Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1949)

Artikel: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1949

Autor: Lucchini

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676172

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: 04.08.2025

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

Geschäftsbericht und Rechnungen

der

Schweizerischen Bundesbahnen

1949

Geschäftsbericht

Allgemeiner Teil

A. Verkehrsleistungen und Verkehrsergebnisse

Die im Verlaufe des Jahres 1949 sich fortsetzende Rückbildung der schweizerischen Konjunktur hat sich ungünstig auf die Verkehrs- und Einnahmenentwicklung der Bundesbahnen ausgewirkt.

Im *Personenverkehr* ist im abgelaufenen Jahre, wie bereits im Jahre zuvor, ein weiterer Frequenzrückgang um 6,09 Millionen oder 2,9% auf 201,6 Millionen Reisende eingetreten. An dieser neuerlichen Verkehrsabnahme sind vor allem der einheimische Reise- und Ferienverkehr sowie der Berufs- und Arbeiterverkehr mit General- und Streckenabonnementen beteiligt. Desgleichen verzeichnete der ausländische Touristenverkehr, der, gemessen an der Zahl der Übernachtungen, in den Monaten Januar bis August noch eine geringe Vermehrung aufwies und erst unter dem Einfluss der im September 1949 vorgenommenen Währungsabwertungen zahlreicher Länder von einem beträchtlichen Rückschlag betroffen wurde, im Gesamtergebnis des Jahres einen leichten Ausfall. Der ausländische Autotourismus hat einen im Vergleich zu den beiden Vorjahren wesentlich verlangsamten Aufschwung genommen. Im Jahre 1949 reisten rund 490 000 Personenautomobile und Autocars zu einem vorübergehenden Aufenthalt in die Schweiz ein. Die schweizerische Einfuhr von Motorfahrzeugen, die während des Weltkrieges fast völlig zum Stillstand gelangte und in den Nachkriegsjahren sich wieder auf sehr grosser Höhe bewegte, hat im verflossenen Jahre hinsichtlich der Personenautomobile eine verstärkte, hingegen bezüglich der Lastwagen und Motorräder eine etwas abgeschwächte Steigerung zu verzeichnen. Es wurden 25 500 Personenautomobile, 2450 Lastwagen und 8800 Motorräder im Gesamtwert von 182 Millionen Franken importiert. Der schweizerische Motorfahrzeugverkehr erfuhr abermals eine bedeutende Ausdehnung. Der Bestand der Personenautomobile und Autobusse betrug am 30. September 1949 annähernd 125 000 Stück gegen 108 000 vor Jahresfrist und übersteigt jenen des Vorkriegsjahres 1938 um fast zwei Drittel.

Die *Einnahmen aus dem Personenverkehr* erreichten den Betrag von 278,25 Millionen Franken und haben gegenüber dem Vorjahresergebnis noch einen bescheidenen Mehrertrag von 1,63 Millionen Franken oder 0,6% abgeworfen.

Im *Güterverkehr* ist die seit 1946 anhaltende Verkehrsbelebung im Berichtsjahre erstmals wieder durch einen beachtlichen Rückschlag unterbrochen worden. Die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Gütermengen sind, verglichen mit den vorjährigen, um 2,46 Millionen Tonnen oder 13,3% auf 16,04 Millionen Tonnen gefallen. Der während des ganzen Jahres festzustellende Verkehrsrückgang ist auf die stark rückläufige Bewegung des Warenaustausches mit dem Auslande und die deutlich sich abzeichnende Abschwächung des Binnenverkehrs zurückzuführen. Dagegen erfolgte eine bemerkenswerte Wiederbelebung des internationalen Transitgüterverkehrs, der aber immer noch um fast die Hälfte unter dem vorkriegszeitlichen Umfang liegt.

Die *Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr* beliefen sich auf 304,20 Millionen Franken; dies bedeutet gegenüber den bisherigen Höchsteinnahmen des Vorjahres eine Verschlechterung um 38,83 Millionen Franken oder 11,3%.

Als Ergebnis der leicht vermehrten Personenverkehrseinnahmen und der stark verminderten Frachteinnahmen sind die gesamten *Verkehrseinnahmen*, die seit dem letzten Vorkriegsjahre bis zum Jahre 1948 eine stetige Erhöhung von 308 Millionen Franken auf 620 Millionen Franken aufwiesen, erstmals wieder um 37,21 Millionen Franken oder 6,0% zurückgefallen.

Was die *Betriebsleistungen* anbetrifft, so erfuhren die zugskilometrischen Leistungen der Reisezüge eine weitere Steigerung um 1,68 Millionen oder 3,8% auf 46,06 Millionen Zugskilometer und die bruttotonnenkilometrischen Leistungen um 133 Millionen oder 1,4% auf 9,60 Milliarden Bruttotonnenkilometer. Demgegenüber verringerten sich bei den Güterzügen im Zusammenhang mit der rückläufigen Entwicklung des Güterverkehrs die Zugskilometer um 1,01 Millionen oder 6,9% auf 13,76 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 451 Millionen oder 7,5% auf insgesamt 5,54 Milliarden.

B. Eisenbahnen und Automobil

Die glückliche Zeitepoche der Vollbeschäftigung von Eisenbahn und Automobil gehört der Vergangenheit an. Die Rückbildung der Konjunktur und damit des Transportanfalles für Schiene und Strasse hat sich verstärkt. Für die Bahnen wirkt sich der wirtschaftliche Normalisierungsprozess doppelt ungünstig aus, weil trotz der geringeren Verkehrsnachfrage der Motorfahrzeugbestand in der Schweiz gegenüber dem Vorjahr um 30 472 Einheiten von 188 762 auf 219 234 Fahrzeuge angestiegen ist. An der Zunahme sind die Personenwagen mit 17 055, die Autobusse mit 159, die Lastwagen mit 955, die Lieferungswagen mit 3205 und die Spezialwagen und Traktoren mit 249 Einheiten beteiligt. Der Lastwagenpark ist von 31 000 auf 35 500 Einheiten angewachsen und hat sich im Vergleich zu 1938 um nahezu drei Viertel vergrössert. Die Zahl der Motorräder nahm von 49 000 auf 58 000 Stück zu und stieg um mehr als das Doppelte des Bestandes des letzten Vorkriegsjahres an.

Diese gegenläufige Entwicklung von Motorfahrzeugbestand und Nachfrage nach Transportmitteln musste zu einer Verschärfung der Wettbewerbslage zwischen Eisenbahn und Automobil führen. Die Bundesbahnen sind in diesem Wettbewerb durch die bekannten Auflagen (Transportpflicht, Tarifzwang, Fahrplanpflicht) und durch die volle Selbstfinanzierung ihrer Bauausgaben zum vorneherein benachteiligt. Bereits macht sich im Motorfahrzeuggewerbe ein Druck auf die Transportpreise geltend, dem sich die Bahnen nicht ohne weiteres anpassen können. Eine der Auswirkungen dieses Druckes sind die Umstellungstendenzen zahlreicher Autotransportunternehmungen vom Nahverkehr auf den Fernverkehr; dies führt wiederum zum verschärften Preisdruck im Fernverkehr.

Die Bahnen unternehmen alle Anstrengungen, dieser ungünstigen Entwicklung Einhalt zu gebieten. Sie suchen dieses Ziel durch Verbesserung ihrer Transportleistungen zu erreichen. In diesem Sinne bauen sie vor allem den direkten Haus-Haus-Verkehr durch den Einsatz von Grossbehältern und Strassenrollern aus. Während der Versuchsperiode wird dieser neue Dienst in der Hauptsache von den SBB in eigener Regie betrieben. Nach Vorliegen der genauen Kostengrundlagen bleibt abzuklären, ob der Regiebetrieb, die Übertragung an die offiziellen Camionneure oder die Übergabe an das Transportgewerbe am vorteilhaftesten sei.

Im Personenverkehr häufen sich die Bestrebungen zur Eröffnung neuer Automobilkurse. Glücklicherweise bestehen hier bereits die rechtlichen Grundlagen für eine Koordination wenigstens der Linienfahrten, so dass die Eröffnung von Parallelkursen zur Bahn vermieden werden kann. Die Errichtung von Querverbindungen und die Erschliessung von Seitentälern durch das Automobil wird auch von den Bahnen begrüsst. Schwieriger ist jedoch die Koordination von internationalen Automobillinien und Eisenbahn, ein Problem, das durch den Expansionsdrang ausländischer Automobilgesellschaften an Bedeutung gewonnen hat.

Die rückläufige Entwicklung im Autotransportgewerbe wie im Eisenbahnverkehr ruft dringend nach einer grundsätzlichen Regelung des Verhältnisses Schiene/Strasse, damit das zum Teil bereits bestehende Verkehrschaos mit all seinen schweren volkswirtschaftlichen Schäden sich nicht noch verschärft. In Erkenntnis dieser Sachlage hat der Bundesrat eine aus Vertretern der verschiedenen Verkehrs- und Wirtschaftskreise zusammengesetzte 16köpfige Kommission für die Koordinierung des Verkehrs eingesetzt. Diese wird als beratendes Organ die schwierige Aufgabe haben, eine schweizerische Lösung für die Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel zu finden.

C. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

Die im Laufe des Jahres immer deutlichere rückläufige Verkehrsentwicklung wird in der Öffentlichkeit sichtlich mit Unbehagen vermerkt. Die Presse aller Parteischattierungen befasste sich wiederholt mit den voraussichtlichen Folgen des Konjunkturrückganges auf die Bundesbahnfinanzen, wobei die Sorgen einer neuen Sanierungsaktion ein vielfältiges Echo fanden.

Gleichwohl haben die Bundesbahnen in der Öffentlichkeit bisher noch kaum an Sympathie und Verständnis für ihre Lage eingebüsst. Vielmehr gewinnt der Gedanke eines Existenzschutzes der als unersetzlich geltenden öffentlichen Verkehrsmittel an Boden. Desgleichen wächst das Verständnis für die Notwendigkeit eines Ausgleiches der Verkehrsmittel in rechtlicher und finanzieller Hinsicht. Die unentbehrlichen gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Schiene als Instrument der Staats-, der Sozial- und der Siedlungspolitik erfuhren eine bemerkenswert gerechte Beurteilung, was sich auch darin zeigt, dass der Begriff einer volkswirtschaftlichen Bilanz der Staatsbahn sich allmählich durchsetzt.

Zu den wichtigen Bahnproblemen, die die Öffentlichkeit immer wieder und so auch im Berichtsjahr stark beschäftigen, gehören die Taxerhöhung, die Gütertarifreform, die neuerdings ungünstige finanzielle Lage, der technische Ausbau des Bundesbahnnetzes sowie die Stabilisierung der Konkurrenzverhältnisse von Schiene und Strasse.

Der Pressedienst widmet seine besondere Aufmerksamkeit der systematischen Aufklärung der Öffentlichkeit über die volkswirtschaftlichen Leistungen der Bundesbahnen.

Verlage, Redaktionen und Organisationskomitees von Ausstellungen, Veranstalter von Vorträgen im In- und Ausland schöpfen immer häufiger in unserer Bild- und Diapositiv-Sammlung. Als sehr wertvoll erweist sich auch die Tätigkeit der Schulreferenten und der Zentralstellen für Betriebsbesichtigungen, wurden doch durch sie in rund 800 Veranstaltungen gegen 39 000 Personen den Bahnen nähergebracht.

Für unsere Personalinstruktion sind zwei neue Filme bereitgestellt worden: «Mached mers besser», ein Film zur Bekämpfung der Unregelmässigkeiten im Güterverkehr; ferner ein farbiger Trickfilm «Der kleine Eisenbähnler», der die Notwendigkeit der Zusammenarbeit des Personals betont.

Durch die Schweizer Filmwochenschau konnten verschiedene Bahnaktualitäten in den Schweizer Kinos untergebracht werden.

Im Buchhandel erschienen «Nos gares», Cahier CFF n° 2, und «Bitte einsteigen», ein neues Jugendschriften-Heft, eine illustrierte Broschüre «Wie werde ich Lokomotivführer?» für die vor der Berufswahl stehende Jugend.

Nachdem im Herbst 1948 erstmals versuchsweise «Der Zeigefinger» erschien, der von der Presse gut aufgenommen wurde, ist im Herbst 1949 eine neue Broschüre gleicher Art in Arbeit genommen worden, die auf das Frühjahr 1950 erscheinen wird.

In der illustrierten Presse des In- und Auslandes erschien eine grosse Zahl Reportagen über Bahnthemata.

Eisenbahnsendungen brachten die *Radiostudios Genf, Lausanne, Bern* und *Lugano*. Besondere Erwähnung verdient die in der Westschweiz sehr populär gewordene regelmässige Mittwochsendung «Le Rail – La Route – Les Ailes».

Es fanden folgende wichtige *Presseveranstaltungen* statt: Besichtigungen der Arbeiten für den Bau der Doppelspur Romont–Fribourg; Besichtigungsfahrt mit dem Leichtstahl-Pendelzug der SBB auf der Strecke Luzern–Zürich zur Einweihung des Städteschnellzugsverkehrs zwischen diesen Zentren; Besichtigung des Barberinekraftwerkes der SBB durch Vertreter der ausländischen Presse.

Im Mai feierte das SBB-Nachrichtenblatt sein 25jähriges Bestehen. Es hat sich, wie aus den zahlreich eingegangenen Glückwunschschreiben aus Personalkreisen, aus der in- und ausländischen Fach- und Tagespresse hervorging, als Hauszeitung hohes Ansehen erworben. Darüber hinaus leistet es in der weiteren Öffentlichkeit unseres Landes für die Bahn-Aufklärung gute Dienste. Aus dem SBB-Nachrichtenblatt ist im Verlauf der letzten 25 Jahre nach allgemeinem Urteil ein wertvolles Kompendium des Eisenbahnwesens geworden.

Auch die *Bibliothek* unterstützt durch ihre aktuelle Dokumentation die Aufklärungsarbeit in wirksamer Weise. Neuerwerbungen werden jeweilen durch eine kleine Ausstellung den interessierten Fachkreisen nahegebracht. Durch Vereinbarungen mit den eidgenössischen Bibliotheken für die Bücher- und Zeitschriftenanschaffungen wird die Zusammenarbeit verfeinert, und es werden dabei finanzielle Einsparungen gemacht. Die Bibliothek arbeitet auch am Ausbau des «Bulletin UIC de Documentation» mit. Die Ausleihziffer stieg von 16 819 des Vorjahres auf 17 968. Der Buchbestand umfasst rund 45 000 Einheiten.

D. Geschäftsleitung und Dienstabteilungen

Die *Generaldirektion* hielt 33 Sitzungen ab. Wegen längerer gleichzeitiger Krankheit bzw. Unfall zweier Mitglieder der Generaldirektion mussten zahlreiche unaufschiebbare Geschäfte vom dritten Generaldirektor allein zum Beschluss erhoben werden; diese sind in 18 Verfügungen des III. Departementes zusammengefasst. Im ganzen hat die Generaldirektion 446 Beschlüsse gefasst.

Mit den Kreisdirektoren besprach die Generaldirektion in 7 *Direktorenkonferenzen* nebst rein internen Angelegenheiten hauptsächlich folgende Geschäfte: Möglichkeiten einer Bekämpfung des Verkehrs- und Einnahmenrückganges und des weiteren Ansteigens der Ausgaben; Anpassung des Personalbestandes an die veränderten Verhältnisse; Verstärkung der kommerziellen Tätigkeit in den Kreisen und Ausbau der Kundenbesuche; Grundzüge der einzuschlagenden Wettbewerbspolitik; Zweckmässigkeit der ersten Wagenklasse; das Problem der Haltestellen; Revision der Richtlinien über die Bekämpfung des Alkoholmissbrauches.

In der *Geschäftsleitung* traten gegen Ende des Jahres wichtige Veränderungen ein. Herr Dr. *W. Meile*, seit 1940 Präsident der Generaldirektion, nahm auf Ende Oktober aus gesundheitlichen Gründen seinen Rücktritt. Mit ihm verlieren die Bundesbahnen eine starke Persönlichkeit. Die Sanierung und die Neugestaltung des Rechnungswesens sind weitgehend sein Werk. Grossen Wert legte der scheidende Präsident auch auf die Pflege der Beziehungen zu Behörden und Öffentlichkeit. Es ist ihm ferner gelungen, in schwerer Zeit den Arbeitsfrieden zu erhalten und das Vertrauensverhältnis zwischen Generaldirektion und Personal zu festigen.

An Stelle von Herrn Dr. Meile übernahm am 1. November Herr Ing. *Cesare Lucchini* das Präsidium und die Leitung des Finanz- und Personaldepartementes. Der bisherige Chef des Kommerziellen- und Rechtsdepartementes, Herr Generaldirektor Ing. *Kradolfer*, leitet nun das bisher vom neuen Präsidenten betreute Bau- und Betriebsdepartement. Als neuen Generaldirektor wählte der Bundesrat mit Amtsantritt auf 1. Dezember 1949 Herrn Dr. rer. pol. *Hugo Gschwind*, von Therwil, bisher Regierungsrat in Basel-Land, der das Kommerzielle und Rechtsdepartement übernahm.

Auf Ende des Berichtsjahres trat Herr Ing. *F. Chenaux* wegen Erreichung der Altersgrenze als *Direktor des Kreises I* zurück. Er hat den Bundesbahnen seit 1907 in den verschiedensten Stellungen des Bauwesens und des Betriebsdienstes und seit 1. Januar 1937 als Kreisdirektor vorzügliche Dienste geleistet. An seine Stelle wählte der Bundesrat Herrn Dr. jur. *John Favre* von Le Locle, bisher Stellvertreter des Chefs der Abteilung für das Rechtswesen bei der Generaldirektion, zum neuen Direktor des Kreises I in Lausanne.

Ebenfalls auf den 31. Dezember 1949 trat Herr Oberbetriebschef *E. Ballinari* wegen Erreichung der Altersgrenze in den Ruhestand. Er hat sich vom Stationslehrling zum höchsten Beamten des Betriebsdienstes emporgearbeitet und in allen Stufen seiner Laufbahn mit Erfolg gewirkt. Zu seinem Nachfolger ernannte der Verwaltungsrat Herrn *Werner Tribelhorn* von Trogen, bisher Stellvertreter des Oberbetriebschefs.

E. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat während des Berichtsjahres in 9 Sitzungen 45 Geschäfte behandelt. Die Öffentlichkeit wurde über die gefassten Beschlüsse laufend informiert. In Verbindung mit den Sitzungen nahm er 2 Besichtigungen vor. Weitere 5 Inspektionen führten Delegationen der Rechnungsprüfungskommission des Verwaltungsrates durch, über deren Ergebnisse schriftliche Berichte vorliegen.

F. Internationale Verkehrsorganisationen

Die internationalen Verkehrsorganisationen haben 1949 eine sehr intensive Tätigkeit entwickelt. Die Eisenbahnverwaltungen empfinden immer mehr das Bedürfnis nach engerem Zusammenschluss auf internationalem Boden, der sich in gemeinsamen Verwirklichungen sowie im Austausch von Gedanken und Erfahrungen zu erkennen gibt.

1. Die ständigen Ausschüsse des *Internationalen Eisenbahnverbandes* (IEV) hielten ihre ordentliche Jahressitzung im Mai in Oslo ab. Sie befassten sich hauptsächlich mit der Vereinheitlichung der Eisenbahnkursbücher, der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit der Stückguttransporte, der Güterklassifikation, den Transportbedingungen für wertvolle Gegenstände, Bremsfragen, dem Austausch von Ersatzgegenständen, der Vereinheitlichung des Rollmaterials.

Der Bremsunterausschuss des IEV führte im Juni auf der Gotthardstrecke sowie im Oktober und November auf der Linie Romanshorn–Frauenfeld Bremsversuche mit der neuen Personen- und Güterzugbremse «Oerlikon» durch, die ein befriedigendes Ergebnis zeitigten.

