Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1950)

Artikel: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1950

Autor: Lucchini

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676205

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

1950

Geschäftsbericht

Allgemeiner Teil

A. Verkehrsleistungen und Verkehrsergebnisse

Die im Laufe des Jahres 1950 allgemein einsetzende Rüstungskonjunktur und Lageräufnung hat die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen hinsichtlich des Güterverkehrs günstig beeinflusst.

Im *Personenverkehr* hielt die in den letzten zwei Jahren zu beobachtende rückläufige Entwicklung an. Die Zahl der beförderten Reisenden ist mit 193,9 Millionen um 7,7 Millionen oder 3,8% geringer als im Vorjahr. Gegenüber dem im Jahre 1947 erreichten Rekordergebnis von 213,0 Millionen beträgt der Ausfall 19,1 Millionen oder 9,0%. Dieser erneute Rückschlag ist zur Hauptsache auf den Ausfall im einheimischen und ausländischen Reise- und Ferienverkehr sowie auf den abnehmenden General- und Streckenabonnementsverkehr zurückzuführen. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Frequenz in den Polsterklassen verhältnismässig stärker als in der 3. Wagenklasse abgenommen hat, was zum Teil durch den stets zunehmenden privaten Motorfahrzeugverkehr zu erklären ist. Im ausländischen Reiseverkehr weist die Zahl der Übernachtungen in den ersten drei Quartalen gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang von 850 000 auf. Das 4. Quartal brachte dagegen eine leichte Besserung von rund 50 000 Logiernächten. Im Gesamtergebnis des Jahres steht die Zahl der Übernachtungen der Ausländer mit 6,97 Millionen um 800 000 unter den Vorjahresziffern. Im schweizerischen Ferienverkehr ist die Zahl der Übernachtungen von inländischen Gästen gegenüber dem Jahre 1949 um 920 000 zurückgegangen. Der im ausländischen Autotourismus seit Kriegsende einsetzende gewaltige Aufschwung hielt im Berichtsjahr unvermindert an. Rund 650 000 Personenautos und Autocars sind zu einem vorübergehenden Aufenthalt in die Schweiz eingereist, das sind 160 000 mehr als im Jahre zuvor. Im Vergleich zum Vorjahr nahm auch der Import von Motorfahrzeugen wiederum erheblich zu. Es wurden 28 800 Personenautomobile, 3020 Last- und Lieferungswagen sowie 19 250 Motorräder, im Total 51 070 Stück mit einem Gesamtwert von 192 Millionen Franken eingeführt. Gleichzeitig dehnte sich der schweizerische Motorfahrzeugpark weiter aus. Am 30. September 1950 standen rund 149 000 Personenautomobile und Autobusse im Verkehr; fast doppelt soviel wie im letzten Vorkriegsjahr. Der Bestand an Last- und Lieferungswagen hat innert Jahresfrist um 3000 Einheiten zugenommen.

Die *Einnahmen aus dem Personenverkehr* beliefen sich auf 263,8 Millionen Franken. Gegenüber dem Vorjahr beträgt der Ausfall 14,5 Millionen Franken oder 5,2%.

Die im *Güterverkehr* in den ersten Monaten des Jahres 1950 noch andauernde rückläufige Tendenz ist einem im zweiten Quartal beginnenden und gegen Jahresende sich verstärkenden Verkehrsaufschwung gewichen. Bei einem Transportvolumen von 18,0 Millionen Tonnen übersteigen die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Mengen diejenigen des Vorjahres um 2,0 Millionen Tonnen oder 12,4%. Zu dieser Verkehrsverbesserung hat die infolge der weltpolitischen Lage im Vergleich zum Vorjahr stark zunehmende Einfuhr wesentlich beigetragen. Im internationalen Transitgüterverkehr ist, wie im Jahre zuvor, wiederum eine beträchtliche Verkehrsbelebung festzustellen. Die Durchfuhrmengen erreichen mit 2,0 Millionen Tonnen annähernd den Umfang des Vorkriegsjahres 1938.

Die *Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr* verzeichnen mit 325,9 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr eine Verbesserung von 21,7 Millionen oder 7,1%.

Trotz der erheblichen Zunahme des Güterverkehrs stehen die gesamten Verkehrseinnahmen mit 589,7 Millionen Franken zufolge der rückläufigen Entwicklung im Personenverkehr nur um 7,2 Millionen oder 1,2% über dem Ergebnis des Jahres 1949.

Was die *Betriebsleistungen* anbelangt, so sind bei den Reisezügen die Zugskilometer um 2,09 Millionen oder 4,5% auf insgesamt 48,15 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 460 Millionen oder 4,8% auf 10,06 Milliarden angestiegen. Bei den Güterzügen vermehrten sich die zugskilometrischen Leistungen um 629 000 oder 4,6% auf 14,39 Millionen Zugskilometer und die bruttotonnenkilometrischen Leistungen um 721 Millionen oder 13,0% auf 6,27 Milliarden Bruttotonnenkilometer.

B. Eisenbahnen und Automobil

Der Beschäftigungsgrad von Eisenbahn und Automobil ist in den letzten Jahren interessanterweise in den grossen Linien parallel verlaufen. Waren die Bahnen gut beschäftigt, so war das gleiche beim gewerbsmässigen Strassentransport festzustellen und trat bei den Bahnen eine Schrumpfung ein, so hörte man auch Klagen über eine flaue Beschäftigung der Automobilunternehmungen. So war es auch im Berichtsjahr. Der im Jahre 1949 eingetretene Rückschlag im Verkehrsanfall wurde sowohl bei den Strassenverkehrsunternehmungen wie bei den Eisenbahnen in der zweiten Hälfte 1950 aufgefangen und machte einer erfreulichen Verkehrsbelebung Platz. Das neue Ansteigen der Wirtschaftskonjunktur und die Stabilisierung des Motorfahrzeugbestandes im gewerbsmässigen Strassentransport dank der Ende März 1951 nun definitiv auslaufenden Autotransportordnung liessen hoffen, dass sich zum mindesten für die nächste Zeit die Existenzgrundlagen von Eisenbahn und Automobil nicht verschlechtern würden.

Nun ist aber in der Volksabstimmung vom 25. Februar 1951 die Autotransportordnung vom Volke abgelehnt worden. Das hat zur Folge, dass nun wieder jedermann auf der Strasse transportieren kann. Das Transportmittelangebot im Strassenverkehr wird zweifellos ansteigen, während jenes der Bahnen ungefähr gleich bleibt. Namentlich wird auch der ausländische Lastwagen und Autocar in vermehrtem Masse dem schweizerischen Transporteur Verkehr entziehen. Der Motorfahrzeugbestand, der schon 1950 im Vergleich zum Vorjahr um 45 253 zusätzliche Strassenfahrzeuge auf 264 487 Einheiten angestiegen ist, wird weiterhin zunehmen. Jede Vermehrung der Strassenverkehrsfahrzeuge entzieht den Bahnen zwangsläufig einen Teil des Verkehrs, der ihnen bei gleichbleibendem Motorfahrzeugbestand zugefallen wäre. Diese Entwicklung tritt deutlich bei der Abfuhr der Güter ab den Basler Rheinhäfen in Erscheinung, wo 1949 6,5%, 1950 dagegen 11,7% des gesamten Verkehrs mit dem Automobil abgeführt wurde. Im Zeichen eines Konjunkturanstieges mögen Verschiebungen in dieser Grössenordnung leicht tragbar sein; wenn jedoch eine rückläufige Konjunkturbewegung eintritt, werden die unliebsamen Folgen für Eisenbahn und Automobil nicht ausbleiben.

Auch im internationalen Verkehr macht sich die Konkurrenz der Strasse in vermehrtem Masse geltend. Namentlich in der Reisesaison wird die Schweiz von ausländischen Cars geradezu überschwemmt. Der Zustrom ausländischer Motorfahrzeuge dürfte noch stärker werden, nachdem der Bundesrat am 29. September 1950 beschlossen hat, für 1951 den im Schosse des Komitees für Binnentransporte der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinigten Nationen (UNO) ausgearbeiteten internationalen Abkommen über die Aufhebung der Einschränkungen in der Freiheit des Strassenverkehrs beizutreten. Darnach wird jeder ausländische Strassentransportunternehmer im Rahmen der strassenpolizeilichen Vorschriften ermächtigt, die Schweiz mit Güterverkehrstransporten zu transitieren und Güterverkehrstransporte von und nach einem schweizerischen Ort auszuführen; ferner wurde der internationale touristische Strassenverkehr namentlich in Form von

Rundreisen freigegeben. Es liegt auf der Hand, dass die europäischen Bahnen namentlich der Ablenkung des internationalen Touristikverkehrs auf die Strasse auf die Dauer nicht stillschweigend zusehen können. Sie haben daher in einigen Konferenzen verschiedene Gegenmassnahmen für die Reisesaison 1951 in Aussicht genommen und werden im internationalen Verkehr erstmals dem Reisenden interessante Kombinationsmöglichkeiten von Bahn und Autocar anbieten.

C. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

Die gleichen wichtigen Bahnprobleme wie in den Vorjahren beschäftigten die öffentliche Meinung auch im Berichtsjahr wieder. Keines von ihnen hat bisher eine Lösung gefunden. Hierzu gehören nach wie vor die ungünstige finanzielle Lage der Bundesbahnen und die zu deren Beseitigung zu ergreifenden Massnahmen. Dann aber vor allem die Koordination der Verkehrsmittel und deren rechtliche und finanzielle Gleichbehandlung. Weiter standen im Vordergrund der öffentlichen Diskussion die Taxerhöhungen, die Gütertarifreform, die Beschaffung der Mittel für den technischen Ausbau des Bundesbahnnetzes.

Die Presse steht im allgemeinen diesen immer wieder zur Sprache gelangenden Bahnproblemen erfreulich sachlich und verständnisvoll gegenüber. Ihrer bemerkenswert objektiven Einstellung ist es weitgehend zu verdanken, wenn in der Öffentlichkeit die Überzeugung an Boden gewonnen hat, dass es mit der Sanierung allein nicht sein Bewenden haben kann. Solange das Koordinationsproblem in der Schwebe bleibt, darf man nach einer in den grossen Tageszeitungen und der Fachpresse mehr und mehr zum Ausdruck kommenden Meinung den Bundesbahnen nicht mehr zumuten, ihre staatspolitische Mission in einer für Volkswirtschaft und Armee zufriedenstellenden Weise zu erfüllen. Für das wachsende Verständnis zeugt auch die Meinung vieler Exponenten der Wirtschaft und Politik, dass eine mit so schweren öffentlichen Lasten arbeitende Transportunternehmung wie die Bundesbahnen im Kampf mit den anderen Verkehrsmitteln allzusehr benachteiligt sei und dass deshalb den öffentlichen Transportanstalten ein Anspruch auf finanzielle Abgeltung dieser Last zustehe. Die Auseinandersetzung in der Öffentlichkeit über die verkehrswirtschaftlichen Grundfragen hat also an Sachlichkeit und an Gehalt merklich gewonnen. Ja, man darf sagen, selbst die breite Öffentlichkeit beginne, sich um die Zukunft leistungsfähiger Bundesbahnen zu sorgen und die Komplexität des Verkehrsproblems zu erfassen. Es bricht sich doch allmählich die Überlegung Bahn, dass bei schlecht ausgenütztem Schienenweg schlussendlich der Steuerzahler die Zeche eines überbordenden Konkurrenzkampfes im Verkehr und die dadurch hervorgerufene Unordnung sowie den Verkehrsluxus bezahlen muss.

Für die Lösung der wichtigen Bahnprobleme bedarf es hüben und drüben grossen Verständnisses und weiterer gründlicher Aufklärung. Deshalb wird die systematische Aufklärung der Allgemeinheit über die volkswirtschaftlichen Leistungen der Bundesbahnen in den nächsten Jahren eine Hauptaufgabe für das Unternehmen bleiben. Hierzu gehört in erster Linie eine sachliche und offene Informierung der Öffentlichkeit durch das Mittel von Presse und Radio über das, was die Bundesbahnen tagtäglich zugunsten der Nation an Pflichten und Aufgaben auf sich nehmen.

Für die Personalinstruktion ist ein alter Speisewagen in einen Kinowagen mit Vorführungsmöglichkeiten von 16-mm-Filmen und Diapositiven umgebaut worden. Der Wagen kann auch für Besichtigungsfahrten und Konferenzen verwendet werden. Unser Instruktionsfilm «Der kleine Eisenbähnler», ein Farben-Trickfilm, ist an einer Filmtagung der europäischen Eisenbahnen in Paris 1950 als bester Instruktionsfilm des Jahres bezeichnet worden. In Zusammenarbeit mit verschiedenen Filmvorführungsorganisationen konnten Kopien unserer Dokumentarfilme wiederum zahlreich im In- und Ausland vorgeführt werden.

Der Kontakt mit der Schule war intensiv. Die Schulreferenten erteilten im Berichtsjahr vor insgesamt rund 26 000 Schülern der Abschlussklassen gegen 700 Unterrichtsstunden über irgendein vom Lehrer gewünschtes Eisenbahnthema. Ferner nahmen etwa 5000 Personen an 75 eisenbahnkundlichen Besichtigungsfahrten teil.

Das bekannte Jugend- und Schulbuch «Unsere Eisenbahnen im Dienste des Landes» erschien im Verlag H. R. Sauerländer & Co., Aarau, in zweiter Auflage. Als weitere, die Bundesbahnen betreffende Neuerscheinungen sind zu nennen: die Aufklärungsbroschüre «Die SBB in Bild und Zahl» (Verlag Orell Füssli, Zürich), ferner für die Jugend das Heft «Meine eigene SBB» (Schweizerisches Jugendschriftenwerk, Zürich).

Verlage, Redaktionen und Organisationskomitees von Ausstellungen benützen immer häufiger unser Kleinlichtbildarchiv.

In der illustrierten Presse des In- und Auslandes erschienen zahlreiche illustrierte Reportagen über Neuerungen oder interessante Vorgänge bei den Bundesbahnen. Ferner erschienen in der Tagespresse im Anschluss an einige Presseveranstaltungen zahlreiche Artikel über technische und betriebliche Eisenbahnaktualitäten.

Eisenbahnsendungen brachten die Radiostudios Genf, Bern, Zürich und Lugano. Besonders ist die in der französischen Schweiz sehr populäre, wegen ihrer Unparteilichkeit allgemein geschätzte Mittwochnachmittagsendung «Le Rail – La Route – Les Ailes» zu erwähnen. Guten Anklang bei der Hörerschaft italienischer Zunge findet auch die regelmässige Samstagmittagsendung des Studios Lugano: Verkehrsmitteilungen.

Die Bibliothek hat im Berichtsjahr besonders die Zusammenarbeit mit den Dienststellen der eigenen Verwaltung und den Leihverkehr mit den Eisenbahnbibliotheken des Auslandes enger gestaltet. Durch Neuanschaffungen und Schenkungen hat der Buchbestand um 750 Einheiten zugenommen und umfasst nun rund 45 750 Einheiten.

D. Geschäftsleitung und Dienstabteilungen

Die *Generaldirektion* behandelte in 49 Sitzungen 429 Geschäfte.

In 12 *Direktorenkonferenzen* besprach die Generaldirektion mit den Kreisdirektoren namentlich folgende Geschäfte: Massnahmen zur Verbesserung der Finanz- und Verkehrslage, Budgetpolitik, Anschlussgeleisepolitik, Ausbau der kommerziellen Werbung in den Kreisen, Eisenbahnluftschutz, Baufinanzierung, Gestaltung und Beschaffung von Fahrzeugen, Radiotelephonie in den Zügen, Konkurrenzprobleme, Modernisierung der Lade- und Transportmittel, Mietzinserhöhung, Revision des Eisenbahngesetzes, neuzeitliche Sicherungsanlagen, Einführung von Einzelkassen bei den Einnehmereien, Revision der Beamtenordnung II, Revision der Ämterklassifikation, Vergütungen für Dienstreisen und Nebenbezüge, andere Personalgeschäfte. Die Direktorenkonferenzen dienen auch ganz allgemein der Berichterstattung über den Geschäftsgang in den Kreisen und der Koordinierung der Geschäftsbehandlung zwischen der Generaldirektion und den Kreisdirektionen und in den drei Kreisdirektionen.

Herr Dr. jur. *Walter Berchtold* hat auf den 30. April 1950 seine Demission als *Direktor des Kreises III* eingereicht; er wurde mit der obersten Leitung der Swissair betraut. An seine Stelle wählte der Bundesrat mit Amtsantritt 1. Mai 1950 Herrn Dr. oec. publ. *Walter Fischer* von Zürich, bisher Chef des Kommerziellen Dienstes für den Personenverkehr bei der Generaldirektion, zum neuen Direktor des Kreises III in Zürich. Zum neuen *Chef des Kommerziellen Dienstes für den Personenverkehr* ernannte der Verwaltungsrat Herrn Dr. rer. pol. *Eduard Fallet* von Dombresson (Neuenburg), bisher Stellvertreter des Chefs dieser Abteilung.

E. Verwaltungsrat

Während des Berichtsjahres hat der Verwaltungsrat in 10 Sitzungen 44 Geschäfte behandelt. Über die gefassten Beschlüsse wurde die Öffentlichkeit laufend orientiert. In Verbindung mit den Sitzungen nahm er 4 Besichtigungen vor. Delegationen der Rechnungsprüfungskommission des Verwaltungsrates führten 4 weitere Inspektionen durch, über deren Ergebnisse sie schriftlich Bericht erstatteten.

Herr Dr. h. c. *Josef Escher* ist infolge seiner Wahl in den Bundesrat nach nahezu dreijährigem Wirken aus dem Verwaltungsrat ausgeschieden. Sein Nachfolger wird zusammen mit der Erneuerungswahl des Verwaltungsrates für die neue Amtsdauer im Laufe des nächsten Berichtsjahres bestimmt werden.

F. Internationale Verkehrsorganisationen

1. Der *Internationale Eisenbahnverband* (*UIC*) hat mit anderen nichtstaatlichen Eisenbahnverbänden (Internationaler Personen- und Gepäckwagenverband, Internationaler Güterwagenverband, Internationale Güterzugsfahrplankonferenz, Internationales Transportkomitee) eine Vereinbarung getroffen, wonach dem UIC umfassendere Befugnisse speziell für bessere Koordination in organisatorischer Hinsicht sowie für bessere Zusammenarbeit auf internationalem Boden verliehen werden. Die Beziehungen zur Europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz sind in einem besonderen Protokoll geregelt, wonach jede der genannten Organisationen das Recht besitzt, auch an den Sitzungen der anderen teilzunehmen und Anregungen zu machen.

Die UIC hat folgende internationale Ämter geschaffen, die bereits ihre Arbeit aufgenommen haben:

das *Internationale Amt für Studien und Versuche der Eisenbahnen* mit Sitz in Utrecht und mit der Aufgabe: Untersuchungen und Versuche für die Standardisierung des Güterwagenmaterials in Europa zu fördern;

die *Internationale Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen* mit Sitz in Rom zur Schaffung und Förderung einer Sympathie- und Vertrauensatmosphäre für die Eisenbahn in der Öffentlichkeit. Diese Zentrale gibt ein für die Presse bestimmtes Informationsbulletin heraus;

das *Internationale Dokumentationsbureau der Eisenbahnen* mit Sitz in Paris, das ein Dokumentationsbulletin veröffentlicht mit Angaben über alle das Eisenbahnwesen betreffende Publikationen.

Die ständigen Ausschüsse des *UIC* vereinigten sich zu ihrer ordentlichen Jahressession Ende Mai–Anfang Juni. Sie befassten sich im speziellen mit der Verbesserung der internationalen Personen- und Gütertransporte (vornehmlich der Transporte leicht verderblicher Güter); mit der Selbstkostenfrage; der Verbesserung des Fahrplans und der Beschleunigung der internationalen Personenzüge; der Förderung der Bequemlichkeiten für die Reisenden usw. Ferner wurden von ihnen zuhanden der Commission économique pour l'Europe Entwürfe für Zollvereinbarungen im Personen- und im Güterverkehr ausgearbeitet.

Die Geschäftsleitung UIC sowie die Generalversammlung tagten ausnahmsweise im November in Bern, zur Behandlung obgenannter Geschäfte.

Der *Ausschuss für Allgemeine Angelegenheiten des UIC* sowie der *Geschäftsführende Ausschuss* dieses Verbandes haben einen sorgfältig vorbereiteten Bericht von grösster Bedeutung über die Lage der Eisenbahnen in den einzelnen Ländern erstellt, der von dem UIC der Commission économique pour l'Europe und von allen Bahnverwaltungen den betreffenden Landesregierungen überreicht werden wird. Er wird in den einzelnen Ländern auch der Presse zugestellt werden.

