhöfen Basel und Genf-Cornavin.

3. *Doppelspuren.* Am 15. Dezember wurde das neue bergseitige Geleise zwischen Brunnen und Sisikon in Betrieb genommen. Vorläufig wird nun auf diesem Geleise der einspurige Betrieb durchgeführt, weil am alten Geleise noch gründliche Verbesserungsarbeiten ausgeführt werden müssen.

Die neue Doppelspurstrecke Rapperswil-Lenzburg konnte am 7. Februar dem Betrieb übergeben werden. Für die Erstellung des zweiten Geleises Richterswil-Sargans-Chur wurden auf der Strecke Reichenburg-Bilten Unterbauarbeiten im Zusammenhang mit der Melioration in der Linthebene und auf der Strecke Flums-Unterterzen Erd- und Felsarbeiten im Stornenbühl ausgeführt.

4. *Brückenbauten.* Auf Ende des Berichtsjahres stehen folgende grössere Brückenbauten in Arbeit: Ersatz der eisernen Molinettobrücke der Strecke Cadenazzo-Dirinella durch eine massive Gewölbebrücke; Ersatz der eisernen Fachwerkbrücke über die Töss bei Wila der Strecke Winterthur-Wald durch eine neue Stahlkonstruktion; Ersatz der eisernen Fachwerkbrücke in Zweidlen der Strecke Eglisau-Koblentz durch einen gewölbten Viadukt.

5. *Signal- und Sicherungsanlagen.* Neue elektrische Stellwerkanlagen wurden in Yvonand, Kallnach, Corcelles-long., Domdidier, Aarberg, Soyhières, Liesberg, Trubschachen, Schachen, Magadino, Niederhallwil, Feuerthalen, Diessenhofen, Mannenbach, Schlatt, Stein a. Rh. und Dinhard in Betrieb genommen.

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



Die Einrichtung des Streckenblockes ist auf den Strecken Yverdon–Vaumarcus, Freiburg–Matran, Delsberg–Soyhières, Rapperswil–Lenzburg und Dübendorf–Uster in Betrieb genommen worden.

Im Berichtsjahr sind im gesamten 154 Tageslichtsignale eingebaut und 29 mechanische Barrieren auf elektrischen Antrieb umgebaut worden. Ferner wurden vier neue Blinklichtanlagen eingerichtet.

**6. Niveauübergänge.** Im Berichtsjahr sind 12 Niveauübergänge eingegangen. Davon mussten 6 durch neue Unterführungen ersetzt werden, während die übrigen 6 ohne Ersatz aufgehoben werden konnten.

**7. Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen.** Automatische Telephonanlagen sind in Arbeit in Vallorbe, auf den Strecken Zofingen–Aarau–Wettingen und Bern–Luzern, auf letzterer mit Zentralen in Konolfingen, Langnau, Escholzmatt und Wolhusen.

Lautsprecheranlagen wurden eingebaut in Neuenburg, Delsberg, Bellinzona RB und Genf.

### C. Bahnunterhalt

Das anhaltend schöne und trockene Wetter vom Frühjahr bis in den Spätherbst hinein hat die Ausführung der Oberbauerneuerungs- und Bahnunterhaltsarbeiten weitgehend begünstigt. Durch Zuzug ausländischer Arbeitskräfte als Unternehmerarbeiter konnte der am Jahresanfang vorhandene Mangel an geeigneten Arbeitskräften gemildert werden. Die Beschaffung einzelner Oberbaumaterialien bot hingegen immer noch Schwierigkeiten. So bestand Mangel an Holzschwellen, an Weichenteilen und an Schienenbefestigungsmitteln.

### D. Elektrifikation

Auf folgenden bisher mit Dampf betriebenen Linien konnte der elektrische Betrieb aufgenommen werden: Payerne–Freiburg am 4. Mai, Kreuzlingen–Stein a. Rh. am 4. Oktober.