Der Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten behandelte in Sitzungen im Februar, Juni und Oktober wichtige Fragen, worunter namentlich die Bereinigung der Thesen für die Finanzgebarung der Eisenbahnen. Er erstattete ferner einen interessanten Bericht über die gegenwärtige Lage der Eisenbahnen. Der geschäftsführende Ausschuss des IEV genehmigte diese beiden Dokumente in seiner Jahressitzung in Paris. Sie gaben Anlass zu wichtigen Beschlüssen, worunter die Schaffung eines internationalen Amtes für Studien und Versuche der Eisenbahnen sowie einer internationalen Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen, mit dem Zweck, zugunsten der Eisenbahnen eine Sympathie- und Vertrauensatmosphäre in der Öffentlichkeit zu schaffen.

2. Die *Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz* für das Fahrplanjahr 1950/51 fand unter dem Vorsitz unserer Verwaltung im Oktober in Brighton statt. Die Verbindungen mit der Iberischen Halbinsel sind in einer besonderen Sitzung im November behandelt worden.

3. Der von unserer Verwaltung präsidierte *Ausschuss des Internationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes* (RIC) tagte in den Monaten März/April in Luxemburg zur Vorbereitung der Revision des Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr. Der Entwurf für dieses neue Reglement ist am 12. Oktober in Brighton von der Vollversammlung des RIC-Verbandes gutgeheissen worden. Es befindet sich seit dem 1. Januar 1950 in Kraft.

4. Der Ausschuss des *Internationalen Güterwagenverbandes* (RIV) hielt unter dem Vorsitz unserer Verwaltung im September in Neapel seine XXV. Konferenz und unmittelbar daran anschliessend eine ausserordentliche Vollversammlung ab zur Behandlung von Änderungen und Ergänzungen des Übereinkommens über die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr.

5. Unsere Verwaltung nahm im Frühjahr in Brüssel und im Herbst in Amsterdam an den *internationalen Güterzugfahrplankonferenzen* teil, die den Fahrplan für 1949/50 bereinigten und für das Fahrplanjahr 1950/51 die internationalen Güterzugverbindungen vereinbarten.

6. Die *Internationale Simplondelegation* besammelte sich im Juli und im Oktober in Bern. Sie behandelte hierbei die ordentlichen Fahrplan-, Tarif- und Rechnungsgeschäfte sowie die Frage des Transportes von Automobilen durch den Simplontunnel.

7. Anfangs Juni fand in Lissabon eine erweiterte Sitzung des *Ständigen Ausschusses des Internationalen Eisenbahnkongresses* statt speziell zur Behandlung des Berichtes über elektrische Lokomotiven für hohe Geschwindigkeiten, des Berichtes über die Organisation des Stückguttransportes sowie des Berichtes über die Mechanisierung der Werkplätze für den Bahnunterhalt und die Geleiseerneuerung.

8. Das von unserer Verwaltung präsidierte *Internationale Transportkomitee* (ITK) hielt Sitzungen in der Schweiz und in Bologna ab zur Bereinigung der gemeinsamen Abfertigungsvorschriften für den internationalen Güterverkehr (IGA), für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr (IPA) und des Reglementes für den internationalen Expressgutverkehr (RIEX). Diese revidierten Vorschriften sind am 1. März 1950 in Kraft getreten.

9. Die *gemischte Kommission* für deutsche Bahnangelegenheiten in der Schweiz, worin wir vertreten sind, tagte im Mai in Konstanz und im November in Zürich hauptsächlich zur Behandlung von Tarif-, Verrechnungs- und Personalfragen.

10. Das *Comité des transports intérieurs* de la Commission économique pour l'Europe trat zweimal in Genf zusammen und fasste Resolutionen betreffend den Reiseverkehr, die Koordination der Transportmittel im zwischenstaatlichen Verkehr, die Statistiken und den Transport leicht verderblicher Waren. Unsere Verwaltung ist in verschiedenen Arbeitsgruppen dieser Organisation vertreten.

Spezieller Teil

Finanz- und Rechnungswesen

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung

1. Am 31. März und 1. November sind aus Mitteln, die uns vom Eidgenössischen Finanzdepartement zur Verfügung gestellt wurden, die fällig gewordenen

3% Darlehen PTT von 1939 von Fr. 25 000 000 und
2½% Darlehen PTT von 1942 von Fr. 25 000 000

zurückbezahlt worden.

Am 1. November bzw. 15. Dezember haben wir zur Konsolidierung schwebender Schulden beim Eidgenössischen Finanzdepartement ein Darlehen von zusammen 150 000 000 Franken, zum Zinssatz von 3%, bei einer Laufzeit von 25 Jahren, aufgenommen.

Unsere Schuld an festen Anleihen betrug am Jahresende 1 476 706 750 Franken. Davon waren 242 890 000 Franken im eidgenössischen Schuldbuch eingetragen.

2. Am 18. September ist eine Abwertung des englischen Pfundes um zirka 30% vorgenommen worden, welche zahlreiche Währungsanpassungen anderer Länder zur Folge hatte.

3. Aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse sind im Laufe des Jahres an Bedienstete der Bundesbahnen 228 Hypothekardarlehen im I. und II. Range von zusammen 3 883 700 Franken und an Eisenbahner-Baugenossenschaften 6 Hypothekardarlehen im I. und II. Range von zusammen 2 825 000 Franken ausbezahlt worden.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung

1. Während des Jahres 1949 hat die Abteilung folgende *Revisionen und Kontrollen* durchgeführt:

Kontrolle einer Anzahl Vorschusskassen von Dienststellen der Generaldirektion und der Kreise I–III. Ferner beteiligte sie sich an Oberbaumaterialstürzen und unterzog ausserdem bei einer Anzahl von Bahningenieurbureaux ausgewählte Gebiete aus dem Rechnungswesen einer gründlichen Revision. Diese Revisionen haben die Richtigkeit der vorhandenen Barbestände und Materialvorräte und die Übereinstimmung mit der Buchführung ergeben.

Erstmals prüften wir auch die Unterlagen zur Abrechnung der PTT über den Kraftwagenverkehr im Surbtal. Wir nahmen Einsicht in die Buchhaltung von 5 Bahnhofbuchhandlungen, 30 Bahnhofbuffets, 3 Bahnhofcoiffeuren, 9 Früchtekiosken, einer Firma der Bahnhof- und Wagenreklame, einer Automatengesellschaft, eines Betriebes von reservierten Toiletten und Bädern, eines Raucherwarengeschäftes und eines Bahnhofkühlhauses. Ferner sind die Rechnungen eines Gemeinschaftsbahnhofes, der Liegenschaftsverwaltung Genève-La Praille sowie die Roheinnahmen pro 1949 von 50 Bahnhofbuffets geprüft worden. Schliesslich wurde in die Buchhaltung zahlreicher Privatfirmen verschiedenster Art Einsicht genommen zum Zwecke der Überprüfung von Teuerungsnachforderungen, Kalkulationen usw.

Die Einführung einer einheitlichen Buchhaltung bei den Früchtekiosken und ihre erstmalige Prüfung gestatteten die Anpassung der meisten Miet- und Pachtzinse an die heutigen Verhältnisse.

2. Organe der Österreichischen Bundesbahnen prüften die von uns vorgelegten Rechnungen über die Gemeinschaftsbahnhöfe Buchs und St. Margrethen; die Simplondelegation ihrerseits prüfte die Rechnungen über die Strecke Brig–Iselle für das Jahr 1948.

3. Die Rechnungen der Bundesbahnen wurden im Frühjahr 1949 erstmals nach dem neuen, ab 1. Januar 1948 gültigen Rechnungssystem abgeschlossen, das damit seine Bewährungsprobe ohne Schwierigkeiten bestand. Die Rechnungen der Basler Rheinhäfen sind auf 1. Januar 1949 in dieses System eingebaut worden.

4. Ebenfalls im Frühjahr 1949 wurden erstmals die Beiträge der Alters- und Hinterbliebenenversicherung je Versicherten (zirka 40 800 Versicherte) gesammelt.

Neben dieser neuen, weitgehend mechanisierten grossen Arbeit sind im Berichtsjahr auch die Arbeiten als Revisionsstelle für die Kassenstelle SBB der AHV aufgenommen worden.

5. Im Rahmen der Rationalisierungsbestrebungen haben wir die bereits früher mechanisierte Fakturierung der Verschiedenen Einnahmen (18 000 Verträge mit jährlich zirka 25 000 Fakturen) auf das Lochkartenverfahren umgestellt (bisherige Leistung 20 Rechnungen, neue Leistung 550 Rechnungen pro Stunde). Weitere Rationalisierungen dieser Art wurden im Berichtsjahr studiert und können bald verwirklicht werden.

Beteiligung an andern Unternehmungen

1. Die «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» verteilte für das Geschäftsjahr 1948 wiederum 8% Dividende auf dem Aktienkapital von 600 000 Fr. Im Jahre 1949 schrumpften die Einlagerungen derart zusammen, dass das Aktienkapital, trotz erhöhten Einnahmen aus dem Eisgeschäft, zum erstenmal nach 10 Jahren leer ausgehen wird.

2. «Bahnhofkühlhaus AG. in Basel.» Die Belegung der Kühl- und Gefrierräume war auch im Jahre 1949 noch befriedigend. Dagegen mussten wegen der Konkurrenz gewisse Lagergebühren ermässigt werden. Die Eisfabrikation und die Beeisung von Kühlwagen sind im Berichtjahre erheblich zurückgegangen. Das erzielte Jahresergebnis ermöglichte Einlagen in die gesetzliche Reserve und in die Spezialreserve. Die Dividende wurde von 8% auf 7% herabgesetzt.

3. «Etzelwerk AG.» Das Aktienkapital blieb unverändert. An die 3½% Obligationsanleihe 1937 von 20 000 000 Fr. wurde am 1. April 1949 die 2. Rückzahlungsquote von 2 000 000 Fr. geleistet. Die 3½% Obligationsanleihe 1948 von 15 000 000 Fr. blieb unverändert. Für das am 30. September 1949 abgeschlossene Geschäftsjahr 1948/49 kam wiederum eine Dividende von 4% zur Ausrichtung.

4. «Kraftwerk Rupperswil-Auenstein AG.» Das Aktienkapital und das Obligationenkapital blieben unverändert. Bei den Kreditoren konnten die fest verzinslichen Bauvorschüsse auf 2 870 000 Fr. reduziert werden. Für das am 30. September 1949 abgeschlossene Geschäftsjahr 1948/49 kam wiederum eine Dividende von 4% zur Ausrichtung.

Personalangelegenheiten

A. Allgemeine Personalangelegenheiten

1. Mit Bundesbeschluss vom 17. Juni 1948 und Bundesratsbeschluss vom 9. Juli 1948 betreffend die Verlängerung und Änderung der Beschlüsse vom 3. Oktober und 12. Dezember 1947 über die Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Bundespersonal wurden diesem und dem Personal der Bundesbahnen im Jahr 1949 Teuerungszulagen gewährt. Sie zerfielen, wie in den Vorjahren, in eine Grundzulage, eine Zulage auf den Ortszuschlägen und einen Kinderzuschuss.

Die *Grundzulage* setzte sich bei einem massgebenden Verdienst von 3000 bis 10 000 Franken zusammen aus:

a) einem Zuschlag von 38% zum massgebenden Verdienst;

b) einer Kopfquote von

1200 Franken pro Jahr für Verheiratete;
1150 » » » » Ledige mit Unterstützungspflicht;
1050 » » » » Ledige ohne Unterstützungspflicht.

Für Verdienste über 10 000 bzw. unter 3000 Franken war die Grundzulage nach besondern Ansätzen zu bemessen.

Die Zulage auf den *Ortszuschlägen* betrug 25% und der *Zuschuss zu den Kinderzulagen* 80 Franken jährlich.

2. Gestützt auf Art. 7 des Bundesratsbeschlusses vom 9. Juli 1948 über die Verlängerung und Änderung des Bundesratsbeschlusses betreffend die Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Bundespersonal für das Jahr 1948 und auf eine Verfügung des Eidgenössischen Finanz- und Zolldepartements vom 9. August 1948 wurden dem Personal im Jahr 1949 auch *Teuerungszulagen auf den Nebenbezügen* gewährt.

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

2400 Franken der Invaliden- und Alterspensionen
1500 Franken der Witwenpensionen.

Von der Kürzung befreit waren alle Waisenpensionen. Keine Pension durfte um mehr als 10% gekürzt werden.

Die Kürzung der Pension ergab Minderausgaben von 2 120 135 Franken (1948: 2 229 417 Franken).

4. Anderseits wurden den Bezügern von *Pensionen*, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 17. Juni 1948 und den Bundesratsbeschluss vom 9. Juli 1948 im Jahr 1949 folgende Teuerungszulagen ausgerichtet:

a) ein Zuschlag von 19% der Pension;

b) eine Kopfquote von

620 Franken jährlich für verheiratete Invalidenrentner,

430 Franken jährlich für ledige Invalidenrentner und für Bezüger von Witwenrenten.

Die Teuerungszulage durfte aber in keinem Fall höher sein als die Pension.

Die Teuerungszulage zur Waisenrente betrug 300 Franken.

5. *Revision des Beamtengesetzes.*

Mit Botschaft vom 20. Dezember 1948 unterbreitete der Bundesrat der Bundesversammlung einen Entwurf zur Revision des die Bezüge der Beamten ordnenden Teils des Bundesgesetzes vom 30. Juni 1927 über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten (Beamtengesetz), dem auch das Personal der Bundesbahnen unterstellt ist.

Wegen des fortwährenden Ansteigens der Lebenskosten mussten dem Bundespersonal seit 1941 zu den auf herabgesetzter Basis stabilisierten Besoldungen Jahr für Jahr in zunehmendem Masse Teuerungszulagen bewilligt werden. Der feste Teil der Besoldungen, Gehälter und Löhne der Beamten, Angestellten und Arbeiter sowie die Ortszuschläge und die Kinderzulagen beruhten auf Vollmachtenrecht, währenddem die Teuerungszulagen zu diesen Bezügen seit 1. Januar 1947 gestützt auf dringliche Bundesbeschlüsse gewährt wurden. Diese Ordnung war bis Ende 1949 befristet.

Die Revision des Gesetzes bezweckte den Einbau der Teuerungszulagen und damit die Anpassung des besoldungsrechtlichen Teils an die veränderten Lebenskosten. In der Volksabstimmung vom 11. Dezember 1949 ist das revidierte Beamtengesetz, gegen das das Referendum ergriffen wurde, mit 546 160 gegen 441 785 Stimmen angenommen worden.

Zum Vollzug des Gesetzes auf 1. Januar 1950 hat der Bundesrat am 19. Dezember 1949 die notwendigen Änderungen der Beamten-, Angestellten- und Lohnordnungen verfügt. Ferner hat das Eidgenössische Finanz- und Zolldepartement am 19. Dezember 1949 das Ortsverzeichnis mit der Neueinreihung der Gemeinden in die 8 Ortszulagenstufen herausgegeben.

Die erforderlichen Ausführungserlasse über die Festsetzung der neuen Besoldungs- und Lohnansprüche wurden am 28. Dezember 1949 bekanntgegeben.

6. Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 13. Juni 1949 den Art. 41 der Beamtenordnung II in dem Sinne geändert, dass als vergütungsberechtigter Nachtdienst die Arbeitszeit zwischen 22.00 und 05.00 Uhr gilt; diese Beordnung wurde rückwirkend auf 1. Januar 1949 in Kraft gesetzt.

7. Für die Entwicklung des Personalbestandes verweisen wir auf Seite 26.

B. Personalversicherung

1. Pensions- und Hilfskasse

Mit Wirkung ab 1. Januar 1949 ist der I. Nachtrag vom 21. Juni und 20. August 1948 zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse vom 19. Mai 1942 in Kraft getreten.

Mit dieser Regelung, die bis zum Inkrafttreten des neuen Beamtengesetzes Gültigkeit hat, ist die Pensions- und Hilfskasse an die Alters- und Hinterlassenenversicherung und an die erhöhten Lebenskosten angepasst worden.

Durch die Neuordnung ist auf den 1. Januar 1949 eine Mehrbelastung im Deckungskapital von 82,6 Millionen Franken eingetreten. Diese Mehrbelastung ist die Folge der Erhöhung des bisher versicherten Verdienstes (unter gleichzeitiger Herabsetzung der Pensionsskala) und der Einführung der zusätzlichen Invalidenpension an vorzeitig Pensionierte. Von dieser Mehrbelastung sind $^1/_3$ von den Versicherten und $^2/_3$ von den Bundesbahnen abzutragen. Der seit dem Jahre 1946 bis 31. Dezember 1948 von den Bundesbahnen (13,5 Millionen Franken) und den Versicherten (11,7 Millionen Franken) geäufnete Stabilisierungsfonds wurde zur Abtragung der Mehrbelastung herangezogen.

Die im Berichtsjahr gesammelten Erfahrungen haben gezeigt, dass sich das gewählte System des Zusammenwirkens zwischen Alters- und Hinterlassenenversicherung und Pensionskasse, bei welchem die Ansprüche an die Alters- und Hinterlassenenversicherung individuell erhalten bleiben, in der Praxis bewährt hat.

Durch das Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Abänderung des Beamtengesetzes vom 30. Juni 1927 auf den 1. Januar 1950 ist eine neue Anpassung der Statuten an das abgeänderte Beamtengesetz erforderlich geworden. Da die bisherige Statutenordnung nur bis Ende 1949 befristet war, hat der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen in seiner Sitzung vom 12. Dezember 1949 als Überbrückungsmassnahme die Gültigkeit der bisherigen Statuten bis zum Erlass neuer Statuten verlängert, die rückwirkend auf den 1. Januar 1950 in Kraft zu treten haben.

2. Alters- und Hinterlassenenversicherung

Ab 1. Januar 1949 richtet unsere Kassenstelle ordentliche Renten der Alters- und Hinterlassenenversicherung aus; sie werden gleichzeitig mit den Leistungen der Pensions- und Hilfskasse ausbezahlt. Die Renten werden monatlich mit den der Zentralen Ausgleichsstelle der Alters- und Hinterlassenenversicherung in Genf gutzuschreibenden Mitgliederbeiträgen verrechnet.

3. Unfallversicherung

Nach dem Verwaltungsratsbeschluss der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt vom 7. März 1918 waren bisher Löhne, die an Versicherte ausbezahlt wurden, die wegen Krankheit, Ferien, Militärdienstes oder ähnlichen Ursachen die Arbeit ausgesetzt haben, prämienfrei. In seiner Sitzung vom 10. September 1948 hat der Verwaltungsrat nunmehr diesen Beschluss aufgehoben. Ab 1. Januar 1949 hinweg sind deshalb die bei Arbeitsunterbrüchen ausbezahlten Löhne prämienpflichtig. Sie müssen in die prämienpflichtige Lohnsumme sowohl der Betriebs- als auch der Nichtbetriebsunfälle einbezogen werden. Zum Ausgleich der durch diesen Beschluss bewirkten Erhöhung der Prämiensumme wird auf den Prämien der Betriebsunfallversicherung — da während der erwähnten Arbeitsunterbrüche ein Betriebsunfallrisiko nicht besteht — ein Abzug von 5 % gewährt.

4. Krankenkasse

Im Berichtsjahre sind die Krankenpflegekosten zufolge weiterer Tariferhöhungen der Ärzte, Spitäler usw. erneut angestiegen. Diese Mehrausgaben konnten durch die auf 1. Januar 1949 vorgenommene Beitragserhöhung gedeckt werden.

Als neuer Versicherungszweig ist auf den 1. Januar 1949 die Tuberkuloseversicherung eingeführt worden. Im Laufe des Berichtsjahres wurden aus diesem Versicherungszweig bereits an 96 Mitglieder, die an Tuberkulose erkrankten, Leistungen ausgerichtet.

C. Bahnärztlicher Dienst

1. Im Jahre 1949 kamen 16 875 Krankheitsfälle und 5927 Unfälle zur Anmeldung (ohne die Fälle der Kurzabsenzen) gegenüber 15 792 Krankheitsfällen und 5981 Unfällen im Jahre 1948. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive die Tage der Kurzabsenzen, beträgt 607 385 (1948: 572 141). Es ergibt sich somit bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 35 785 eine *Morbidität* (Krankheitstage pro Beschäftigter) von 16,97 Tagen gegenüber 16,22 im Jahre 1948 und 18,28 im Jahre 1947.