2. Der *Internationale Eisenbahnkongress* tagte in Rom vom 25. September bis am 4. Oktober. Er behandelte mehrere wichtige aktuelle Probleme, worunter u. a. die Neuorientierung in der Erstellung von Kunstbauten; die beim Bau grosser Rangier- und Abstellbahnhöfe angewendeten neuen technischen Methoden; die Bequemlichkeit der Reisenden in den Personenwagen, den Schienenautos und den Motortriebfahrzeugen; die im Bau von Rollmaterial eingeführten Verbesserungen; Verminderung der Kosten pro rangierter Wagen in den grossen Rangier- und Abstellbahnhöfen und die hierbei befolgten Organisationsmethoden; verschiedene mit der Autokonkurrenz zusammenhängende Fragen, hauptsächlich die auf ganze Wagenladungen anwendbaren Tarife; Berechnung der Ergebnisse des Personenverkehrsdienstes und des Güterverkehrsdienstes; die den Bau oder die Beibehaltung einer Eisenbahnstrecke rechtfertigenden Betriebsbedingungen usw.

3. Unter dem Vorsitz unserer Verwaltung wurde am 14. November in Bern eine ausserordentliche Vollversammlung des *Internationalen Güterwagen-Verbandes (RIV)* abgehalten. Die Versammlung stimmte dem weiter oben erwähnten Abkommen mit dem UIC zu.

4. Die *Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz* tagte unter dem Vorsitz unserer Verwaltung vom 11. bis 21. Oktober in Amsterdam. Gleichzeitig hielt, ebenfalls unter dem Vorsitz unserer Verwaltung, auch der *Ausschuss des Internationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes (RIC)* eine Sitzung ab. Dieser Verband stimmte ebenfalls dem erwähnten Abkommen mit dem UIC zu.

5. Unsere Verwaltung nahm an den Sitzungen der *Internationalen Güterzugsfahrplankonferenz* in Dubrovnik und in Brissago teil.

6. Das *Internationale Eisenbahn-Transportkomitee (ITK)*, dessen Geschäftsführung von unserer Verwaltung besorgt wird, hielt seine Vollsitzung in Oslo ab. Es genehmigte u. a. das vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) aufgestellte Abkommen zwischen den internationalen nichtstaatlichen Eisenbahnverbänden und befasste sich mit der Revision verschiedener Vorschriften des internationalen Eisenbahn-Personen- und des internationalen Eisenbahn-Güterverkehrs. Das revidierte *EGUe* und die *PEX* sollen auf den 1. April 1951 in Kraft gesetzt werden. Im Berichtsjahr sind das revidierte Übereinkommen betreffend Verteilung von Entschädigungen und Erstattungen im internationalen Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (IEP) sowie das Gepäckabbildungsheft in Kraft getreten.

7. Die *Internationale Simplondelegation* trat in Bern zur Behandlung der ordentlichen Fahrplan-, Tarif- und Rechnungsgeschäfte sowie zur Beratung der Frage des Transportes von Automobilen durch den Simplontunnel zusammen.

8. Die *gemischte Kommission für deutsche Bahnangelegenheiten* in der Schweiz behandelte in zwei Sitzungen hauptsächlich Tarif-, Verrechnungs- und Personalfragen.

9. Das *Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* tagte in Genf. Sein *Unterausschuss für den Eisenbahnverkehr* fasste verschiedene Resolutionen betreffend die Revision des Berner Abkommens; die Erleichterung der Grenzformalitäten; die Verbesserung in der Rollmaterialverwendung; die Modernisierung der Fernverbindungen. Unsere Verwaltung war an verschiedenen Sitzungen der Arbeitsgruppen dieser Organisation vertreten.

Spezieller Teil

Finanz- und Rechnungswesen

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung

1. Am 15. Januar ist aus Mitteln, die uns vom Eidgenössischen Finanzdepartement zur Verfügung gestellt wurden, das fällig gewordene

2½% Darlehen PTT von 1945 von Fr. 15 000 000

zurückbezahlt worden.

Am 28. Februar wurden der Pensions- und Hilfskasse als Gegenwert flüssiger Mittel 50 000 000 Franken 3½% Depotscheine unserer Verwaltung abgetreten.

Unsere Schuld an festen Anleihen betrug am Jahresende 1 494 346 750 Franken. Davon waren 226 951 000 Franken im eidgenössischen Schuldbuch eingetragen.

2. Die Kraftwerk Wassen AG. hat auf den 30. Juni die Volleinzahlung ihres Aktienkapitals beschlossen. Unsere nunmehr voll einbezahlte Beteiligung beträgt 2 000 000 Franken.

3. Aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse sind im Laufe des Jahres an Bedienstete der Bundesbahnen 250 Hypothekardarlehen im I. und II. Range von zusammen 4 060 000 Franken ausbezahlt worden. Für gleiche Rechnung wurden an Eisenbahner-Baugenossenschaften 10 Hypothekardarlehen im I. und II. Range von zusammen 3 990 000 Franken ausbezahlt.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung

1. Während des Jahres 1950 hat die Abteilung folgende *Revisionen und Kontrollen* durchgeführt:

Bei verschiedenen Diensten (Bauabteilung I, Bahningenieurbureaux der Kreise I, II und III, Werkstätten, Betriebsabteilung I, Lokomotivdepots) wurden ausgewählte Gebiete aus dem Rechnungswesen gründlich revidiert. Ebenfalls wurden die AHV-Renten bei der Personalabteilung geprüft sowie der Barbestand bei der Hauptkasse einer Revision unterzogen.

Im weitern kontrollierte die Abteilung eine Anzahl Vorschusskassen von Dienststellen der Generaldirektion und der Kreise I und III und beteiligte sich an 4 Oberbaumaterialstürzen.

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

Ferner prüfte die Abteilung an Ort und Stelle zwei Rechnungen über Gemeinschaftsbahnhöfe sowie die Abrechnung der Genfer Verbindungsbahn. Einsichtnahme in die Buchhaltung erfolgte bei 4 Bahnhofbuchhandlungen, einer Automatengesellschaft, 23 Bahnhofbuffets, 10 Bahnhofkiosken, 3 Raucherwarengeschäften, 3 Bahnhofcoiffeuren, einem Verkaufsgeschäft, dem Buffet und der Kantine im Badischen Bahnhof und einem Bahnhofkühlhaus. Im weitern sind die Roheinnahmen von 76 Bahnhofbuffets, 20 Bahnhofkiosken, eines Betriebes von reservierten Toiletten und Bädern und eines Bahnhofcoiffeurs geprüft worden. Schliesslich wurde in die Buchhaltung zahlreicher Privatfirmen verschiedenster Art Einsicht genommen zum Zwecke der Überprüfung von Teuerungsnachforderungen, Selbstkostenrechnungen usw.

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 1949.

3. Mit Wirkung ab 1. Januar haben wir die Rechnungsführung für die Gemeinschaftsbahnhöfe neu geordnet; neben Vereinfachungen und einer Personaleinsparung ermöglicht das neue Verfahren eine wirksamere Vertretung unserer Interessen gegenüber den mitbenützenden Bahnen.

Beteiligung an andern Unternehmungen

1. Die «Société de Gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» wird auch für das Jahr 1950 keine Dividenden verteilen können. Während sich die Ergebnisse des Eisgeschäftes und des Sammelverkehrs in Kühlwagen (Service de ramassage) in befriedigender Höhe hielten, liess die Belegung der Kühlräume immer mehr zu wünschen übrig, so dass die Rechnung wie im Vorjahr mit einem Verlust abschliessen wird. Diese missliche Lage wird sehr wahrscheinlich so lange keine Änderung erfahren, als die Kunden die Politik der Haltung bedeutender Vorräte nicht wieder befolgen. Zudem macht sich der Wettbewerb der vielen während des zweiten Weltkrieges errichteten Kühlhäuser und der in stetem Zunehmen begriffenen privaten Kühleinrichtungen immer fühlbarer.

2. «Bahnhofkühlhaus AG in Basel». Im Jahre 1950 war die Einlagerung ziemlich gleichmässig, aber wesentlich geringer als im Vorjahr. Die Eisfabrikation konnte gegenüber dem Vorjahr etwas gesteigert werden. Der erzielte Reingewinn ermöglichte Einlagen in die gesetzliche Reserve und in die Spezialreserve. Die Dividende betrug, wie im Vorjahr, 7%.

3. «Etzelwerk AG». Im Einverständnis mit dem Partner, der Nordostschweizerischen Kraftwerke AG, wurden im Berichtsjahr die Einlagen in den Erneuerungsfonds – neu «Rückstellungen für Anlagenerneuerung» – rückwirkend auf das Jahr der Betriebseröffnung (1937) auf den für die Kraftwerke der Bundesbahnen massgebenden Stand gebracht; die SBB hatten aus diesem Titel einen Betrag von 2,35 Millionen Franken einzuzahlen. Das Aktienkapital blieb unverändert. An die 3½% Obligationsanleihe 1937 von 20 000 000 Franken wurde am 1. April 1950 die 3. Rückzahlungsquote von 2 000 000 Franken geleistet. Für das am 30. September 1950 abgeschlossene Geschäftsjahr 1949/50 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 von 2 870 000 Franken auf 2 030 000 Franken reduziert werden. Für das am 30. September 1950 abgeschlossene Geschäftsjahr 1949/50 kam wiederum eine Dividende von 4% zur Ausrichtung.

5. Die am 24. Oktober 1949 gegründete «INTERFRIGO, Société ferroviaire internationale de transports frigorifiques» mit Sitz in Brüssel und Generaldirektion in Basel hat ihren Betrieb am 30. Oktober 1950 aufgenommen. An dieser Gesellschaft, die sich die Förderung und Rationalisierung des Kühlgutverkehrs auf dem europäischen Eisenbahnnetz zum Ziel setzt, sind neben den Schweizerischen Bundesbahnen die Staatsbahnen Italiens, Frankreichs, Grossbritanniens, Westdeutschlands, Belgiens und der Niederlande beteiligt. INTERFRIGO hat im Berichtsjahr eine erste Serie von 525 Kühlwagen in Auftrag gegeben. Am Bau dieser Wagen ist die Schweizerische Waggonindustrie mit einem Drittel beteiligt.

Personalangelegenheiten

A. Allgemeine Personalangelegenheiten

1. Am 1. Januar 1950 sind das abgeänderte Bundesgesetz vom 24. Juni 1949 über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten sowie die vom Bundesrat am 19. Dezember 1949 beschlossenen Ausführungsbestimmungen in Kraft getreten. Die hauptsächlichsten Änderungen bestehen in einer neuen Besoldungsskala, mit 25 Besoldungsklassen statt bisher 26, in dem Einbezug der Teuerungszulagen in die Besoldungsansätze, in der Kürzung der Dauer des Aufstieges vom Mindest- zum Höchstbetrag von 15 auf 12 Jahre und in einer leichten Erhöhung der Beförderungszulagen. Gleichzeitig wurden die zuschlagsberechtigten Ortsstufen von fünf auf acht vermehrt und die Kinderzulage von 210 auf 240 Franken je Kind unter 20 Jahren erhöht. Die Heiratszulage wurde unter Erhöhung von 400 auf 500 Franken gesetzlich verankert. Jeder Bedienstete hat nun Anspruch auf eine Geburtszulage von 100 Franken.

Die sich durch die neue Besoldungsskala ergebenden Beträge sind um einen Elftel herabzusetzen. Zu den so herabgesetzten Besoldungen werden Teuerungszulagen gewährt, die erstmals für die Jahre 1950, 1951 und 1952 auf zehn Prozent festgesetzt wurden.

2. Das Eidgenössische Amt für Verkehr hat sich am 3. Oktober 1950 damit einverstanden erklärt, dass in das Reglement für das Lokomotivpersonal der Normalspurbahnen eine Bestimmung aufgenommen wird, wonach dem Lokomotivpersonal im Interesse der Sicherheit des Betriebes die Einnahme von Alkohol nicht nur

wie bisher während der Arbeitszeit, sondern auch drei Stunden vor Beginn jedes Arbeitsabschnittes untersagt ist.

3. Am 30. November 1950 hat die Generaldirektion mit Zustimmung des Verwaltungsrates dem Bundesrat vorgeschlagen, es sei die Revision der Ämterklassifikation in zwei Etappen durchzuführen. Mit Beschluss vom 9. Februar 1951 hat der Bundesrat rückwirkend auf den 1. Januar 1950 diejenigen Änderungen an der Ämterklassifikation vorgenommen, die sich aus der Revision des Beamtengesetzes, d. h. aus dem Wegfall der 26. Besoldungsklasse, notwendigerweise ergeben. Dadurch konnten von den rund 11 000 Beamten der 25. und 24. Besoldungsklasse etwa 4400 um eine Klasse gehoben werden.

4. Für die Amtsdauer 1951–1953 waren die Personalvertretungen neu zu bestellen. Seit dem Jahre 1941 fanden jeweilen stille Wahlen statt, weil sich die Personalverbände auf Grund des bisherigen Besitzstandes verständigten. Für die Bestellung der Paritätischen Kommission für die Begutachtung von Personalangelegenheiten im Wahlkreis Bundesbahnen, der vier Hilfskassenkommissionen, der Krankenkassenkommissionen der Kreise II und III sowie der Werkstätten Zürich und Chur wurden dagegen für die neue Amtsdauer je zwei Wahlvorschläge (Föderativverband des Personals öffentlicher Verwaltungen bzw. Schweizerischer Eisenbahnerverband und Gewerkschaft des christlichen Verkehrspersonals der Schweiz) eingereicht. Die Wahlen fanden vom 5.–12. Dezember 1950 nach dem Verhältniswahlverfahren statt. Für die Fachausschüsse I–V, die Disziplinarkommissionen sowie die Krankenkassenkommissionen des Kreises I, der Werkstätten Yverdon, Biel, Olten und Bellinzona wurde nur je ein Wahlvorschlag eingereicht. Die vorgeschlagenen Kandidaten wurden deshalb als gewählt erklärt.

B. Personalversicherung

1. Pensions- und Hilfskasse

a) Der Verwaltungsrat erliess in der Sitzung vom 1. März 1950 die an das abgeänderte Bundesgesetz über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten angepassten Statuten der Pensions- und Hilfskasse für das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen. Sie wurden von der Bundesversammlung in der Herbstsession 1950 mit einigen Vorbehalten genehmigt. Der Verwaltungsrat trug diesen Vorbehalten Rechnung und erliess die Statuten am 9. Oktober 1950 endgültig. Sie wurden rückwirkend auf den 1. Januar 1950 in Kraft gesetzt. Damit wurde die Anpassung der Personalversicherung an das abgeänderte Beamtengesetz vom 24. Juni 1949 vollzogen.

Durch diese Neuordnung trat auf den 1. Januar 1950 gegenüber der im Jahre 1949 gültigen Ordnung eine Entlastung im Deckungskapital von 6,6 Millionen Franken ein. Diese Entlastung ist zur Hauptsache eine Folge der Herabsetzung des bisher versicherten Verdienstes. Auf den 1. Januar 1950 betrug demnach die aus der Anpassung der Pensions- und Hilfskasse an die Alters- und Hinterlassenenversicherung und an das abgeänderte Beamtengesetz entstandene Mehrbelastung im Deckungskapital noch 45,4 Millionen Franken.

Die Mehrbelastung ist zu $^1/_3$ von den Versicherten und zu $^2/_3$ von den Bundesbahnen abzutragen, wobei allfällige versicherungstechnische Gewinne ab 1. Januar 1949 vorerst dem von den Versicherten und nachher dem von den Bundesbahnen abzutragenden Teil gutzuschreiben sind. Ausserdem sind für die Abtragung des den Bundesbahnen zufallenden Teils die vorsorglichen Rückstellungen der Bundesbahnen zur Tilgung der Mehrbelastung der PHK aus den Jahren 1946 und 1947 zu verwenden.

Durch die im Jahre 1949 eingetretenen versicherungstechnischen Gewinne war der Anteil der Versicherten bereits am 1. Januar 1950 abgetragen.

b) Die Pensionen der vor dem 1. Juli 1941 aus dem Dienste ausgeschiedenen Versicherten und ihrer Hinterlassenen blieben im Jahre 1950 weiterhin um 15% gekürzt, bei abzugsfreien Beträgen von

Fr. 2400 der Invaliden- und Alterspensionen,
Fr. 1500 der Witwenpensionen.

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

Diese Regelung ergab Minderausgaben von Fr. 2 006 412 (1949 Fr. 2 120 135).

c) Mit Bundesbeschluss vom 15. September 1950 wurden die Teuerungszulagen, die an die Rentenbezüger der Personalversicherungskassen des Bundes ausgerichtet wurden, deren Ansprüche nach den Kassenstatuten vom Mai 1942 oder frühern Erlassen festgesetzt sind, für die Jahre 1950–1952 neu festgesetzt.

Die Teuerungszulage setzt sich zusammen aus

a) einem Zuschlag von 20% der Rente und

b) einer Kopfquote von

Fr. 700 jährlich für verheiratete Invalidenrentner,

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

» 1150 jährlich für verheiratete Invalidenrentner und

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

Die Teuerungszulage zur Waisenrente beträgt Fr. 300.

c) Für die nach den Kassenstatuten vom Oktober 1950 Pensionierten wird nach Art. 48, Abs. 2, dieser Statuten zu den in Prozenten des versicherten Verdienstes festgesetzten Pensionen für die Jahre 1950–1952 eine Zulage von 10% gewährt.

2. Alters- und Hinterlassenenversicherung

Die Abwicklung der unserer Kassenstelle von der AHV übertragenen Geschäfte vollzog sich im Berichtsjahr ohne jegliche Schwierigkeit. Es sind keine Änderungen organisatorischer Art eingetreten.

Ende 1950 wurden von der Kassenstelle 404 einfache Altersrenten, 600 Ehepaar-Altersrenten, 246 Witwenrenten, 129 einfache Waisenrenten und 6 Vollwaisenrenten ausgerichtet. Die im Jahre 1950 ausbezahlte Rentensumme betrug Fr. 945 636.60.

3. Unfallversicherung

Die Versicherung gegen Nichtbetriebsunfälle hat im Berichtsjahr eine Ausdehnung erfahren: Die Benützung eines Fahrrades mit Hilfsmotor wird mit Wirkung ab 29. Juni 1950 nicht mehr als eine aussergewöhnliche Gefahr bezeichnet. Für Unfälle, die aus der Benützung solcher Fahrzeuge entstehen, werden künftig von der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt die gesetzlichen Leistungen übernommen.

Die Zahl der Betriebsunfälle hat sowohl absolut wie im Verhältnis zu den Verkehrsleistungen weiterhin abgenommen, währenddem die Nichtbetriebsunfälle leicht zugenommen haben.

4. Krankenkasse

Im Jahre 1950 sind die Krankenpflegekosten zufolge weiterer Tariferhöhungen der Ärzte, Spitäler usw. weiter angestiegen. Eine Beitragserhöhung war indessen infolge verminderter Krankheitshäufigkeit der Mitglieder nicht notwendig.

C. Bahnärztlicher Dienst

1. Im Jahre 1950 kamen 15 032 Krankheitsfälle und 5718 Unfälle zur Anmeldung (ohne die Fälle der Kurzabsenzen) gegenüber 16 875 Krankheitsfällen und 5927 Unfällen im Jahre 1949. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive die Tage der Kurzabsenzen, beträgt 542 437 (1949: 607 385). Es ergibt sich somit bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 35 233 eine *Morbidität* (Krankheitstage pro Beschäftigter) von 15,39 Tagen gegenüber 16,97 im Jahre 1949 und 16,22 im Jahre 1948.

	Tage		
Diese Morbidität verteilt sich wie folgt:	1948	1949	1950
Auf Krankheiten	12,02	12,60	11,22
Auf Unfällen	3,35	3,49	3,40
Auf Kurzabsenzen	0,85	0,88	0,77
Morbidität nach Beschäftigungsgruppen ausgeschieden:			
Bureaudienst	8,58	9,71	7,61
Dienst im Freien	21,31	21,50	20,15
Dienst im Bureau und im Freien	14,52	15,37	13,39
Dienst auf der Lokomotive	14,24	14,43	13,97
Zugsbegleitungsdienst	16,68	17,33	16,67
Dienst in den Hauptwerkstätten (Arbeiter)	16,99	19,07	17,35
Mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall):			
Bei Krankheiten	26,84	26,73	26,30
Bei Unfällen	19,79	21,09	20,98
Bei Kurzabsenzen	1,82	1,81	1,87

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

	Anzahl 1948	1949	1950
Aufnahmeuntersuchungen	3544	1512	1018
Begutachtungen auf Invalidität	421	548	495
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzung infolge Krankheit	957	873	859
Kontrolluntersuchungen von Unfallpatienten (als SUVA-Agentur)	61	44	59
Durchleuchtungen im Rahmen von Umgebungsuntersuchungen (SBB-Personal)	151	107	123

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

Aufnahmeuntersuchungen	4486	3986	2580
Begutachtung auf Invalidität	209	220	237
Kontrolluntersuchungen	556	654	624
Durchleuchtungen im Rahmen von Umgebungsuntersuchungen (ABV-Personal)	368	502	690

Rechtswesen

1. Die Zahl der *Unfälle* ist aus dem statistischen Jahrbuch (Tabelle 38) ersichtlich.

2. Im Laufe des Berichtsjahres haben die Kreisdirektionen 230 Haftpflichtfälle erledigt (1949: 191).

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

a) Reklamationen	1949	1950
Unerledigt übernommen	1 458	1 191
Neu dazugekommen	27 675	27 665
Erledigt	27 942	27 863
b) Prozesse		
Hängige Prozesse	8	5
Neu dazugekommen	2	1
Erledigt	5	3
c) Nettobelastung der SBB aus der Erledigung vorgenannter Reklamationen und Prozesse	Fr. 645 113	Fr. 534 929

Tarife und Verkehrswerbung

A. Allgemeines

1. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) führte seine Arbeiten in den verschiedenen Ausschüssen weiter. Der von den SBB präsidierte Güterverkehrsausschuss beschäftigte sich u. a. mit Vorschlägen, die noch der nächsten Revisionskonferenz betreffend das Internationale Übereinkommen (IUeG) über den Eisenbahnfrachtverkehr unterbreitet werden sollen. Ferner wurden die Grundlagen festgelegt für die Vorbereitung einer Notiz an das Transportkomitee in Genf über die kombinierten Transporte der Güter auf der Eisenbahn, der Strasse, dem Wasser und in der Luft. An weiteren erledigten Hauptfragen, mit denen sich der Ausschuss befasste, sind noch zu erwähnen:

— Muster-Tarif für den Expressgutverkehr (im Einvernehmen mit dem ITK);
— Nachbeeisung der Kühlwagen im internationalen Verkehr;
— Stand des Strassenwettbewerbs im internationalen Personen- und Güterverkehr.