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

### E. Energieversorgung

#### 1. Energiewirtschaft

Im Betriebsjahr 1946/47 (Oktober 1946 bis September 1947) wurden verbraucht:

Aus den eigenen Kraftwerken . .	616 270 000	kWh
Aus den Gemeinschaftskraftwerken	165 017 000	»
Aus fremden Kraftwerken . . . .	119 358 000	»
Total der erzeugten und bezogenen Energie . . . . .	<u>900 645 000</u>	<u>kWh</u>

Diese Energie wurde wie folgt verwendet:

Für die eigene Zugsförderung ab		
Unterwerk . . . . .	705 366 000	kWh
Für andere Zwecke . . . . .	8 962 000	»
Abgabe an Privatbahnen . . . .	23 907 000	»
Abgabe an andere Abnehmer . .	2 307 000	»
Abgabe von Überschussenergie .	44 082 000	»
Abgabe zum Wasserpumpen im		
Etzelwerk . . . . .	11 677 000	»
Leitungs- und Umformerverluste.	104 344 000	»
Total	<u>900 645 000</u>	<u>kWh</u>

Zur Erhöhung unserer Energiedisponibilitäten wurden Energielieferungsverträge abgeschlossen:

mit den Nordostschweizerischen Kraftwerken in Baden für die Lieferung von 20 Millionen kWh unter Benützung der vorhandenen Energieaustauschmöglichkeiten;

mit der Aare-Tessin-Gesellschaft für Elektrizität in Olten für die Lieferung von 20 Millionen kWh und für den Einbau einer Einphasenstrom-Maschinengruppe von 8000 kW im Kraftwerk Gösgen.

Der am 15. September 1948 ablaufende Energieaushilfsvertrag mit der Liefergemeinschaft BKW–NOK–ATEL wurde unter Heranziehung der EOS für die Dauer von 9 Jahren ab 1. Oktober 1948 erneuert, wobei die in einer Winterperiode zu liefernde Energiemenge von 33 auf 40 Millionen kWh erhöht wurde.

Die Energieknappheit in der Winterperiode 1946/47 dauerte bis Mitte März. Anfangs Januar musste der Energieverbrauch im Bahnbetrieb notgedrungen reduziert werden. Als besondere Massnahmen hiezu wurden getroffen:

die Einschränkung der Zugsheizung;

der Einsatz von Dampflokomotiven im Rangierdienst und zur Beförderung von Güterzügen;

die Kürzung der Zugskompositionen um ca. 25 % und die Reduktion des Fahrplans der Reisezüge um 5 % ab anfangs Januar.

Diese Sparmassnahmen fanden in der Öffentlichkeit starken Widerhall. Mit der eingetretenen Verbesserung in der Energieversorgung konnten sie jedoch ab Mitte März wieder aufgehoben werden.

Am Ende der Winterperiode, d. h. am 1. Mai 1947 verblieb in den Stauseen noch eine Reserve von 40 Millionen kWh. Die ausserordentliche Trockenheit während des Sommers 1947 machte sich im Wasserstand unserer Akkumulierwerke deutlich spürbar. Durch Wasserpumpen in den Sihlsee mit Überschussenergie in der Nacht konnten 7,5 Millionen kWh aufgespeichert werden. Weiter wurde zur Entlastung der Akkumulierwerke, die im Kraftwerk Amsteg verfügbare Drehstromenergie zu 75 % durch Austausch mit der Atel



und den NOK in Einphasenstrom für den Bahnbetrieb zurückgewonnen und Aushilfsenergie von den österreichischen Bundesbahnen bezogen. Trotz diesen getroffenen Massnahmen konnte keiner der drei Stauseen vollständig gefüllt werden. Auf deren Gesamtinhalt von 207 Millionen kWh fehlten zu Beginn der Winterperiode, d. h. am 1. Oktober 1947 noch 44 Millionen kWh.