Diese Morbidität verteilt sich wie folgt:	Tage 1947	1948	1949
Auf Krankheiten	13,53	12,02	12,60
Auf Unfälle	3,80	3,35	3,49
Auf Kurzabsenzen	0,95	0,85	0,88
Morbidität nach Beschäftigungsgruppen ausgeschieden:			
Bureaudienst	10,16	8,58	9,71
Dienst im Freien	24,63	21,31	21,50
Dienst im Bureau und im Freien	16,18	14,52	15,37
Dienst auf der Lokomotive	14,88	14,24	14,43
Zugbegleitungsdienst	18,03	16,68	17,33
Dienst in den Hauptwerkstätten (Arbeiter)	20,57	16,99	19,07

Mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall):	1947	Tage 1948	1949
Bei Krankheiten	25,54	26,84	26,73
Bei Unfällen	19,77	19,79	21,09
Bei Kurzabsenzen	1,87	1,82	1,81

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

		Anzahl	
Aufnahmeuntersuchungen	4721	3544	1512
Begutachtungen auf Invalidität	433	421	548
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzung infolge Krankheit	808	957	873
Kontrolluntersuchungen von Unfallpatienten (SUVA-Agentur)	64	61	44
Durchleuchtungen im Rahmen von Umgebungsuntersuchungen (SBB-Personal)	—	151	107

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

Aufnahmeuntersuchungen	6090	4486	3986
Begutachtung auf Invalidität	245	209	220
Kontrolluntersuchungen	522	556	654
Durchleuchtungen im Rahmen von Umgebungsuntersuchungen (ABV-Personal)	—	368	502

Rechtswesen

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

2. Im Laufe des Berichtsjahres haben die Kreisdirektionen 191 Haftpflichtfälle erledigt (1948: 195).

3. Reklamationen und Prozesse wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung und Verspätung im Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Güterverkehr

a) Reklamationen	1948	1949
Unerledigt übernommen	1 662	1 458
Neu dazugekommen	39 143	27 675
Erledigt	39 529	27 942
b) Prozesse		
Hängige Prozesse	2	8
Neu dazugekommen	10	2
Erledigt	5	5
c) Nettobelastung der SBB aus der Erledigung vorgenannter Reklamationen und Prozesse	Fr. 885 012	Fr. 645 113

Tarife und Verkehrswerbung

A. Allgemeines

1. Am 1. Oktober 1949 ist das neue Transportreglement samt Zusatzbestimmungen in Kraft getreten, womit das schweizerische Transportrecht dem internationalen Beförderungsrecht und den heutigen Verkehrsbedürfnissen besser angepasst worden ist.

Auf den gleichen Zeitpunkt ist auch die Anlage I zu diesem Reglement erschienen. Sie enthält die Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände.

2. Die Kommerzielle Konferenz der Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten tagte am 28. September in Bern. Sie genehmigte Zusatzbestimmungen zum neuen Transportreglement. Ferner stimmte sie u. a. der Neugestaltung der ihr von der geschäftsleitenden Stelle vorgelegten Bedingungen für die Beförderung von Traglasten zu.

Die Kommerzielle Konferenz stimmte in der gleichen Sitzung der beantragten Neugestaltung der Gütertarife zu. Über zwei Fragen, nämlich die Einführung von 15-t-Sätzen und die Gewährung der Klasse 8 für Kohlen wird die Aufsichtsbehörde zu entscheiden haben, weil in der Konferenz eine Einigung nicht erzielt werden konnte.

B. Personen- und Gepäckverkehr

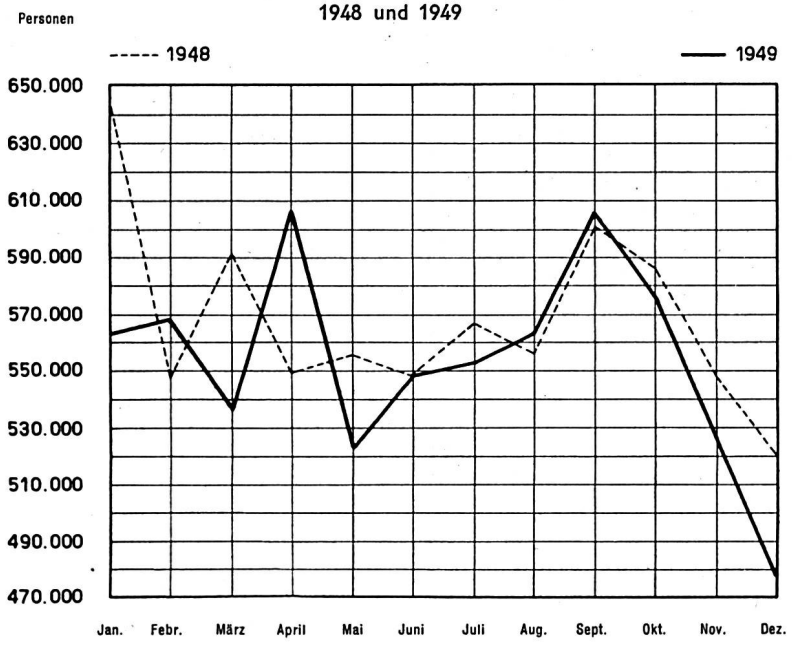
1. Die Sonntagsbillette wurden wiederum in den Wintermonaten, und zwar bis 3. April und ab 17. Dezember, ausgegeben. Ausser für die fünf nationalen Ausstellungen und Messen, Automobilsalon in Genf, Schweizer Mustermesse in Basel, Comptoir Suisse in Lausanne, Fiera Svizzera in Lugano, OLMA, Schweizermesse für Land- und Milchwirtschaft in St. Gallen, gewährten wir die Fahrvergünstigung «einfach für retour» auch den aktiven Festteilnehmern am eidgenössischen Jodlerfest in Bern und am eidgenössischen Schützenfest in Chur.

2. Das kombinierte Halbtax/Generalabonnement wird seit 1. Mai zu neuen Bedingungen ausgegeben. Die dreimonatige Karte enthält nun 5 Generalabonnementstage und kostet 125 Franken in 2. und 105 Franken in 3. Klasse. Das zwölfmonatige Abonnement zum Preise von 400 bzw. 340 Franken weist 20 Generalabonnementstage auf. Zusatzkarten bestehen für den Bezug von 5 oder 10 Generalabonnementstagen.

3. Die Fahrvergünstigung für die Teilnehmer am freiwilligen Landdienst wurde unverändert auch im Berichtsjahre nochmals gewährt.

4. Die Bestrebungen, die Verkehrsabrechnung mit den schweizerischen Privatbahnen weiter zu vereinfachen, führten zum Abschluss eines Abkommens über die Pauschalierung der Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr mit der Münster-Lengnau-Bahn. Eine ähnliche Vereinbarung konnte mit der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn für die Gemeinschaftsverkehre SBB/SZB abgeschlossen werden.

Täglich beförderte Reisende
1948 und 1949



5. Am 1. Mai ist mit den Sesselbahnen Grindelwald–First und Beatenberg–Niederhorn der direkte Personen- und Gepäckverkehr aufgenommen worden.

6. Die internationalen Personen-, Gepäck- und Expressguttarife konnten im Berichtsjahr weiter ausgebaut und verbessert werden. Mit Deutschland sowie mit Grossbritannien sind Expressguttarife eingeführt worden. Die Transittarife erfuhren eine Erweiterung durch einen Gesellschaftstarif Niederlande/Belgien/Luxemburg–Italien, einen Expressguttarif Deutschland–Italien und einen Expressguttarif Westen–Osten.

Die Beförderungspreise im internationalen Verkehr erfuhren durch die im Herbst erfolgten Abwertungen zahlreicher europäischer Währungen bedeutende Veränderungen. Unsere Konkurrenzlage im Transitverkehr verschlechterte sich dadurch etwas im Verkehr Nord–Süd, verbesserte sich dagegen im Verkehr West–Ost.

C. Güter- und Tierverkehr

1. In Montreux tagte eine internationale Eisenbahnkonferenz, woran fast alle Länder Europas, die Besatzungsbehörden aller vier Zonen Deutschlands, das Zentralamt für internationalen Eisenbahntransport und das Eidgenössische Amt für Verkehr teilnahmen. Sie befasste sich mit folgenden wichtigen Fragen:

— Aufhebung aller einschränkenden Bestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, soweit sie sich im Hinblick auf die erfolgte Normalisierung im internationalen Güterverkehr verantworten lässt; Erleichterung namentlich der Bestimmungen betreffend die Frachtzahlung;

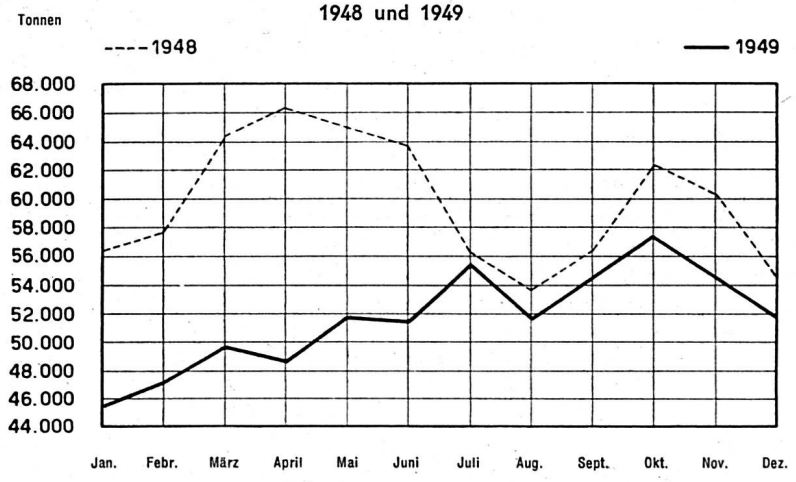
— Öffnung neuer Verkehrswege speziell für den Transit durch die sowjetische Besetzungszone Deutschlands (u. a. auch Polen–Schweiz);

— Einführung eines neuen Bahnabrechnungsverfahrens, das eine weitere Liberalisierung der Frachtzahlungsbestimmungen ermöglichen soll.

2. Die bereits bestehenden internationalen Gütertarife sind im Berichtsjahr weiter ausgebaut worden. Für folgende Verkehrsverbindungen sind neue Tarife in Kraft getreten:

Belgien (Binnenstationen)
Österreich
Ungarn
Polen
Jugoslawien
} –Schweiz

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr
1948 und 1949



3. In den Basler Rheinhäfen wurden 2 252 000 t Güter umgeschlagen gegenüber 2 780 000 t im Vorjahr.

4. Der Transitverkehr hat ganz allgemein eine weitere Steigerung erfahren; dagegen blieb der Lebensmittelverkehr Italien–England gegenüber dem Vorjahr um zirka 3% zurück.

D. Verkehrswerbung

1. Im Berichtsjahr gab der Publizitätsdienst für die Auslandswerbung 100 000 Eisenbahnkarten, 120 000 Prospekte für die Gotthard- und Simplonlinie, 50 000 Prospekte für die regionalen Ferienabonnemente, ferner auf jeden Fahrplanwechsel hin je zirka 40 000 Broschüren über die internationalen Zugsverbindungen zwischen der Schweiz und dem Ausland heraus. Der Werbung im Inland dienten die Broschüren mit Vorschlägen für Gesellschaftsreisen, 220 000 Prospekte für das Ferienbillet, 100 000 Nachdrucke für andere Fahrausweise, eine Reihe von Wintersportfahrplänchen und 45 000 Kalender.

2. Im Frühjahr sind 7500 Brünigplakate und 4350 Bodenseeplakate, im Herbst 3500 Schriftplakate zugunsten des Halbtax-Abonnements gedruckt worden. Ausser diesen eigenen Plakaten haben wir in unseren Bahnhöfen und Stationen noch 3000 Plakate und in den Personenwagen 25 000 Wagenplakätchen von Verkehrsvereinen, Privatbahnen und grösseren Veranstaltungen ausgehängt.

3. An den vier schweizerischen Messen sowie am Genfer Automobilsalon unterhielten die Bundesbahnen jeweilen ein gut eingerichtetes Auskunftsbüro.

4. Der Vortragsdienst veranstaltete 430 Vorführungen von Werbefilmen und farbigen Diapositiven, die von rund 100 000 Personen besucht worden sind.

5. Zur Hebung der Nachfrage nach den verschiedenen Geschäftsabonnementen, den Ferienbilletten und den Ferien-Generalabonnementen wie auch dem Geschenkgutschein haben wir mehrere Inseratenaktionen in der schweizerischen Tagespresse und in den grösseren Zeitschriften durchgeführt.

Verkehrskontrolle

1. Die Versuche mit *Apparaten für die Billetausgabe* zur Erreichung der Einzelkassenführung sind ausgedehnt worden. Auf 16 Bahnhöfen und Stationen werden 35 solche Apparate verwendet.

2. Die *Instruktion über die Lieferung, Ausgabe und Verrechnung von* Ferienbilletten ist neu herausgegeben worden.

3. Wir haben das *vereinfachte Abfertigungsverfahren für Kleinsendungen* des internen Güterverkehrs der SBB auf frankierte Stückgutsendungen mit einem Frankaturbetrag bis zu 50 Franken und auf unfrankierte Stückgutsendungen mit einem Überweisungsbetrag bis zu 55 Franken, einschliesslich 5 Franken Nachnahme, ausgedehnt.

4. Das *maschinelle Buchungsverfahren* ist auf den Versandverkehr der Eilgutexpedition Thun und der Güterexpeditionen Aarau, Schaffhausen, Sierre, Sion, Solothurn HB, Wil und Zofingen ausgedehnt worden. Für den Versandverkehr von Kemptthal und St. Gallen-St. Fiden benützen wir Buchungsapparate.

5. Die Bielersee Dampfschiffgesellschaft, die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees, die Elektr. Strassenbahnen im Kanton Zug, die Furka-Oberalp-Bahn, die Chemins de fer fribourgeois, die Rhätische Bahn, die Sernftalbahn und die Bergbahn Grindelwald–First haben die *Besorgung der Kontroll- und Abrechnungsarbeiten* den SBB übertragen.

6. Wir haben *Kassen und Bücher von 704 Dienststellen* revidiert.

7. Die *Kontroll-, Abrechnungs- und Saldierungsvorschriften* für die Güterverkehre Österreich–, Ungarn–, Jugoslawien– und Polen–Schweiz sowie Deutschland–Italien sind neu herausgegeben worden.

8. Das Verfahren für die *Abfertigung, Verrechnung und Abrechnung der internationalen Güterverkehre* ist in einer Abrechnungskonferenz im Oktober in Schaffhausen vereinbart worden.

9. Im Berichtsjahr sind 590 Frachtkredite neu eröffnet und 467 aufgehoben worden. Bestand am 31. Dezember 9583 Frachtkredite.

10. In unserer Billetdruckerei haben wir 46 100 000 *Billette Edmonsonschen Systems* gedruckt, gegenüber 62 948 000 im Jahre 1948 (Tarifreform).

Materialverwaltung

Im Verlaufe des Berichtsjahres sind die letzten kriegsbedingten Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung verschwunden. In fast allen Branchen sind die Lieferfristen auf ihre normale Länge zurückgegangen.

Auf dem Schweizermarkt ist der Materialhunger dem Auftragshunger gewichen. Nach langen Jahren tauchen wiederum Absatzschwierigkeiten auf, die wir beim Verkauf von Altmaterial und im besonderen von Schrott zu fühlen bekommen. Durch die starke Verbilligung des Roheisens ist für die meisten einheimischen Walzwerke die Schrottverarbeitung unwirtschaftlich geworden.

Die Abwertung der Valuten verschiedener Länder hat besonders für Walzprodukte und Kohle einen Preissturz ausgelöst, dessen Ausmass zum Teil das Ausmass der Abwertung selbst übertrifft. Da diese Bewegung erst gegen Jahresende eintrat, kommt die Verbilligung bei den Käufen des Berichtsjahres nur schwach zum Ausdruck.

Der Auftragsbestand der Schweizer Industrie ist stark zurückgegangen. Unser Bestreben, die einheimische Industrie durch Zuweisung von Aufträgen zu stützen, stösst auf Schwierigkeiten der Preisanpassung an die niedrigen ausländischen Angebote. Trotzdem konnten Auslands-Aufträge zugunsten unserer Industrie reduziert werden.

Unser Lagerbestand an wichtigen Materialien erreicht entsprechend der bundesrätlichen Weisung den ungefähren Umfang eines Jahresverbrauches.

Pachtbetriebe

1. Der Bestand der 66 *Bahnhofbuffets* erfuhr im Berichtsjahr keine Änderung. In den Buffets Bellinzona, La Chaux-de-Fonds und Rapperswil wechselten im Verlaufe des Jahres die Pächter. Grössere Ergänzungs- und Umbauten sind in den Buffets Biel, Morges, Porrentruy, Aarau, Basel, Chur und Zürich HB ausgeführt worden. Die Umsätze sind infolge von Preisherabsetzungen gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen. Mit der Aufhebung der Vorschriften über die staatliche Preiskontrolle für das Gastgewerbe tritt die Preisüberwachung durch die SBB erneut in den Vordergrund.

2. Am Ende des Berichtsjahres standen in 275 Bahnhöfen und Stationen *Zeitungskioske* von Gross- und Kleinpächtern in Betrieb. Im Tessin sind die Pachtgebiete neu festgelegt worden. Im Hinblick auf verschiedene ausländische Zeitungen und Zeitschriften haben wir die strengere Überwachung der verkauften Literatur fortgesetzt, wodurch verschiedene Publikationen vom Verkaufe ausgeschlossen worden sind.

3. Die *Geschäftsreklame* in den Bahnhöfen warf gegenüber dem Vorjahr dank vermehrter Benützung der grossen Reklameflächen einen besseren Ertrag ab, obwohl die Massnahmen zur Verschönerung der Bahnhöfe zu einer teilweisen Einschränkung zwangen.

4. Im Laufe des Berichtsjahres sind weitere moderne *Automaten* für den Verkauf von Schokolade, Confiseriewaren und Zigaretten neu oder als Ersatz für veraltete Modelle aufgestellt worden.

5. *Speise-, Schlaf- und Salonwagendienst*: Mit der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft (SSG) und der Internationalen Schlafwagengesellschaft (ISG) haben wir neue Verträge abgeschlossen. Ein neues Reglement R 61.6 umfasst die gegenseitigen Rechte und Pflichten sowie alle Vorschriften für diese Dienste. Mit der SSG haben wir gleichzeitig einen Vertrag über die sukzessive Übernahme ihrer letzten 4 eigenen Speisewagen Nrn. 23–26 abgeschlossen. Der Bestand der Wagen erfuhr keine Änderung; die SSG verfügte ausser über ihre 4 eigenen Wagen noch über 14 neue und 8 alte Speisewagen sowie über 5 Buffetwagen der SBB. Die ISG betreibt ihre eigenen Wagen. Für den Verkehr Skandinavien–Schweiz–Italien setzte die ISG erstmals moderne Schlafwagen 1., 2. und 3. Klasse ein.

6. An *weitern Pachtbetrieben* standen während des Berichtsjahres verschiedene Verkaufsgeschäfte für Reiseproviant, Früchte, Raucherwaren, Blumen u. a., 15 Bahnhofcoiffeurgeschäfte, die Bahnhofgaragen in Genf und Zürich sowie die Schiffswirtschaft auf dem Bodensee in Betrieb. In Lausanne ist der Bau eines Autogarage- und Bürogebäudes in Angriff genommen worden.

Stations- und Zugsdienst

A. Allgemeines

1. Mit der Güterwagenvereinigung schweizerischer Privatbahnen ist über die gemeinschaftliche Benützung der Güterwagen im schweizerischen Verkehr ein Übereinkommen abgeschlossen worden. Dieses ersetzt das durch die Verhältnisse überholte Übereinkommen aus dem Jahre 1887.

2. Die Bundesbahnen haben mit einer Anzahl Bahnkunden die Inbetriebnahme von 58 privaten Behältern (Container) und 7 Privatgüterwagen vertraglich geregelt. Ferner haben die Bundesbahnen 22 eigene Kleinbehälter für die mietweise Abgabe an Bahnkunden neu in Dienst genommen. Insgesamt standen Ende Dezember 220 bahneigene und 1312 private Kleinbehälter sowie 108 private Grossbehälter in Betrieb.