B. Personen- und Gepäckverkehr

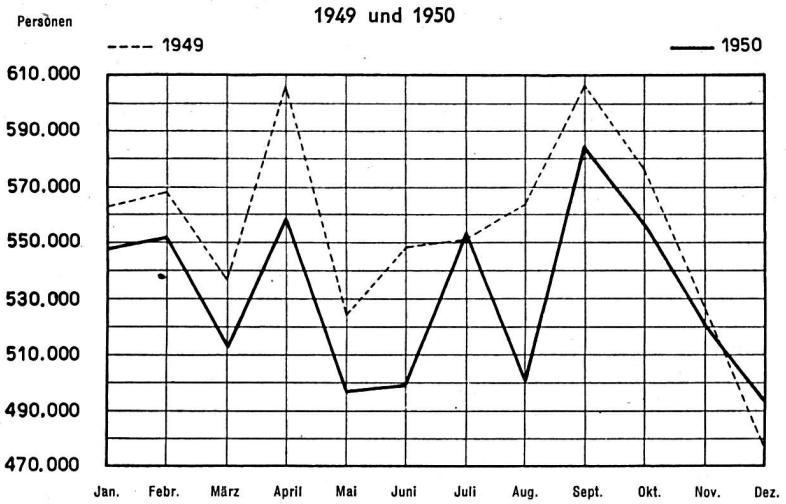
1. Die Beförderungsbestimmungen für den allgemeinen Personenverkehr sowie den Gepäck- und Expressgutverkehr, die bisher in zahlreichen Einzelerlassen enthalten und teilweise veraltet waren, wurden in einem neuen allgemeinen Personen-, Gepäck- und Expressguttarif zusammengefasst, der auf 1. Februar in Kraft trat.

Im gleichen Sinn neu geordnet wurden auch die Vorschriften über die Fahrvergünstigungen im Personenverkehr und die Frachtvergünstigungen im Gepäckverkehr. Diese 3 neuen Tarife ermöglichten die Aufhebung von 28 Reglementen und Tarifen des internen und direkten Verkehrs.

2. Die Sonntagsbillette wurden bis 2. April und ab 23. Dezember ausgegeben. Wir gewährten die Fahrvergünstigung «einfach für retour» für die 5 nationalen Ausstellungen und Messen, das schweizerische Arbeiter-Turn- und Sportfest in Lausanne, das schweizerische Arbeiter-Musikfest in Winterthur, das eidgenössische Schwing- und Älplerfest in Grenchen und das eidgenössische Hornusserfest in Utzenstorf.

3. Die Fahrvergünstigung für Teilnehmer an freiwilligen Arbeitsleistungen ist auf 1. Juni neu geordnet und der Vergünstigung für die Arbeits- und Lehrstellenvermittlung gleichgestellt worden. Den Teilnehmern wird für die Fahrt zum Arbeitsort eine Ermässigung von 50% in der 3. Klasse gewährt.

Täglich beförderte Reisende
1949 und 1950



4. Der direkte Verkehr wurde mit der Autostrecke Wetzikon–Oetwil–Männedorf, die die Wetzikon–Meilen-Bahn ersetzt, aufgenommen sowie mit der Luftseilbahn Klosters–Gotschnagrat-Parsenn und der Autostrecke Aubonne–Marchissy–Bière.

5. Im Laufe des Jahres gelang es, eine weitere Normalisierung der Verkehrsbeziehungen mit der Deutschen Bundesbahn herbeizuführen. Am 1. März trat ein Personen-, Gepäck- und Expressguttarif in Kraft, durch den die Beförderungsbedingungen auf den Strecken der DB im Kanton Schaffhausen jenen des schweizerischen Verkehrs angepasst werden.

6. Die internationalen Tarife wurden auch 1950 weiter ausgebaut und verbessert. Neu eingeführt wurden der Gesellschaftsverkehr mit Deutschland und Finnland, der Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr Tschechoslowakei–Italien über die Schweiz, der Expressgutverkehr mit Polen und von den Nordstaaten nach Italien über die Schweiz. Besondere tarifarische Massnahmen sind auch für den Transitverkehr nach Italien in Zusammenhang mit dem Anno Santo getroffen worden.

Die Beförderungspreise im Personenverkehr sind während des Berichtsjahres in Frankreich um 20–30%, in Belgien um 10% und in den Niederlanden um 5% erhöht worden. Eine Preiserhöhung um 20% für Reisen nach Österreich trat infolge der Änderung des Wechselkurses des Schillings ein.

C. Güter- und Tierverkehr

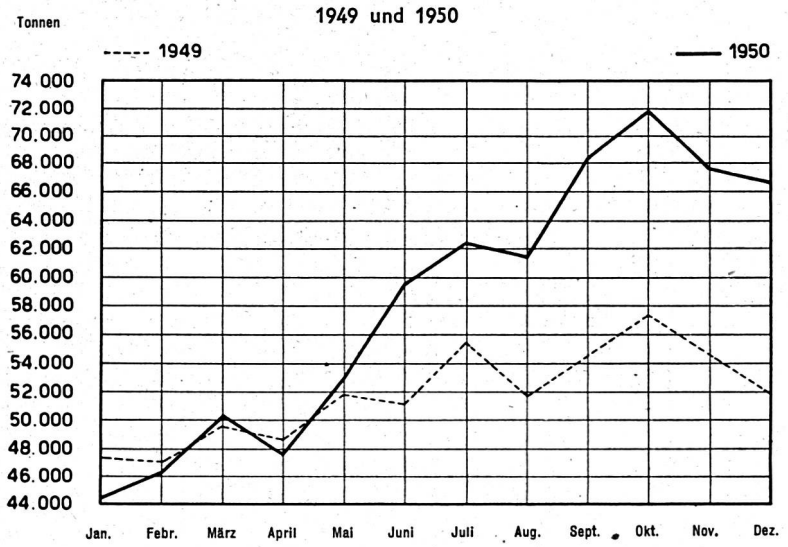
1. Die bereits bestehenden internationalen Gütertarife wurden im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Im Verkehr Italien–Skandinavien ist der Leitungsweg über das russisch besetzte Deutschland aufgenommen worden.

2. Zur Erleichterung des Lebensmittelverkehrs von Italien nach England sind direkte Tarife für frische Äpfel, für Zitronen, für Orangen und Mandarinen ab der italienischen Grenze nach den belgischen, niederländischen und französischen Kanalhäfen eingeführt worden.

Ausserdem ist für Zitronen ein direkter Tarif ab der italienischen Grenze nach Bahnhöfen Grossbritanniens in Kraft getreten.

3. In den Basler Rheinhäfen wurden 3 500 417 Tonnen Güter umgeschlagen gegenüber 2 252 000 im Vorjahre.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr
1949 und 1950



4. Der Transitverkehr hat ganz allgemein eine weitere Steigerung erfahren; der Lebensmittelverkehr aus Italien mit Bestimmung England, Belgien, Holland und Frankreich ist auf gleicher Höhe geblieben wie im Vorjahr. Im Lebensmittelverkehr Italien–Deutschland hat sich die Schweiz erneut einschalten können.

D. Verkehrswerbung

1. Im Berichtsjahr wurden folgende Publikationen herausgegeben: 125 000 Spezialprospekte für Pilgerfahrten im Heiligen Jahr, 100 000 Broschüren «Vom Norden und Süden her zum Gotthard», 100 000 Prospekte «Im fahrenden Restaurant», 178 000 Einlageblätter zum Mustermesseprospekt 1951, Wintersportfahrplänchen, Internationale Zugsverbindungen und Flugblätter für einzelne internationale Züge in zusammen 178 000 Exemplaren, Prospekte für die Streckenabonnemente (50 000), Ferien-Generalabonnemente (150 000), Geschäftsabonnemente (5000), Familienvergünstigungen, 10tägige Rundfahrtbillette, Fahrpreise ab Schweizerbahnhöfen, Uhrmacherferien usw. Ferner erschien eine illustrierte Broschüre «An unserer Nordostgrenze».

2. Zur Förderung des Winterverkehrs wurde ein neues Plakat «Zum Wintersport mit der Eisenbahn» im In- und Ausland angeschlagen. Auflage 3800 Weltformat, 3000 Verkehrsformat und 1800 Kleinformat für die Personenwagen.

3. An den vier schweizerischen Messen stand je ein Auskunftsbureau dem Publikum zur Verfügung. Ferner beteiligten wir uns an der 2. italienisch-schweizerischen Ausstellung in Domodossola.

4. Als Sommer-, Herbst- und Weihnachtskampagne erschienen 8 verschiedene Inserate in jeweilen zirka 80 Zeitungen. In 23 Zeitungen wurden während der Skisaison regelmässig Offerten für den Wintersport-Wochenendverkehr veröffentlicht.

5. Der Vortragsdienst veranstaltete 331 Vorführungen von Werbefilmen und farbigen Diapositiven, die von rund 150 000 Personen besucht wurden.

Verkehrskontrolle

1. Die Versuche mit *Apparaten für die Billetausgabe* zum Zwecke der Erreichung der Einzelkassenführung wurden fortgesetzt und sind auf Ende des Jahres noch auf ein zweites System ausgedehnt worden.

2. Die *Vorschriften über die Versicherung gegen Reiseunfälle und gegen Schäden an Gepäck und an Expressgütern* wurden neu herausgegeben, und gleichzeitig ist das bei der neu eingeführten *Versicherung von Eil- und Frachtstückgutsendungen* zu beachtende Verfahren vorgeschrieben worden.

3. Die *Vorschriften für die Anwendung des vereinfachten Abfertigungsverfahrens für Kleinsendungen des internen Güterverkehrs der SBB* wurden durch eine Neuausgabe ersetzt.

4. Das *maschinelle Buchungsverfahren* ist auf den Versandverkehr der Eilgutexpedition Biel und der Güterexpeditionen Altdorf, Biel, Fribourg, Rapperswil und Zug sowie auf die Sendungen des internen Verkehrs der Gepäckexpeditionen Brugg (Aargau), Chur, Locarno, Rapperswil, St. Gallen HB, Zürich-Altstetten und Zürich-Oerlikon ausgedehnt worden.

Für den Versandverkehr von Liestal benützen wir Buchungsapparate.

5. Die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn, die Ferrovia Lugano-Ponte Tresa, die Ferrovia Lugano-Tesserete, die Chemin de fer Pont-Brassus, die Sihltalbahn und die Solothurn-Niederbipp-Bahn haben die *Besorgung der Kontroll- und Abrechnungsarbeiten* unserer Verwaltung übertragen.

6. Wir haben *Kassen und Bücher von 733 Dienststellen* revidiert.

7. Die *Kontroll-, Abrechnungs- und Saldierungsvorschriften* für die Güterverkehre Polen–Schweiz und Nordische Staaten–Italien sind neu herausgegeben worden.

8. Am 1. März ist ein neues *Abfertigungs-, Verrechnungs- und Abrechnungsverfahren für die internationalen Güterverkehre* bei Anwendung der Binnentarife in Kraft getreten.

9. Im Berichtsjahr sind 586 Frachtkredite neu eröffnet und 257 aufgehoben worden. Bestand am 31. Dezember 9912 Frachtkredite.

10. In unserer Billetdruckerei haben wir 39 200 000 *Billette Edmonsonschen Systems* gedruckt gegenüber 46 100 000 im Jahre 1949.

Materialverwaltung

In der ersten Hälfte des Berichtsjahres schrumpfte der Beschäftigungsgrad der Industrie immer weiter zusammen. Die Warenpreise sanken immer tiefer. Die Lagerbestände verloren zunehmend an Wert; sie wurden vielfach abgebaut und in Erwartung weiterer Preisrückschläge nur teilweise aufgefüllt. Der Ausbruch des Korea-Konfliktes um die Jahresmitte löste sofort die Tendenz der Lagervermehrung aus und brachte die Rückbildung der Preise zum Stehen.

Auf Grund unserer fortlaufenden Preisanalysen erkannten wir den damaligen Preisstand als äusserst günstig und placierten im Gegensatz zum allgemeinen Vorgehen grosse Bestellungen an Importartikeln. Diese Bestellungen wurden kurz nach Ausbruch des Konfliktes zu denselben niedrigen Preisen nach Möglichkeit noch erhöht.

Mit der Bekanntgabe der USA-Aufrüstungskredite setzte ein allgemeiner Run nach Waren ein, der die Preise sprunghaft in die Höhe trieb. Dieser Warenhunger, der sich besonders auf kriegswichtige Materialien konzentrierte, deren Verknappung vorauszusehen war, wurde durch das Bestreben, die Lager wieder aufzufüllen, wesentlich verschärft. Dank unserer, auf 1 bis 2 Jahre eingedeckten Lager, waren wir für die meisten Artikel nicht genötigt, an diesem Run teilzunehmen, und konnten uns damit sehr erhebliche Mehrauslagen ersparen.

Pachtbetriebe

1. Der Bestand der 66 *Bahnhofbuffets* erfuhr im Berichtsjahr keine Änderung. In den Buffets Airolo, St-Ursanne, Ziegelbrücke, Glarus, Herzogenbuchsee, Vallorbe, Yverdon, Lausanne, Langnau und Payerne wechselten im Laufe des Jahres die Pächter. Grössere Ergänzungs- und Umbauten sind in den Buffets Morges, Porrentruy und Aarau ausgeführt worden. Die Umsätze sind infolge von Preisherabsetzungen und entsprechend der allgemeinen Wirtschaftslage leicht zurückgegangen.

2. Am Ende des Berichtsjahres standen in 281 Bahnhöfen und Stationen 295 *Zeitungskioske* von Gross- und Kleinpächtern für den Verkauf von Zeitungen, Zeitschriften, Büchern, Raucherwaren, Schokolade und andern Artikeln in Betrieb. 13 Kioske wurden im Verlaufe des Berichtsjahres neu eröffnet und 2 Kioske geschlossen. Veraltete Kioske sind umgebaut und modernisiert worden. Die Umsätze konnten gehalten werden. Verschiedene Publikationen wurden auf Empfehlung der konsultativen Zeitschriftenkommission vom Verkauf ausgeschlossen, oder es wurde für sie ein Ausstellverbot erlassen.

3. Auf etwa der Hälfte aller *Bahnhofreklame*-Verträge wurde von der Pächterin im Berichtsjahr ein Preisaufschlag durchgeführt, der im Mittel rund 20 Prozent ausmachte. Diese Massnahme wirkte sich günstig auf unsern Jahresertrag aus, um so mehr, als es gelang, auch die Umsätze nochmals zu steigern.

4. Der Ersatz veralteter *Automaten* für den Verkauf von Schokolade, Konfiseriewaren, Zigaretten und andern Artikeln durch moderne Modelle wurde weiterhin gefördert. Verschiedene neue Automatenarten wurden auf ihre Verwendbarkeit in den Bahnhöfen hin geprüft. Die Umsätze sind leicht zurückgegangen.

5. Der *Speise- und Schlafwagendienst* wurde von der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft (SSG) und der Internationalen Schlafwagengesellschaft (ISG) besorgt. Am Ende des Berichtsjahres standen der SSG 2 eigene Speisewagen, 25 (15 neue und 10 alte) Speisewagen der SBB und 5 Buffetwagen der SBB zur Verfügung. Die ISG betreibt ihre eigenen Speise- und Schlafwagen. Die Wagenkilometer und die Umsätze stiegen an, die Wagenkilometer jedoch stärker als die Umsätze. Der Umsatz je Wagenkilometer fiel infolgedessen im Speise- und im Schlafwagendienst zurück.

6. An *weiteren Pachtbetrieben* standen während des Berichtsjahres verschiedene Verkaufsgeschäfte für Reiseproviant, Früchte, Raucherwaren, Blumen und andere Artikel, 15 Bahnhofcoiffeurgeschäfte, die Autogaragen und -servicestationen in den Bahnhöfen Genf, Zürich und neu in Lausanne sowie die Schiffswirtschaft auf dem Bodensee in Betrieb.

Stations- und Zugsdienst

A. Allgemeines

1. Nach längern Versuchen ist beschlossen worden, den Beamten des Stationsdienstes sowie dem Zugspersonal ab Frühjahr 1950 dunkelblaue Tuchblusen mit Reverskragen an Stelle des bisherigen Stehkragens abzugeben. Diese Bediensteten werden überdies mit einheitlichem Hemd und einheitlicher Krawatte ausgerüstet.

Ferner erhält das Personal des Stations- und Zugsdienstes auf Wunsch an Stelle eines Winter- oder Sommermantels als Regenschutz einen Lodenmantel.

2. Dem Schweizerischen Verband der Lebensmitteldetaillisten wurden zur Durchführung eines Ausstellungszuges 14 alte Personen- und ein Güterwagen zur Verfügung gestellt. Der Ausstellungszug durchfuhr vom 10. Juni bis 14. August die ganze Schweiz und gelangte an 48 Orten zur Aufstellung. Die Organisatoren dieser fahrenden Schau versuchten, der Bevölkerung die Zusammenarbeit der Importeure, Lieferanten, Fabrikanten, Detaillisten und Transportanstalten auf dem Gebiet der Lebensmittelversorgung vor Augen zu führen.

3. Mit der Deutschen Bundesbahn sind neue Vereinbarungen über die Übergabe und Übernahme der Güterwagen in Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz abgeschlossen worden.

4. Die Bundesbahnen haben mit einer Anzahl Bahnkunden die Inbetriebnahme von 3 neuen Gross- und 49 Kleinbehältern (Containern) sowie von 25 Privatgüterwagen vertraglich geregelt. Ferner nahmen die Bundesbahnen 14 eigene und wegen grossen Bedarfs während einiger Monate mietweise 28 private Kleinbehälter in Dienst. Insgesamt standen Ende Dezember an bahneigenen 234 Klein- und 77 Grossbehälter, ferner an privaten 1381 Klein- und 107 Grossbehälter in Betrieb.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals

1. Zur Ergänzung des Personals für den Stations- und Zugsdienst sind 144 Stations- und 69 Zugsdienstlehrlinge eingestellt worden.

2. Die im Jahre 1948 eingetretenen Stationslehrlinge hatten die Wahlfähigkeitsprüfung zu bestehen.

3. Für die Beamten des Betriebsdienstes sind die vorgeschriebenen Instruktionskurse programmgemäss durchgeführt worden.

4. Um dem Kundendienst auch in den Zügen durch gut geschultes Personal die nötige Aufmerksamkeit schenken zu können, ist die Ausbildung der Zugsdienstlehrlinge durch Verlängerung der Lehrzeit von 9 auf 12 Monate verbessert worden.

C. Klassifikation der Bahnhöfe, Stationen, Güterexpeditionen und Lagerhäuser

Gestützt auf Art. 15 der Beamtenordnung II ist für die Amtsdauer 1951–1953 die Neuklassifikation der Bahnhöfe, Stationen, Güterexpeditionen und Lagerhäuser vorgenommen worden. Wegen Verkehrszunahme sind 50 Dienststellen um einen Rang gehoben worden. 31 Dienststellen mussten infolge Verkehrsrückganges zurückversetzt werden.

D. Personenbeförderung

1. Die Zahl der beförderten Personen ist mit 193,9 Millionen um 3,8% niedriger als im Vorjahr, aber immer noch um rund 71% höher als im letzten Vorkriegsjahr. Der Rückgang ist hauptsächlich auf den schwächern internationalen Reiseverkehr und die zunehmende Abwanderung auf die Strasse zurückzuführen. Der recht ansehnliche Pilgerverkehr nach Rom (Anno Santo) brachte einen gewissen Ausgleich.

2. Die Reiseeinschränkungen für die Deutschen nach dem Auslande wurden auf Anfang September wesentlich gelockert, was den Touristenverkehr von Deutschland nach der Schweiz belebt hat. Auf den Grenzübergängen Koblenz–Waldshut und Kreuzlingen–Konstanz wurde deshalb der Personenverkehr ab 1. September wieder aufgenommen, nachdem er bereits am 15. Mai 1949 eingeführt worden war, wegen ungenügender Besetzung aber wieder hatte aufgehoben werden müssen.

