Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1951)

Artikel: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1951

Autor: Gschwind

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676185

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

1951

Geschäftsbericht

Allgemeiner Teil

A. Verkehrsleistungen und Verkehrsergebnisse

Der allgemeine Konjunkturaufschwung der schweizerischen Volkswirtschaft im Jahre 1951 hat sich auch auf die Verkehrs- und Einnahmenentwicklung der Bundesbahnen günstig ausgewirkt.

Im *Personenverkehr* ist die seit 1948 andauernde rückläufige Bewegung im Jahre 1951 erstmals wieder durch einen Verkehrsanstieg abgelöst worden. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 201,10 Millionen, womit gegenüber der Vorjahresfrequenz eine Zunahme um 7,20 Millionen Personen oder 3,7% verzeichnet werden kann. Dieser Verkehrszuwachs ist zur Hauptsache dem vermehrten Streckenabonnementsverkehr zuzuschreiben. Desgleichen erfuhr der ausländische Fremdenverkehr im verflossenen Jahre dank der Liberalisierung des internationalen Reise- und Zahlungsverkehrs nach einem mehrjährigen Rückschlag eine erfreuliche Wiederbelebung. Die Zahl der Ankünfte ausländischer Gäste stieg von 1,90 Millionen auf 2,36 Millionen und jene der Übernachtungen von 6,97 Millionen auf 8,51 Millionen, womit der bisherige Höchststand des Jahres 1947 leicht überschritten wurde. Dagegen ist der einheimische Fremdenverkehr mit 2,51 Millionen Ankünften und 11,75 Millionen Übernachtungen nahezu gleich geblieben.

Die *Einnahmen aus dem Personenverkehr* ergaben 274,35 Millionen Franken und sind verglichen mit den vorjährigen um 10,57 Millionen Franken oder 4,0% höher ausgefallen.

Der *Güterverkehr* hat unter dem Einfluss der stark zunehmenden Entwicklung des schweizerischen Aussenhandels sowie des Binnen- und internationalen Transitverkehrs einen bedeutenden Aufstieg genommen. Allerdings ist seit Jahresmitte als Folge der nicht mehr ansteigenden Importe und des seit dem Herbst abgebremsten Exportanstieges eine wesentliche Verlangsamung in der Aufwärtsbewegung eingetreten. Diese Konjunkturentwicklung wird dadurch gekennzeichnet, dass die Transportmengen im ersten Halbjahr 1951 um 2,6 Millionen Tonnen oder 33% über jenen der entsprechenden Vorjahresperiode lagen, während sie im zweiten Halbjahr nur noch um 700 000 Tonnen oder 7% grösser waren. Im Gesamtergebnis des Jahres 1951 sind die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Gütermengen gegenüber den vorjährigen um 3,28 Millionen Tonnen oder 18,2% auf 21,31 Millionen Tonnen angestiegen und erreichten einen neuen Höchststand der Nachkriegszeit.

Die Basler Rheinhäfen wiesen im Jahre 1951 mit einer Gesamtumschlagsmenge von 4 592 413 Tonnen (d. h. über 1 Million Tonnen mehr als im Jahre 1950) den grössten jemals erzielten Verkehr auf.

Die *Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr* beliefen sich auf 382,88 Millionen Franken und erbrachten im Vergleich zum Vorjahresergebnis einen Mehrertrag von 56,98 Millionen Franken oder 17,5%.

Entsprechend der verbesserten Einnahmen im Personen- und Güterverkehr erhöhten sich die gesamten *Verkehrseinnahmen* um 67,54 Millionen Franken oder 11,5% auf 657,24 Millionen Franken und übertreffen damit die bisherigen Höchsteinnahmen des Jahres 1948 um 38 Millionen Franken.

Im Zusammenhang mit den gesteigerten Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr sind auch die *Betriebsleistungen* angewachsen. So vermehrten sich bei den Reisezügen die zugskilometrischen Leistungen um 630 000 oder 1,3% auf insgesamt 48,77 Millionen Zugskilometer und die bruttotonnenkilometrischen Leistungen um 165 Millionen oder 1,6% auf 10,22 Milliarden Bruttotonnenkilometer. Bei den Güterzügen nahmen die Zugskilometer um 1,66 Millionen oder 11,6% auf 16,06 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 1,13 Milliarden oder 18,0% auf 7,40 Milliarden zu.