3. Am 15. März wurde in Bellinzona und am 16. März in Domodossola mit den beteiligten Behörden und Verwaltungen über die Vereinfachung der Grenzformalitäten im Verkehr Schweiz–Italien verhandelt. Seit dem 15. Mai geht die italienische Passkontrolle beschleunigt vor sich, was mithalf, die Aufenthaltszeiten der durchgehenden Schnellzüge auf den Grenzübergängen Chiasso und Domodossola zu kürzen.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals

1. Zur Ergänzung des Personals für den Stations- und Zugsdienst sind 200 Stations- und 101 Zugsdienstlehrlinge eingestellt worden.

2. Die im Jahre 1947 eingetretenen Stationslehrlinge hatten die Wahlfähigkeitsprüfung zu bestehen.

3. Für die Schulung von Referenten für die Ausbildungskurse der Stationslehrlinge ist in St. Gallen unter der Mitwirkung der dortigen Verkehrsschule ein Kaderkurs abgehalten worden.

4. Die Instruktionskurse für die Beamten sind wieder in grösserem Umfang durchgeführt worden, nachdem dies wegen Personalmangels während einer längeren Periode nicht mehr möglich war.

C. Personenbeförderung

1. Die Zahl der beförderten Personen ist mit 201,6 Millionen um 2,9 % niedriger als im Vorjahr, aber immer noch 78 % höher als im letzten Vorkriegsjahr. Der Rückgang ist auch auf die ungünstigen Schneeverhältnisse zu Beginn und am Ende des Jahres sowie auf die zunehmende Autokonkurrenz zurückzuführen.

2. Die immer noch bestehenden Einschränkungen und die durch die Währungsabwertungen im September eingetretenen neuen Schwierigkeiten in der Abgabe von Devisen für Vergnügungs- und Ferienreisen behindern stark die freie Entwicklung des internationalen Reiseverkehrs. Einen gewissen Ausgleich brachte der zufolge des anhaltend schönen Sommer- und Herbstwetters besonders über das Wochenende starke Reiseverkehr im Inland.

D. Güterbeförderung

1. Im Berichtsjahr haben die Bundesbahnen 16,04 Millionen Tonnen, d. h. 2,4 Millionen Tonnen oder 13,3 % weniger befördert als im Jahre 1948 und 2,2 Millionen Tonnen oder 16 % mehr als im Jahre 1938. Der Ausfall gegenüber dem Jahre 1948 rührt vor allem vom um 1,6 Millionen Tonnen verminderten Ein- und Ausfuhrverkehr sowie von der zunehmenden Lastwagenkonkurrenz her.

Vom Rückgang wurde ausschliesslich der Binnenverkehr betroffen, während der Transitverkehr eine erfreuliche Belebung zu verzeichnen hatte. Der Lebensmittelverkehr von Italien über Chiasso–Basel nach Belgien und England, der sich bis zur Geldabwertung günstig entwickelte, erlitt durch diese einen Rückfall. In der Nord-Süd-Richtung wurden grosse Mengen Schrott befördert. Der Verkehr West-Ost über Basel–Buchs war befriedigend, wogegen in umgekehrter Richtung der Verkehr ausgesprochen flau war. Der seit vielen Jahren ausgebliebene Transitverkehr Spanien–Deutschland über Genf–Basel und –Romanshorn–Friedrichshafen hat im letzten Quartal des Berichtsjahres erstmals wieder eingesetzt.

2. In den Basler Rheinhäfen sind wegen des fast das ganze Jahr andauernden niedern Wasserstandes 528 000 t = 19 % weniger Güter als im Vorjahr umgeschlagen worden.

3. Um die Haus-Haus-Beförderung im Wagenladungsverkehr zu verbessern, haben die Bundesbahnen ab Juni Versuche mit Grossbehältern nach dem System der Niederländischen Eisenbahnen eingeleitet. Zu diesem Zwecke übernahmen sie von den Niederländischen Eisenbahnen zuerst miet-, dann kaufweise 9 Behälterwagen (7 mit je 3 gedeckten und 2 mit je 3 offenen Behältern) sowie 3 Spezialschlepper für die Zu- und Abfuhr der Behälter. Die Versuche zeigen, dass die Besorgung des umladlosen Haus-Haus-Dienstes mit diesem System geeignet ist, die Kundschaft besser zu bedienen und Transporte auf die Bahn zurückzugewinnen. Inzwischen wurden weitere 69 gedeckte und 54 offene Grossbehälter samt 41 Spezialwagen sowie 7 Spezialschlepper bestellt. Schweizerfirmen liefern die Behälter, die hiefür nötigen Spezialwagen und die Traktoren.

E. Fahrplan

1. Für den ab 15. Mai 1949 gültigen Fahrplan wurden im Genehmigungsverfahren 480 (Vorjahr 467) Begehren angemeldet, darunter 339 (348), die die Schweizerischen Bundesbahnen berührten. Im besondern sind zu erwähnen 134 (166) Gesuche betreffend die Einführung neuer oder die Ausdehnung bestehender Züge, 59 (59) Begehren um Einschaltung neuer Schnell- und Eilzugshalte sowie 33 (21) Gesuche um vermehrte Bedienung von Stationen und Haltestellen durch Reisezüge. In 153 (118) Fällen ist den Gesuchen ganz oder teilweise entsprochen worden. 177 (208) Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrechterhalten und 9 (22) zum Entscheid durch das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement angemeldet, denen nicht entsprochen werden konnte.

2. Der Jahresfahrplan 1949/50 brachte gegenüber dem Vorjahre Reisezugsmehrleistungen von rund 5900 km pro Tag. Die Verbesserungen kamen insbesondere den Schnellzugsverbindungen zugute.

3. Am 22. und 23. Februar fanden in Paris und vom 19.–21. Dezember in Brüssel Fahrplanbesprechungen mit Vertretern der englischen, französischen, belgischen und österreichischen Bahnen, der internationalen Schlafwagengesellschaft sowie mit Vertretern von englischen und schweizerischen Reiseagenturen statt. Es wurden die Zugsverbindungen England–Schweiz für den Fahrplan 1949/50 und 1950/51 bereinigt und die von den Reiseagenturen bestellten Extrazüge England–Schweiz und England–Österreich vereinbart.

Im weitern sind am 20./21. Januar in Kandersteg mit den beteiligten Verwaltungen die Zugsverbindungen Schweiz–Italien ab 15. Mai 1949 besprochen worden.

4. Auf den Grenzübergängen Koblenz–Waldshut, Ramsen–Singen und Kreuzlingen Bf–Konstanz ist am 15. Mai der Personenzugsverkehr, ferner auf dem Bodensee zwischen Romanshorn und Friedrichshafen die Personenschiffahrt regelmässig aufgenommen worden. Die Besetzung der zwischen Koblenz–Waldshut und Kreuzlingen Bf-Konstanz neu eingelegten Züge war indessen so schwach, dass man diese ab 15. Juli wieder aufhob.

F. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge

Nach einer im Jahre 1947 mit den schweizerischen Transportanstalten getroffenen Abmachung sollen zur Anpassung an die seit 1939 gestiegenen Betriebskosten die Entschädigungen für die Mitbenützung der Gemeinschaftsbahnhöfe allgemein um 50 % erhöht werden. Die dahin zielenden Verhandlungen mit den Transportanstalten sind im Berichtsjahr weitergeführt worden und grösstenteils zum Abschluss gelangt.

G. Errichtung und Eröffnung von Haltestellen

1. Die bediente Haltestelle Noës-Chalais zwischen Granges-Lens und Sierre ist fertiggestellt und am 15. Mai in Betrieb genommen worden.

2. Am 15. Mai fand die Eröffnung der unbedienten Haltestelle Flughafen-Kloten zwischen Zürich-Oerlikon und Kloten statt.

Zugsförderung und Werkstätten

A. Anschaffung und Umbau von Fahrzeugen

1. *Im Laufe des Berichtsjahres sind folgende Fahrzeuge neu in den Dienst gestellt worden:*

Normalspur

4 elektrische Traktoren der Serie Te,
1 Benzin-Traktor der Serie Tm,
5 Personenwagen der Serie $AB^{4ü}$, leichte Bauart,
1 Personenwagen der Serie $B^{4ü}$, leichte Bauart,
59 Personenwagen der Serie $C^{4ü}$, leichte Bauart,
2 Speisewagen der Serie $Dr^{4ü}$, übernommen von der Schweizerischen Speisewagengesellschaft,
9 Gepäckwagen der Serie $F^{4ü}$, leichte Bauart,
1 Gepäck-Postwagen der Serie FZ, übernommen von der UeBB,
50 Güterwagen der Serie K^{3l},
313 Güterwagen der Serie L^{6},
4 Spezial-Güterwagen der Serie OM^{9}.

Schmalspur

3 Personenwagen der Serie $AB^{4ü}$, leichte Bauart,
15 Güterwagen der Serie K^{3}.

2. *Folgende normalspurige Fahrzeuge sind in Auftrag gegeben worden:*

2 elektrische Lokomotiven der Serie Ae $^{6}/_{6}$,
13 Triebwagen der Serie CFe $^{4}/_{4}$,
10 Personenwagen der Serie $AB^{4ü}$, leichte Bauart,
30 Personenwagen der Serie $B^{4ü}$, leichte Bauart,
10 Personenwagen der Serie $BC^{4ü}$, leichte Bauart,
76 Personenwagen der Serie $C^{4ü}$, leichte Bauart,
35 Gepäckwagen der Serie $F^{4ü}$, leichte Bauart,
100 Güterwagen der Serie K^{3l},
40 Schotterwagen der Serie S^{4t},
1 Kranwagen der Serie X^{6}.

3. *Folgende normalspurige Fahrzeuge sind umgebaut worden:*

6 Spezialwagen der Serie O, umgebaut aus L^3,
40 Schotterwagen der Serie S^{4t}, umgebaut aus M^1 und M^3,
70 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus ausrangierten Fahrzeugen.

B. Zugsförderung

1. Zur Deckung des Bedarfes an Lokomotivpersonal sind als Nachwuchs 114 Maschinen- und Elektro-Schlosser sowie Mechaniker eingestellt worden.

2. Infolge Energieknappheit musste in den Monaten Januar, Februar, März sowie November und Dezember der Dampfbetrieb auf elektrifizierten Linien auf das Höchstmögliche gesteigert werden. Während dieser Zeit wurden monatlich rund 300 000 km mit Dampf gefahren, was gegenüber einem normalen elektrischen Betrieb monatlich Mehrkosten von rund 850 000 Fr. verursachte. In den übrigen 7 Monaten des Jahres mussten infolge Mangels an elektrischen Triebfahrzeugen auf elektrifizierten Linien noch je rund 90 000 km mit Dampflokomotiven gefahren werden, was monatlich Mehrkosten von rund 250 000 Fr. entsprach.

3. Im Berichtsjahr sind 14 Dampflokomotiven ausrangiert worden, deren Instandstellung der grossen Kosten wegen (Feuerbüchsersatz) sich nicht rechtfertigen liess. Damit reduziert sich der Bestand an Dampflokomotiven auf 279 Stück, denen ein solcher von 582 elektrischen Lokomotiven gegenübersteht.

4. Zur Einsparung von Personal und einer Heizlokomotive ist in Winterthur eine elektrische Zugsvorheizanlage eingerichtet und in Betrieb gesetzt worden.

5. Zur Verbesserung der Betriebsverhältnisse auf der Brünigstrecke haben wir die Beförderung schwerer Züge mit drei Triebwagen eingeführt, während bisher nur zwei Triebwagen pro Zug zugelassen waren. Die Anhängelast der Züge mit drei Lokomotiven ist auf 160 t festgesetzt.

6. Zu Beginn des Berichtsjahres ist ein aus einer Re $^4/_4$-Lokomotive, einem Steuerwagen und einer Anzahl Leichtstahlwagen gebildeter Pendelzug in Betrieb genommen worden, der auch als geschobener Zug fahrplanmässig mit Geschwindigkeiten bis zu 125 km/h verkehrt.

7. Für den Bau der Kraftwerke Handeck und Oberaargletscher wurde zur Sicherstellung der Beförderung von täglich über 300 t Zement eine Anzahl M^7-Wagen mit einer Spezialeinrichtung versehen, die erlaubt, diese grossen Transporte in den gleichen Gefässen von Wildegg bis Innertkirchen durchlaufen zu lassen.

C. Werkstätten

a) Rollmaterialunterhalt

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

Triebfahrzeuge

Schnellreparaturen	981
Zwischenrevisionen	137
Revisionen	235
Total	1353

Ausserdem sind an Kleinmotorfahrzeugen 180 Revisionen, 25 Zwischenrevisionen und 64 Schnellreparaturen vollzogen worden.

Wagen der SBB

	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen	Dienstwagen
Schnellreparaturen	5756	987	11 212	787
Revisionen	1768	278	5 151	570
Zwischenreparaturen	307	1	—	—
Hauptreparaturen	44	9	603	—
Reparaturen von schweren Beschädigungen	5	2	33	1
Total	7880	1277	16 999	1358

Die 44 zur Hauptreparatur fälligen ältern 4achsigen Personenwagen mit Holzkonstruktion erhielten Stahlkasten und moderne Innenausstattungen.

Von Industrie-Firmen sind noch 178 Innenrenovationen an 2- und 3achsigen Personenwagen und 31 Hauptreparaturen von Güterwagen ausgeführt worden, womit diese Aufträge auf Jahresende abgeschlossen wurden.

Die restlichen 700 ausländischen Güterwagen, die vorübergehend in unserm Park eingestellt waren, sind im Berichtsjahr den Eigentümern zurückgegeben worden.

Der Ersatz schadhafter Stoffdächer der gedeckten Güterwagen durch Aluminiumdächer wurde fortgesetzt. Seit 1947 sind 4016 gedeckte Güterwagen (43 %) mit Aluminiumdächern versehen worden. Diese Verbesserung hat die Zahl der Schadenersatzforderungen für vernässte Transportgüter wesentlich vermindert.

Fahrzeuge anderer Eigentümer (inkl. Privatgüterwagen)

	Personenwagen	Gepäck- und Bahnpostwagen	Güterwagen
Schnellreparaturen	26	348	3670
Revisionen	—	147	739
Reparaturen von schweren Beschädigungen	—	—	4
Total	26	495	4413

2. Im Mai 1949 sind die verschiedenen Reparaturaktionen für ausländische Wagen beendet worden. Die schweizerische Industrie hat unter Mitwirkung unserer Werkstätten im ganzen repariert:

	9 732	Wagen der französischen Eisenbahnen,
	597	Wagen der französisch besetzten Zone Deutschlands,
	672	Wagen der amerikanisch/englisch besetzten Zone Deutschlands
Total	11 001	Wagen

b) Werkstätteanlagen und -einrichtungen

In der Werkstätte Yverdon sind neue Wasch- und Ankleideräume sowie eine automatische Drehbank «Tarex» in Betrieb genommen worden. Die Werkzeugmaschinen der Werkstätte Biel haben Einzelantrieb erhalten. Für den Unterhalt von Leichtstahlwagen in der Werkstätte Olten ist ein Anbau an die Wagenreparatur I erstellt worden.

Bauabteilung

A. Allgemeines

1. Die Lage auf dem Baumaterial- und Arbeitsmarkt im Jahre 1949 kann erstmals seit dem Kriege wieder als im grossen ganzen normal bezeichnet werden. Mit Ausnahme von automatischen Telephonausrüstungen, wofür nach wie vor mit Lieferfristen von 1—2 Jahren gerechnet werden musste, waren Apparate aller Art und auch Oberbaumaterial wieder unbeschränkt erhältlich. Die Bau- und Unterhaltsarbeiten konnten denn auch nach Programm ausgeführt werden.

2. Bahnhof Bern. Gemeinsam mit den Behörden von Kanton und Stadt Bern sowie mit der Generaldirektion PTT ist der Wettbewerb für die Erlangung von Vorschlägen für die Verkehrsgestaltung in der Innern Stadt, insbesondere auf dem Bahnhof- und Bubenbergplatz, in Verbindung mit der generellen Projektierung neuer Bahn- und Postdienstgebäude, ausgeschrieben worden. Der Eingabetermin wurde auf den 31. März 1950 festgesetzt. Die grosse Zahl der bezogenen Wettbewerbsunterlagen hat gezeigt, dass dieser Wettbewerb grossem Interesse in der Fachwelt begegnet.

Das Enteignungsverfahren gegen den Kanton Bern für den Erwerb des für die Erweiterung der Geleise- und Perronanlagen notwendigen Geländes der Grossen Schanze ist durch Entscheid des Bundesgerichtes zum Abschluss gelangt. Die Entschädigung an den Kanton ist auf 1 886 508 Franken festgesetzt worden. Die ursprüngliche Forderung betrug 3 635 000 Franken.

3. Bahnhoferweiterung Zürich. Der Regierungsrat und der Stadtrat von Zürich sowie die Schweizerischen Bundesbahnen haben im Juni 1949 beschlossen, das von den SBB in engem Einvernehmen mit den Behörden des Kantons und der Stadt Zürich aufgestellte Rahmenprojekt 1946 für den Ausbau des Bahnhofes Zürich durch einen neutralen Verkehrsfachmann begutachten zu lassen.

4. Verwaltungsgebäude «Sihlhof» Zürich. In Zürich hat sich unter dem Namen «Frohalp AG.» eine Aktiengesellschaft gebildet zu dem Zweck, an der Lagerstrasse auf der Höhe des Sihlpostgebäudes ein neues Bureaugebäude zu erstellen. Mit der PTT und der Zollverwaltung beabsichtigt auch die Kreisdirektion III, sich als Mieterin in die Räume des «Sihlhofes» zu teilen, um ihre heute verstreuten Verwaltungsbureaux bei der Sihlpost zu konzentrieren.

B. Neu- und Umbauten, Erweiterungen

1. *Bau neuer Linien.* Der Bau der Verbindungslinie Genf-Cornavin–La Praille ist im Berichtsjahr so weit gefördert worden, dass der Güterbahnhof La Praille am 15. Dezember 1949 für den Betrieb eröffnet werden konnte. Die Unterbauarbeiten und die Arbeiten für die Unterführung der Route du Grand-Lancy wurden weitergeführt.

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

Folgende wichtigere Bauarbeiten sind vollendet worden:

Erweiterung und Umbau der Aufnahmegebäude in Aesch, Faido und Rüschlikon; neues Aufnahmegebäude und Nebengebäude in Grenchen-Süd; neues Aufnahmegebäude in Liestal; neues Aufnahmegebäude und neuer Güterschuppen in Chambrelien; Umbau der Dienstlokale in den Aufnahmegebäuden Zollikofen und Chur; Vergrösserung der Einnehmerei und neue Abortanlage in La Chaux-de-Fonds; neues Dienstgebäude auf Perron II in Montreux; Verbesserung der Güterdienstanlage in Renens; Erweiterung beim Wiederaufbau des abgebrannten Aufnahmegebäudes in Arth-Goldau; Aufstockung des Dienstgebäudes Nord für die Erweiterung der Postlokale und Verlegung der Speiseanstalt in Bellinzona; Aufbau des Dienstgebäudes Nord und Umbau der Bureaux und der Einnehmerei in Olten; Verbesserung der Dienst- und Aufenthaltsräume im Depot Ost in Winterthur; Erstellen einer Ladestation für die Batterien der Gepäcktraktoren und Vergrösserung der Gepäckexpedition in Zürich HB; Umbauten und Verbesserungen in den Bahnhofwirtschaftsbetrieben Biel, Le Locle-Ville, Pruntrut, St-Maurice, Yverdon und Basel; Räume für die Swissair in Genf und Basel; neues Reparaturgeleise im Lokomotivdepot Brig; neuer Zwischenperron III und Geleise 14 in Delsberg; Umbau der Hauptgeleise auf der Südseite in Freiburg; neues Ausziehgeleise in Mett-Bözingen; neues Verladegeleise 5, Herrichten des Verladeplatzes und Verbessern der Perronanlagen in Raron; Änderung der Abstellgeleise in Herzogenbuchsee; Anschlussgeleise für den Zementverlad der Kraftwerke Oberhasli AG. und neues Abstellgeleise in Interlaken Ost; Ausbau der Haltestelle zur Ausweichstation in Bowil und Riazzino; Verlängerung des Rangiergeleises 8 in Wildegg; Erstellen eines dritten Geleises in Bäretswil und neuer Lagerplatz und Abstellgeleise in Buchs (St. G.); Instandstellung des Perrondaches I und Erstellen von neuen Perrondächern der Martigny-Châtelard- und Martigny-Orsières-Bahn in Martigny; Ausbau der Bahnhofanlagen in Yverdon; neue Personenunterführungen in Morges und, mit Aussenperron, in Dietlikon.