Infolge Verschlechterung der Stromversorgungslage sah sich die Bahnverwaltung veranlasst, die in der vergangenen Winterperiode eingeführten Sparmassnahmen zur Verminderung des Stromverbrauchs neuerdings anzuordnen. So musste die Belieferung der Elektrokessel bereits am 28. August eingestellt werden. Ab 16. September wurden die Einschränkungen in der Zugsheizung, die Kürzung der Zugskompositionen sowie der Einsatz von Dampflokomotiven an Stelle von elektrischen und ab 10. Oktober die Einschränkung von Extrazügen verfügt. Eine 5 %ige Reduktion des Fahrplans der Reisezüge wurde ab 10. November angeordnet.

Ergiebige Niederschläge im Dezember brachten dann glücklicherweise eine wesentliche Verbesserung in der Stromversorgung, so dass Mitte Dezember die Fahrplaneinschränkung aufgehoben und die übrigen Sparmassnahmen gemildert werden konnten.

## 2. Kraftwerke

*Barberine.* Stand des Barberinesees: Tiefster Stand am 16. April mit 5,1 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalt, höchster Stand am 26. August mit 35,9 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalt (voller See 39,0 Millionen m<sup>3</sup>). Die Absenkung begann am 27. August; sie war am 31. Dezember 11,40 m (Vorjahr 15,64 m) unter dem vollen Seestand, entsprechend einem Nutzinhalt von 24,69 Millionen m<sup>3</sup> (19,81).

*Ritom.* Stand des Ritomsees: Tiefster Stand am 13./14. April mit 1,3 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalt; höchster Stand am 1. Oktober mit 19,53 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalt (voller See 27,5 Millionen m<sup>3</sup>). Die Absenkung begann am 2. Oktober; sie war am 31. Dezember 11,46 m (Vorjahr 10,10 m) unter dem vollen Seestand, entsprechend einem Nutzinhalt von 15,69 Millionen m<sup>3</sup> (16,84).

Beim Cadagnosee sind der Abschlussdamm zur Erhöhung des Stauspiegels um 3,50 m und die neue Heberleitung zum Ritomsee erstellt worden. Durch diese Wasserspiegelerhöhung kann der Nutzinhalt des Cadagnosees von 740 000 m<sup>3</sup> auf 1 390 000 m<sup>3</sup> erhöht werden, womit bei genügend Wasser in den Wintermonaten zusätzlich 2 280 000 kWh gewonnen werden können.

Die Arbeiten für die Wasserfassung und am 2,5 km langen Stollen zur Zuleitung der Garegna aus dem Canariatal zum Ritomsee sind im Oktober begonnen worden.

*Etzelwerk.* Stand des Sihlsees: Tiefster Stand am 5. März mit 8,7 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalt; höchster Stand am 28. Juli mit einem Nutzinhalt von 73,6 Millionen m<sup>3</sup> (voller See 91,8 Millionen m<sup>3</sup>). Die Absenkung begann am 30. Juli; sie war am 31. Dezember 2,28 m (Vorjahr 5,98) unter dem vollen Seestand entsprechend einem Nutzinhalt von 67,92 Millionen m<sup>3</sup> (34,5), wovon den SBB 35,91 (24,6) Millionen m<sup>3</sup> zukamen.

Die beiden Speicherpumpen, wovon eine für die SBB, zum Pumpen von Wasser aus dem Zürichsee in den Sihlsee zwecks Verwertung von in andern Kraftwerken verfügbaren Abfallenergie wurden in Betrieb genommen.

*Rupperswil-Auenstein.* Der Aareabsturz beim ehemaligen Wehr der Jura-Cementfabriken in Wildegg wurde fertiggestellt. Am rechtsseitigen Aaredamm sind die Toninjektionen weitergeführt worden. Das dritte Dienstwohnhaus wurde im Rohbau fertiggestellt.

*Massaboden.* Die Bauarbeiten für die Wasserfassung in Mörel und für den Zuleitungsstollen Mörel-Massaboden wurden zur Konkurrenz ausgeschrieben.

*Amsteg.* Die Druckleitung 3 wurde mit einem Neuanstrich versehen.