B. Eisenbahnen und Automobil

Der Strassenverkehr hat in der Schweiz in den letzten Jahren einen gewaltigen Aufschwung genommen. Dies geht schon aus dem Bestand der Motorfahrzeuge hervor. Im Jahre 1939 zählte man 126 896, 10 Jahre später 219 234 und im Berichtsjahr 319 371 Motorfahrzeuge, die Landwirtschaftstraktoren (ca. 20 000) und die Armeefahrzeuge nicht inbegriffen. Verglichen mit 1950 vergrösserte sich der Motorfahrzeugbestand, der schon von 1949 auf 1950 um einen Fünftel zugenommen hatte, um einen weiteren Fünftel (54 884 Fahrzeuge). Die Personenwagen und die Lieferwagen sind gegenüber dem Vorjahr um je einen Siebentel zahlreicher, während die Bestände an Lastwagen mit mehr als 1 Tonne Nutzlast, Autocars, Spezialwagen und gewerblichen Traktoren um je rund 4% angewachsen sind. Ausserordentlich stark war der Zuwachs bei den Fahrrädern mit Hilfsmotor (+ 80%), deren Bestand sich innert vier Jahren verzwölffachte. Namentlich die Motorroller dürften dazu beigetragen haben, dass die Zahl der Motorräder innert Jahresfrist um einen Drittel angewachsen ist.

Diese Entwicklung ist wohl zur Hauptsache der Hochkonjunktur, der Zeitströmung und dem gesteigerten Bedürfnis nach Ortsveränderung zuzuschreiben. Die schweizerische Zahlungsbilanz wird demzufolge durch die enormen Importe von ausländischen Motorfahrzeugen und durch die stets zunehmenden Importe von Treibstoffen ungünstig beeinflusst. Auch läuft unser Land Gefahr, die durch die Elektrifikation der Bahnen mit grossen Opfern erreichte weitgehende Unabhängigkeit der Verkehrswirtschaft vom Ausland wieder zu verlieren. Die Eisenbahnen müssen daher schon im Interesse der wirtschaftlichen Landesverteidigung leistungsfähig erhalten bleiben. Dies ist aber nur möglich, wenn ihnen andere Verkehrsmittel nicht in einem Ausmass Transporte entziehen, dass den Bahnen die finanziellen Mittel für den Unterhalt und die Anpassung an die Fortschritte der Technik fehlen. Die Gefahr einer solchen Entwicklung besteht, wenn der Motorfahrzeugbestand weiterhin stark ansteigen sollte oder wenn die bestehende Überkonjunktur nachlassen wird.

Der grösste Teil der neu angeschafften Motorfahrzeuge findet im Privat- und Werkverkehr Verwendung. Seit der Verwerfung der Autotransportordnung in der Volksabstimmung vom 25. Februar 1951 hat aber auch der Bestand an Fahrzeugen des gewerbsmässigen Verkehrs zugenommen. Da das Verkehrsvolumen mit der Vermehrung des Transportmittelangebotes nicht grösser wird, entstand aus der Abwanderung zum Werkverkehr und aus der Zunahme des Nutzlastangebotes im gewerbsmässigen Strassenverkehr eine Verschlechterung der Lage, die in einer Verdreifachung der Konkurse von Autotransportunternehmern seit dem Wegfall der ATO deutlich zum Ausdruck kommt.

Für die Bahnen stellte sich die Frage, ob sie versuchen sollten, die Konkurrenz mit den eigenen Waffen zu schlagen oder ob besser der Weg einer Verständigung zwischen Schiene und Strasse gesucht wird. Die Bundesbahnen entschlossen sich für einen Verständigungsversuch. Der Verwaltungsrat ermächtigte die Generaldirektion, mit den Vertretern des Autotransportgewerbes das Abkommen über den Güterfernverkehr zu unterzeichnen, sobald ein qualifiziertes Mehr der Unternehmer den Beitritt zu diesem vorläufig 2 Jahre geltenden Vertragswerk erklärt hat. Von diesem Versuch werden allerdings nur etwa 600 Lastenzüge aus dem schweizerischen Gesamtbestand von 20 777 zum Verkehr zugelassenen Lastwagen von mindestens 1 Tonne Tragfähigkeit erfasst. Dieser Versuch soll in einem späteren Zeitpunkt auf den Güternahverkehr und auf den Carverkehr ausgedehnt werden. Über den Inhalt dieses Vertrages wurde die Öffentlichkeit an der Pressekonferenz vom 7. Februar 1952 eingehend orientiert.

C. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

Die Beziehungen zur Presse und zum Radio waren rege und von bestem Verständnis für die wichtige Mission der Bundesbahnen im Dienste von Volk und Wirtschaft des Landes getragen. Die systematische Aufklärung der Öffentlichkeit durch Presse, Radio, Film und Bild über die Leistungen der Staatsbahn konnte weiter ausgebaut und vertieft werden.

Im Vordergrund standen, wie schon in den Vorjahren, die nach wie vor einer Lösung harrenden wichtigen Bahnprobleme: Konsolidierung der finanziellen Lage der SBB, die rechtliche und finanzielle Gleichbehandlung der Verkehrsmittel und die Bestrebungen zur Koordinierung ihres Einsatzes, sowie das Problem der Baufinanzierung. Hinzu kam die Forderung nach einer Abgeltung der bahnfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch die öffentliche Hand.