Folgende wichtigere Bauarbeiten befanden sich in Ausführung:

Neues Aufnahmegebäude in La Conversion und Nieder- und Oberurnen; Umbauten in den Aufnahmegebäuden Brig und Pruntrut; Umbau der Aufnahmegebäude in Morges, Sierre und Winterthur; Umbau und Erweiterung des Aufnahmegebäudes sowie Bau eines neuen Bahnpost- und Dienstgebäudes in Aarau; neues Garage- und Bureaugebäude in Lausanne; Instandstellung der Schiebebühne und Umänderung der Niederspannungsanlagen im Lokomotivdepot in Lausanne; neuer Güterbahnhof in Lausanne-Sébeillon; neues Nebengebäude in Oensingen; Erweiterung der Bahnhof- und Depotanlagen und Bau von Nebengebäuden für die EBT in Burgdorf; Umbau der Gepäcklokale in Genf; Erweiterung der Tankanlagen im Benzin- und Öllager in Basel; Erweiterung der Lokomotivremise Ost und der Geleiseanlagen im Feld J, Umbauten für den Bahn- und Stellwerkdienst und Verbesserung der Energieversorgung in Winterthur; Bau eines Dienstgebäudes mit Zufahrtsstrasse und -brücke für den Fahrleitungsunterhalt, Verbesserung in den Wirtschaftsbetrieben der 3. Klasse und im alkoholfreien Restaurant sowie Erweiterung und Verbesserung der Stromversorgung in Zürich HB; Geleiseerweiterungen auf verschiedenen Stationen der Strecke Winterthur–Wald und Umbau der Aufnahmegebäude im Hinblick auf die Elektrifizierung; Erweiterung der Geleiseanlagen in Brügg und Vernier-Meyrin; Änderung des Geleises 3 in Freiburg; Bau einer Unterführung in La Conversion; Erstellen des Perrons II mit Perrondach und einer zweiten Personenunterführung in Le Locle-Ville; Bau von Zwischenperrons in Giubiasco und Sursee; Verbesserung der Geleiseanlagen im Ostkopf in Langnau; Ausbau des nördlichen Geleisekopfes und Vergrösserung des Verladeplatzes in Nieder- und Oberurnen; Ausbauarbeiten im Bahnhof Brunnen im Zusammenhang mit der Doppelspur Brunnen–Sisikon.

3. *Doppelspuren.* Auf den Strecken Matran–Freiburg, Flums–Wallenstadt und Winterthur-Grüze–Winterthur ist der doppelspurige Betrieb aufgenommen worden. Auf den Strecken Boudry-Auvernier, Romont-Chénens, Olten-Hammer–Oensingen, Wallenstadt–Unterterzen und Lachen–Ziegelbrücke wurde am Ausbau auf Doppelspur gearbeitet.

4. *Brückenbauten.* Der Umbau der eisernen Virabrücke bei km 167,786, Strecke Cadenazzo–Dirinella, in eine Bogenbrücke aus Stein wurde vollendet. Zwischen Bülach und Winterthur ist der Ersatz des eisernen Fachwerkes der Wildbachbrücke bei Embrach durch einen gewölbten Viadukt in Arbeit. Als Vorbereitung für die Elektrifikation der alten Hauensteinlinie ist in Olten mit dem Umbau der aus dem Jahre 1856 stammenden ersten eisernen Vollwandbogenbrücke der Welt über die Aare begonnen worden; sie erhält einen Überbau aus vollwandigen geschweissten Hauptträgern, die mit der Eisenbetonfahrbahn statisch zusammenwirken, und wird die grösste vollständig geschweisste Brückenkonstruktion unseres Netzes sein.

5. *Signal- und Sicherungsanlagen.* Im Berichtsjahr sind 14 neue elektrische Stellwerkanlagen, 249 Lichtsignale und 3 Blinklichtanlagen in Betrieb genommen sowie 13 mechanische Barrieren auf elektrischen Betrieb umgebaut worden. Die Strecken Sitten–Leuk, Biel–Brügg, Grenchen-Nord–Moutier, Lengnau–Grenchen Nord, Lyss–Münchenbuchsee, Arth-Goldau–Walchwil, Horw–Alpnachstad und Uster–Aathal sind mit dem Streckenblock ausgerüstet worden.

Der Einbau von Streckengeräten für die automatische Zugssicherung ist weitergeführt worden. Von den 2839 km normalspurigen Strecken unseres Netzes waren Ende des Berichtsjahres 1982 km = 70 % mit dieser Sicherungseinrichtung an den Vor-, Durchfahr- und Ausfahrsignalen versehen, während auf weiteren 680 km die Einfahrvorsignale damit ausgerüstet worden sind.

6. *Niveauübergänge.* Es sind 30 Niveauübergänge aufgehoben worden, wovon 11 durch Unter- oder Überführungen ersetzt wurden.

7. *Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen.* Im Bahnhof Luzern ist eine Versuchsanlage für drahtlose Telephonie im Eisenbahndienst zwischen einer festen Stelle und Fahrzeugen in Betrieb genommen worden. Es handelt sich um die erste Anlage dieser Art in der Schweiz. Die schwierigen Betriebsverhältnisse bei der Einfahrt in den Personen- und Rangierbahnhof Luzern sind für die Erprobung dieses neuen Mittels zur Leitung eines Rangierbetriebs sehr geeignet. Die erzielten Resultate entsprechen vollkommen den gehegten Erwartungen.

Der Bahnhof Zollikofen hat in Verbindung mit der Automatisierung der Telephonanlagen der SZB eine automatische Telephonzentrale erhalten.

In den Bahnhöfen Brig und Chur sind Lautsprecheranlagen in Betrieb genommen worden, während sich solche in Freiburg, Vallorbe, Chiasso, Göschenen und Winterthur in Ausführung befinden.

C. Erneuerung der Geleise

Im Berichtsjahr sind folgende Arbeiten ausgeführt worden:

a) Geleise- und Schotterernеuerung.

157,9 km Geleise-Umbau mit neuem Material,
44,1 km Geleise-Umbau mit gebrauchtem Material,
8,2 km Schwellenvermehrung mit Schotterernеuerung,
36,2 km Schotterernеuerung allein.

b) Weichenerneuerung.

397 Weichen-Einheiten mit neuem Material,
247 Weichen-Einheiten mit gebrauchtem Material.

Dank der im Laufe des Jahres eingetretenen Besserung in der Versorgung mit Weichenbestandteilen konnten nach dem Krieg erstmals auch alle zur Erneuerung vorgesehenen Ausweichungen bis kurz vor Jahresende geliefert werden; doch war deren Verlegung nicht mehr vollständig möglich. Der Einbau von 60 Weicheneinheiten oder zirka 10 % musste auf das Jahr 1950 übertragen werden. Anderseits wurde der Rückstand des Jahres 1948 aufgeholt.

D. Unterhaltsarbeiten

1. Die Unterhaltsarbeiten sind programmgemäss durchgeführt worden.

2. Nach der im Jahre 1948 in Frankreich erfolgten Instruktion einer Gruppe unseres Bahndienstpersonals über den Geleiseunterhalt nach dem Soufflageverfahren haben wir im Berichtsjahre grössere Versuche auf

den Bahnmeisterbezirken Vallorbe, Wohlen und Richterswil durchgeführt. Es hat sich dabei gezeigt, dass sich die Soufflage auch unter unsern Verhältnissen ausführen lässt. Über bereits erzielte Geleiseverbesserungen durch die erste Soufflage können noch keine verbindlichen Mitteilungen gemacht werden; beachtenswerte Resultate sind erst nach der 2. und 3. Soufflage zu erwarten.

Auf Grund der bisher vorliegenden Versuchsergebnisse und der Erfahrungen im Ausland werden die Versuche im Jahre 1950 weitergeführt und auf je 3 Bahnmeisterbezirke pro Kreis ausgedehnt.

E. Elektrifikation

In Chiasso ist das Geleise A2 mit einer Umschaltvorrichtung 15 000/3000 Volt ausgerüstet worden.

Der Mangel an elektrischen Triebfahrzeugen und die Schwierigkeiten in der Energieversorgung zwangen weiterhin zu einer gewissen Zurückhaltung bei den Elektrifikationsarbeiten. Immerhin wurden auf den Strecken Winterthur–Wald und Sissach–Läufelfingen–Olten die Vorarbeiten weitergeführt.

F. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse

1. Am 12. April sackte ein Teil der Bahnböschung bei der Glattbrücke bei km 22,845 der Strecke Zürich-Oerlikon–Kloten ab. Die gefährdete Stelle konnte bis zur Beendigung der Instandstellungsarbeiten am 3. Juni nur mit reduzierter Geschwindigkeit befahren werden.

2. Am 8. Dezember, 3.55 Uhr, entgleiste der von Rodi-Fiesso kommende Zug 858 nach Passieren des Einfahrsignals Faido mit 21 Wagen. Dabei kam der Zugführer ums Leben. Durch den Aufprall des zweiten Zugsteils auf den Schaltposten und mehrere Fahrleitungstragwerke schachtelten sich neun Wagen ineinander und blieben als wirrer Haufen auf dem Geleise und der Bahnböschung liegen, der die beiden Geleise sperrte.

Der Personen- und Gepäckverkehr wurde mit Postautos und Lastwagen aufrechterhalten, die Güter- und Lebensmitteltransporte sind zurückgehalten oder über die BLS umgeleitet worden. Um 18.00 Uhr des gleichen Tages konnte der Verkehr mit Dampf, um Mitternacht mit elektrischer Traktion und am 9. Dezember, 13.00 Uhr, auf beiden Geleisen wieder normal aufgenommen werden. Es entstand ein Sachschaden von rund 285 000 Franken. Die Ursache der Entgleisung liegt vermutlich im Auflaufen einer Achse des 11. Wagens des Zuges infolge des Zusammenwirkens verschiedener Momente, wie leichter Wagen, kleiner Radstand, hohe Schwergewichtslage, Änderung der Fahrrichtung und der Geschwindigkeit sowie Gefällswechsel.

Abteilung Kraftwerke

A. Energiewirtschaft

1. Mit der Salanfe S. A. und mit der S. A. l'Energie de l'Ouest-Suisse (EOS) in Lausanne sind Energielieferungsverträge abgeschlossen worden, die sich gegenseitig ergänzen und wonach die Salanfe S. A. eine Einphasenstrom-Maschinengruppe von 22 000 kW zur Energielieferung dieser und der EOS an die SBB aufstellen wird. Mit diesen Verträgen wird ausserdem der Austausch von Einphasenenergie aus dem Kraftwerk Salanfe mit Dreiphasenenergie aus dem SBB-Kraftwerk Vernayaz geregelt.

Mit der Gemeinde Lausanne ist ein Mietvertrag abgeschlossen worden, wonach die SBB dieser Gemeinde den freien Platz auf den Tragmasten ihrer 66 kV Übertragungsleitung Puidoux-Bussigny für die Verlegung und den Betrieb einer Drehstromleitung zur Verfügung stellen.

2. Im Betriebsjahr 1948/49 (Oktober 1948 bis September 1949) wurden erzeugt und bezogen:

In den eigenen Kraftwerken	625 490 000 kWh
In den Gemeinschaftskraftwerken	156 992 000 »
Aus fremden Kraftwerken	130 566 000 »
Total der erzeugten und bezogenen Energie	913 048 000 kWh

Diese Energie wurde wie folgt verwendet:

Für die eigene Zugsförderung ab Unterwerk	713 908 000 kWh
Für andere eigene Zwecke	10 723 000 »
Abgabe an Privatbahnen	25 072 000 »
Leitungs-, Transformatoren- und Umformer-Verluste	113 008 000 »
Total für den Bahnbetrieb	862 711 000 kWh

[Im Vorjahr 1947/48 868 498 000 kWh.]

Abgabe an andere Abnehmer (Servitutenlieferungen)	10 846 000 kWh
Abgabe von Überschussenergie	22 873 000 »
Verbrauch zum Wasserpumpen im Etzelwerk	16 618 000 »
Gesamtverbrauch	913 048 000 kWh

Der Minderverbrauch von 5 787 000 kWh für den Bahnbetrieb im Betriebsjahr 1948/49 gegenüber dem Vorjahr rührt von der längeren Dauer der Sparmassnahmen her.

3. Das Betriebsjahr 1948/49 war ein ausserordentlich niederschlagsarmes Jahr. Die Energieerzeugung unserer Kraftwerke und der Gemeinschaftskraftwerke (SBB-Anteil) betrug 782 482 000 kWh gegenüber 846 232 000 kWh im Vorjahr. Die Wasserführung des Rheins in Rheinfelden ging während des Winters bis auf 51 % des Mittelwertes der Periode 1901–1948 zurück. Unsere Energiereserve in den Speicherbecken Ritom, Barberine und Sihltal, welche vor Beginn der Winterperiode 1948/49 aufgefüllt waren, wurde frühzeitig in Anspruch genommen. Zur Deckung des Winterbedarfes musste die Energieaushilfe der Elektrizitätswerke beansprucht werden. Es wurden als solche 37 000 000 kWh bezogen.

Eine Besserung der Versorgungslage und ein Wiederanstieg der Stauseen trat ab 3. April 1949 ein. Aber schon Mitte Juni begann eine neue Trockenperiode. Die Auffüllung unserer Stauseen erreichte am 1. Oktober 1949 nur 70,5 % des Stauraumes, d. h. die Energiereserve für den Winter betrug statt 208 Millionen kWh nur 147 Millionen kWh, so dass sich wiederum die Energieaushilfe der Elektrizitätswerke als notwendig erwies.

4. Die prekäre Lage der Versorgung unseres Landes mit elektrischer Energie zwang die Bahnen, die im letzten Quartal des Jahres 1948 ergriffenen Sparmassnahmen zur Schonung der in den Stauseen aufgespeicherten Energie, wie die Einstellung der Energielieferung für Elektrokessel, die Kürzung der Zugskompositionen, der Verzicht auf die Führung von Personen-Extrazügen, der Ersatz elektrischer Triebfahrzeuge durch Dampflokomotiven und die Einschränkung der Zugsheizung, vom Januar bis 1. März fortzusetzen. Durch diese Massnahmen wurden schätzungsweise 21 000 000 kWh eingespart. Infolgedessen liess sich die in Aussicht genommene und vorbereitete Einschränkung des Reisezugsfahrplanes um 10 % vermeiden.

Bereits anfangs Oktober mussten wegen des unbefriedigenden Standes der Elektrizitätsversorgung die gleichen Massnahmen erneut eingeführt werden.

B. Kraftwerke

1. *Vernayaz.* Die Arbeiten für den Neuanstrich der Druckleitungen zwischen den Fixpunkten 6 und 8 sind nahezu beendet.

2. *Barberine.* Im Berichtsjahr ist mit den Bauarbeiten für die Zuleitung des Triège von Emaney in den Barberinesee begonnen worden. Auf der Seite Emaney wurden ungefähr $^2/_3$ des Mauerwerkes des 270 m langen Zuleitungskanals Wasserfassung–Stolleneingang fertiggestellt. Bis zur Einstellung der Arbeiten am 9. November erreichte der Vortrieb im Stollen 325 m. Auf der Seite Barberine, wo die Arbeiten auch im Winter weitergeführt werden, erreichte der Stollenvortrieb 1028 m.

Stand des Stausees: Tiefster Stand am 13. April mit 8,14 Millionen m³ Nutzinhalt entsprechend 23,04 Millionen kWh; höchster Stand am 10. Oktober mit einem Nutzinhalt von 26,43 Millionen m³ (Vorjahr 39,0) entsprechend 74,81 Millionen kWh. Die Absenkung begann am 11. Oktober; sie war am 31. Dezember 17,4 m (12,22) unter dem vollen Seestand, entsprechend einem Nutzinhalt von 17,91 Millionen m³ (23,72) oder 50,67 Millionen kWh.

3. *Massaboden.* Die neue Wasseranlage und die Entsandungskammern der Wasserfassung Mörel sind in Betrieb genommen worden. Am 12. Oktober erfolgte der Durchschlag des 2854 m langen Zulaufstollens. Die Betonverkleidung der Widerlager und Gewölbe erreichte auf Ende des Jahres eine Länge von 2380 m.

Im Wasserschloss wurden der neue Überfall beendet und der Anschluss zu den Überlaufleitungen hergestellt.

4. *Amsteg.* Die durch den Murgang vom 28. August 1949 verursachten Instandstellungsarbeiten an der Fellibachfassung sind abgeschlossen worden. An der Wasserfassung des Kärstelenbaches wurde die 6. Entsandungskammer fertiggestellt.

5. *Ritom.* Beim Zulaufstollen Seite Piora wurde die schwierige Dolomitzone Tunnelmeter 660,50–670,00 durchquert und mit der Ausmauerung eines Teilstückes begonnen. Im Canariatal ist die Wasserfassung der Garegna beendet worden. Im Stollen betrug der Vortrieb bis zur Einstellung der Arbeiten am 21. Oktober 750 m. Der Hangkanal auf der linken Talseite und die dazu gehörigen Fassungen der Seitenbäche sind fertiggestellt worden, ebenso 814 m vom 2647 m langen Hangkanal auf der rechten Talseite.

Stand des Stausees: Tiefster Stand am 13. April mit 3,07 Millionen m³ Nutzinhalt entsprechend 5,02 Millionen kWh; höchster Stand am 15. Oktober mit einem Nutzinhalt von 18,28 Millionen m³ entsprechend 29,98 Millionen kWh. Die Absenkung begann am 16. Oktober; sie war am 31. Dezember 14,85 m (Vorjahr 8,40 m) unter dem vollen Seestand, entsprechend einem Nutzinhalt von 12,93 Millionen m³ (18,32) oder 21,21 Millionen kWh.

6. *Etzelwerk.* Stand des Sihlsees: Tiefster Stand am 27. März mit 5,28 Millionen m³ Nutzinhalt entsprechend einem Anteil der SBB von 3,07 Millionen kWh; höchster Stand am 22. September mit einem Nutzinhalt von 82,89 Millionen m³ (voller See 91,8 Millionen m³) entsprechend 42,55 Millionen kWh (Anteil SBB). Die Absenkung begann am 24. September; sie war am 31. Dezember 4,18 m (Vorjahr 5,96 m) unter dem vollen Seestand, entsprechend einem Nutzinhalt von 49,70 Millionen m³ (34,64) oder 49,70 Millionen kWh, wovon den SBB 29,56 Millionen m³ (26,75) zukamen.

7. *Kraftwerk Rupperswil-Auenstein.* Im Berichtsjahr ist eine zweite Rechenreinigungsmaschine eingebaut und in Betrieb genommen worden.

C. Übertragungsleitungen

Die Arbeiten für die Auswechslung der 66 kV Kabel zwischen Gurtnellen und Göschenen sind beendet und die neuen Kabel Ende September dem Betrieb übergeben worden.

Im Bergsturzgebiet bei Amsteg hat man die 66 kV Einphasen-Leitungen und die 150 kV Drehstromleitung Amsteg–Steinen auf ein neues Trasse verlegt.

D. Unterwerke

Die Arbeiten für den Einbau von 15 kV Schnellschaltern sind im Unterwerk Seebach beendet und in einigen anderen Unterwerken weitergeführt worden.

Im Unterwerk Grüze sind die Arbeiten für die Erweiterung des Fahrleitungsmagazins nahezu beendet worden. Die Erweiterungsarbeiten in der 15 kV Schaltanlage wurden weitergeführt.

Im Unterwerk Seebach ist die neue Prüf- und Wiedereinschalt-Automatik sämtlicher 6 Speisepunktgruppen in Betrieb gesetzt worden.