E. Güterbeförderung

1. Im Berichtsjahr haben die Bundesbahnen 18,0 Millionen Tonnen (Güter-, Gepäck und Tiere), d. h. 2,0 Millionen Tonnen oder 12,4% mehr befördert als im Jahre 1949 und 4,13 Millionen Tonnen oder 29,8% mehr als im Jahre 1938.

An der Zunahme sind sowohl der Inland- als der internationale Transitverkehr beteiligt. Die Belebung des Inlandverkehrs (Stückgut und Wagenladungen) ist hauptsächlich der Steigerung der Einfuhren zuzuschreiben, die gegenüber dem Jahre 1949 um 1,48 Millionen Tonnen oder um 19,8% zugenommen haben.

2. Die Basler Rheinhäfen hatten im Jahre 1950 mit 3 500 417 Tonnen Wasserumschlag den höchsten Verkehr seit ihrer Eröffnung zu verzeichnen.

F. Fahrplan

1. Für den ab 14. Mai 1950 gültigen Fahrplan wurden im Genehmigungsverfahren 515 (Vorjahr 480) Begehren angemeldet, darunter 375 (339), die die Schweizerischen Bundesbahnen berühren. Im besondern sind zu erwähnen 151 (134) Gesuche betreffend die Einführung neuer oder die Ausdehnung bestehender Züge, 64 (59) Begehren um Einschaltung neuer Schnell- und Eilzugshalte sowie 30 (33) Gesuche um vermehrte Bedienung von Stationen und Haltestellen durch Reisezüge. In 175 (153) Fällen ist den Gesuchen ganz oder teilweise entsprochen worden. 191 (177) Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrechterhalten und 9 (9) zum Entscheid durch das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement angemeldet, von denen 5 abgelehnt und 4 durch nachträgliche teilweise Zugeständnisse erledigt wurden.

2. Der Jahresfahrplan 1950/51 brachte an Mehrleistungen rund 4500 km pro Tag, d. h. ungefähr 3½%. Diese kamen hauptsächlich den Schnellzugsverbindungen zugute.

3. Am 19. und 20. Mai wurde in Stresa eine Fahrplankonferenz mit Vertretern der englischen, französischen und italienischen Bahnen sowie der internationalen Schlafwagengesellschaft abgehalten. Behandelt wurden die Änderungen, die sich für den Winterabschnitt 1950/51 infolge der durchgehenden Elektrifikation der Strecke Paris–Dijon ergeben. Ferner wurden die Verbindungen England–Schweiz für die Wintersaison 1950/51 endgültig festgelegt.

4. Vom 12.–15. Dezember wurde in Innsbruck eine Fahrplankonferenz mit Vertretern der englischen, französischen, belgischen, deutschen, niederländischen und österreichischen Bahnen, der Internationalen Schlafwagengesellschaft sowie mit Vertretern von englischen, österreichischen, niederländischen und schweizerischen Reiseagenturen abgehalten. Es wurden die Zugsverbindungen England–Schweiz für den Sommer 1951 bereinigt und die von den Reiseagenturen für diese Periode bestellten Extrazüge England–Schweiz und England–Österreich festgelegt.

5. Unter dem Vorsitz unserer Verwaltung tagte am 18. und 19. Dezember in Wengen ein Unterausschuss der Europäischen Fahrplankonferenz, um das endgültige Programm der im Sommer 1951 neu auszuführenden internationalen Rundreisezüge (trains croisière) aufzustellen. Von den vorläufig total 21 vorgesehenen Zügen berühren deren 13 die Schweiz.

G. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge

1. Nach langwierigen Verhandlungen konnte mit der Bremgarten-Dietikon-Bahn AG. ein neuer Vertrag über die Verpachtung unserer Linie Wohlen–Bremgarten West und ein solcher über die Mitbenützung des Bahnhofes Wohlen abgeschlossen werden.

2. Mit der SNCF ist rückwirkend auf 1. Januar 1948 ein Nachtrag zum Vertrag betreffend den Betrieb der Strecke Pontarlier–Les Verrières und die gemeinsame Benützung des Bahnhofes Pontarlier vom 17. Juli/11. August 1914 abgeschlossen worden. Dieser Nachtrag berücksichtigt die Verhältnisse, die zufolge der Übernahme des Zugsförderungs- und Zugsbegleitungsdienstes auf der Strecke Pontarlier–Les Verrières durch die SNCF und die Verlegung des Schweizerzolles von Les Verrières nach Pontarlier eingetreten sind.

H. Errichtung und Eröffnung von Haltestellen

Am 22. Oktober ist die neu erstellte unbediente Haltestelle Mols eröffnet worden.

Zugsförderung und Werkstätten

A. Anschaffung und Umbau von Fahrzeugen

1. *Im Laufe des Berichtsjahres wurden folgende Fahrzeuge neu in Dienst gestellt:*

Normalspur

14 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Re $^4/_4$,
6 elektrische Traktoren der Serie Te,
2 elektrothermische Traktoren der Serie Tem,
1 Personenwagen der Serie $B^{4ü}$, leichte Bauart,
1 Personenwagen mit Pneubereifung der Serie $Bp^{4ü}$, leichte Bauart,
17 Personenwagen der Serie BC^4 für den Nahverkehr,
78 Personenwagen der Serie $C^{4ü}$, leichte Bauart,
1 Personenwagen mit Pneubereifung der Serie $Cp^{4ü}$, leichte Bauart,
17 Personenwagen der Serie C^4, für den Nahverkehr,
4 Speisewagen der Serie $Dr^{4ü}$, leichte Bauart,
1 Speisewagen der Serie $Dr^{4ü}$, übernommen von der SSG,
37 Gepäckwagen der Serie $F^{4ü}$, leichte Bauart,
100 gedeckte Güterwagen der Serie K^3,
187 offene Güterwagen der Serie L^6,
18 Spezialgüterwagen der Serie O^a, mit Grossbehältern,
2 Spezialgüterwagen der Serie O,
1 Schotterwagen der Serie S^{4t},
1 Schotterwagen der Serie S^m, Musterwagen «Ochsner»,
1 10-t-Kranwagen mit Schutzwagen der Serie X,
6 Muster-Diplory (10 t).

Schmalspur

8 Gepäckwagen der Serie $F^{4ü}$, leichte Bauart.

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

Normalspur

6 elektrothermische Traktoren der Serie Tem,
11 thermische Traktoren der Serie Tm,
4 Spezialgüterwagen der Serie O,
15 Personenwagen der Serie $AB^{4ü}$, leichte Bauart,
10 Personenwagen der Serie $B^{4ü}$, leichte Bauart,
40 Personenwagen der Serie $C^{4ü}$, leichte Bauart,
6 Steuerwagen der Serie $BC^{t4ü}$,
41 Spezialwagen für Grossbehälter der Serie O^a,

60 Schotterwagen der Serie S^{4t},
1 Kranwagen der Serie X,
4 Motordraisinen,
4 Traktoren für den Strassenrollschemelbetrieb,
6 Strassenrollschemel,
7 Sattelschlepper,
7 Sattelanhänger,
6 Elektroschlepper und Anhänger.

Schmalspur

2 elektrische Streckenlokomotiven für die Brüniglinie der Serie HGe $^4/_4$.

3. *Folgende Fahrzeuge sind umgebaut worden:*

Normalspur

50 Dienstwagen (inklusive Filmwagen) der Serie X, umgebaut aus ausrangierten Fahrzeugen.

Schmalspur

2 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus ausrangierten Fahrzeugen.

4. Die Ende 1947 bei der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen und der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik AG. Schlieren bestellten zwei leichten Personenwagen mit Pneubereifung sind im Sommer 1950 geliefert worden. Diese Wagen, die eine Spitzenleistung auf dem Gebiete des Leichtwagenbaues darstellen, haben sowohl in Fachkreisen als auch in der Öffentlichkeit gebührende Beachtung gefunden.

5. Im Jahre 1950 wurden 6 geschlossene und 6 offene Grossbehälter sowie 14 Kleinbehälter in Dienst gestellt.

B. Zugsförderung

1. Zur Deckung des Bedarfes an Lokomotivpersonal sind als Nachwuchs 71 Maschinen- und Elektroschlosser sowie Mechaniker eingestellt worden.

2. Infolge Mangels an elektrischen Triebfahrzeugen mussten auf elektrifizierten Linien im Berichtsjahr noch rund 1 070 000 km mit Dampflokomotiven gefahren werden. Es ist dies ziemlich genau die Hälfte der Kilometerzahl des Jahres 1949. Der Rückgang ist, trotz wesentlicher Verkehrszunahme, auf die Vermehrung der elektrischen Triebfahrzeuge (Re $^4/_4$-Lok) zurückzuführen und im besondern auch darauf, dass im Berichtsjahr keine Energieknappheit herrschte. Die durch den erwähnten Dampfbetrieb auf elektrischen Linien verursachten Mehrkosten belaufen sich auf rund 2 Millionen Franken.

3. Im Berichtsjahr sind 6 Dampflokomotiven ausrangiert worden, deren Instandstellung sich der grossen Kosten wegen nicht rechtfertigen liess. Der Bestand an Dampflokomotiven reduziert sich damit auf 273 Stück.

4. Zur wirtschaftlicheren Gestaltung der Betriebsverhältnisse auf der Brüniglinie ist die grösste Anhängelast der Züge auf der Bergstrecke mit drei Triebwagen von 160 auf 170 t erhöht worden.

5. In den Bahnhöfen Olten und Winterthur wurde je ein Bremsinstruktionsstand erstellt, der auch den Visiteuren und dem Zugspersonal zur Verfügung steht.

6. Zur Einsparung von Triebfahrzeugen und Lokomotivpersonal ist in St. Gallen eine elektrische Zugsvorheizanlage in Betrieb genommen worden.

8. Die Gasturbinen-Lokomotive wurde vom 20. Juni bis 2. November an die Deutsche Bundesbahn vermietet.

C. Werkstätten

a) Rollmaterialunterhalt

Im Berichtsjahr sind in den Hauptwerkstätten folgende Unterhaltsarbeiten ausgeführt worden:

Triebfahrzeuge

Schnellreparaturen	1011
Zwischenrevisionen	148
Revisionen	211
Total	1370

Ausserdem wurden an Kleinmotorfahrzeugen 84 Schnellreparaturen, 27 Zwischenrevisionen und 196 Revisionen vollzogen.

Wagen der SBB

	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen	Dienstwagen
Schnellreparaturen	5159	833	10 757	744
Revisionen	1945	312	4 586	454
Zwischenreparaturen	176	2	—	—
Hauptreparaturen	45	12	786	—
Reparaturen von schweren Beschädigungen	6	—	41	2
Total	7331	1159	16 170	1200

Im Jahr 1950 wurden von den Werkstätten anlässlich der Hauptreparatur an 31 vierachsigen Personenwagen die Kasten aus Holz durch solche aus Stahl ersetzt. Mit der Herrichtung des ersten Sanitätszuges aus vierachsigen Personenwagen nach Vereinbarung mit dem Eidgenössischen Militärdepartement wurde begonnen. An 1503 gedeckten Güterwagen sind die Stoffdächer durch solche aus Aluminium ersetzt worden, wodurch die Beschädigungen von Gütern durch Nässe weiter eingeschränkt werden konnten.

Fahrzeuge anderer Eigentümer (inkl. Privatgüterwagen)

	Personenwagen	Gepäck- und Bahnpostwagen	Güterwagen
Schnellreparaturen	17	8	1465
Revisionen	—	—	820
Total	17	8	2285

Ferner sind 267 Schnellreparaturen und 187 Revisionen an Bahnpostwagen ausgeführt worden.

b) Werkstätteanlagen und -einrichtungen

Mit dem Bau der neuen Wagenreparaturwerkstätte in der Werkstätte *Yverdon* wurde im August begonnen.

Zwecks Vermehrung der Arbeitsstände in der *Werkstätte Olten* für den Unterhalt der Leichtstahlwagen, deren Bestand stark zunimmt, wurde in der Wagenabteilung I die Schiebebühne entsprechend verlängert, was die Erstellung einer neuen Überdachung mit 25 m Sprengweite und verbesserten Oberlichtern zur Folge hatte.

Der in der *Werkstätte Bellinzona* seit 1947 etappenweise durchgeführte Um- und Ausbau der Lokomotivabteilung konnte im Berichtsjahr vollendet werden.

Die auf das neue Hochleistungs-Rundfräseverfahren umgebaute Wagenradsatz-Drehbank in der *Werkstätte Zürich* ist in Betrieb genommen worden. Ausser der grossen Leistungsverbesserung wird damit eine Ersparnis an Radreifenmaterial von 40–50% erzielt.

D. Schiffsdienst auf dem Bodensee

1. Zur Sicherstellung der Schiffskurse sind mit den Organen der DB die durch Kriegszerstörungen ausgefallenen und aus anderen Gründen unrichtig gewordenen Peilpunkte neu bestimmt und festgelegt worden.

2. Die internationale Flaggenordnung für die Schiffahrt auf dem Bodensee ist im Einvernehmen mit der Bundesbahndirektion Karlsruhe dem heute geltenden deutschen Hoheitszeichen angepasst und neu geregelt worden.

Bauabteilung

A. Allgemeines

1. *Bahnhof Bern.* Gemeinsam mit den Behörden von Kanton und Stadt Bern sowie mit der Generaldirektion PTT wurde ein Ideenwettbewerb 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, durchgeführt. Die eingegangenen 64 Entwürfe brachten eine Fülle von

konstruktiven Vorschlägen und Anregungen und schufen damit eine ausreichende Grundlage für die Behandlung aller im Wettbewerbsprogramm aufgeworfenen Fragen. Es besteht darüber kein Zweifel mehr, dass sich im Bereich des heutigen Bahnhofplatzes ein neues geeignetes Aufnahmegebäude der SBB erstellen lässt, das sich städtebaulich gut einfügt und genügend Fläche für eine zweckmässige Verkehrslösung auf dem Bahnhof- und Bubenbergplatz frei lässt.

2. *Bahnhoferweiterung Zürich.* Das vom Regierungsrat des Kantons und vom Stadtrat der Stadt Zürich gemeinsam mit den SBB im Juni 1949 in Auftrag gegebene Gutachten über das Rahmenprojekt 1946 für den Ausbau des Bahnhofes Zürich erforderte umfangreichere Studien als vorgesehen und war deshalb am Jahresende noch ausstehend. Inzwischen wurden eingehende Projektierungen für eine erste Bauetappe abgeschlossen. Ferner wurden generelle Projekte für den Ausbau von Zufahrtslinien ausgearbeitet, damit im Benehmen mit den Kantons- und Gemeindebehörden das allfällig notwendige Gelände freigehalten werden kann.

3. *Verwaltungsgebäude «Sihlhof» in Zürich.* Da sowohl die PTT wie die SBB wegen Mangels an eigenen Räumlichkeiten an geeigneter Lage an der Erstellung dieses Verwaltungsgebäudes gleichermassen interessiert sind und deshalb eine Erstellung durch den Bund naheliegt, wird sich vorerst noch die Bundesversammlung mit diesem Geschäft zu befassen haben. Die beiden Verwaltungen haben sich inzwischen bereits über die allenfalls in Frage kommende Aufteilung der Räume geeinigt.

B. Neu- und Umbauten, Erweiterungen

1. *Bau der Verbindungslinie Genf-Cornavin–La Praille.* In La Praille sind weitere 2 km Geleise gelegt und 16 Weichen eingebaut worden. Der Bau der Unterführung der Route des Jeunes ist beendigt. Der Ausbau der Zufahrt zur «Pont rouge» und der Route du Grand-Lancy geht der Vollendung entgegen.

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

Folgende wichtigere Bauarbeiten sind vollendet worden:

Neues Aufnahmegebäude in La Conversion; Umbau der Aufnahmegebäude in Morges und Sierre; 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; neues Nebengebäude in Oensingen; Umbau der Gepäcklokale und Erstellung eines neuen Zollgebäudes auf Perron III in Genf; Erweiterung der Tankanlagen im Benzin- und Öllager sowie Umbau und Erweiterung des Depotdienstgebäudes in Basel; Erweiterung der Lokomotivremise Ost und der Geleiseanlagen im Feld J sowie Umbauten für den Bahn- und Stellwerkdienst in Winterthur; Verbesserung in den Wirtschaftsbetrieben der 3. Klasse und im alkoholfreien Restaurant sowie Erweiterung und Verbesserung der Stromversorgung in Zürich HB; Umbau der Aufnahmegebäude der Strecke Winterthur–Wald; Erweiterung der Geleiseanlagen in Brügg und Vernier-Meyrin; Bau einer Unterführung in La Conversion; Ausbauarbeiten im Bahnhof Brunnen im Zusammenhang mit der Doppelspur Brunnen–Sisikon.

Folgende wichtigere Bauarbeiten befanden sich in Ausführung:

Neues Aufnahmegebäude in Nieder- und Oberurnen; Umbauten in den Aufnahmegebäuden Brig und Pruntrut; Umbau des Aufnahmegebäudes und Verbesserung der Energieversorgung in Winterthur; Umbau und Erweiterung des Aufnahmegebäudes in Aarau; Umbau der Diensträume in den Aufnahmegebäuden Le Locle-Ville und St-Imier; Erweiterung des Bahnhofbuffets Delsberg; Erweiterung der Bahnhof- und Depotanlagen und Bau von Nebengebäuden für die EBT in Burgdorf; Erweiterung des Auskunftsbüros mit Verlegung einer Dienstwohnung und Einrichtung von Diensträumen für das Bahnhofbuffet im Kellergeschoss des Aufnahmegebäudes in Basel; neuer Güterbahnhof in Lausanne-Sébeillon; Erstellen eines Futtermagazins in Chiasso; Erstellen einer Aktenförderanlage in der Versandhalle der Güterverwaltung Zürich; Bau eines Dienstgebäudes mit Zufahrtsstrasse und -brücke für den Fahrleitungsunterhalt in Zürich; Umbau von Räumen im Eilgutgebäude Zürich für die Einrichtung einer Werkstätte und eines Magazins der Sektion für elektrische Anlagen; Erstellen eines neuen Dienst- und Nebengebäudes und einer neuen Perronüberdachung in Zug; Erstellen des Perrons II mit Perrondach und einer zweiten Personenunterführung in Le Locle-Ville; Bau von Zwischenperrons in Sursee und Giubiasco; Erstellen der Geleise 8 und 9 sowie des Verladeplatzes und eines Bahndienstgebäudes in Sion; Verbesserung der Geleiseanlagen im Ostkopf in Langnau; Geleiseerweiterungen auf verschiedenen Stationen der Strecke Winterthur–Wald im Hinblick auf die Elektrifizierung; Ausbau des nördlichen Geleisekopfes und Vergrösserung des Verladeplatzes in Nieder- und Oberurnen.

3. *Doppelspuren.* Der Ausbau der Strecken Boudry–Auvernier, Romont–Chénens, Olten-Hammer–Oensingen, Wallenstadt–Unterterzen und Lachen–Ziegelbrücke auf Doppelspur wurde weitergeführt und die Strecke Giubiasco–Cadenazzo neu in Angriff genommen. Auf folgenden Teilstrecken ist der doppelspurige Betrieb aufgenommen worden: Romont–Villaz-St-Pierre am 14. Mai, Oensingen–Oberbuchsiten am 25. August und Oberbuchsiten–Egerkingen am 12. Dezember.

4. *Brückenbauten.* Die Molinabrücke bei km 166,420 Cadenazzo–Magadino und die Wildbachbrücke bei Embrach sind fertig umgebaut worden. Der Umbau der Aarebrücke «Tannwald» zwischen Läufelfingen und Olten wurde weitergeführt. Die Pfeiler und Widerlager sind vollendet, und die Stahlkonstruktion ist im Lieferwerk in Arbeit.

5. *Signal- und Sicherungsanlagen.* Im Berichtsjahr sind 15 neue elektrische Stellwerkanlagen, 384 Lichtsignale und 27 elektrische Barrierenwinden in Betrieb genommen worden.

Die Strecken Salgesch–Visp, Romont–Villaz-St-Pierre, Cottens–Matran, Brügg–Lyss, Moutier–Choindez, Zwingen–Aesch, Giswil–Meiringen, Hasle–Wolhusen, Rotkreuz–Zug, Zug–Walchwil, Aarau–Suhr, Wettingen–Otelfingen, Niederglatt–Oberglatt und Winterthur-Grüze–Winterthur-Seen sind mit dem Streckenblock ausgerüstet worden.

Der Einbau von Streckengeräten für die automatische Zugsicherung ist weitergeführt worden. Von den 2839 km normalspurigen Strecken unseres Netzes waren am Ende des Jahres 2253 km = 79,5% mit dieser Sicherungseinrichtung an den Vor-, Durchfahr- und Ausfahrsignalen versehen. Auf weiteren 409 km sind vorläufig die Einfahrvorsignale damit ausgerüstet.

6. *Niveauübergänge.* Es sind 22 Niveauübergänge aufgehoben und davon 11 durch Unter- oder Überführungen ersetzt worden.

7. *Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen.* In den Bahnhöfen Vallorbe, Brunnen, Winterthur, St. Gallen und Landquart sind Lautsprecheranlagen gebaut und in Betrieb genommen worden.