Die deutliche Verwerfung der ATO hat sich nach übereinstimmender Auffassung der Pressekommentare nicht etwa gegen die Bundesbahnen gerichtet. Das Verdikt des Volkes wurde vielmehr als Ausdruck der Empfindlichkeit gegenüber staatlichen Eingriffen zur gesetzlichen Regelung der Verhältnisse in einzelnen Gewerbezweigen und insbesondere auf dem Gebiete des Verkehrs empfunden. Die meisten Presseäusserungen stimmten darin überein, dass mit diesem Entscheid verkehrswirtschaftlich nichts gewonnen wurde und heute vielmehr versucht werden muss, auf freiwilliger Basis oder auf dem Wege der Gesetzgebung zu einer Lösung zu gelangen.

In richtiger Erkenntnis der tatsächlichen Lage der SBB warnten Pressestimmen davor, sich durch den verhältnismässig günstigen Rechnungsabschluss 1950 zu Fehlschlüssen über die wahre finanzielle Lage der Staatsbahn verleiten zu lassen. Die eidgenössische Verkehrspolitik müsse in erster Linie auch auf Massnahmen für eine finanzielle Konsolidierung der Bundesbahnen hinzielen. Die Forderung nach einer Abgeltung der bahnfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch den Bund begegnete nicht bloss in den breiten Kreisen der Öffentlichkeit, sondern auch in massgebenden Wirtschafts- und Finanzkreisen erfreulich weitgehendem Verständnis. Behörden und Öffentlichkeit geben sich auch Rechenschaft darüber, dass angesichts der gewaltig gestiegenen Materialpreise und der Verteuerung des Lebensunterhaltes die Bundesbahnen nicht darum herumkommen, den Preis ihrer Transportleistungen dieser Entwicklung doch wenigstens teilweise anzupassen, um die stark erhöhten Kosten bestreiten zu können. Die hierüber speziell in der Presse der Kantone Tessin und Graubünden entbrannte Pressepolemik betraf vor allem das Ausmass der durchgeführten Tariferhöhung.

Bei der Elektrifikation der Strecke Winterthur–Wald gab die Bevölkerung des Tösstals in herzlichen Kundgebungen ihrem Vertrauen für die Bahn und der engen Verbundenheit mit ihr Ausdruck.

Das SBB-Nachrichtenblatt setzte seine Aufgabe als Hausblatt und als Aufklärungsdienst für die Tages- und die Fachpresse fort. Dieses seit 1924 erscheinende Blatt wird ausser dem Personal auch Behörden, Redaktionen, Schulen, Bibliotheken und befreundeten Unternehmen gratis abgegeben.

In der illustrierten Presse des In- und Auslandes erschienen zahlreiche illustrierte Reportagen über Neuerungen oder interessante Vorgänge bei den Bundesbahnen. Zudem befasste sich die Tagespresse im Anschluss an einige Presseveranstaltungen in verschiedenen Artikeln über technische und betriebliche Eisenbahnaktualitäten.

In den Schulen sind auf Wunsch der Lehrerschaft annähernd 600 Unterrichtsstunden vor mehr als 16 200 Schülern erteilt worden.

Um die Jugend in den Schulen mit den Eigenarten des Eisenbahnerberufes vertraut zu machen, wurden im Verlaufe des Jahres drei kleinere Aufklärungsfilme gedreht, die von der UIC-Filmkommission in Rom in der Folge als beste europäische Filme ihrer Gattung bezeichnet worden sind. Die Auslandsagenturen der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung erhielten Kopien unserer Aufklärungs- und Dokumentarfilme zur Vorführung in ihrem Einzugsgebiet. Betriebsbesichtigungen im kleineren Kreis, wie z. B. im Rheinhafen Basel, Güterbahnhof Sébeillon und Bahnhof Chiasso haben in der Presse ein erfreuliches Echo gefunden. An weiteren ca. 60 Betriebsbesichtigungen für fachlich interessierte Vereinigungen nahmen insgesamt 4600 Personen teil.

Der aus einem alten Speisewagen umgebaute Kinowagen wird von den Dienststellen laufend für Instruktionskurse benützt, sodass dem Gesuch interessierter ausländischer Bahnverwaltungen, ihn für einige Zeit zur Verfügung zu stellen, bisher noch nicht entsprochen werden konnte.

Eisenbahnsendungen brachten die Radiostudios Genf, Bern, Zürich und Lugano. Besondere Erwähnung verdient die in der Westschweiz sehr beliebte Mittwochnachmittagsendung «Le Rail – La Route – Les Ailes» von Marcel de Carlini (Studio Genf). Gut eingelebt hat sich auch die regelmässige Samstagmittagsendung des Studios Lugano: Verkehrsmitteilungen.