Rechnungen

Gesamtüberblick

Im nachfolgenden Gesamtüberblick wird aus der Baurechnung, der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung der *Gesamtaufwand der Bundesbahnen nach Aufwandsarten* zusammengefasst und dem *Gesamtertrag* und den *aktivierbaren Bauaufwendungen* gegenübergestellt. Wir schicken diesen Gesamtüberblick der Besprechung der einzelnen Rechnungen voraus.

Der *Gesamtaufwand* der Bundesbahnen für Verwaltung, Betrieb und Unterhalt sowie für Anschaffungen und Bauten und für den Betrieb der Rheinhäfen in Basel setzt sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1948 Fr.	Voranschlag 1949 Fr.	Rechnung 1949 Fr.
Personalaufwand	348 490 505	358 337 200	354 985 472
Sachaufwand	222 306 585	233 895 000	240 414 246
Abschreibungen	95 912 846	94 476 000	105 579 678
Kapitalkosten	47 667 140	47 167 000	48 102 313
Übrige Aufwendungen [1]	46 758 736	46 540 000	46 860 009
Gesamtaufwand	761 135 812	780 415 200	795 941 718
Diesem Aufwand stehen gegenüber:			
Betriebsertrag	675 774 577	670 008 800	633 969 569
Übrige Erträge	12 708 721	7 970 400	16 439 173
Aktivierbare Bauaufwendungen	87 663 326	104 700 000	105 766 232
Gesamtertrag und aktivierbare Bauaufwendungen	776 146 624	782 679 200	756 174 974
Der Unterschied entspricht dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aktivsaldo	15 010 812	2 264 000	—
Passivsaldo	—	—	39 766 744

Der Gesamtaufwand ist gegenüber dem Vorjahr um 34,8 Millionen Franken gestiegen, während der Gesamtertrag, einschliesslich aktivierbare Bauaufwendungen um 20 Millionen Franken gesunken ist. Das Ergebnis 1949 ist daher gegenüber dem Vorjahr um 54,8 Millionen Franken und gegenüber dem Voranschlag um 42 Millionen Franken ungünstiger.

[1]) Dieser Sammelposten umfasst hauptsächlich die Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital der PHK (22 Millionen Franken), den Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der garantierten 4prozentigen Verzinsung der Wertbestände der PHK (2,165 Millionen Franken) sowie die Teuerungszulagen an Pensionierte (21 Millionen Franken).

Der *Personalaufwand* als wichtigster Aufwandsposten zeigt folgende Entwicklung:

	Rechnung 1948 Fr.	Voranschlag 1949 Fr.	Rechnung 1949 Fr.
Besoldungen, Gehälter und Löhne	168 879 600	172 452 600	169 302 498
Ortszuschläge	4 330 739	4 335 700	4 332 764
Kinderzulagen	3 296 967	3 306 100	3 448 542
Übrige Besoldungs- und Lohnbestandteile (Heiratszulagen, Dienstaltersgeschenke, Besoldungsnachgenüsse usw.)	1 853 638	2 118 500	2 278 987
Teuerungszulagen	105 905 292	110 857 100	108 565 308
Total Besoldungen, Gehälter, Löhne und dazugehörige Bezüge	284 266 236	293 070 000	287 928 099
Nebenbezüge und verschiedene Vergütungen	12 673 765 [1])	12 941 800 [1])	13 206 511
Teuerungszuschläge auf Nebenbezügen und verschiedenen Vergütungen	4 069 987 [1])	4 384 000 [1])	4 105 651
Dienstkleider	3 533 293	2 811 800	4 055 021
Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse [2])	22 478 345	26 430 100	27 341 916
Beiträge an die AHV	5 575 504	5 841 100	5 664 279
Unfallversicherung	6 805 899	6 515 900	6 670 197
Andere Aufwendungen für das Personal (Prämien und Belohnungen, Beiträge an die Krankenkasse für das SBB-Personal, Abgabe alkoholfreier Getränke usw.)	400 016	582 000	516 040
	339 803 045	352 576 700	349 487 714
abzüglich: Beteiligung Dritter an den Personalausgaben	—3 230 543	—2 939 800	—3 373 294
Aufwendungen für das eigene Personal	336 572 502	349 636 900	346 114 420
Ausgaben für fremde Arbeitskräfte (Unternehmerarbeiter, Putzfrauen usw.)	11 918 003	8 700 300	8 871 052
	348 490 505	358 337 200	354 985 472

Die Besoldungen, Gehälter und Löhne sind gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Millionen Franken gestiegen, obschon der Personalbestand im Jahresdurchschnitt gegenüber dem Vorjahr um 244 Einheiten abgebaut wurde. Diese Erscheinung erklärt sich aus der gegenwärtigen Zusammensetzung des Personalkörpers. Dieser ist durch die zahlreichen Neueinstellungen während des Krieges und in der Nachkriegszeit stark verjüngt worden. Eine verhältnismässig grosse Zahl von Bediensteten hat daher das Maximum der Besoldungs- bzw. Lohnklasse noch nicht erreicht, weshalb ihre Bezüge von Jahr zu Jahr um die ordentlichen Erhöhungen zunehmen. So ist die Grundbesoldung, das Grundgehalt bzw. der Grundlohn im Durchschnitt pro Mann im Jahre 1949 um 40 Franken höher als 1948. Die durch Personalabbau erzielten Einsparungen reichten daher nicht aus, um diese Mehraufwendungen zu decken.

Die Teuerungszulagen haben gegenüber 1948 nochmals um 2,7 Millionen Franken zugenommen, weil sich die mit Bundesbeschluss vom 17. Juni 1948 rückwirkend auf 1. April 1948 gewährte Erhöhung im Jahre 1949 voll auswirkte.

Gegenüber dem Voranschlag sind die Besoldungen, Gehälter und Löhne sowie die Teuerungszulagen proportional zum Personalbestand zurückgegangen.

Die Nebenbezüge und verschiedenen Vergütungen sind gegenüber 1948 um 0,5 Millionen Franken gestiegen. Diese Vermehrung ergibt sich aus der Zunahme der Vergütungen für Nachtdienst um 1,2 Millionen Franken infolge Ausdehnung der vergütungsberechtigten Zeit gemäss Bundesratsbeschluss vom 13. Juni 1949

[1]) Der Ansatz für die Vergütungen für Nachtdienst wurde mit Wirkung ab 1. 1. 1949 um die Teuerungszuschläge erhöht. Zur bessern Vergleichbarkeit der Zahlen mit der Rechnung 1949 werden daher die Teuerungszuschläge auf den Vergütungen für Nachtdienst in den Nebenbezügen und verschiedenen Vergütungen berücksichtigt.

[2]) Ohne die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse.

einerseits und aus der Abnahme der übrigen Nebenbezüge und Vergütungen, insbesondere der Vergütungen für Überzeitarbeit, um 0,7 Millionen Franken anderseits.

Die Mehraufwendungen für Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse gegenüber dem Vorjahr sind auf die mit Bundesratsbeschluss vom 17. Dezember 1948 genehmigte Anpassung der PHK-Versicherung an die AHV und an die erhöhten Lebenskosten zurückzuführen. Sie sind im Zusammenhang mit den Teuerungszulagen an die Pensionierten (vgl. Gewinn- und Verlustrechnung) zu würdigen. Diese werden sukzessive abnehmen, da an die im Jahre 1949 und später Pensionierten keine Teuerungszulagen mehr auszurichten sind. Ohne die Anpassung hätten im Jahre 1949 0,9 Millionen Franken mehr Teuerungszulagen an Pensionierte ausbezahlt werden müssen.

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

	Rechnung 1948 Fr.	Voranschlag 1949 Fr.	Rechnung 1949 Fr.
Prämien an die SUVA für Betriebsunfälle	4 357 066	4 219 620	4 169 594
für Nichtbetriebsunfälle	1 507 882	1 629 360	1 782 350
Verschiedenes (kapitalisierte Werte der Zuschussrenten, Überlassung von Renten usw.)	940 951	666 920	718 253
	6 805 899	6 515 900	6 670 197

Während bei den Prämien für Betriebsunfälle gegenüber Vorjahr und Voranschlag eine leichte Entlastung zu verzeichnen ist, welche auf den Beschluss des Verwaltungsrates der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt vom 10. September 1948, betreffend die «Prämienpflicht der Löhne bei Arbeitsunterbrüchen» zurückzuführen ist, sind die Prämien für Nichtbetriebsunfälle infolge der auf 1. Januar 1949 eingetretenen Erhöhung des Prämiensatzes von 6 auf 7 ‰ für das männliche Personal und von 4,4 auf 5,5 ‰ für das weibliche Personal gestiegen.

Von der Beteiligung Dritter an den Personalausgaben entfallen auf

	Rechnung 1948 Fr.	Voranschlag 1949 Fr.	Rechnung 1949 Fr.
Krankengeld der SUVA	1 633 256	1 668 600	1 715 395
Renten der SUVA und der Militärversicherung	443 343	390 000	433 455
Lohnausfallentschädigungen bei Militärdienst	734 144	472 800	707 298
Beteiligung des Personals an der Versicherung gegen Nichtbetriebsunfälle	309 971	310 900	356 001
Andere Beteiligungen	109 829	97 500	161 145
	3 230 543	2 939 800	3 373 294

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

	Rechnung 1948	Voranschlag 1949	Rechnung 1949
Ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Beamte, Angestellte, Betriebsarbeiter und anderes ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal)	34 129	34 544	34 739
Nicht ständig und nicht mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Aushilfsarbeiter, Aushilfswärter im Barrieren- und Stationsdienst, wiederbeschäftigte Pensionierte und andere nicht ständige Arbeitnehmer)	2 758	2 712	2 013
Stationslehrlinge	638	662	560
Zugsdienstlehrlinge	168	157	112
Handwerkerlehrlinge	217	223	242
Total eigenes Personal (ohne fremde Arbeitskräfte)	37 910	38 298	37 666

Der Personalabbau beträgt 244 Mann gegenüber dem Vorjahr und 632 Mann gegenüber dem Voranschlag. Die abgebauten Unternehmerarbeiter sind in diesen Zahlen nicht inbegriffen. Der Rückgang an diesen

Arbeitskräften wirkt sich in den Ausgaben für fremde Arbeitskräfte aus. Diese konnten gegenüber dem Vorjahr im Bahndienst um 1,7 Millionen Franken und im Stationsdienst um 1,3 Millionen Franken gesenkt werden.

Die Erhöhung des *Sachaufwandes* um 18,1 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr beruht zur Hauptsache auf der Zunahme der Ausgaben für Bau-, Unterhalts- und Reparaturarbeiten und -materialien (+20,4 Millionen Franken) und Fremdstrom (+ 5,2 Millionen Franken). Anderseits sind insbesondere zurückgegangen die Aufwendungen für Verbrauchsmaterial (—3,8 Millionen Franken) und Pacht und Miete (—2,5 Millionen Franken).

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

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

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

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

Baurechnung

Die Baurechnung für das Jahr 1949 weist im Vergleich zu Voranschlag und Vorjahr folgende Bauaufwendungen aus:

	Rechnung 1948 Fr.	Voranschlag 1949 Fr.	Rechnung 1949 Fr.
Anlagen der Bahn			
Anlagen und Einrichtungen			
Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	23 088 286	22 492 400	21 292 333
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	5 091 826	5 886 900	3 398 975
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	7 094 281	12 413 300	15 748 140
Elektrifizierung von Linien	1 609 794	1 535 700	1 308 521
Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	42 376 288	41 094 000	41 247 880
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	2 264 193	3 393 700	3 626 591
Fahrzeuge	30 816 229	38 970 000	40 970 179
Anlagen der Kraftwerke	3 458 825	6 414 000	7 290 501
Anlagen der Werkstätten	1 656 267	2 300 000	2 256 102
	117 455 989	134 500 000	137 139 222
Allgemeine Verfügungsreserve der Generaldirektion	—	2 500 000	—
	117 455 989	137 000 000	137 139 222

Das günstige Bauwetter sowie die mit dem Rückgang der Hochkonjunktur sich wieder verkürzenden Bau- und Lieferfristen ermöglichten bei einzelnen Kapiteln (Bau von zweiten Geleisen, Kraftwerkbauten, Fahrzeuganschaffungen) eine willkommene Beschleunigung des Arbeitsfortschrittes, wofür jedoch die veranschlagten Jahresaufwendungen nicht genügten. Zum Ausgleich wurde mit der Beanspruchung der für die übrigen Kapitel vorgesehenen Beträge nach Möglichkeit zurückgehalten, womit eine Überschreitung des Bauvoranschlages im gesamten vermieden werden konnte. Im einzelnen ist der Stand der Bauaufwendungen im Vergleich zu den veranschlagten Beträgen aus dem *Verzeichnis der grösseren Bauten und Anschaffungen* (Seiten 51–67) ersichtlich.

Über die im Rechnungsjahr erneuerten Geleise und Weichen lassen wir eine Übersicht nach Wert und Menge folgen:

	Rechnung 1948		Voranschlag 1949		Rechnung 1949	
	Gel.-km [1])	Fr.	Gel.-km [1])	Fr.	Gel.-km [1])	Fr.
Geleiseerneuerungen						
mit neuem Material	179,2	31 894 219	145,3	26 895 800	157,9	28 451 266
mit gebrauchtem Material	41,1	3 708 618	46,1	4 733 900	44,1	3 688 795
Schottererneuerungen und Schwellenvermehrungen allein	43,0	2 272 192	37,1	2 319 000	44,4	2 117 559
Weichenerneuerungen	Einheiten		Einheiten		Einheiten	
mit neuem Material	328	2 932 107	407	4 810 600	397	4 650 589
mit gebrauchtem Material	149	1 109 366	229	1 980 700	247	2 133 569
		41 916 502		40 740 000		41 041 778

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

Von den 137,1 Millionen Franken Gesamtaufwendungen sind 105,7 Millionen Franken aktivierbare Bauaufwendungen, die als Vermehrung des Anlagevermögens verbucht wurden. Die verbleibenden 31,4 Millionen Franken wurden als nicht aktivierbare Bauaufwendungen der Betriebsrechnung belastet.

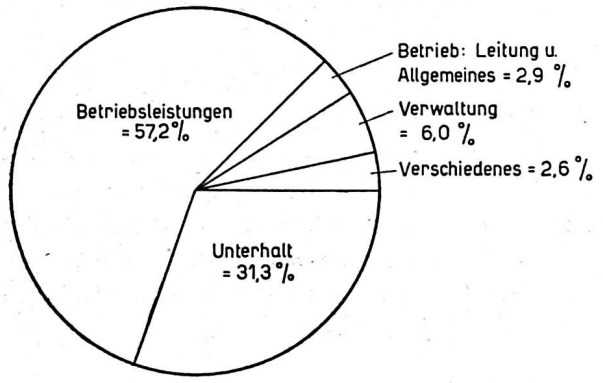
Betriebsrechnung

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

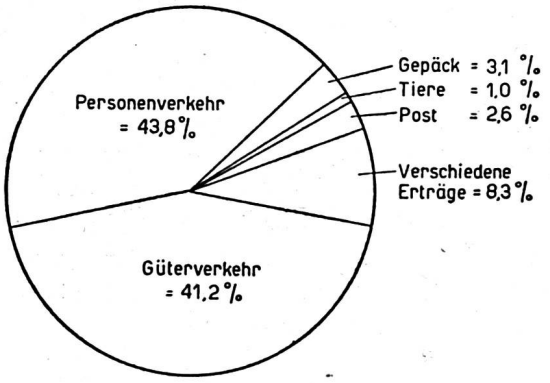
	Rechnung 1948		Voranschlag 1949		Rechnung 1949	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Betriebsertrag	677 329 740	100	671 708 800	100	635 528 825	100
Betriebsaufwand	495 620 935	73,2	500 474 700	74,5	503 546 191	79,2
Betriebsüberschuss	181 708 805	26,8	171 234 100	25,5	131 982 634	20,8

Während der Betriebsertrag gegenüber dem Vorjahr um 41,8 Millionen Franken oder um 6,2 % und gegenüber dem Voranschlag um 36,2 Millionen Franken gesunken ist, hat der Betriebsaufwand gegenüber dem Vorjahr um 7,9 Millionen Franken oder um 1,6 % und gegenüber dem Voranschlag um 3,1 Millionen Franken zugenommen. Der Betriebsüberschuss ist gegenüber dem Vorjahr um 49,7 Millionen Franken zurückgegangen und beträgt 39,3 Millionen Franken weniger als im Voranschlag vorgesehen war.

Betriebsaufwand



Betriebsertrag



Betriebsaufwand

Hinsichtlich der Entwicklung des Personal- und Sachaufwandes verweisen wir auf die Ausführungen im Gesamtüberblick.

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

	Rechnung 1948		Voranschlag 1949		Rechnung 1949	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Verwaltung	*27 525 777*	*5,6*	*26 962 300*	*5,4*	*30 327 165*	*6,0*
Betrieb	*451 997 518*	*91,2*	*462 658 800*	*92,4*	*460 159 031*	*91,4*
Leitung und Allgemeines	16 319 853	3,3	15 641 400	3,1	14 334 375	2,9
Betriebsleistungen	285 895 499	57,7	293 575 900	58,6	288 181 390	57,2
Unterhalt	149 782 166	30,2	153 441 500	30,7	157 643 266	31,3
Verschiedenes	*16 097 640*	*3,2*	*10 853 600*	*2,2*	*13 059 995*	*2,6*
	495 620 935	*100*	*500 474 700*	*100*	*503 546 191*	*100*

Der Aufwand für *Verwaltung* umfasst die Kosten für den Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung, sämtliche Dienstabteilungen der Generaldirektion sowie die Verwaltungsabteilungen der Kreise.

An der Zunahme der Kosten für Verwaltung um 2,8 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr und um 3,4 Millionen Franken gegenüber dem Voranschlag sind zur Hauptsache beteiligt, die Provisionen auf dem Verkauf von Fahrausweisen durch Reisebureaux (+ 2 bzw. + 1,9 Millionen Franken) und die Lagergemeinkosten des Materialverwaltungsdienstes (+ 0,4 bzw. + 1,1 Millionen Franken). Die Erhöhung der Provisionen auf dem Verkauf von Fahrausweisen ist auf Nachverrechnungen aus dem Jahre 1948 zurückzuführen. Die höheren Lagergemeinkosten des Materialverwaltungsdienstes rühren von der Verzinsung der durchschnittlichen Lagerbestände her, welche gegenüber 1948 um 17,4 Millionen Franken zugenommen haben.

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

	Rechnung 1948 Fr.	Voranschlag 1949 Fr.	Rechnung 1949 Fr.
Leitung des Bahndienstes (Bauabteilungen der Kreise, Bahningenieurbureaux, Baubureaux)	5 475 281	5 828 300	5 663 979
Leitung des Stations- und Zugsbegleitdienstes (Betriebsabteilungen der Kreise, Wagenrepartitionsdienst, Ausgleichsstelle)	3 925 607	3 688 000	3 906 983
Leitung des Zugförderungsdienstes (Abteilungen für Zugförderung in den Kreisen)	917 814	940 000	902 624
Pacht und Miete (für Bahnstrecken, Fahrzeuge u. a.)	4 075 296	3 076 300	1 718 790
Besorgung des Betriebes durch fremde Bahnen und andere Dritte (Gemeinschaftsdienst, Zugs- und Fahrdienstleistungen)	1 925 855	2 108 800	2 141 999
	16 319 853	15 641 400	14 334 375

Die Verminderung der Aufwendungen für Pacht und Miete ist auf den Wegfall der Mieten für die deutschen Güterwagen zurückzuführen.

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

	Rechnung 1948 Fr.	Voranschlag 1949 Fr.	Rechnung 1949 Fr.
Bahnbewachung	8 552 279	8 610 700	8 939 322
Stationsdienst	156 978 081	162 899 100	156 780 855
Zugsbegleitung	34 244 307	35 927 700	35 779 037
Zugförderung	85 719 979	85 537 800	86 367 588
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	400 853	600 600	314 588
	285 895 499	293 575 900	288 181 390

Die Kosten der Betriebsleistungen sind gegenüber 1948 um 2,3 Millionen Franken höher, während sie gegenüber dem Voranschlag um 5,4 Millionen Franken gesenkt werden konnten. Die Kosten des Stationsdienstes sind gegenüber 1948 trotz eines Personalabbaues von 575 Mann aus den im Abschnitt über den Personalaufwand dargelegten Gründen (höhere Durchschnittslöhne, volle Auswirkung der auf 1. April 1948 erhöhten Teuerungszulagen, Vergütungen für Nachtdienst, Personalversicherung) annähernd gleich geblieben. Dagegen wirkte sich der Personalabbau in einer Senkung der Kosten um 6,1 Millionen Franken gegenüber dem Voranschlag aus.