## 3. Übertragungsleitungen und Unterwerke

Die 66 kV Übertragungsleitung Grütze-Etzwilen wurde anfangs Oktober in Betrieb genommen.

Zwischen dem Kraftwerk Amsteg und der Kabelstation Gurtellen konnten die zwei neuen 66 kV Kabelschleifen dem Betriebe übergeben werden.

Im Gebiete des Seedammes bei Rapperswil wurden die zwei neuen 66 kV Kabelleitungen zur Verbindung des Etzelwerkes mit dem 66 kV Schaltposten Rapperswil verlegt.

Die Transformatorenstation Etzwilen wurde fertiggestellt und anfangs Oktober dem Betriebe übergeben.

## F. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse

1. Infolge einer Geleiseverwerfung entgleisten am 31. Mai kurz vor 15 Uhr zwischen Rupperswil und Aarau zwei Personenwagen des Leichtschnellzuges 16. Um 17 Uhr war ein Geleise wieder befahrbar. Der Schnellzugsverkehr musste während dieser Zeit umgeleitet werden.

2. Am 12. Juni brach in der in unmittelbarer Nähe der Station Zürich-Seebach gelegenen Maschinenfabrik King AG Feuer aus, das infolge der grossen Hitze eine Verwerfung des Hauptgeleises verursachte und die Fahrleitung durch Abschmelzen zerstörte. Der Zugsverkehr wurde in der Folge zwischen Oerlikon und Seebach von 15 Uhr bis 19 Uhr unterbrochen. Der

Personenverkehr wurde durch Autobusse der städtischen Strassenbahn zwischen den beiden Stationen aufrecht erhalten.

3. Am 8. August ist nach Mitternacht im Aufnahmegebäude des Bahnhofes Arth/Goldau Feuer ausgebrochen, das sich zu einem Grossbrand entwickelte. Durch das Feuer wurden die obersten Stockwerke zerstört und das ganze Gebäude erlitt durch das Löschwasser erhebliche Schäden. Der Zugverkehr wurde

nicht wesentlich beeinträchtigt, da die Diensträume und die Sicherungsanlagen nicht in Mitleidenschaft gezogen wurden.

4. Die Mäschenzerrüfe überschwemmte am 10. August um 20.30 Uhr bei km 21,300 die Bahnlinie zwischen Zizers und Chur. Das Geleise wurde auf eine Länge von ca. 50 m mit 30 cm Schutt und Geröll überdeckt und der Zugverkehr blieb von 20.30 bis 21.30 Uhr unterbrochen.

## Schlussbemerkungen und Anträge

Der Abschluss der Jahresrechnung 1947 wurde auf Grund der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen aufgestellt.

Der in der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1947 (Seiten 32/33) ausgewiesene Aktivsaldo von Fr. 25 408 312.73 entspricht dem nach Deckung sämtlicher Verbindlichkeiten mit Einschluss der Abschreibungen, der betriebsnotwendigen Rückstellungen und einer ersten Quote zur Abtragung des Abschreibungsausfalles bei den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau sich ergebenden Reingewinn. Dieser Reingewinn ist gemäss Art. 16<sup>1</sup> des SBB-Gesetzes zu verwenden.

Auf Grund der erwähnten gesetzlichen Bestimmungen gestatten wir uns, folgende

### Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1947 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1947 wird genehmigt.

3. Der Reingewinn des Jahres 1947 von . . . . . Fr. 25 408 312.73  
wird wie folgt verwendet:

a) Einlage in die gesetzliche Reserve (SBB-Gesetz, Art. 16<sup>1a</sup>) Fr. 8 000 000.—

b) Verzinsung des Dotationskapitals (SBB-Gesetz, Art. 16<sup>1b</sup>) » 16 000 000.—

Über die Verwendung des verbleibenden Überschusses von. . . » 1 408 312.73

hat die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung zu beschliessen. Wir schlagen vor, diesen Überschuss als weitere Einlage der gesetzlichen Reserve zuzuwenden.

Bern, den 12. April 1948

Für die Generaldirektion  
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident  
Meile