C. Erneuerung der Geleise

Im Berichtsjahr sind folgende Arbeiten ausgeführt worden:

a) Geleise- und Schottererneuerungen

152,5 km Geleise-Umbau mit neuem Material,
39,0 km Geleise-Umbau mit gebrauchtem Material,
26,1 km { Schwellenvermehrung mit Schottererneuerung und Schottererneuerung allein.

b) Weichenerneuerung

489 Weichen-Einheiten mit neuem Material,
225 Weichen-Einheiten mit gebrauchtem Material.

Das im Voranschlag vorgesehene Erneuerungsprogramm ist damit restlos erfüllt worden.

D. Unterhaltsarbeiten

1. Die vorgesehenen Unterhaltsarbeiten sind in vollem Umfange durchgeführt worden.

2. Die im Spätherbst 1948 begonnenen Versuche mit der Ausführung der Geleiseregulierung nach dem Soufflageverfahren wurden im Berichtsjahr fortgesetzt und auf 14% der Vorarbeiterstrecken ausgedehnt. Auch die diesjährigen Versuche und Ergebnisse sind in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht gut.

E. Elektrifikation

Die Geleise A 8–11 im Rangierbahnhof Basel sind mit der Fahrleitung ausgerüstet worden.

Der Mangel an elektrischen Triebfahrzeugen liess weiterhin eine gewisse Zurückhaltung bei den Elektrifikationsarbeiten auf den heute noch mit Dampf betriebenen Strecken als angezeigt erscheinen.

F. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse

1. Am 15. Juli um 07.52 fiel bei km 110,742 der Strecke Faido–Lavorgo ein ca. 1 m³ grosser Felsblock auf das talseitige Streckengeleise. Die Züge 2540 und 2549 konnten rechtzeitig angehalten werden. Es musste Einspurbetrieb angeordnet werden. Um 14.30 Uhr des gleichen Tages stürzte ein zweiter grosser Block auf das bergseitige Streckengeleise. Die Extrawachen konnten rechtzeitig die Nachbarstationen verständigen. Am Geleise entstand etwelcher Schaden.

2. In der Nacht vom 17. auf den 18. Juli geriet die bei km 50,529 der Strecke Hornussen–Frick über die Bahn führende Schutzbrücke der Transport-Schwebebahn der Jurabergwerke AG. Herznach in Brand und stürzte auf die Geleise. Durch das Vorkommnis musste vom 17. Juli 23.30 bis 18. Juli 19.00 Uhr der Bahnverkehr auf der Strecke Hornussen–Frick auf beiden Geleisen gesperrt werden. Die Schnellzüge zwischen Brugg und Basel wurden über Olten geleitet. Der Personenverkehr zwischen den beiden Stationen wurde mit Postautos aufrechterhalten. Der durchgehende Verkehr auf beiden Geleisen konnte um 19.00 Uhr wieder aufgenommen werden.

3. Infolge der anhaltenden Regenfälle geriet am 26. November oberhalb des Bahndammes bei La Cornallaz zwischen den Stationen Grandvaux und Puidoux-Chexbres eine Partie der Berghalde von etwa 600 m Länge und 150 m Breite ins Gleiten. Der Erdaufstoss schob sich in der Folge bis an den Bahndamm heran. Am 5. Dezember erreichte die Bewegung ihren Höhepunkt und kam, nachdem während einiger Tage kein Regen mehr gefallen war, am 12. Dezember zum Stillstand. Es wurden sofort alle Massnahmen zur Sicherung der Bahn und zur allfällig notwendig werdenden Umleitung des Bahnverkehrs eingeleitet. Die technischen Massnahmen der SBB mussten sich vorläufig auf das Abbaggern der gegen den Damm stossenden Erdmassen, auf die Ableitung des Oberflächenwassers, auf die Aussteifung der bedrohten Unterführung bei km 10,854 durch eine starke Betonsohle und auf das Beschweren derselben durch Auffüllen mit Grobschotter beschränken. Die endgültige Konsolidierung der Gleitpartie wird umfangreiche und länger dauernde Arbeiten erfordern, deren Projektierung und Ausführung der Kanton Waadt übernommen hat.

Abteilung Kraftwerke

A. Energiewirtschaft

1. Im Kraftwerk Gösgen der Aare-Tessin AG. für Elektrizität wurde in Ausführung des Energielieferungsvertrages vom 15. August 1947 eine Einphasenstrom-Maschinengruppe von 8000 kW/12 000 kVA eingebaut und auf den vereinbarten Zeitpunkt am 1. Oktober 1950 in Betrieb gesetzt. Damit ist eine neue Energiequelle in einer für unser Netz günstigen Lage geschaffen worden.

2. Im Betriebsjahr 1949/50 (Oktober 1949 bis September 1950) wurden erzeugt bzw. bezogen:

In den eigenen Kraftwerken	588 308 000 kWh
In den Gemeinschaftskraftwerken	184 467 000 »
Aus fremden Kraftwerken	171 508 000 »
Total der erzeugten und bezogenen Energie	944 283 000 kWh

Diese Energie wurde wie folgt verwendet:

Für die eigene Zugsförderung ab Unterwerk		748 669 000 kWh
Für andere eigene Zwecke		10 583 000 »
Abgabe an Privatbahnen		25 161 000 »
Leitungs-, Transformatoren- und Umformer-Verluste		114 001 000 »
Total für den Bahnbetrieb		898 414 000 kWh
Abgabe an andere Abnehmer (Servitutenlieferungen)	10 942 000 kWh	
Abgabe von Überschussenergie	19 104 000 »	
Verbrauch zum Wasserpumpen im Etzelwerk	15 823 000 »	45 869 000 kWh
Gesamtverbrauch		944 283 000 kWh

Der Energieverbrauch für die eigene Zugsförderung im Betriebsjahr 1949/50 weist einen Mehrverbrauch von 34 761 000 kWh auf gegenüber dem Vorjahr, was einerseits auf eine Zunahme des Bedarfes von zirka 20 000 000 kWh zufolge der Vermehrung der Zugsleistungen, anderseits auf den Wegfall der im Vorjahr durch die Trockenheit erforderlichen Sparmassnahmen im Personen- und Güterverkehr zurückzuführen ist.

3. Zu Beginn der Winterperiode 1949/50 fehlten in unseren Stauseen 61 Millionen kWh. Zudem war die Wasserführung in unseren Kraftwerken in der ersten Hälfte dieser Periode eine minimale; sie verbesserte sich ab Anfang November, blieb aber immer noch unter dem betreffenden Monatsmittel. Während der Sommerperiode 1950 blieb die Wasserführung im Durchschnitt unter dem langjährigen Mittel. Immerhin füllten sich der Barberinesee und der Sihlsee vollständig, während im Ritomsee am Ende der Sommerperiode 2,5 Millionen m³ fehlten. Unter diesen Umständen erzeugten unsere eigenen Kraftwerke im Winter des Betriebsjahres 1949/50 41 220 000 kWh weniger und im Sommer 4 040 000 kWh mehr als im Vorjahr, woraus sich eine totale Mindererzeugung von 37 180 000 kWh ergibt. Demgegenüber war die Energieerzeugung der Gemeinschaftskraftwerke um 27 475 000 kWh grösser als im Vorjahr, was für das Kraftwerk Rupperswil-Auenstein auf die günstigere Wasserführung der Aare im Sommer 1950 und für das Etzelwerk auf das Wasserpumpen in den Sihlsee zurückzuführen ist.

4. Die fehlenden 61 Millionen kWh in unseren Stauseen zu Beginn der Winterperiode 1949/50 versetzten unsere Energieversorgung in eine schwierige Lage. Obschon die allgemeine Energieversorgung sich gegenüber dem Vorjahr durch die Inbetriebsetzung neuer Kraftwerke und durch Energieabtausche mit dem Ausland etwas gebessert hatte, konnten die Elektrizitätswerke uns nur 17 Millionen kWh über ihre Pflichtlieferungen hinaus zur Verfügung stellen. Zur Verhütung einer vorzeitigen Erschöpfung unserer Energiereserve in den Stauseen wurden unverzüglich die möglichen Sparmassnahmen im Bahnbetrieb, wie Einschränkung der Zugsheizung, Herabsetzung der Zugsausrüstungen und Verwendung der noch verfügbaren Dampflokomotiven, getroffen. Damit sollten ca. 27,5 Millionen kWh eingespart werden. Für den schlimmsten Fall, dass sich während des Winters die Lage unserer Energieversorgung nicht verbessern sollte, wurde eine 25%ige Fahrplaneinschränkung im Reiseverkehr ab 3. Januar 1950 vorbereitet, entsprechend einer Einsparung von 31 Millionen kWh. Zufolge der mässigen Niederschläge anfangs November 1949 nahm die Wasserführung in unseren Kraftwerken, die bis dahin eine minimale war, leicht zu. Auch konnte unser Energiebezug nach und nach bis zur vollständigen Ausnützung der technischen Energie-Austauschmöglichkeiten um weitere 23,5 Millionen kWh vermehrt werden. Von Mitte Januar bis Ende Februar konnte der Bezug von Aushilfsenergie allmählich eingestellt werden.

B. Kraftwerke

1. *Barberine.* Am 28. Oktober 1950 erfolgte der Durchschlag des 3,82 km langen Stollens für die Zuleitung des Triège in den Barberinesee. Die Fertigstellungsarbeiten wurden für das Baulos Emaney anfangs Dezember eingestellt; auf der Seite Barberine werden die Arbeiten voraussichtlich Ende Januar 1951 beendigt sein. Die Hauptwasserfassung, die Wasserfassung des Blantsin und die Zuleitungskanäle sind vollendet.

Am 31. Dezember 1950 betrug der Nutzinhalt des Barberinesees 30,2 (Vorjahr 17,9) Millionen m³, was in den Kraftwerken Barberine und Vernayaz zusammen einer Energiemenge von 85,4 (50,7) Millionen kWh entspricht. Der volle Nutzinhalt des Sees beträgt 39,0 Millionen m³. Die tiefste Absenkung mit einem verbleibenden Nutzinhalt von 1,3 (8,1) Millionen m³ wurde am 30. April (13. April) erreicht.

2. *Massaboden.* Die neue Wasserfassung in Mörel und der Zulaufstollen von 2,9 km Länge wurden am 17. Mai 1950 dem Betriebe übergeben.

3. *Amsteg.* Beim Umleitstollen der Wasserfassung Pfaffensprung wurde ein Teil der Sohle mit Granitsteinen erneuert. Eine im Frühjahr durchgeführte Kontrolle des Staubeckens Pfaffensprung, des Druckstollens, des Zulaufstollens des Kärstelenbaches und des Wasserschlosses mit der Apparatenkammer zeigte, dass sich diese Anlageteile in einem guten Zustande befinden.

4. *Ritom.* Der Vortrieb des Stollens für die Zuleitung der Garegna in den Ritomsee wurde auf Seite Piora in der geröllhaltigen, wasserführenden Dolomitschicht weitergeführt und erreichte am 31. Dezember 1950 eine Länge von 748 m. Der gesamte Vortrieb des Stollens betrug Ende Dezember 1552 m bzw. 62,5% der Gesamtlänge. Auf der Seite Val Canaria mussten am 9. August infolge starker Wassereinbrüche die Vortriebsarbeiten bei Tunnelmeter 804 eingestellt werden. Die Hangkanäle auf beiden Talseiten sind fertiggestellt.

Anfangs Oktober wurde der Vertrag mit der Arbeitsgemeinschaft Ed. Züblin & Cie. AG. in Zürich und Fratelli Merlini & Cie. in Minusio über die Ausführung der Bauarbeiten für die neue Staumauer Piora abgeschlossen. Trotz Behinderung durch die starken Schneefälle konnten bis Ende Dezember die nach Programm vorgesehenen Bauinstallationen in Piora und Piotta fertiggestellt werden.

Die 5 Bahntransformatoren von 8500 kVA wurden mit Transformatoren-Gasschutzapparaten (Buchholzschutz) ausgerüstet.

Am 31. Dezember 1950 betrug der Nutzinhalt des Ritomsees 18,3 (12,9) Millionen m³, was einer Energiemenge von 30,1 (21,2) Millionen kWh entspricht. Der volle Nutzinhalt des Sees beträgt 27,5 Millionen m³. Die tiefste Absenkung wurde am 29. April (13. April) mit einem verbleibenden Nutzinhalt von 0,5 (3,1) Millionen m³ erreicht.

5. *Etzelwerk.* Am 31. Dezember 1950 betrug der Nutzinhalt des Sihlsees 61,7 (49,7) Millionen m³. Der auf die SBB entfallende Anteil von 32,2 (29,6) Millionen m³ entspricht einer Energiemenge von 32,2 (29,6) Millionen kWh. Der volle Nutzinhalt des Sees beträgt 91,8 Millionen m³. Der Sihlsee erreichte seinen tiefsten Stand am 18. März (27. März) mit einem verbleibenden Seeinhalt von 14,1 (5,3) Millionen m³.

6. *Kraftwerk Rupperswil-Auenstein.* Im Kraftwerk Rupperswil-Auenstein sind Untersuchungen über die am Einphasen-Generator aufgetretenen Vibrationen durchgeführt worden. Die an den Generatorfundamenten aufgetretenen Risse erforderten den Einbau von besonderen Verankerungen.

7. *Lungernseewerk.* In der Zentrale Unteraa des Lungernseewerkes der Zentralschweizerischen Kraftwerke wurden mit der für die Speisung der Brüniglinie aufgestellten Schlupfumformergruppe Abnahmeversuche durchgeführt.

C. Übertragungsleitungen

Infolge der Erstellung der Doppelspur auf der Strecke Thalwil–Sargans musste die 66 kV Übertragungsleitung Etzelwerk–Sargans zwischen Reichenburg und Ziegelbrücke teilweise verlegt werden.

Am 1. Oktober 1950 wurde der Bahngenerator im Kraftwerk Gösgen der Aare-Tessin AG. für Elektrizität dem Betrieb übergeben. Die erzeugte Einphasenenergie wird über eine neu erstellte Verbindungsleitung von 1,1 km Länge unseren 66 kV Übertragungsleitungen Rupperswil–Olten zugeführt.

D. Unterwerke

In den Unterwerken Brugg und Gossau wurde der Einbau von 15 kV Schnellschaltern in den Speisepunkten beendigt und in den Unterwerken Giornico, Giubiasco, Melide und Grüze weitergeführt. In den Unterwerken Brugg und Grüze wurden sämtliche Speisepunkte mit der neuen Prüf- und Wiedereinschalt-Automatik ausgerüstet.

Die 5000 kVA Bahntransformatoren der Unterwerke Giornico, Giubiasco und Melide wurden mit Transformatoren-Gasschutzapparaten (Buchholzschutz) ausgerüstet; in den Unterwerken Olten und Emmenbrücke wurde mit dem Einbau von diesen Schutzapparaten in die Bahntransformatoren begonnen.

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 1949 Fr.	Voranschlag 1950 Fr.	Rechnung 1950 Fr.
Personalaufwand	354 985 472	355 003 800	355 905 686
Sachaufwand	240 414 246	229 813 900	226 095 498
Abschreibungen	105 579 678	97 831 000	79 386 496
Kapitalkosten	48 102 313	50 436 000	50 597 441
Übrige Aufwendungen [1]	46 860 009	45 800 000	47 226 969
Gesamtaufwand	795 941 718	778 884 700	759 212 090
Diesem Aufwand stehen gegenüber:			
Betriebsertrag	633 969 569	622 300 700	639 429 290
Übrige Erträge	16 439 173	9 576 600	9 804 052
Aktivierbare Bauaufwendungen	105 766 232	108 300 000	109 978 748
Gesamtertrag und aktivierbare Bauaufwendungen	756 174 974	740 177 300	759 212 090
Der Unterschied entspricht dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Passivsaldo	39 766 744	38 707 400	—

[1]) Dieser Sammelposten umfasst hauptsächlich die Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital der PHK (21 Millionen Franken), den Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der garantierten 4prozentigen Verzinsung der Wertbestände der PHK (2,3 Millionen Franken) sowie die Teuerungszulagen an Pensionierte (22 Millionen Franken).

Der *Personalaufwand* als wichtigster Aufwandsposten zeigt folgende Entwicklung:

	Rechnung 1949 Fr.	Voranschlag 1950 Fr.	Rechnung 1950 Fr.
Besoldungen, Gehälter und Löhne	169 302 498	170 212 400	248 167 559
Teuerungszulagen	105 359 938	105 561 200	24 816 756
	274 662 436	275 773 600	272 984 315
Ortszuschläge	5 415 955 [1])	5 378 500 [1])	9 062 342
Kinderzulagen	5 570 721 [2])	5 589 600 [2])	6 874 233
Übrige Besoldungs- und Lohnbestandteile (Heiratszulagen, Geburtszulagen, Dienstaltersgeschenke, Besoldungsnachgenüsse usw.)	2 278 987	1 680 100	2 398 827
Total Besoldungen, Gehälter, Löhne und dazugehörige Bezüge	287 928 099	288 421 800	291 319 717
Nebenbezüge und verschiedene Vergütungen	17 312 162 [3])	17 459 100 [3])	17 182 392
Dienstkleider	4 055 021	3 460 400	3 803 982
Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse [4])	27 341 916	27 605 200	26 190 891
Beiträge an die AHV	5 664 279	5 738 100	5 740 095
Unfallversicherung	6 670 197	7 050 300	6 816 457
Andere Aufwendungen für das Personal (Prämien und Belohnungen, Beiträge an die Krankenkasse für das SBB-Personal, Abgabe alkoholfreier Getränke usw.)	516 040	418 100	825 331
	349 487 714	350 153 000	351 878 865
abzüglich: Beteiligung Dritter an den Personalausgaben	—3 373 294	—3 217 600	—3 235 025
Aufwendungen für das eigene Personal	346 114 420	346 935 400	348 643 840
Ausgaben für fremde Arbeitskräfte (Unternehmerarbeiter, Putzfrauen usw.)	8 871 052	8 068 400	7 261 846
	354 985 472	355 003 800	355 905 686

Der Personalaufwand hält sich bei einer Zunahme um rund 0,9 Millionen Franken annähernd im Rahmen des Vorjahres und des Voranschlages. Die einzelnen Posten weisen dagegen wesentliche, durch das neue Beamtengesetz und die Neuordnung der PHK-Versicherung bedingte Veränderungen auf.

Die Auswirkungen des auf 1. Januar 1950 in Kraft getretenen neuen Beamtengesetzes waren in der Botschaft des Bundesrates betreffend die Revision des Beamtengesetzes vom 20. Dezember 1948 für das Jahr 1950 auf rund 7 Millionen Franken veranschlagt. Nachdem diese Auswirkungen im Voranschlag noch nicht berücksichtigt werden konnten, war mit wesentlichen Mehraufwendungen sowohl gegenüber dem Vorjahr als auch gegenüber dem Voranschlag zu rechnen. Die Mehraufwendungen für die höheren Durchschnittsbezüge infolge der nach dem alten Beamtengesetz auf 1. Januar 1950 fällig gewordenen überdurchschnittlich zahlreichen ordentlichen Besoldungs- und Lohnerhöhungen (Personalverjüngung) und die Auswirkungen des neuen Beamtengesetzes betragen gegenüber dem Vorjahr, berechnet auf Grund des Personalbestandes des Jahres 1949, rund 9,6 Millionen Franken. Diesem Mehraufwand stehen zur Hauptsache gegenüber die Minderausgaben von 7,6 Millionen Franken als Folge des Personalabbaues und des Rückganges der zugezogenen Unternehmerarbeiter und von 1,2 Millionen Franken aus der Neuordnung der PHK-Versicherung.

Man kann somit feststellen, dass die Auswirkungen des neuen Beamtengesetzes mehr als ausgeglichen wurden durch Einsparungen an Arbeitskräften.

---

[1]) Einschliesslich Teuerungszulage.
[2]) Einschliesslich Kinderzuschüsse.
[3]) Einschliesslich Teuerungszuschläge.
[4]) Ohne die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse.

Die Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse sind infolge der rückwirkend auf 1. Januar 1950 in Kraft gesetzten neuen Statuten dieser Kasse vom 9. Oktober 1950 zurückgegangen. Sie umfassen die wiederkehrenden Beiträge von 22,2 Millionen Franken (Vorjahr 23,9 Millionen Franken) und den zum Ausgleich der Deckungskapitalbelastung für Erhöhung des versicherten Verdienstes von der Verwaltung zu übernehmenden Betrag von 4 Millionen Franken (Vorjahr 3,4 Millionen Franken).

Die Entlastung als Folge der neuen Statuten wirkt sich im Jahre 1950 noch nicht voll aus, weil die Sonderbeiträge von 2 % zur Abtragung der bei der Anpassung der PHK-Versicherung an die erhöhten Lebenskosten und an die AHV (Statutenänderung auf 1. Januar 1949) entstandenen Mehrbelastung im Jahre 1950 nochmals voll geleistet werden mussten. Die wiederkehrenden Beiträge sind daher gegenüber dem Vorjahr nur um 1,7 Millionen Franken niedriger. In den Einmaleinlagen für Verdiensterhöhungen sind im Hinblick auf die rückwirkend auf 1. Januar 1950 in Kraft tretende Änderung der Ämtereinreihung (BRB vom 9. Februar 1951) 2 Millionen Franken berücksichtigt.