Die Kosten der Zugförderung setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1948 Fr.	Voranschlag 1949 Fr.	Rechnung 1949 Fr.
Fahrpersonal	38 081 285	39 120 000	38 596 971
Fahrstrom	25 251 239	28 563 800	29 307 139
Feste und flüssige Treibstoffe	14 503 526	10 050 000	10 613 548
Schmierstoffe für die Triebfahrzeuge	457 540	410 000	440 978
Übrige Kosten des Fahrdienstes	76 512	30 000	87 188
Depotdienst	4 815 044	4 944 000	4 713 749
Visiteurdienst	2 534 833	2 420 000	2 608 015
	85 719 979	85 537 800	86 367 588

Die Zunahme der Kosten für den Fahrstrom um 4 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr ist zur Hauptsache darauf zurückzuführen, dass infolge ungünstiger Verhältnisse in der Wasserführung der eigenen Kraftwerke in vermehrtem Masse Fremdenergie in Anspruch genommen werden musste. Der Aufwand für feste und flüssige Treibstoffe ist gegenüber dem Vorjahr vor allem dank niedrigerer Materialpreise sowie infolge Herabsetzung der Fahrleistungen der Dampflokomotiven um 3,9 Millionen Franken zurückgegangen.

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

	Rechnung 1948		Voranschlag 1949		Rechnung 1949	
	km	%	km	%	km	%
Elektrische Triebfahrzeuge	62 658 632	87,9	64 000 000	90,1	63 357 442	88,3
Dampflokomotiven und andere thermische Triebfahrzeuge	6 211 425	8,7	4 760 000	6,7	5 882 072	8,2
Traktoren	2 427 841	3,4	2 240 000	3,2	2 492 234	3,5
	71 297 898	100	71 000 000	100	71 731 748	100

Die Fahrleistungen haben gegenüber dem Vorjahr um 433 850 km oder um 0,6% zugenommen.

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

	Rechnung 1948 Fr.	Voranschlag 1949 Fr.	Rechnung 1949 Fr.
Anlagen und Einrichtungen			
gewöhnlicher Unterhalt	60 312 807	62 159 900	61 110 992
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	26 810 785	29 216 000	28 902 211
	87 123 592	91 375 900	90 013 203
Fahrzeuge			
gewöhnlicher Unterhalt	60 316 630	59 775 100	66 003 190
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	2 083 572	2 080 000	1 393 536
	62 400 202	61 855 100	67 396 726
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge für den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee			
Unterhalt	258 372	210 500	233 337
	149 782 166	153 441 500	157 643 266

Die Aufwendungen für die Anlagen und Einrichtungen sind gegenüber dem Vorjahr um 2,9 Millionen Franken höher und bleiben um 1,4 Millionen Franken unter dem Voranschlag. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr rührt hauptsächlich von den nicht aktivierbaren Bauaufwendungen her, welche entsprechend der Zunahme des Bauvolumens gestiegen sind.

Die Zunahme der Kosten für den Unterhalt der Fahrzeuge um 5 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr ist zum Teil die Folge höherer Durchschnittskosten des Personals. Ferner wurden die infolge des Rückganges der Aufträge zulasten Dritter frei gewordenen Arbeitskräfte für den Unterhalt der eigenen Fahrzeuge verwendet. Die Mehrkosten entfallen zum grössten Teil auf die Personenwagen, bei denen insbesondere die Ausrüstung bestimmter Serien mit Rollenlager-Achsbüchsen und der Einbau des Kardanantriebes zu den Lichtmaschinen mit erheblichen Materialkosten verbunden waren. Beide Massnahmen werden sich im Sinne einer Senkung der künftigen Unterhaltskosten auswirken. An der Überschreitung des Voranschlages um 5,5 Millionen Franken sind zur Hauptsache die Materialkosten beteiligt. Die Mehrkosten betreffen aus den angeführten Gründen ebenfalls vorwiegend die Personenwagen.

Im Aufwand für *Verschiedenes* sind als wichtigster Posten die Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter enthalten, ferner die Aufwendungen für Schadenereignisse (Brände, Entgleisungen usw.) und für Haftpflichtschäden sowie die kapitalisierten Werte der Zuschussrenten. An der Verminderung gegenüber dem Vorjahr sind zur Hauptsache die Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter beteiligt, die durch den Wegfall der Instandstellung ausländischer Güterwagen zurückgegangen sind.

Betriebsertrag

Die *Verkehrseinnahmen* haben sich wie folgt entwickelt:

	Rechnung 1948		Voranschlag 1949		Rechnung 1949	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr	276 623 663	44,6	272 000 000	43,7	278 250 472	47,8
Gepäck- und Expressgutverkehr	20 319 030	3,3	19 000 000	3,1	19 458 705	3,3
Postverkehr	16 647 060	2,7	16 000 000	2,6	16 600 721	2,8
Tierverkehr	6 424 748	1,0	7 000 000	1,1	6 290 198	1,1
Güterverkehr	299 640 731	48,4	308 000 000	49,5	261 847 581	45,0
	619 655 232	100	622 000 000	100	582 447 677	100

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind gegenüber dem Vorjahr um 1,6 Millionen Franken oder um 0,6% auf die Rekordhöhe von 278,3 Millionen Franken gestiegen und betragen 6,3 Millionen Franken mehr als im Voranschlag vorgesehen war. Dagegen sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr um 37,8 Millionen Franken oder um 12,6% zurückgegangen und bleiben um 46,2 Millionen Franken unter den Erwartungen des Voranschlages.

Die *verschiedenen Erträge* setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1948	Voranschlag 1949	Rechnung 1949
	Fr.	Fr.	Fr.
Entschädigungen für Betriebsleistungen für fremde Bahnen und andere Dritte	17 682 134	15 716 000	16 920 229
Pacht- und Mietzinseinnahmen	21 184 993	19 613 600	19 928 233
Übrige Erträge	18 807 381	14 379 200	16 232 686
	57 674 508	49 708 800	53 081 148

Die Pacht- und Mietzinseinnahmen bleiben unter dem Ergebnis des Vorjahres, weil die Mieten für Güterwagen der Bundesbahnen auf ausländischen Strecken abgenommen haben. Der Rückgang der Arbeiten für Dritte infolge Wegfalles der Reparaturaktion für kriegsbeschädigte Fahrzeuge ausländischer Verwaltungen führte gegenüber dem Vorjahr zu einer Verminderung der verschiedenen Erträge um 2,5 Millionen Franken.

Gewinn- und Verlustrechnung

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

	Rechnung 1948	Voranschlag 1949	Rechnung 1949
	Millionen Franken		
Betriebsüberschuss	181,7	171,2	132,0
Ertrag der Gewinn- und Verlustrechnung	23,6	19,2	28,7
	205,3	190,4	160,7
Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung	190,3	188,2	200,5
Aktivsaldo	15,0	2,2	—
Passivsaldo	—	—	39,8

Die Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr beträgt 54,8 Millionen Franken und gegenüber dem Voranschlag 42 Millionen Franken.

Aufwand

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

	Rechnung 1948 Fr.	Voranschlag 1949 Fr.	Rechnung 1949 Fr.
Abschreibungen vom Anlagevermögen:			
ordentliche	72 274 037	72 715 000	73 619 081
von Restbuchwerten	1 070 709	1 000 000	1 095 442
	73 344 746	73 715 000	74 714 523
Abschreibungen vom Betriebsvermögen:			
von Materialvorräten	1 903 870	100 000	10 162 496
von Debitorenguthaben	3 230	—	41 659
	1 907 100	100 000	10 204 155
Abschreibungen von den übrigen Aktiven:			
von Anleihenskosten	661 000	661 000	661 000
vom Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
	20 661 000	20 661 000	20 661 000
	95 912 846	94 476 000	105 579 678

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

Die Abschreibungen der Materialvorräte um 10,2 Millionen Franken oder rund 8% von 127,6 Millionen Franken sind die Folge der im Laufe des Jahres 1949 für verschiedene Waren [z. B. Oberbaumaterial, Brennmaterial, Radsätze] erheblich gesunkenen Weltmarktpreise.

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

Die *Kapitalkosten* betragen:

	Rechnung 1948 Fr.	Voranschlag 1949 Fr.	Rechnung 1949 Fr.
Zinsen für feste Verbindlichkeiten	43 970 394	42 710 000	43 421 852
Zinsen für laufende Verbindlichkeiten	3 229 277	4 287 000	4 347 124
	47 199 671	46 997 000	47 768 976
Finanzkosten	467 469	170 000	333 337
	47 667 140	47 167 000	48 102 313

Die Kapitalkosten sind gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Millionen Franken gestiegen. Der mittlere nominelle Zinsfuss der festen Verbindlichkeiten betrug im Rechnungsjahr 1949 wie im Vorjahr 3,15%.

Die *Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse* sind gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben; sie verstehen sich für die von den Bundesbahnen nach den Statuten dieser Kasse vom 19. Mai 1942 zu tragende Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital (22 Millionen Franken), zuzüglich den Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der in den Statuten garantierten 4prozentigen Verzinsung der durch die Bundesbahnen verwalteten Gelder der Kasse (2,165 Millionen Franken).

Die *Teuerungszulagen an Pensionierte* sind gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Millionen Franken gesunken. Diese Zulagen wurden gemäss Bundesbeschluss vom 17. Juni 1948 ausgerichtet.

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

Die unter den *sonstigen Aufwendungen* als Subventionen ausgewiesenen Fr. 167 128 entsprechen dem von den Bundesbahnen zu tragenden Defizit der Kraftwagenkurse im Surbtal. (Seit 1922 haben die Bundesbahnen 2,5 Millionen Franken an Defiziten übernehmen müssen.) Von den Fr. 1 018 461 für Verschiedenes entfallen Fr. 845 473 auf den Anteil der Bundesbahnen am Betriebsdefizit der Basler Rheinhäfen.

Ertrag

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

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

Der *Ertrag aus vorsorglich erworbenen Grundstücken* und der *Ertrag aus Beteiligungen* haben sich gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verändert. Der *Ertrag des Betriebsvermögens* ist um 3,4 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Diese Zunahme ist hauptsächlich auf Kursdifferenzen zurückzuführen.

In den *sonstigen Erträgen* sind u. a. 900 000 Franken aus der zum grössten Teil aufgelösten Rückstellung für verjährte Titel und Zinsscheine enthalten.

Bilanz

Die wichtigsten Bilanzposten sind:

Aktiven	1948 Millionen Franken	1949 Millionen Franken	*Passiven*	1948 Millionen Franken	1949 Millionen Franken
Anlagevermögen	1739,3	1766,1	Eigenkapital	432,8	441,3
Betriebsvermögen	168,1	181,7	Fremdkapital	1641,8	1712,2
Übrige Aktiven	216,2	191,2	Rückstellungen	16,7	13,4
Passivsaldo	—	39,8	Übrige Passiven	17,3	11,9
			Aktivsaldo	15,0	—
	2123,6	2178,8		2123,6	2178,8

Anlagevermögen

Das Anlagevermögen setzt sich zusammen aus den Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen, den unvollendeten Bauten, den vorsorglich erworbenen Grundstücken und Liegenschaften sowie den Beteiligungen.

Die *Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge* stehen, im Vergleich zum Vorjahr, mit folgenden Werten zu Buch:

	Anlagewerte (Erstellungs- oder Anschaffungskosten)		Abschreibungen		Bilanzwert	
	1948	1949	1948	1949	1948	1949
			— Millionen Franken —			
Bahn	*2824,0*	*2893,7*	*1352,3*	*1410,0*	*1471,7*	*1483,7*
Anlagen und Einrichtungen	*2062,9*	*2108,2*	*905,6*	*946,4*	*1157,3*	*1161,8*
Allgemeine Kosten	197,0	196,2	109,1	112,1	87,9	84,1
Grundstücke und Rechte	201,0	201,0	—	—	201,0	201,0
Unterbau	737,2	745,5	242,9	251,0	494,3	494,5
Oberbau	303,3	325,3	273,7	290,6	29,6	34,7
Hochbau und feste Einrichtungen	263,2	270,7	105,9	109,5	157,3	161,2
Fahrleitungsanlagen	147,6	148,4	66,2	69,7	81,4	78,7
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	171,6	176,0	82,4	87,0	89,2	89,0
Mobiliar und Geräte	42,0	45,1	25,4	26,5	16,6	18,6
Fahrzeuge	*761,1*	*785,5*	*446,7*	*463,6*	*314,4*	*321,9*
Triebfahrzeuge	372,5	372,7	229,0	238,9	143,5	133,8
Personen- und Gepäckwagen	218,7	233,1	129,2	133,2	89,5	99,9
Güter- und Dienstwagen	169,9	179,7	88,5	91,5	81,4	88,2
Kraftwerke	*243,2*	*244,9*	*88,0*	*92,9*	*155,2*	*152,0*
Werkstätten	*37,7*	*39,3*	*21,1*	*21,8*	*16,6*	*17,5*
Schiffsdienst auf dem Bodensee	*3,3*	*3,3*	*2,8*	*2,9*	*0,5*	*0,4*
	3108,2	3181,2	1464,2	1527,6	1644,0	1653,6
Zunahme im Rechnungsjahr	73,0		63,4		9,6	

Die Zunahme des Anlagewertes ergibt sich als Differenz aus den Erstellungs- und Anschaffungskosten der im Rechnungsjahr vollendeten Bauten (88,8 Millionen Franken) und dem Anlagewert der im Rechnungsjahr untergegangenen oder ersetzten Anlagen (15,8 Millionen Franken).

Die Zunahme der Abschreibungen entspricht den zulasten des Rechnungsjahres verbuchten Abschreibungen (73,6 Millionen Franken), abzüglich die zugunsten der Anlagenrechnung ausgebuchten Abschreibungen der im Rechnungsjahr untergegangenen Anlagen (10,2 Millionen Franken).

Die *unvollendeten Bauten* haben gegenüber dem Vorjahr um 17 Millionen Franken zugenommen und betragen auf Ende des Rechnungsjahres 85 Millionen Franken. Die in Ausführung begriffenen Bauten und Anschaffungen sind im einzelnen aus dem *Verzeichnis der grösseren Bauten und Anschaffungen* (Seiten 51–67) ersichtlich.

Die *vorsorglich erworbenen Grundstücke und Liegenschaften* sowie die *Beteiligungen* haben sich nur wenig verändert. Die letztern setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Beteiligungen an Kraftwerken	18 000 000
» » Privatbahnen	187 897
» » Bahnhofkühlhäusern	38 281
Verschiedene kleinere Beteiligungen	318 004
	18 544 182

Betriebsvermögen

Die *Materialvorräte* setzen sich zusammen aus

	Stand 31.12.48 Fr.	Stand 31.12.49 Fr.
Material für den Unterhalt und die Erneuerung von Anlagen und Einrichtungen		
Oberbau	45 160 594	50 956 578
Signal- und Sicherungsanlagen	3 274 065	4 521 670
Elektrische Anlagen	11 626 018	11 847 630
Verschiedenes Baumaterial	1 295 237	2 616 888
Material für den Unterhalt und den Bau von Fahrzeugen	27 730 694	30 815 475
Allgemeines Material		
Brennmaterial	14 741 997	9 100 328
Dienstkleider	4 919 287	4 880 490
Inventargegenstände	1 316 574	1 283 866
Beleuchtungs-, Reinigungs- und Schmiermaterial usw.	1 356 463	1 210 858
Verschiedenes	214 452	205 127
	111 635 381	117 438 910

Die Vorräte sind zu Marktpreisen auf Jahresende bewertet; es mussten Abschreibungen im Betrage von 10,2 Millionen Franken zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres vorgenommen werden.

Die Zunahme der Vorräte an Oberbaumaterial ist zur Hauptsache auf die Auffüllung der Bestände an Schwellen, Weichen und Kreuzungen, die Ende 1948 grosse Lücken aufwiesen, zurückzuführen. Zudem wurden die Oberbaumaterialbestände, mit Rücksicht auf die unsichere aussenpolitische Lage, ganz allgemein erhöht. Die Erhöhung des Bestandes an Material für den Unterhalt und den Bau von Fahrzeugen ist einerseits die Folge der Erhöhung des eisernen Bestandes (Notreserve) an Fahrzeugbestandteilen, die vom Ausland bezogen werden müssen, und steht anderseits im Zusammenhang mit der Zunahme der Vorräte für den Bau neuer Fahrzeuge (vertraglich vereinbarte Lieferungen der SBB).

Der Bestand an *Wertschriften* hat gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Millionen Franken zugenommen; er setzt sich zusammen aus

	Fr.
Obligationen und Schuldscheine	693 117
Hypothekardarlehen	635 884
Aktien	57 531
	1 386 532

Die *Debitoren* haben gegenüber dem Vorjahr um 7 Millionen Franken zugenommen; sie setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Laufende Debitorenguthaben	28 592 063
Unbeglichene Rechnungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn	2 994 544
Italienische Staatsbahnen	4 439 437
Verschiedene	9 221 664
	45 247 708

Die *transitorischen Aktiven* setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Vorschüsse an Stationen zur Auszahlung von Pensionen und Teuerungszulagen	6 069 875
Vorausprämien an die SUVA	5 735 753
Verschiedene	596 295
	12 401 923

Übrige Aktiven

Die *Abrechnungspendenzen* sind um 4,4 Millionen Franken kleiner als im Vorjahr. Die Hauptposten sind die Verkehrskontrolle (16,2 Millionen Franken), die Aufträge in Arbeit (1,8 Millionen Franken) und die Wechselstellen (2,3 Millionen Franken).

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

Der *Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau* nahm im Rechnungsjahr um die zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung abgeschriebene Jahresquote von 20 Millionen Franken ab. (Bundesratsbeschluss vom 7. April 1948).

Eigenkapital

Das *Dotationskapital* des Bundes beträgt unverändert 400 Millionen Franken, während die *gesetzliche Reserve* gegenüber dem Vorjahr um die Zuweisung aus dem Reingewinn des Jahres 1948 von 8,01 Millionen Franken (gesetzliche Einlage von 8 Millionen Franken und Zuweisung des unverteilten Saldos der Gewinn- und Verlustrechnung 1948 von 0,01 Millionen Franken) zugenommen hat. Der *Rücklage zur Deckung grosser Schäden* wurde zulasten des Rechnungsjahres 1949 ein Betrag von Fr. 512 440, wovon Fr. 500 000 zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung und Fr. 12 440 zulasten der Basler Rheinhäfen, zugewiesen.

Fremdkapital

Die *festen Verbindlichkeiten* haben erstmals seit 1944 wieder zugenommen; gegenüber dem Vorjahr beträgt die Zunahme 84 Millionen Franken. Sie setzen sich auf Ende des Jahres aus folgenden Anleihen zusammen:

		Rückzahlung	Fr.
4%	Centralbahn 1880	1883–1957	6 165 000
2 8/11%	Franco-Suisse 1868	1869–1958	4 584 250
3%	Jougne-Eclépens 1869	1869–1968	3 702 500
3%	Eisenbahnrente 1890	— [1])	69 333 000
3%	SBB 1903, différé	1913–1962 [2])	67 239 000
3½%	» 1932	1938–1962	93 258 000
3½%	» 1935	1936–1960	64 025 000
3%	» 1938	1949–1973 [2])	348 400 000
2½%	» 1939, Reskriptionen	erneuerbar bis 1963	25 000 000
2%	» 1939, »		20 000 000
3½%	» 1941, SUVA	1951	20 000 000
2½%	» 1945, Postverwaltung	1950	15 000 000
3¼%	» 1946, Schweiz. Eidgenossenschaft	1966	450 000 000
3¼%	» 1947, » »	1977	100 000 000
3%	» 1949, » »	1974	150 000 000
3½%	Depotscheine der SBB zugunsten der PHK	jederzeit	40 000 000
			1 476 706 750

[1]) Jederzeit auf 12 Monate kündbar.
[2]) Vorzeitig kündbar.

Die *laufenden Verbindlichkeiten* haben gegenüber dem Vorjahr um 13,6 Millionen Franken abgenommen. Der grösste Posten, die verschiedenen Kreditoren, setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Laufende Lieferantenrechnungen	46 147 401
Deutsche Bundesbahn	9 059 772
Französische Staatsbahnen	1 850 420
Italienische Staatsbahnen	597 777
Österreichische Bundesbahnen	670 010
Verschiedene	46 182 139
	104 507 519

Rückstellungen und übrige Passiven

Von den *Rückstellungen* ist diejenige für die Neuordnung des Rechnungswesens um Fr. 158 773 zurückgegangen. Dieser Betrag wurde zur Ergänzung der Lochkartenanlage verwendet. Die Rückstellung für verjährte Titel und Zinsscheine wurde zum grössten Teil zugunsten der Gewinn- und Verlustrechnung aufgelöst, während diejenige für die Deckung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagen der Etzelwerk AG. auf diese Unternehmung übertragen worden ist.

Auf Ende des Jahres bestehen folgende Rückstellungen:

	Fr.
Rückstellung zur Errichtung eines Verkehrsmuseums	300 000
Rückstellung für die Neuordnung des Rechnungswesens	166 657
Rückstellung für verjährte Titel und Zinsscheine	85 634
Rückstellung der Beiträge an den Kanton Aargau für den Bau einer Surbtalstrasse	350 000
Rückstellung für gefährdete Auslandguthaben	2 500 000
Rückstellung für die Sanierung der PHK	10 000 000
	13 402 291

Zu den *übrigen Passiven* ist nichts besonderes zu bemerken. Der grösste Posten betrifft die Abrechnungspendenzen der Verkehrskontrolle (8 Millionen Franken).

Anträge

Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1949 von Fr. 39 766 744.16 ergibt sich nach Deckung sämtlicher Verbindlichkeiten, mit Einschluss der mit Bundesratsbeschluss vom 7. April 1948 auf 20 Millionen Franken festgesetzten Jahresquote zur allmählichen Abtragung des Abschreibungsausfalles (rückständige Abschreibungen) auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau. Der Bundesratsbeschluss lässt zwar die Möglichkeit einer Herabsetzung dieser Jahresquote offen für Jahre, die mit einem ungedeckten Fehlbetrag abschliessen. Wir könnten jedoch eine Hinausschiebung der Abtragung dieses Nonvaleurs keinesfalls befürworten. War schon, wie im Begleitbericht zum erwähnten Bundesratsbeschluss ausgeführt wird, der Verzicht auf die Herstellung des Abschreibungs-Sollbestandes bei diesen beiden Anlagengruppen anlässlich der Sanierung «in formeller und materieller Hinsicht ein nicht leicht zu nehmender Einbruch in eine gesunde Abschreibungsordnung der Bundesbahnen», sollte nun wenigstens die Nachholung dieser rückständigen Abschreibungen nicht weiter hinausgeschoben werden. Die notwendige Abtragung würde durch eine Hinausschiebung auch nicht erleichtert. Sie würde im Gegenteil später schon deshalb schwerer fallen, weil dann die ordentlichen Abschreibungen infolge der jährlich ansteigenden Anlagewerte wesentlich höher sein werden als heute.

Nach Art. 16, Absatz 2, des Bundesgesetzes über die Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 ist ein Fehlbetrag aus der Reserve zu decken; ist diese erschöpft, so beschliesst die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung über die Art der Deckung. Die seit der Sanierung geäufnete Reserve beträgt Fr. 26 784 305.15, so dass ein *ungedeckter Fehlbetrag* von Fr. 12 982 439.01 verbleibt. Da die Bundesbahnen neben der gesetzlichen Reserve über keine andere zur Defizitdeckung in Frage kommenden Reserven verfügen und nach Gesetz der Vortrag auf neue Rechnung ausgeschlossen ist, muss dieser Betrag aus allgemeinen Bundesmitteln gedeckt werden.

Wir gestatten uns daher, folgende *Anträge* zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1949 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1949 wird genehmigt.
3. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1949 von . . . . . Fr. 39 766 744.16
   wird wie folgt gedeckt (SBB-Gesetz, Art. 16²):
   a) durch Auflösung der gesetzlichen Reserve . . . . . Fr. 26 784 305.15
   b) aus allgemeinen Bundesmitteln . . . . . Fr. 12 982 439.01

Bern, den 6. April 1950.

Für die Generaldirektion

der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident

Lucchini

Tabellen

Baurechnung

Betriebsrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Übersicht zum Bilanzposten « Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge »

Abschlüsse der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1949

Verkehrseinnahmen 1903—1949

Baurechnung

	Fr.
Bauaufwendungen	
für:	
Anlagen der Bahn	**127 592 618.42**
Anlagen und Einrichtungen	*86 622 439.92*
Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	21 292 333.17
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	3 398 974.57
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	15 748 139.52
Elektrifizierung von Linien	1 308 521.11
Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	
Erneuerung von Geleisen und Weichen	41 041 777.64
Erneuerung von Fahrleitungsanlagen	206 102.75
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	3 626 591.16
Fahrzeuge	*40 970 178.50*
Triebfahrzeuge	6 092 720.85
Personen- und Gepäckwagen	23 729 204.30
Güter- und Dienstwagen	11 148 253.35
Schiffe	—
Anlagen der Kraftwerke	**7 290 501.28**
Kraftwerke	5 339 447.02
Übertragungsleitungen	1 221 192.45
Unterwerke	729 861.81
Anlagen der Werkstätten	**2 256 101.85**
	137 139 221.55

für das Jahr 1949

	Fr.
Verbuchung der Bauaufwendungen	
auf:	
Anlagenrechnung (Aktivierbare Bauaufwendungen)	**105 766 231.88**
Bahn	*97 284 554.15*
Anlagen und Einrichtungen	57 707 911.30
Fahrzeuge	39 576 642.85
Kraftwerke	*6 491 590.03*
Werkstätten	*1 977 770.—*
Schiffsdienst auf dem Bodensee	*12 317.70*
Betriebsrechnung (Nicht aktivierbare Bauaufwendungen)	**31 372 989.67**
Bahn	*30 295 746.57*
Anlagen und Einrichtungen	28 902 210.92
Fahrzeuge	1 393 535.65
Kraftwerke	*798 911.25*
Werkstätten	*278 331.85*
	137 139 221.55

Betriebsrechnung

	Fr.
Aufwand	
Verwaltung	**30 327 165.11**
Betrieb	**460 159 030.85**
Leitung und Allgemeines	*14 334 374.96*
Betriebsleistungen	*288 181 389.89*
Bahnbewachung	8 939 321.53
Stationsdienst	156 780 855.49
Zugsbegleitung	35 779 037.—
Zugförderung	86 367 587.83
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	314 588.04
Unterhalt	*157 643 266.—*
Anlagen und Einrichtungen	90 013 202.94
Fahrzeuge	67 396 726.03
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge für den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	233 337.03
Verschiedenes	**13 059 994.52**
Total Aufwand	**503 546 190.48**
Betriebsüberschuss	**131 982 634.11**
	635 528 824.59

für das Jahr 1949

	Fr.
Ertrag	
Verkehrseinnahmen	**582 447 676.86**
Personenverkehr	*278 250 471.74*
Gepäck- und Expressgutverkehr	*19 458 704.75*
Postverkehr	*16 600 721.—*
Tierverkehr	*6 290 197.90*
Güterverkehr	*261 847 581.47*
Verschiedene Erträge	**53 081 147.73**
Total Ertrag	**635 528 824.59**

Gewinn- und Verlustrechnung

	Fr.	Fr.
Aufwand		
Abschreibungen		
vom Anlagevermögen	74 714 522.65	
vom Betriebsvermögen	10 204 154.91	
von Anleihenskosten	661 000.—	
vom Abschreibungsausfall bei den Allgemeinen Kosten und beim Unterbau	20 000 000.—	105 579 677.56
Kapitalkosten		
Zinsen für feste Verbindlichkeiten	43 421 852.10	
Zinsen für laufende Verbindlichkeiten	4 347 123.80	
Finanzkosten	333 337.65	48 102 313.55
Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse		24 165 231.30
Teuerungszulagen an Pensionierte		21 009 189.05
Rücklage zur Deckung grosser Schäden		500 000.—
Sonstige Aufwendungen		
Subventionen	167 127.61	
Verschiedenes	1 018 461.33	1 185 588.94
Total Aufwand		200 542 000.40

für das Jahr 1949

	Fr.
Ertrag	
Betriebsüberschuss	131 982 634.11
Kalkulatorische Abschreibungen, Zinsen und Rückstellungen	18 300 750.79
Ertrag aus vorsorglich erworbenen Grundstücken und Liegenschaften	530 179.30
Ertrag aus Beteiligungen	756 122.95
Ertrag aus Betriebsvermögen	5 536 632.01
Sonstige Erträge	3 668 937.08
Total Ertrag	160 775 256.24
Passivsaldo	39 766 744.16
	200 542 000.40

Bilanz

	Fr.
Aktiven	
Anlagevermögen	**1 766 142 361.96**
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge [1])	1 653 651 365.27
Unvollendete Bauten	84 975 923.07
Vorsorglich erworbene Grundstücke und Liegenschaften	8 970 891.62
Beteiligungen	18 544 182.—
Betriebsvermögen	**181 746 808.39**
Materialvorräte	117 438 909.82
Wertschriften	1 386 532.40
Debitoren	45 247 707.86
Kassa, Postcheck, Banken	5 271 735.21
Transitorische Aktiven	12 401 923.10
Übrige Aktiven	**191 151 339.10**
Abrechnungspendenzen	22 071 120.30
Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen	9 080 218.80
Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	160 000 000.—
Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	**39 766 744.16**
	2 178 807 253.61

[1]) Siehe Seite 48.

auf den 31. Dezember 1949

	Fr.
Passiven	
Eigenkapital	**441 305 564.57**
Dotationskapital	400 000 000.—
Gesetzliche Reserve	26 784 305.15
Rücklage zur Deckung grosser Schäden	14 521 259.42
Fremdkapital	**1 712 205 050.15**
Feste Verbindlichkeiten	*1 476 706 750.—*
Obligationen-Anleihen	701 706 750.—
Darlehen des eidgenössischen Finanzdepartementes	700 000 000.—
Darlehen der eidgenössischen Postverwaltung	15 000 000.—
Darlehen der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt	20 000 000.—
Depotscheine der Pensions- und Hilfskasse der SBB	40 000 000.—
Laufende Verbindlichkeiten	*235 498 300.15*
Guthaben des eidgenössischen Finanzdepartementes, Kontokorrent	37 381 357.22
Guthaben der Unterstützungskassen der SBB	60 082 233.88
Verfallene Titel und Zinsscheine	6 002 419.85
Nicht verfallene Ratenzinsen	8 281 423.75
Schuldverpflichtung aus laufenden Haftpflicht- und Zuschussrenten	12 493 375.80
Barhinterlagen und Garantierückhalte von Unternehmern u. dgl.	5 949 393.90
Verschiedene Kreditoren	104 507 518.54
Banken	560 662.86
Transitorische Passiven	239 914.35
Rückstellungen	**13 402 290.95**
Übrige Passiven	**11 894 347.94**
Abrechnungspendenzen	11 894 347.94
	2 178 807 253.61

Übersicht zum Bilanzposten «Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge»

Anlagengruppe 1	Anlagewert 2	Abschreibungen 3	Bilanzwert 4	
	Fr.	Fr.	Fr.	in % v. Sp. 2
Bahn	**2 893 659 611.10**	**1 409 971 244.64**	**1 483 688 366.46**	**51**
Anlagen und Einrichtungen	*2 108 182 023.14*	*946 413 531.64*	*1 161 768 491.50*	*55*
Allgemeine Kosten (Projektierung und Bauleitung, Bauzinse)	196 198 795.83	112 048 673.—	84 150 122.83	43
Grundstücke und Rechte	201 024 248.81	—	201 024 248.81	100
Unterbau	745 522 078.64	251 068 123.15	494 453 955.49	66
Oberbau	325 244 187.45	290 572 551.—	34 671 636.45	11
Hochbau und feste Einrichtungen	270 709 816.47	109 451 117.—	161 258 699.47	60
Fahrleitungsanlagen	148 374 368.09	69 732 121.—	78 642 247.09	53
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	175 967 510.72	86 981 668.—	88 985 842.72	51
Mobiliar und Geräte	45 141 017.13	26 559 278.49	18 581 738.64	41
Fahrzeuge	*785 477 587.96*	*463 557 713.—*	*321 919 874.96*	*41*
Triebfahrzeuge	372 644 055.92	238 857 524.—	133 786 531.92	36
Personen- und Gepäckwagen	233 077 313.50	133 209 115.—	99 868 198.50	43
Güter- und Dienstwagen	179 756 218.54	91 491 074.—	88 265 144.54	49
Kraftwerke	**244 926 016.85**	**92 892 754.12**	**152 033 262.73**	**62**
Kraftwerke	153 581 902.09	54 835 862.95	98 746 039.14	64
Übertragungsleitungen	43 993 058.56	17 963 254.87	26 029 803.69	59
Unterwerke	47 351 056.20	20 093 636.30	27 257 419.90	58
Werkstätten	**39 300 393.23**	**21 815 011.50**	**17 485 381.73**	**44**
Schiffsdienst auf dem Bodensee	**3 338 040.27**	**2 893 685.92**	**444 354.35**	**13**
Anlagen und Einrichtungen	938 688.89	894 535.59	44 153.30	5
Schiffe	2 399 351.38	1 999 150.33	400 201.05	17
	3 181 224 061.45	**1 527 572 696.18**	**1 653 651 365.27**	**52**

Abschlüsse der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1949

Jahr	Betriebsrechnung			Gewinn- und Verlustrechnung				Jahr
	Betriebs-einnahmen	Betriebs-ausgaben	Betriebs-überschuss	Einnahmen	Ausgaben	Aktivsaldo	Passivsaldo	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1903	111 162 317	72 843 405	38 318 912	52 733 897	52 818 046	—	84 149	1903
1904	114 631 785	77 587 053	37 044 732	53 163 791	53 606 926	—	443 135	1904
1905	120 677 369	80 156 945	40 520 424	55 484 628	54 893 629	590 999	—	1905
1906	132 837 573	87 407 906	45 429 667	58 212 022	53 435 232	4 776 790	—	1906
1907	142 934 991	96 450 388	46 484 603	57 615 928	55 680 543	1 935 385	—	1907
1908	142 129 314	100 958 946	41 170 368	52 668 511	55 952 398	—	3 283 887	1908
1909	165 540 622	111 550 171	53 990 451	64 662 073	71 292 372	—	6 630 299	1909
1910	187 604 055	117 130 672	70 473 383	83 078 335	75 129 577	7 948 758	—	1910
1911	196 511 857	124 647 775	71 864 082	85 195 477	78 084 593	7 110 884	—	1911
1912	206 056 419	136 883 959	69 172 460	84 342 944	75 116 349	9 226 595	—	1912
1913	212 721 315	142 405 716	70 315 599	85 800 944	84 187 587	1 613 357	—	1913
1914	183 538 680	135 194 538	48 344 142	60 873 607	78 108 858	—	17 235 251	1914
1915	176 271 286	125 529 063	50 742 223	62 260 685	78 890 805	—	16 630 120	1915
1916	192 597 561	138 762 930	53 834 631	66 614 352	85 321 179	—	18 706 827	1916
1917	201 441 792	158 907 063	42 534 729	53 460 460	82 698 855	—	29 238 395	1917
1918	239 288 579	217 714 510	21 574 069	33 610 554	88 459 481	—	54 848 927	1918
1919	341 746 756	290 892 080	50 854 676	65 573 214	96 417 278	—	30 844 064	1919
1920	394 030 776	358 327 883	35 702 893	63 737 612	95 438 926	—	31 701 314	1920
1921	353 972 187	341 918 002	12 054 185	34 339 857	106 845 698	—	72 505 841	1921
1922	344 215 450	313 712 867	30 502 583	75 955 833	121 469 512	—	45 513 679	1922
1923	367 694 186	260 246 837	107 447 349	124 186 520	120 495 532	3 690 988	—	1923
1924	404 510 301	272 031 489	132 478 812	148 793 341	133 639 807	15 153 534	—	1924
1925	385 942 258	276 071 357	109 870 901	137 803 196	136 318 255	1 484 941	—	1925
1926	376 079 223	266 152 873	109 926 350	128 950 489	138 529 830	—	9 579 341	1926
1927	395 525 415	267 050 533	128 474 882	150 138 417	146 987 261	3 151 156	—	1927
1928	420 167 809	268 560 075	151 607 734	173 256 621	166 160 338	7 096 283	—	1928
1929	431 357 872	280 382 031	150 975 841	208 612 358	193 578 194	15 034 164	—	1929
1930	420 546 375	291 419 950	129 126 425	154 831 536	153 236 698	1 594 838	—	1930
1931	389 449 904[1])	283 282 101	106 167 803	139 314 407	149 388 067	—	10 073 660	1931
1932	342 953 326[2])	273 301 767	69 651 559	108 770 302	158 593 506	—	49 823 204	1932
1933	336 615 946	259 924 815	76 691 131	105 055 217	153 873 822	—	48 818 605	1933
1934	333 586 857	247 572 243	86 014 614	114 506 954	157 476 061	—	42 969 107	1934
1935	314 775 834	240 337 181	74 438 653	100 925 775	159 648 635	—	58 722 860	1935
1936	291 366 033	224 727 854	66 638 179	95 348 108	163 028 483	—	67 680 375	1936
1937	338 312 023	224 628 513	113 683 510	141 765 903	156 322 681	—	14 556 778	1937
1938	323 141 000	229 484 644	93 656 356	121 119 786	156 357 837	—	35 238 051	1938
1939	361 168 840[3])	223 895 145	137 273 695	165 504 070	158 025 918	7 478 152	—	1939
1940	397 795 443	238 767 329	159 028 114	191 321 928	177 916 995	13 404 933	—	1940
1941	454 993 471	260 611 890	194 381 581	232 628 709	214 162 905	18 465 804	—	1941
1942	468 327 091	288 397 820	179 929 271	224 067 725	221 568 135	2 499 590	—	1942
1943	479 202 331	315 573 659	163 628 672	194 691 084	194 299 677	391 407	—	1943
1944	504 677 007	345 239 218	159 437 789	223 126 120	223 102 702	23 418	—	1944
1945	511 591 028	365 157 930	146 433 098	160 881 542	186 477 669	—	25 596 127	1945
1946	586 510 263	387 415 430[4])	199 094 833	227 043 396	201 678 216	25 365 180[5])	—	1946
1947	634 787 142	437 222 967	197 564 175	219 927 267	194 518 954	25 408 313	—	1947
	Betriebs-ertrag	Betriebs-aufwand	Betriebs-überschuss	Ertrag	Aufwand	Aktivsaldo	Passivsaldo	
1948 [6])	677 329 740	495 620 935	181 708 805	205 349 535	190 338 723	15 010 812	—	1948[6])
1949	635 528 825	503 546 191	131 982 634	160 775 256	200 542 000	—	39 766 744	1949

[1]) Seit 1931 ohne den Rohertrag der Kraftwerke.
[2]) Seit 1932 ohne den Rohertrag der Werkstätten.
[3]) Seit 1939 ohne den Rohertrag der Materialverwaltung.
[4]) Ohne die ab 1. Januar 1946 in der Baurechnung ausgewiesenen Kosten für den Ersatz von Anlagen und Einrichtungen.
[5]) Durch Bundesbeschluss vom 12. Juni 1947 über die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes der SBB für das Jahr 1946 auf Fr. 25 365 180 festgesetzt.
[6]) Auf 1. Januar 1948 wurde ein neues Rechnungssystem eingeführt; die Ergebnisse ab 1948 sind daher nicht vergleichbar mit denjenigen früherer Jahre.

Verkehrseinnahmen 1903—1949

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