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

	Rechnung 1949 Fr.	Voranschlag 1950 Fr.	Rechnung 1950 Fr.
Prämien an die SUVA für Betriebsunfälle	4 169 594	4 393 600	4 189 726
für Nichtbetriebsunfälle	1 782 350	1 811 500	1 789 144
Verschiedenes (kapitalisierte Werte der Zuschussrenten, Überlassung von Renten usw.)	718 253	845 200	837 587
	6 670 197	7 050 300	6 816 457

Der Posten Verschiedenes ist gegenüber dem Vorjahr infolge Zunahme der kapitalisierten Werte der Zuschussrenten gestiegen.

Die Zunahme des Postens « Andere Aufwendungen für das Personal» gegenüber Vorjahr und Voranschlag beruht auf einer einmaligen Zuwendung von 300 000 Franken an den Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete der SBB.

Von der Beteiligung Dritter an den Personalausgaben entfallen auf

	Rechnung 1949 Fr.	Voranschlag 1950 Fr.	Rechnung 1950 Fr.
Krankengeld der SUVA	1 715 395	1 667 900	1 674 905
Renten der SUVA und der Militärversicherung	433 455	413 100	417 327
Lohnausfallentschädigungen bei Militärdienst	707 298	672 200	655 817
Beteiligung des Personals an der Versicherung gegen Nichtbetriebsunfälle	356 001	362 300	360 263
Andere Beteiligungen	161 145	102 100	126 713
	3 373 294	3 217 600	3 235 025

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

	Rechnung 1949	Voranschlag 1950	Rechnung 1950
Ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Beamte, Angestellte, Betriebsarbeiter und anderes ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal)	34 739	34 664	34 475
Nicht ständig und nicht mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Aushilfsarbeiter, Aushilfswärter im Barrieren- und Stationsdienst und andere nicht ständige Arbeitnehmer)	2 013	1 756	1 722
Stationslehrlinge	560	529	404
Zugsdienstlehrlinge	112	107	53
Handwerkerlehrlinge	242	260	250
Total eigenes Personal (ohne fremde Arbeitskräfte)	37 666	37 316	36 904

Der Personalabbau beträgt 762 Mann gegenüber dem Vorjahr und 412 Mann gegenüber dem Voranschlag. Die abgebauten Unternehmerarbeiter sind in diesen Zahlen nicht inbegriffen; der Rückgang wirkt sich in den Ausgaben für fremde Arbeitskräfte aus. Die Ausgaben für Unternehmerarbeiter konnten gegenüber dem Vorjahr um 1,6 Millionen Franken und gegenüber dem Voranschlag um 0,9 Millionen Franken gesenkt werden, was einem weiteren Abbau von rund 300 bzw. 150 Arbeitskräften entspricht. Der Gesamtabbau von 1062 Arbeitskräften gegenüber dem Vorjahr fällt um so mehr ins Gewicht, als die Betriebsleistungen zugenommen haben.

An der Verminderung des *Sachaufwandes* um 14,3 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr sind zur Hauptsache das Verbrauchsmaterial (— 4,8 Millionen Franken) und die Bau-, Unterhalts- und Reparaturmaterialien (— 7,7 Millionen Franken) beteiligt.

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 1950 weist im Vergleich zu Voranschlag und Vorjahr folgende Bauaufwendungen aus:

	Rechnung 1949 Fr.	Voranschlag 1950 Fr.	Rechnung 1950 Fr.
Anlagen der Bahn			
Anlagen und Einrichtungen			
Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	21 292 333	19 393 000	18 519 219
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	3 398 975	6 374 500	5 766 309
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	15 748 140	12 920 000	13 402 595
Elektrifizierung von Linien	1 308 521	1 840 000	2 681 941
Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	41 247 880	40 339 900	36 037 014
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	3 626 591	3 247 600	4 027 044
Fahrzeuge	40 970 179	38 820 000	48 432 717
Anlagen der Kraftwerke	7 290 501	9 153 000	6 006 051
Anlagen der Werkstätten	2 256 102	2 712 000	2 009 752
	137 139 222	134 800 000	136 882 642
Allgemeine Reserve für Unvorhergesehenes	—	2 000 000	—
	137 139 222	136 800 000	136 882 642

Von den rund 136,9 Millionen Franken Gesamtaufwendungen sind 110,0 Millionen Franken aktivierbare Bauaufwendungen, die als Vermehrung des Anlagevermögens verbucht wurden. Die verbleibenden 26,9 Millionen Franken wurden als nicht aktivierbare Bauaufwendungen der Betriebsrechnung belastet.

Bereits zu Anfang des Jahres 1950 — zur Zeit des sich abzeichnenden Konjunkturrückganges also — zeigte sich, dass die Ablieferung der Fahrzeuge aus den laufenden Bestellungen wesentlich rascher erfolgen werde, als bei der Aufstellung des Voranschlages vorausgesehen werden konnte. Entsprechend wurden auch im Rechnungsjahr grössere Zahlungen fällig, als veranschlagt waren. Um den Bauvoranschlag im gesamten einhalten zu können, musste die Überschreitung bei den Fahrzeugen durch Minderausgaben bei den übrigen

Kapiteln ausgeglichen werden. Wir erwähnen nachstehend kapitelweise die wesentlichsten Abweichungen vom Voranschlag. Für die Einzelheiten verweisen wir auf den Anhang zur Baurechnung (Seiten 55–71), in dem sämtliche im Voranschlag enthaltenen Objekte im Kostenbetrag von mehr als 100 000 Franken mit den Voranschlagsbeträgen und den entsprechenden tatsächlichen Ausgaben aufgeführt sind.

Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden. Die Aufwendungen für dieses Kapitel bleiben im gesamten um 0,9 Millionen Franken unter dem Voranschlag. Als wesentliche Abweichungen vom Voranschlag sind zu erwähnen:

Die für den Bahnhofumbau Bern veranschlagten 0,5 Millionen Franken wurden nur mit einem geringfügigen Betrag für Projektierungsarbeiten beansprucht; mit der Inangriffnahme der eigentlichen Bauarbeiten muss bis zur Abklärung der Finanzierungsfragen zugewartet werden. Beim Bau des neuen Güterbahnhofes Lausanne-Sébeillon konnte das vorgesehene Bauprogramm nicht ganz eingehalten werden, so dass die tatsächlichen Ausgaben um 0,8 Millionen Franken hinter der veranschlagten Summe zurückblieben. Die für den Ausbau des Bahnhofes Buchs (St.G.) veranschlagten 0,3 Millionen Franken wurden nicht beansprucht, weil sich eine Neubearbeitung des Umbauprojektes als notwendig erwies. Das neue Projekt im Kostenvoranschlagsbetrag von 10,4 Millionen Franken wurde im November 1950 den Österreichischen Bundesbahnen, die an diesem Grenzbahnhof mitbeteiligt sind, zur Stellungnahme unterbreitet.

Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke. Der Voranschlagsbetrag dieses Kapitels wurde um 0,6 Millionen Franken unterschritten. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Elektrifizierung der Linie Oberglatt–Niederweningen war für Geleiseerweiterungen auf verschiedenen Stationen dieser Strecke ein Betrag von 0,4 Millionen Franken veranschlagt. Dieser Betrag wurde nur mit einer unbedeutenden Summe beansprucht, weil noch Untersuchungen über die Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung dieser Nebenlinie im Gange sind.

Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen. Dieses Kapitel weist eine Überschreitung der Voranschlagssumme um 0,5 Millionen Franken auf. Die Doppelspurbauten waren vom guten Bauwetter begünstigt, so dass teilweise ein erheblicher Vorsprung gegenüber dem vorgesehenen Bauprogramm erzielt werden konnte; entsprechend wurden die für das Rechnungsjahr veranschlagten Jahresbeträge überschritten. Anderseits weist die Rechnung für die Verbindungsbahn Genf-Cornavin–La Praille gegenüber dem Voranschlag erhebliche Minderausgaben aus, die jedoch lediglich rechnungstechnischer Natur sind. Es wurden nämlich zugunsten der Rechnung 1950 die Kostenanteile von Bund und Kanton Genf für die Jahre 1949 und 1950 verbucht, und ausserdem erhielt das Rechnungsjahr eine erhebliche Gutschrift aus dem Verkauf von nicht beanspruchtem Land.

Elektrifizierung von Linien. Die Überschreitung dieses Kapitels um 0,8 Millionen Franken ist auf verschiedene Nachträge zu Elektrifizierungen früherer Jahre, die nicht mehr in den Voranschlag 1950 aufgenommen wurden, zurückzuführen sowie auf einen Vorsprung gegenüber dem Bauprogramm bei der Elektrifizierung der Linie Winterthur–Wald und daherigen Mehrausgaben von 0,3 Millionen Franken.

Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen. Trotz der Unterschreitung des Voranschlagsbetrages um 4,3 Millionen Franken konnte das veranschlagte Erneuerungsprogramm voll durchgeführt werden. Die Minderausgaben waren möglich dank den gegenüber dem Voranschlag wesentlich niedrigern Preisen für das Oberbaumaterial.

Über die im Rechnungsjahr erneuerten Geleise und Weichen gibt die nachstehende Übersicht nach Wert und Menge Auskunft:

	Rechnung 1949		Voranschlag 1950		Rechnung 1950	
Geleiseerneuerungen	Gel.-km [1])	Fr.	Gel.-km [1])	Fr.	Gel.-km [1])	Fr.
mit neuem Material	157,9	28 451 266	151,4	27 439 400	152,5	24 499 316
mit gebrauchtem Material	44,1	3 688 795	42,3	4 605 000	39,0	3 293 843
Schotterneuerungen und Schwellenvermehrungen allein	44,4	2 117 559	17,1	1 037 700	26,1	1 142 065
Weichenerneuerungen	Einheiten		Einheiten		Einheiten	
mit neuem Material	397	4 650 589	410	5 331 500	489	5 270 645
mit gebrauchtem Material	247	2 133 569	213	1 606 400	225	1 546 149
		41 041 778		40 020 000		35 752 018

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

Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten. Die Überschreitung des Voranschlagsbetrages um 0,8 Millionen Franken ist auf die Anschaffung von Strassenfahrzeugen für den Grossbehälter- und Strassenrollschemel-Verkehr zurückzuführen. Nachdem im Jahre 1949 eingehende Versuche mit von den Niederländischen Eisenbahnen übernommenen Einrichtungen durchgeführt worden waren, bewilligte anfangs des Jahres 1950 der Verwaltungsrat einen Kredit von 2,4 Millionen Franken zulasten der Position « Allgemeine Reserve für Unvorhergesehenes» für die Anschaffung von Grossbehältern und Spezialschleppern sowie von Strassenrollschemeln. Die Aufwendungen für die eigentlichen Eisenbahnfahrzeuge (Spezialgüterwagen mit Behältern) sind im Abschnitt « Fahrzeuge» ausgewiesen. Im vorliegenden Kapitel sind die Aufwendungen für die Strassenfahrzeuge (Sattelschlepper, Anhänger, Strassentraktoren und Strassenrollschemel) enthalten; im Rechnungsjahr betragen die Aufwendungen hierfür 0,9 Millionen Franken.

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

	Bureauausstattungen Fr.	Maschinen und Geräte Fr.
Verwaltungsdienst	188 976	—
Baudienst	73 257	1 325 286
Stations- und Zugsdienst	458 511	1 805 823
Zugförderungsdienst	18 776	156 415
	739 520	3 287 524

Von den Aufwendungen für Maschinen und Geräte sind besonders zu erwähnen: die Anschaffung von Traktoren für den Baudienst (Fr. 903 000), die Ausrüstung von Güterexpeditionen und Lagerhäusern mit Elektrostaplern, Elektrokarren und andern Umschlagsmitteln zur Motorisierung des Güterumschlages (Fr. 247 900), die Anschaffung von Strassentraktoren für den Strassenrollschemelbetrieb (Fr. 231 000) sowie der bereits erwähnten Sattelschlepper, Anhänger, Strassentraktoren und Strassenrollschemel für den Grossbehälterverkehr (Fr. 926 000). Von den Aufwendungen für Bureauausstattungen des Stations- und Zugsdienstes entfallen 255 000 Franken auf die Anschaffung von Billetausgabeapparaten für die Einführung der Einzelkassenführung bei den Einnehmereien.

Fahrzeuge. Die Überschreitung der veranschlagten Jahresaufwendungen um 9,6 Millionen Franken rührt davon her, dass infolge schnellerer Ablieferung der Fahrzeuge aus den Bestellungen der frühern Jahre im Rechnungsjahr mehr Zahlungen fällig wurden, als im Voranschlag vorgesehen waren. Es handelt sich somit lediglich um eine Verschiebung in der zeitlichen Aufteilung der für die Anschaffung von Fahrzeugen bewilligten Kredite oder veranschlagten Bestellungssummen. Die Bestellungssumme für die im Jahre 1950 neu in Auftrag gegebenen Fahrzeuge blieb sogar unter den vorgesehenen Beträgen, weil die Bestellungen reduziert werden mussten, um eine Überschreitung des Bauvoranschlages im gesamten zu vermeiden:

	Bestellungen 1950	
	Voranschlag	Rechnung
	— Bestellungsbetrag in Millionen Franken —	
Triebfahrzeuge	5,6	3,7
Personenwagen	25,0	16,5
Güter- und Dienstwagen	1,3	2,7 [1])
	31,9	22,9

[1]) Inbegriffen 1,2 Millionen Franken für die Anschaffung von Grossbehälterfahrzeugen mit Behältern. Diese 1,2 Millionen Franken bilden den auf die Schienenfahrzeuge entfallenden Teil des vom Verwaltungsrat bewilligten Kredites von 2,4 Millionen Franken für die Anschaffung von Grossbehältern und Spezialschleppern sowie von Strassenrollschemeln (siehe Erläuterungen zum Abschnitt « Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten »).

Dabei ist in der Bestellungssumme von 16,5 Millionen Franken für Personenwagen auch noch der im Bauvoranschlag 1951 für Bestellungen 1951 vorgesehene Betrag von 8 Millionen Franken inbegriffen, weil die reduzierten Personenwagenbestellungen 1950 und 1951 zur Erzielung günstigerer Preise und mit Rücksicht auf die bereits wieder eingetretenen oder noch zu erwartenden Materialpreiserhöhungen zu einer Bestellung zusammengelegt wurden.

Kraftwerke. Von der Unterschreitung des Voranschlages um 3,1 Millionen Franken entfallen 1,7 Millionen Franken auf den Bau der neuen Staumauer in Vieux Emosson (Kraftwerk Barberine). Die eigentlichen Bauarbeiten für diese Staumauer können erst im Jahre 1951 in Angriff genommen werden, da vorher noch ver-

schiedene Fragen abzuklären waren. Eine echte Minderausgabe stellt die Unterschreitung des Voranschlages für die Zuleitung des Triège in den Barberinesee dar, weil hier die günstigen baulichen Verhältnisse wesentliche Einsparungen gegenüber dem Kostenvoranschlag ermöglichen.

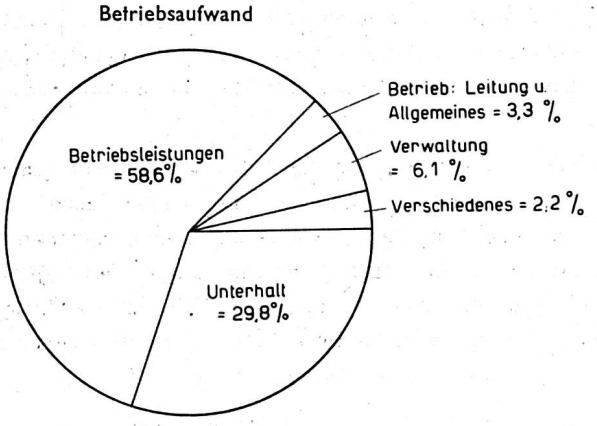
Werkstätten. Der Hauptanteil der Minderausgaben von 0,7 Millionen Franken entfällt auf die Verschiebung der Verlängerung der Lokomotivmontagehalle II der Werkstätte Zürich auf das Jahr 1951.

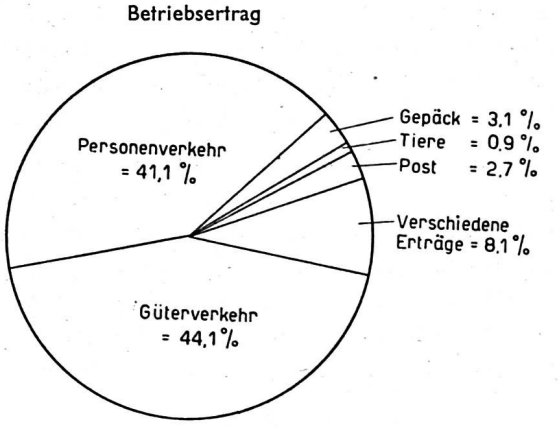
Betriebsrechnung

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

	Rechnung 1949		Voranschlag 1950		Rechnung 1950	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Betriebsertrag	635 528 825	100	624 130 700	100	641 868 714	100
Betriebsaufwand	503 546 191	79,2	489 492 800	78,4	487 036 400	75,9
Betriebsüberschuss	131 982 634	20,8	134 637 900	21,6	154 832 314	24,1

An der Verbesserung des Betriebsüberschusses um 22,8 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr sind der Betriebsertrag mit 6,3 und der Betriebsaufwand mit 16,5 Millionen Franken beteiligt. Die Zunahme des Betriebsertrages beträgt 1 %. Der Betriebsaufwand konnte um 3,3 % gesenkt werden. Gegenüber dem Voranschlag hat der Betriebsertrag die Erwartungen um 17,7 Millionen Franken übertroffen, während der Betriebsaufwand um 2,5 Millionen Franken unter den Voranschlagszahlen bleibt. Der veranschlagte Betriebsüberschuss wurde um 20,2 Millionen Franken verbessert.





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 1949		Voranschlag 1950		Rechnung 1950	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Verwaltung	*30 327 165*	*6,0*	*27 841 600*	*5,7*	*29 660 549*	*6,1*
Betrieb	*460 159 031*	*91,4*	*452 133 300*	*92,4*	*446 866 195*	*91,7*
Leitung und Allgemeines	14 334 375	2,9	14 843 000	3,0	15 937 262	3,3
Betriebsleistungen	288 181 390	57,2	286 117 300	58,5	285 727 728	58,6
Unterhalt	157 643 266	31,3	151 173 000	30,9	145 201 205	29,8
Verschiedenes	*13 059 995*	*2,6*	*9 517 900*	*1,9*	*10 509 656*	*2,2*
	503 546 191	*100*	*489 492 800*	*100*	*487 036 400*	*100*

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

Der Rückgang der Kosten für Verwaltung um 0,7 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr rührt zur Hauptsache von der Senkung der Druckkosten her. Die Überschreitung des Voranschlages um 1,8 Millionen Franken ist vor allem auf die zu niedrige Veranschlagung der kalkulatorischen Zinsen und Abschreibungen bei den Lagergemeinkosten des Materialverwaltungsdienstes (+ 1,3 Millionen Franken), der Provisionen auf dem Verkauf von Fahrausweisen durch Reisebureaux (+ 1,4 Millionen Franken) und der Kosten für Bahnwerbung (+ 0,4 Millionen Franken) zurückzuführen. Dagegen blieben die Kosten der Verwaltungsdienste (— 0,4 Millionen Franken) und die Druckkosten (— 1 Million Franken) unter dem Voranschlag.

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

	Rechnung 1949 Fr.	Voranschlag 1950 Fr.	Rechnung 1950 Fr.
Leitung des Baudienstes (Bauabteilungen der Kreise, Bahningenieurbureaux, Baubureaux)	5 663 979	6 428 500	6 239 178
Leitung des Stations- und Zugsbegleitdienstes (Betriebsabteilungen der Kreise, Wagenrepartitionsdienst, Ausgleichsstelle)	3 906 983	3 841 100	4 060 259
Leitung des Zugförderungsdienstes (Abteilungen für Zugförderung in den Kreisen)	902 624	920 000	878 402
Pacht und Miete (für Bahnstrecken, Fahrzeuge u. a.)	1 718 790	1 593 700	2 249 794
Besorgung des Betriebes durch fremde Bahnen und andere Dritte (Gemeinschaftsdienst, Zugs- und Fahrdienstleistungen)	2 141 999	2 059 700	2 509 629
	14 334 375	14 843 000	15 937 262

Die Zunahme der Kosten der Leitung des Baudienstes gegenüber dem Vorjahr ist hauptsächlich dem Umstand zuzuschreiben, dass im Jahre 1950 die Gutschriften für Projektierungs- und Bauleitungskosten zulasten der Baurechnung wegen der Herabsetzung der Bauaufwendungen für Anlagen und Einrichtungen zurückgegangen sind. Die Aufwendungen für Pacht und Miete haben infolge der mit der allgemeinen Belebung des Güteraustausches im Zusammenhang stehenden vermehrten Inanspruchnahme fremder Güterwagen zugenommen.

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

	Rechnung 1949 Fr.	Voranschlag 1950 Fr.	Rechnung 1950 Fr.
Bahnbewachung	8 939 322	8 928 100	8 711 993
Stationsdienst	156 780 855	156 774 400	156 999 093
Zugsbegleitung	35 779 037	35 211 100	35 954 353
Zugförderung	86 367 588	84 833 700	83 452 174
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	314 588	370 000	610 115
	288 181 390	286 117 300	285 727 728

Abgesehen von der Abnahme der Kosten für den Zugförderungsdienst, die ausschliesslich auf die Verminderung der Brennmaterialkosten zurückzuführen ist, halten sich die Kosten der Betriebsleistungen im Rahmen des Vorjahres und des Voranschlages. Der Personalabbau tritt aus den im Abschnitt über den Personalaufwand erwähnten Gründen kostenmässig leider nicht in Erscheinung.

Die Kosten der Zugförderung setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1949 Fr.	Voranschlag 1950 Fr.	Rechnung 1950 Fr.
Fahrpersonal	38 596 971	39 178 100	39 365 518
Fahrstrom	29 307 139	28 600 600	29 202 994
Feste und flüssige Treibstoffe	10 613 548	8 890 000	7 125 780
Schmierstoffe für die Triebfahrzeuge	440 978	401 000	371 308
Übrige Kosten des Fahrdienstes	87 188	75 000	77 776
Depotdienst	4 713 749	5 004 000	4 568 763
Visiteurdienst	2 608 015	2 685 000	2 740 035
	86 367 588	84 833 700	83 452 174

Die Abnahme der Kosten für feste und flüssige Treibstoffe um 3,5 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr und um 1,8 Millionen Franken gegenüber dem Voranschlag ist die Folge niedrigerer Kohlenpreise und des Rückganges der Fahrleistungen der Dampflokomotiven.

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

	Rechnung 1949		Voranschlag 1950		Rechnung 1950	
	km	%	km	%	km	%
Elektrische Triebfahrzeuge	63 357 442	88,3	64 000 000	90,1	67 415 919	90,1
Dampflokomotiven und andere thermische Triebfahrzeuge	5 882 072	8,2	4 850 000	6,8	4 857 321	6,5
Traktoren	2 492 234	3,5	2 150 000	3,1	2 585 446	3,4
	71 731 748	100	71 000 000	100	74 858 686	100

Die Fahrleistungen der Triebfahrzeuge haben gegenüber dem Vorjahr im gesamten nochmals um 3 126 938 km oder um 4,36 % zugenommen. Die Leistungen der elektrischen Triebfahrzeuge und der Traktoren sind um 4 151 689 km gestiegen, während jene der Dampflokomotiven um 1 024 751 km eingeschränkt werden konnten. Das weitere Ansteigen der Fahrleistungen ist auf das unerwartete Wiederaufleben des Güterverkehrs in der zweiten Jahreshälfte zurückzuführen.

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 1949 Fr.	Voranschlag 1950 Fr.	Rechnung 1950 Fr.
Anlagen und Einrichtungen			
gewöhnlicher Unterhalt	61 110 992	59 269 100	57 132 095
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	28 902 211	25 610 000	24 677 000
	90 013 203	84 879 100	81 809 095
Fahrzeuge			
gewöhnlicher Unterhalt	66 003 190	64 353 900	61 925 706
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	1 393 536	1 680 000	1 182 985
	67 396 726	66 033 900	63 108 691
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge für den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee			
Unterhalt	233 337	260 000	283 419
	157 643 266	151 173 000	145 201 205

Am Rückgang des Aufwandes für den Unterhalt um 12,4 Millionen Franken (8 Millionen Franken gewöhnlicher Unterhalt und 4,4 Millionen Franken nicht aktivierbare Bauaufwendungen) gegenüber dem Vorjahr sind die Anlagen und Einrichtungen mit 8,2 und die Fahrzeuge mit 4,2 Millionen Franken beteiligt. Der Voranschlag wurde um 6 Millionen Franken unterschritten. Diese Unterschreitung verteilt sich zu gleichen Teilen auf die Anlagen und Einrichtungen und auf die Fahrzeuge.

Die Senkung der Kosten des gewöhnlichen Unterhaltes der Anlagen und Einrichtungen um 4 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr wurde zum Teil ermöglicht durch gewisse Materialpreisrückgänge (z. B. Oberbaumaterial); zum andern Teil ist sie das Resultat der Verbesserung der Methoden für den Geleiseunterhalt sowie der bewussten Beschränkung der Unterhaltsarbeiten, insbesondere des Gebäudeunterhaltes, auf das unbedingt Notwendige. Die nicht aktivierbaren Bauaufwendungen sind um 4,2 Millionen Franken niedriger als im Vorjahr, weil die Bauaufwendungen für die Anlagen und Einrichtungen als ganzes gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen sind und weil dieser Rückgang vor allem die Erneuerung von Geleisen und Ausweichungen betrifft, wo der Anteil der nicht aktivierbaren Bauaufwendungen verhältnismässig hoch ist.

Die Verminderung der Kosten des gewöhnlichen Unterhalts der Fahrzeuge um 4,1 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr ist hauptsächlich auf den Wegfall der im Jahre 1949 noch von Dritten ausgeführten Nachholarbeiten an 2- und 3achsigen Personenwagen zurückzuführen. Sodann sind die im Jahre 1949 ausserordentlich hohen Kosten für Material und Leistungen Dritter für Änderungen und Verbesserungen an Fahrzeugen (Ausrüsten von Personenwagen mit Rollenlagerachsbüchsen sowie Einbau des Kardanantriebes zu den Lichtmaschinen und andere Sonderarbeiten) wesentlich zurückgegangen.

Im Aufwand für *Verschiedenes* sind vor allem die Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter, ferner die Aufwendungen für Schadenereignisse (Brände, Entgleisungen usw.) und für Haftpflichtschäden sowie die kapitalisierten Werte der Zuschussrenten enthalten. An der Verminderung gegenüber dem Vorjahr sind zur Hauptsache die Haftpflichtschäden und die Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter beteiligt.

Betriebsertrag

Die *Verkehrseinnahmen* haben sich wie folgt entwickelt:

	Rechnung 1949		Voranschlag 1950		Rechnung 1950	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr	278 250 472	47,8	272 000 000	47,4	263 788 911	44,7
Gepäck- und Expressgutverkehr	19 458 705	3,3	19 000 000	3,3	19 830 860	3,4
Postverkehr	16 600 721	2,8	16 000 000	2,8	17 034 635	2,9
Tierverkehr	6 290 198	1,1	6 000 000	1,0	5 851 983	1,0
Güterverkehr	261 847 581	45,0	261 000 000	45,5	283 188 248	48,0
	582 447 677	100	574 000 000	100	589 694 637	100

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr (einschliesslich Gepäck-, Expressgut-, Post- und Tierverkehr), der im zweiten Halbjahr durch die vermehrte Vorratshaltung und die Konjunkturbelebung infolge der politischen Lage einen erfreulichen, aber voraussichtlich nur vorübergehenden Aufschwung erlebte, sind gegenüber dem Vorjahr um 21,7 Millionen Franken oder um 7,1 % gestiegen und übertreffen den Voranschlag um 23,9 Millionen Franken. Der Konjunkturumschwung vermochte dagegen den Personenverkehr nicht zu beeinflussen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr weisen sowohl im ersten als auch im zweiten Halbjahr eine rückläufige Tendenz auf. Sie sind gegenüber dem Vorjahr, welches die bisher höchsten Einnahmen aus dem Personenverkehr verzeichnet, um 14,5 Millionen Franken oder um 5,2 % zurückgegangen und bleiben um 8,2 Millionen Franken unter den Erwartungen des Voranschlages.

Die *verschiedenen Erträge* setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1949	Voranschlag 1950	Rechnung 1950
	Fr.	Fr.	Fr.
Entschädigungen für Betriebsleistungen für fremde Bahnen und andere Dritte	16 920 229	16 893 800	17 431 298
Pacht- und Mietzinseinnahmen	19 928 233	19 127 400	20 300 301
Übrige Erträge	16 232 686	14 109 500	14 442 478
	53 081 148	50 130 700	52 174 077

Die Zunahme bei den Entschädigungen für Betriebsleistungen für fremde Bahnen und andere Dritte ist vor allem auf die Nachverrechnung von Entschädigungen für die Mitbenützung von Gemeinschaftsbahnhöfen aus dem Jahre 1949 und auf die gemäss Vereinbarung mit der PTT vom 15. Mai 1950 rückwirkend auf 1. Januar 1948 erhöhten Entschädigungen für Schmierung, Reinigung, Heizung und Beleuchtung der Bahnpostwagen zurückzuführen. An der Verbesserung der Pacht- und Mietzinseinnahmen gegenüber dem Vorjahr sind hauptsächlich die Wagenmieten sowie die Mietzinse für Mietwohnungen und andere Räumlichkeiten beteiligt, während die Einnahmen aus den Pachtbetrieben leicht zurückgegangen sind. Der Rückgang der Arbeiten für Dritte gegenüber dem Vorjahr führte zu einer Verminderung der verschiedenen Erträge um 1,8 Millionen Franken.

Gewinn- und Verlustrechnung

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

	Rechnung 1949	Voranschlag 1950	Rechnung 1950
	Millionen Franken		
Betriebsüberschuss	132,0	134,6	154,8
Ertrag der Gewinn- und Verlustrechnung	28,7	20,8	22,4
	160,7	155,4	177,2
Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung	200,5	194,1	177,2
Passivsaldo	39,8	38,7	—

Die Verbesserung des Ergebnisses gegenüber dem Vorjahr und dem Voranschlag setzt sich wie folgt zusammen:

	Verbesserung gegenüber Vorjahr	Verbesserung gegenüber Voranschlag
	Millionen Franken	
Aufwand		
Herabsetzung der Jahresquote zur allmählichen Abtragung des Abschreibungsfehlbetrages auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	18,3	18,3
Geringere Abschreibung auf den Materialvorräten	9,6	0,5
Einsparungen auf den übrigen Aufwandsposten der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung	11,9	0,5
Total Aufwandsverminderungen	39,8	19,3
Ertrag		
Zunahme der Verkehrseinnahmen	7,2	15,7
Zunahme der übrigen Ertragsposten der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung	—	3,7
Abnahme der übrigen Ertragsposten der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung	—7,2	—
Total Ertragssteigerungen	—	19,4
Total Verbesserung	39,8	38,7

Annähernd die Hälfte der Verbesserung, sowohl gegenüber dem Vorjahr als gegenüber dem Voranschlag, entfällt auf die Herabsetzung der Jahresquote zur allmählichen Abtragung des Abschreibungsfehlbetrages bei den Allgemeinen Kosten und beim Unterbau und stellt damit eine rein buchmässige Verbesserung dar.

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

Aufwand

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

Abschreibungen vom Anlagevermögen:	Rechnung 1949 Fr.	Voranschlag 1950 Fr.	Rechnung 1950 Fr.
ordentliche	73 619 081	75 070 000	74 424 082
ausserordentliche	—	—	1 000 000
von Restbuchwerten	1 095 442	1 000 000	1 059 432
	74 714 523	76 070 000	76 483 514

	Rechnung 1949 Fr.	Voranschlag 1950 Fr.	Rechnung 1950 Fr.
Übertrag:	74 714 523	76 070 000	76 483 514
Abschreibungen vom Betriebsvermögen:			
von Materialvorräten	10 162 496	1 045 000	550 542
von Debitorenguthaben	41 659	55 000	22 039
	10 204 155	1 100 000	572 581
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	1 669 401
	20 661 000	20 661 000	2 330 401
	105 579 678	97 831 000	79 386 496

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 gestiegen. Die ausserordentliche Abschreibung von 1 Million Franken entspricht dem zur Herstellung des Abschreibungs-Sollbestandes auf den Fernmeldeanlagen notwendigen Betrag. Ein Teil dieser Anlagen (vor allem Telephonzentralen und Lautsprecheranlagen) wurde bisher unter der Anlagengruppe Hochbau ausgewiesen. In Übereinstimmung mit der neuen Verordnung über das Rechnungswesen der Eisenbahnen und mit dem Einverständnis des Eidgenössischen Amtes für Verkehr wurden diese Anlagen nunmehr auf die Anlagengruppe Telephon- und Telegraphenanlagen übertragen und fallen damit unter den höhern Abschreibungssatz dieser Anlagen. Mit der ausserordentlichen Abschreibung von 1 Million Franken werden die zu niedrigen Abschreibungen der früheren Jahre richtiggestellt.

Von den Materialvorräten wurden rund 0,55 Millionen Franken oder rund 0,5 % von 110,8 Millionen Franken für veraltete Materialien abgeschrieben.

Die Jahresquote zur allmählichen Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau wurde gemäss Weisung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes auf den Ertragsüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung beschränkt.

Die *Kapitalkosten* betragen:

	Rechnung 1949 Fr.	Voranschlag 1950 Fr.	Rechnung 1950 Fr.
Zinsen für feste Verbindlichkeiten	43 421 852	42 620 000	47 219 522
Zinsen für laufende Verbindlichkeiten	4 347 124	7 666 000	3 125 296
	47 768 976	50 286 000	50 344 818
Finanzkosten	333 337	150 000	252 623
	48 102 313	50 436 000	50 597 441

Die Kapitalkosten sind gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Millionen Franken gestiegen. Der mittlere nominelle Zinsfuss der festen Verbindlichkeiten betrug im Rechnungsjahr 1950 3,16 % (Vorjahr 3,15 %).

Die *Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse* sind gegenüber dem Vorjahr um rund 0,8 Millionen Franken zurückgegangen. Während bis zum Jahre 1949 gemäss Statuten dieser Kasse vom 19. Mai 1942 an die Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital gleichbleibende jährliche Beiträge von 22 Millionen Franken entrichtet wurden, wird nach den neuen Statuten vom 9. Oktober 1950 vom Jahre 1950 an

nur noch der effektive Fehlbetrag verzinst. Für das Jahr 1950 beträgt dieser Fehlbetrag 525 Millionen Franken [1]) und der Beitrag rund 21 Millionen Franken oder 1 Million Franken weniger als im Vorjahr. Dagegen ist der Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der in den Statuten garantierten 4prozentigen Verzinsung der durch die Bundesbahnen verwalteten Gelder der Kasse von 2,1 Millionen Franken auf 2,3 Millionen Franken gestiegen.

Die *Teuerungszulagen an die Pensionierten* sind gegenüber dem Vorjahr um 1 Million Franken und gegenüber dem Voranschlag um 2,2 Millionen Franken gestiegen. Die Zunahme ist zum Teil auf die gemäss Bundesbeschluss vom 15. September 1950 eingetretene Erhöhung der Teuerungszulagen an die vor dem 1. Januar 1949 Pensionierten, deren Ansprüche nach den Kassenstatuten vom Mai 1942 oder früheren Erlassen festgesetzt sind, zurückzuführen; zum andern Teil beruht sie auf den nach den Statuten der PHK vom 9. Oktober 1950 neu zu leistenden Teuerungszulagen an die seit 1. Januar 1949 Pensionierten. Die Teuerungszulagen gemäss Bundesbeschluss vom 15. September 1950 betragen 21,2 Millionen Franken, jene gemäss Statuten der PHK vom 9. Oktober 1950 0,8 Millionen Franken. Nach der bis Ende 1952 geltenden Regelung werden die ersteren jährlich um rund 1 Million Franken abnehmen, während die letzteren jährlich um 0,4 Millionen Franken zunehmen werden.

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. 155 199 entsprechen dem von den Bundesbahnen zu tragenden Defizit der Kraftwagenkurse im Surbtal. (Seit 1922 haben die Bundesbahnen 2,7 Millionen Franken an Defiziten übernehmen müssen.) Von den Fr. 1 250 985 für Verschiedenes entfallen Fr. 1 080 945 auf den Anteil der Bundesbahnen am Betriebsdefizit der Rheinhäfen Baselstadt.

Ertrag

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

Die *kalkulatorischen Abschreibungen, Zinsen und Rückstellungen* entsprechen den von einzelnen Betriebsteilen (Werkstätten, Materialverwaltung, Kraftwerken, Schiffsdienst auf dem Bodensee) zur Ermittlung der Kosten ihrer Lieferungen und Leistungen eingerechneten Abschreibungen, Zinsen und Rückstellungen. Da im Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung ohne Ausnahme sämtliche Abschreibungen, Kapitalkosten und Rückstellungen ausgewiesen sind, 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 5 Millionen Franken gesunken. Dieser Rückgang ist hauptsächlich auf wegfallende Kursdifferenzen zurückzuführen.

Die *sonstigen Erträge* sind gegenüber dem Vorjahr um 2,8 Millionen Franken gesunken. Dieser Rückgang rührt davon her, dass im Vorjahre die Rückstellung für verjährte Titel und Zinsscheine zugunsten der Gewinn- und Verlustrechnung aufgelöst wurde, und dass einmalige ausserordentliche Ertragsposten im Berichtsjahr weggefallen sind.

Bilanz

Die wichtigsten Bilanzposten sind:

Aktiven	1949 Millionen Franken	1950 Millionen Franken	*Passiven*	1949 Millionen Franken	1950 Millionen Franken
Anlagevermögen	1766,1	1796,8	Eigenkapital	441,3	415,0
Betriebsvermögen	181,7	184,3	Fremdkapital	1712,2	1732,3
Übrige Aktiven	191,2	183,7	Rückstellungen	13,4	3,0
Passivsaldo	39,8	—	Übrige Passiven	11,9	14,5
	2178,8	2164,8		2178,8	2164,8

[1]) Ergänzungsbericht des Bundesrates betreffend die Genehmigung der Statuten der beiden Personalversicherungskassen des Bundes vom 16. Juni 1950.

Anlagevermögen

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

Gegenüber dem Vorjahr sowie gegenüber dem Stand nach der Sanierung (31. Dezember 1945) weist der Stand des Anlagevermögens Ende 1950 folgende Veränderungen auf:

	Anlagewert		Bilanzwert	
	Zunahme (+) oder Abnahme (—) in Millionen Franken gegenüber			
Bahn	1949	1945	1949	1945
Anlagen und Einrichtungen				
Allgemeine Kosten	— 1,0	— 4,0	— 3,9	—118,8 [1])
Grundstücke und Rechte	— 0,1	— 1,3	— 0,1	— 1,3
Unterbau	+ 5,8	+ 32,9	— 2,7	—152,9 [1])
Oberbau	+ 24,6	+ 93,4	+ 8,7	— 52,0 [2])
Hochbau und feste Einrichtungen	+ 9,8	+ 20,7	+ 6,8	+ 6,9
Fahrleitungsanlagen	+ 3,5	+ 19,3	— 0,1	+ 2,4
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	+ 5,6	+ 39,7	+ 0,4	+ 12,6
Mobiliar und Geräte	+ 2,7	+ 8,4	+ 1,5	+ 3,9
	+ 50,9	*+ 209,1*	*+ 10,6*	*—299,2*
Fahrzeuge				
Triebfahrzeuge	+ 12,0	+ 31,7	+ 1,3	— 31,0 [3])
Personen- und Gepäckwagen	+ 28,8	+ 62,8	+ 24,2	+ 30,4 [3])
Güter- und Dienstwagen	+ 7,6	+ 32,2	+ 4,2	+ 15,6
	+ 48,4	*+ 126,7*	*+ 29,7*	*+ 15,0*
Total Bahn	+ 99,3	+ 335,8	+ 40,3	—284,2
Kraftwerke	+ 5,3	+ 7,8	—	— 18,7
Werkstätten	+ 1,0	+ 4,9	+ 0,2	+ 1,0
Schiffsdienst auf dem Bodensee	—	—	—	+ 0,1
Total Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge	*+ 105,6*	*+ 348,5*	*+ 40,5*	*—301,8*
Unvollendete Bauten			*—11,6*	*+ 25,0*
Vorsorglich erworbene Grundstücke und Liegenschaften			*+ 0,2*	*+ 4,9*
Beteiligungen			*+ 1,6*	*+ 2,0*
Gesamtes Anlagevermögen			+ 30,7	—269,9

Dazu: Noch nicht abgetragener Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau (ursprünglicher Betrag 245 Millionen Franken, siehe Fussnote [1])	+ 158,3
Unterschreitung des massgebenden Bilanzwertes der Sanierungsbilanz Ende 1945 (2067 Millionen Franken), der nur auf Grund eines Bundesbeschlusses überschritten werden darf	—111,6

[1]) Von der Abnahme des Bilanzwertes entfallen bei den Allgemeinen Kosten 100 Millionen Franken und beim Unterbau 145 Millionen Franken auf die Herstellung des Abschreibungs-Sollbestandes gemäss Bundesratsbeschluss vom 7. April 1948. Der Gesamtbetrag von 245 Millionen Franken wurde auf das Konto «Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau» übertragen; davon sind bis heute 86,7 Millionen Franken zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung abgeschrieben worden.

[2]) Inbegriffen 60,8 Millionen Franken ausserordentliche Abschreibung durch Übertrag der während der Kriegsjahre vorgenommenen Rückstellungen für nachzuholende Oberbauerneuerungen auf die Abschreibungsrechnung sowie 57,2 Millionen Franken reglementarische Zusatzabschreibungen zur Anpassung der Abschreibungen an die gestiegenen Wiederbeschaffungskosten.

[3]) Inbegriffen einmalige Abschreibungen zulasten der Rechnung 1946 zur Anpassung des Abschreibungs-Sollbestandes an die neuen, reglementarischen Abschreibungssätze: 13,4 Millionen Franken bei den Triebfahrzeugen und 7,5 Millionen Franken bei den Personen- und Gepäckwagen.

Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge. In der Zunahme des *Anlagewertes* um 348,5 Millionen Franken oder 11,9 % gegenüber dem Stand nach der Sanierung kommt vor allem die Verteuerung der Anlagekosten zum Ausdruck. Beim Ersatz von Anlagen vermindert sich der Anlagewert nur um die niedrigen ursprünglichen Erstellungs- oder Anschaffungskosten der Anlagen, vermehrt sich aber um die meistens ein Vielfaches dieser ursprünglichen Erstellungs- oder Anschaffungskosten betragenden Kosten des Ersatzes. Es wäre daher ein Trugschluss, wenn man aus der Zunahme des Anlagewertes auf einen wesentlichen substantiellen Zuwachs der Anlagen schliessen wollte. Einige Beispiele zeigen dies: Der Anlagewert des Oberbaues (Geleiseanlagen) hat in der Zeit von 1945 bis 1950 um 93,4 Millionen Franken oder 36,4 % zugenommen. Der Bestand an Geleisen hat sich in der gleichen Zeit jedoch nur um 106 556 Geleisemeter oder 1,7 % vermehrt. Der Anlagewert der Personenwagen hat von 1945 bis 1950 um 52,7 Millionen Franken oder 28,8 % zugenommen. Die Anzahl Fahrzeuge dagegen hat im gleichen Zeitraum um 50 Wagen oder 1,4 % abgenommen, und auch die Anzahl Sitzplätze hat sich um 1625 oder 0,8 % vermindert. Für die Güterwagen lauten die entsprechenden Zahlen: Zunahme des Anlagewertes 31,1 Millionen Franken oder 21,5 %; Zunahme der Anzahl Fahrzeuge 3 oder 0,02 %.

Dass der *Bilanzwert* um 111,6 Millionen Franken unter den Stand nach der Sanierung gesenkt werden konnte, war nur möglich dank ausserordentlicher Abschreibungen (siehe vorstehende Fussnoten 1–3) einerseits und wegen der konjunkturbedingten starken Einschränkung der Erneuerungen während der ersten Jahre nach der Sanierung anderseits.

Bei der heutigen Höhe der Bauvoranschläge und Abschreibungen überschreitet die jährliche Zunahme des Anlagewertes des gesamten Anlagevermögens die Abschreibungen eines Jahres um ungefähr 30 Millionen Franken (im Rechnungsjahr 30,7 Millionen Franken). Ohne eine weitere Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau wird daher der Bilanzwert des Anlagevermögens gemäss Sanierungsbilanz, der ohne Bundesbeschluss nicht überschritten werden darf, spätestens in den Jahren 1953/54 erreicht sein.

Die *unvollendeten Bauten* haben gegenüber dem Vorjahr um 11,6 Millionen Franken abgenommen und betragen auf Ende des Rechnungsjahres 73,4 Millionen Franken. Die in Ausführung begriffenen Bauten und Anschaffungen sind im einzelnen aus dem *Verzeichnis der grösseren Bauten und Anschaffungen* (Seiten 55–71) ersichtlich.

Die *vorsorglich erworbenen Grundstücke und Liegenschaften* haben sich nur wenig verändert.

Die *Beteiligungen* setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Beteiligungen an Kraftwerken	19 600 000
» » Privatbahnen	184 896
» » Bahnhofkühlhäusern	36 142
Verschiedene kleinere Beteiligungen	318 004
	20 139 042

Die Beteiligungen an Kraftwerken haben durch die Nachzahlung der bisher noch nicht einbezahlten Beteiligung an der Kraftwerk Wassen AG. um 1,6 Millionen Franken zugenommen. Die übrigen Beteiligungen haben sich nur wenig verändert.

Betriebsvermögen

Die *Materialvorräte* setzen sich zusammen aus

	Stand 31.12.49 Fr.	Stand 31.12.50 Fr.
Material für den Unterhalt und die Erneuerung von Anlagen und Einrichtungen		
Oberbau	50 956 578	49 783 342
Signal- und Sicherungsanlagen	4 521 670	4 916 761
Elektrische Anlagen	11 847 630	11 230 057
Verschiedenes Baumaterial	2 616 888	2 632 128
Material für den Unterhalt und den Bau von Fahrzeugen	30 815 475	26 926 520
Allgemeines Material		
Brennmaterial	9 100 328	7 833 348
Dienstkleider	4 880 490	5 049 809
Inventargegenstände	1 283 866	993 821
Beleuchtungs-, Reinigungs- und Schmiermaterial usw.	1 210 858	1 230 814
Verschiedenes	205 127	189 661
	117 438 910	110 786 261

Die Vorräte sind nach den Bestimmungen des OR (Art. 666) bewertet; es mussten Abschreibungen im Betrage von 0,5 Millionen Franken zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres vorgenommen werden.

Der Bestand an Material für den Unterhalt und den Bau von Fahrzeugen ist vor allem infolge Abnahme der im Vorjahr für den Bau neuer Fahrzeuge (vertraglich vereinbarte Lieferungen der SBB an die Baufirmen) bereitgestellten Materialien zurückgegangen. Die Abnahme der Brennmaterialvorräte beruht auf der Anpassung der Lagervorräte an den gesunkenen Kohlenverbrauch.

Der Bestand an *Wertschriften* hat gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Million Franken zugenommen; er setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Obligationen und Schuldscheine	767 738
Hypothekardarlehen	677 368
Aktien	57 534
	1 502 640

Die *Debitoren* sind gegenüber dem Vorjahr um rund 3 Millionen Franken gesunken; sie setzen sich zusammen aus:

	Fr.
Laufende Debitorenguthaben	26 554 219
Deutsche Eisenbahnen	6 005 622
Italienische Staatsbahnen	3 689 201
Verschiedene	5 977 376
	42 226 418

Die *transitorischen Aktiven* setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Vorschüsse an Stationen zur Auszahlung von Pensionen und Teuerungszulagen	5 842 202
Vorausprämien an die SUVA	5 820 891
Verschiedene	335 561
	11 998 654

Übrige Aktiven

Die *Abrechnungspendenzen* sind um rund 5,1 Millionen Franken geringer als im Vorjahr. Dieser Rückgang ist darauf zurückzuführen, dass die Barbestände der Bahnhöfe, der Stationen und der Wechselstellen nicht mehr unter den Abrechnungspendenzen, sondern gemäss Rechnungsverordnung unter dem Betriebsvermögen (Kassa, Postcheck, Banken) ausgewiesen sind. Die Abrechnungspendenzen setzen sich zusammen aus:

	Fr.
Verkehrskontrolle	15 512 568
Aufträge in Arbeit	936 999
Verschiedene	486 525
	16 936 092

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 1,7 Millionen Franken ab.

Eigenkapital

Das *Dotationskapital* des Bundes beträgt unverändert 400 Millionen Franken, während die *gesetzliche Reserve* zur teilweisen Deckung des Passivsaldos des Jahres 1949 verwendet wurde. Der *Rücklage zur Deckung grosser Schäden* wurde zulasten des Rechnungsjahres 1950 ein Betrag von Fr. 514 870, wovon Fr. 500 000 zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung und Fr. 14 870 zulasten der Basler Rheinhäfen, zugewiesen.

Fremdkapital

Die *festen Verbindlichkeiten* haben gegenüber dem Vorjahr um rund 17,6 Millionen Franken zugenommen. Sie setzen sich auf Ende des Jahres aus folgenden Anleihen zusammen:

		Rückzahlung	Fr.
4%	Centralbahn 1880	1883–1957	4 704 000
2 8/11%	Franco-Suisse 1868	1869–1958	4 127 750
3%	Jougne-Eclépens 1869	1869–1968	3 553 500
3%	Eisenbahnrente 1890	— [1])	69 333 000
3%	SBB 1903, différé	1913–1962 [2])	63 732 500
3½%	» 1932	1938–1962	90 627 000
3½%	» 1935	1936–1960	61 429 000
3%	» 1938	1949–1973 [2])	341 840 000
2½%	» 1939, Reskriptionen	erneuerbar bis 1963	25 000 000
2%	» 1939, »		20 000 000
3½%	» 1941, SUVA	1951	20 000 000
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	90 000 000
			1 494 346 750

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

Die *laufenden Verbindlichkeiten* haben gegenüber dem Vorjahr um 2,4 Millionen Franken zugenommen. Der grösste Posten, die verschiedenen Kreditoren, setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Laufende Lieferantenrechnungen	42 324 772
Deutsche Bundesbahn	8 940 633
Französische Staatsbahnen	4 011 401
Österreichische Bundesbahnen	1 573 713
Verschiedene	57 191 581
	114 042 100

Rückstellungen und übrige Passiven

Von den *Rückstellungen* ist diejenige für die verjährten Titel und Zinsscheine für die Auszahlung verschiedener Forderungen verwendet worden. Die Rückstellung für die Beiträge an den Kanton Aargau für den Bau einer Surbtalstrasse wurde an die Baudirektion des Kantons Aargau ausbezahlt, während diejenige für die Sanierung der Pensions- und Hilfskasse auf diese Institution 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 gefährdete Auslandguthaben	2 500 000
	2 966 657

Zu den *übrigen Passiven* ist nichts Besonderes zu bemerken. Der grösste Posten betrifft die Abrechnungspendenzen der Verkehrskontrolle (rund 9,2 Millionen Franken).

Schlussbemerkungen und Anträge

Nach Deckung sämtlicher Verbindlichkeiten mit Einschluss der reglementarischen Abschreibungen verbleibt ein Ertragsüberschuss von Fr. 1 669 400.65. Gemäss Weisung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes und in Übereinstimmung mit dem Bundesratsbeschluss vom 7. April 1948 wurde dieser Überschuss als Jahresquote zur allmählichen Abtragung des in der Bilanz ausgewiesenen Abschreibungsfehlbetrages auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt (in den Vorjahren und im Voranschlag betrug diese Jahresquote 20 Millionen Franken). Die Gewinn- und Verlustrechnung ist damit ausgeglichen und schliesst ohne Saldo ab.

Dieser Rechnungsabschluss bringt das wirkliche Ergebnis des Geschäftsjahres nur unvollkommen zum Ausdruck, weil die Gewinn- und Verlustrechnung einerseits mit Aufwandsposten belastet ist, die nicht das Geschäftsjahr betreffen (Verzinsung des Fehlbetrages der Pensions- und Hilfskasse, Teuerungszulagen an die Pensionierten, Jahresquote zur Abtragung des Abschreibungsausfalles) und anderseits die reglementarischen Abschreibungen auf dem Anlagevermögen — vor allem gemessen an den heutigen Wiederbeschaffungskosten der Anlagen — zu niedrig bewertet sind. (Die Vorschläge für die Revision des Abschreibungsreglementes werden noch im Laufe dieses Jahres dem Verwaltungsrat zuhanden des Bundesrates unterbreitet werden.)

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

1. Die Rechnungen des Jahres 1950 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1950 wird genehmigt.

Bern, den 12. April 1951.

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—1950

Verkehrseinnahmen 1903—1950

Baurechnung

	Fr.
Bauaufwendungen	
für:	
Anlagen der Bahn	**128 866 838.33**
Anlagen und Einrichtungen	*80 434 121.93*
Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	18 519 218.52
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	5 766 309.43
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	13 402 595.34
Elektrifizierung von Linien	2 681 940.85
Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	
Erneuerung von Geleisen und Weichen	35 752 018.07
Erneuerung von Fahrleitungsanlagen	284 995.55
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	4 027 044.17
Fahrzeuge	*48 432 716.40*
Triebfahrzeuge	13 445 328.30
Personen- und Gepäckwagen	27 888 150.15
Güter- und Dienstwagen	7 099 237.95
Schiffe	—
Anlagen der Kraftwerke	**6 006 050.95**
Kraftwerke	5 188 550.86
Übertragungsleitungen	171 191.60
Unterwerke	646 308.49
Anlagen der Werkstätten	**2 009 752.30**
	136 882 641.58

für das Jahr 1950

	Fr.
Verbuchung der Bauaufwendungen	
auf:	
Anlagenrechnung (Aktivierbare Bauaufwendungen)	**109 978 747.81**
Bahn	*102 997 475.26*
Anlagen und Einrichtungen	55 747 744.06
Fahrzeuge	47 249 731.20
Kraftwerke	*5 398 356.85*
Werkstätten	*1 573 537.45*
Schiffsdienst auf dem Bodensee	*9 378.25*
Betriebsrechnung (Nicht aktivierbare Bauaufwendungen)	**26 903 893.77**
Bahn	*25 859 984.82*
Anlagen und Einrichtungen	24 676 999.62
Fahrzeuge	1 182 985.20
Kraftwerke	*607 694.10*
Werkstätten	*436 214.85*
	136 882 641.58

Betriebsrechnung

	Fr.
Aufwand	
Verwaltung	**29 660 548.83**
Betrieb	**446 866 195.33**
Leitung und Allgemeines	*15 937 262.09*
Betriebsleistungen	*285 727 728.08*
Bahnbewachung	8 711 992.82
Stationsdienst	156 999 093.31
Zugsbegleitung	35 954 352.96
Zugförderung	83 452 174.04
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	610 114.95
Unterhalt	*145 201 205.16*
Anlagen und Einrichtungen	81 809 094.53
Fahrzeuge	63 108 691.18
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge für den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	283 419.45
Verschiedenes	**10 509 655.72**
Total Aufwand	**487 036 399.88**
Betriebsüberschuss	**154 832 313.95**
	641 868 713.83

für das Jahr 1950

	Fr.
Ertrag	
Verkehrseinnahmen	**589 694 636.43**
Personenverkehr	*263 788 911.30*
Gepäck- und Expressgutverkehr	*19 830 859.80*
Postverkehr	*17 034 634.85*
Tierverkehr	*5 851 982.31*
Güterverkehr	*283 188 248.17*
Verschiedene Erträge	**52 174 077.40**
Total Ertrag	**641 868 713.83**

Gewinn- und Verlustrechnung

	Fr.	Fr.
Aufwand		
Abschreibungen		
vom Anlagevermögen	76 483 514.13	
vom Betriebsvermögen	572 580.75	
von Anleihenskosten	661 000.—	
vom Abschreibungsausfall bei den Allgemeinen Kosten und beim Unterbau	1 669 400.65	79 386 495.53
Kapitalkosten		
Zinsen für feste Verbindlichkeiten	47 219 522.20	
Zinsen für laufende Verbindlichkeiten	3 125 295.73	
Finanzkosten	252 622.76	50 597 440.69
Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse		23 355 964.30
Teuerungszulagen an Pensionierte		21 964 821.15
Rücklage zur Deckung grosser Schäden		500 000.—
Sonstige Aufwendungen		
Subventionen	155 199.47	
Verschiedenes	1 250 984.83	1 406 184.30
Total Aufwand		177 210 905.97

für das Jahr 1950

	Fr.
Ertrag	
Betriebsüberschuss	154 832 313.95
Kalkulatorische Abschreibungen, Zinsen und Rückstellungen	19 680 615.72
Ertrag aus vorsorglich erworbenen Grundstücken und Liegenschaften	523 427.75
Ertrag aus Beteiligungen	735 110.65
Ertrag aus dem Betriebsvermögen	561 866.90
Sonstige Erträge	877 571.—
Total Ertrag	177 210 905.97

Bilanz

	Fr.
Aktiven	
Anlagevermögen	**1 796 836 972.20**
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge [1])	1 694 120 614.48
Unvollendete Bauten	73 350 417.97
Vorsorglich erworbene Grundstücke und Liegenschaften	9 226 897.35
Beteiligungen	20 139 042.40
Betriebsvermögen	**184 290 466.75**
Materialvorräte	110 786 260.70
Wertschriften	1 502 639.60
Debitoren	42 226 417.91
Kassa, Postcheck, Banken	17 776 494.64
Transitorische Aktiven	11 998 653.90
Übrige Aktiven	**183 685 910.37**
Abrechnungspendenzen	16 936 092.22
Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen	8 419 218.80
Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	158 330 599.35
	2 164 813 349.32

[1]) Siehe Seite 52.

auf den 31. Dezember 1950

	Fr.
Passiven	
Eigenkapital	**415 036 129.42**
Dotationskapital	400 000 000.—
Gesetzliche Reserve	—
Rücklage zur Deckung grosser Schäden	15 036 129.42
Fremdkapital	**1 732 273 717.86**
Feste Verbindlichkeiten	*1 494 346 750.—*
Obligationen-Anleihen	684 346 750.—
Darlehen des eidgenössischen Finanzdepartementes	700 000 000.—
Darlehen der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt	20 000 000.—
Depotscheine der Pensions- und Hilfskasse der SBB	90 000 000.—
Laufende Verbindlichkeiten	*237 926 967.86*
Guthaben des eidgenössischen Finanzdepartementes, Kontokorrent	53 163 333.19
Guthaben der Unterstützungskassen der SBB	34 300 223.31
Verfallene Titel und Zinsscheine	4 577 434.60
Nicht verfallene Ratenzinsen	8 183 190.95
Schuldverpflichtung aus laufenden Haftpflicht- und Zuschussrenten	12 787 778.20
Barhinterlagen und Garantierückhalte von Unternehmern u. dgl.	7 079 975.05
Verschiedene Kreditoren	114 042 099.67
Banken	3 487 051.09
Transitorische Passiven	305 881.80
Rückstellungen	**2 966 657.40**
Übrige Passiven	**14 536 844.64**
Abrechnungspendenzen	14 536 844.64
	2 164 813 349.32

Übersicht zum Bilanzposten «Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge»

Anlagengruppe 1	Anlagewert 2	Abschreibungen 3	Bilanzwert 4	
	Fr.	Fr.	Fr.	in % v. Sp. 2
Bahn	**2 992 936 557.07**	**1 468 915 068.39**	**1 524 021 488.68**	**51**
Anlagen und Einrichtungen	*2 159 093 775.16*	*986 729 095.74*	*1 172 364 679.42*	*54*
Allgemeine Kosten (Projektierung und Bauleitung, Bauzinse)	195 157 855.83	114 991 655.—	80 166 200.83	41
Grundstücke und Rechte	200 920 423.31	—	200 920 423.31	100
Unterbau	751 261 826.41	259 494 446.15	491 767 380.26	65
Oberbau	349 888 381.45	306 465 851.10	43 422 530.35	12
Hochbau und feste Einrichtungen	271 549 021.56	109 247 171.—	162 301 850.56	60
Fahrleitungsanlagen	151 878 199.06	73 325 840.—	78 552 359.06	52
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	192 579 625.74	96 625 048.—	95 954 577.74	50
Mobiliar und Geräte	45 858 441.80	26 579 084.49	19 279 357.31	42
Fahrzeuge	*833 842 781.91*	*482 185 972.65*	*351 656 809.26*	*42*
Triebfahrzeuge	384 646 282.77	249 570 790.—	135 075 492.77	35
Personen- und Gepäckwagen	261 865 654.—	137 767 215.—	124 098 439.—	47
Güter- und Dienstwagen	187 330 845.14	94 847 967.65	92 482 877.49	49
Kraftwerke	**250 187 109.74**	**98 146 766.12**	**152 040 343.62**	**61**
Kraftwerke	158 638 804.90	57 899 051.95	100 739 752.95	64
Übertragungsleitungen	44 131 349.56	19 042 824.87	25 088 524.69	57
Unterwerke	47 416 955.28	21 204 889.30	26 212 065.98	55
Werkstätten	**40 333 570.58**	**22 660 340.—**	**17 673 230.58**	**44**
Schiffsdienst auf dem Bodensee	**3 346 578.52**	**2 961 026.92**	**385 551.60**	**12**
Anlagen und Einrichtungen	947 227.14	901 892.59	45 334.55	5
Schiffe	2 399 351.38	2 059 134.33	340 217.05	14
	3 286 803 815.91	**1 592 683 201.43**	**1 694 120 614.48**	**52**

Abschlüsse der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1950

Jahr	Betriebsrechnung			Gewinn- und Verlustrechnung				Jahr
	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Betriebsüberschuss	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
	Betriebsertrag	Betriebsaufwand	Betriebsüberschuss	Ertrag	Aufwand	Aktivsaldo	Passivsaldo	
1948 [6])	677 329 740	495 620 935	181 708 805	205 349 535	190 338 723	15 010 812	—	1948[6])
1949	635 528 825	503 546 191	131 982 634	160 775 256	200 542 000	—	39 766 744	1949
1950	641 868 714	487 036 400	154 832 314	177 210 906	177 210 906	— [7])	—	1950

[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.
[7]) Der Ertragsüberschuss von Fr. 1 669 400.65 wurde gemäss Weisung des Post- und Eisenbahndepartementes zur weitern Abtragung des in der Bilanz ausgewiesenen Abschreibungsausfalles in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt.

Verkehrseinnahmen 1903—1950

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