D. Geschäftsleitung und Dienstabteilungen

Die *Generaldirektion* fasste in 51 Sitzungen 487 Beschlüsse.

Mit den Kreisdirektoren besprach die Generaldirektion in 10 *Direktorenkonferenzen* nebst rein internen Geschäften u. a. folgende Angelegenheiten: Personalbestand, wirtschaftlicher Personaleinsatz, Revision der Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung, Tariferhöhung und Frage der Wiedereinführung von Schnellzugszuschlägen, Revision der Vorschriften und Verträge über die Verbindungsgeleise, Verhütung von Unfällen bei Niveauübergängen, Verkehrsbedienung im Wehntal, Beschaffung von Personen-, Trieb- und Steuerwagen, Engpässe im Betrieb und Massnahmen zu deren Behebung, Fahrplanpolitik und schlecht frequentierte Züge, Behälterverkehr, Gestaltung des Jubiläums «50 Jahre Bundesbahnen» im Jahre 1952, Verkehrskoordination auf dem Wege freiwilliger Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse. Als Neuerung wurden zu zwei Direktorenkonferenzen erstmals auch alle Abteilungschefs der Generaldirektion eingeladen, um ihnen über ihr Spezialgebiet hinaus umfassenderen Einblick in die grossen Probleme der allgemeinen Geschäftspolitik zu bieten. Solche erweiterte Direktorenkonferenzen sollen inskünftig ungefähr jedes Vierteljahr abgehalten werden.

In der *Geschäftsleitung* sind folgende Mutationen zu verzeichnen. Herr Ing. *C. Lucchini* trat wegen Erreichung der Altersgrenze auf den 30. Juni 1951 als Präsident und Mitglied der Generaldirektion zurück. Mit ihm verlieren die Bundesbahnen eine Persönlichkeit, die dem Unternehmen und der Öffentlichkeit in 43jährigem Wirken als Ingenieur des Geleise- und Kraftwerkbaues, als Oberingenieur und später als Direktor des Kreises II, als Vorsteher des Bau- und Betriebsdepartementes der Generaldirektion, als Militäreisenbahndirektor und schliesslich als Präsident der Generaldirektion und zugleich Vorsteher des Finanz- und Personaldepartementes hervorragende Dienste leistete. Auf 1. Juli 1951 übernahm Herr Dr. *H. Gschwind*, bisher Vorsteher des Kommerziellen und Rechtsdepartementes, das Präsidium und die Leitung des Finanz- und Personaldepartementes; Herr Generaldirektor Ing. *P. Kradolfer*, Vorsteher des Bau- und Betriebsdepartementes, wurde Militäreisenbahndirektor. Als neuen Generaldirektor wählte der Bundesrat Herrn Dr. jur. John *Favre*, von Le Locle, bisher Direktor des Kreises I der SBB in Lausanne; er amtet seit 1. Juli 1951 als Vorsteher des Kommerziellen und Rechtsdepartementes. Zu seinem Nachfolger als Direktor des Kreises I wählte der Bundesrat auf den 1. September 1951 Herrn Ing. *André Marguerat*, von Lutry, Direktor der Montreux-Oberland-Bahn.

Bei den *Dienstabteilungen* der Generaldirektion ist als einziger Wechsel der Rücktritt von Herrn Generalsekretär Dr. *Fritz Wanner* auf den 31. August 1951 wegen Wahl zum Direktor der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich zu verzeichnen. Der Verwaltungsrat ernannte an seiner Stelle auf 1. Oktober 1951 Herrn Dr. jur. *Max Strauss*, von Zürich und Lenzburg, Sektionschef bei der Kreisdirektion III in Zürich, zum Generalsekretär.

E. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat während des Berichtsjahres in 10 Sitzungen 42 Geschäfte behandelt. Die Öffentlichkeit wurde über die gefassten Beschlüsse laufend orientiert. In Verbindung mit den Sitzungen nahm der Verwaltungsrat 4 Besichtigungen vor. Weitere 3 Inspektionen führten Delegationen der Rechnungsprüfungskommission des Verwaltungsrates durch, über deren Ergebnisse schriftliche Berichte vorliegen.

Im Berichtsjahr begann der Verwaltungsrat seine 17., bis Ende 1953 dauernde Amtsperiode. Wegen Erreichung der vom Bundesrat festgelegten Altersgrenze von 70 Jahren traten die Herren Präsident *Ernst Béguin*, Neuenburg, und *Albert Lombard*, Genf, zurück. Herr Béguin gehörte dem Rat seit 1936 an. Schon ein Jahr später wurde er Vizepräsident, und 1940 trat er die Nachfolge des langjährigen Präsidenten Nationalrat Heinrich Walther als Vorsitzender an. Herr Lombard wurde schon 1924 Mitglied des Verwaltungsrates der Bundesbahnen. Beide Demissionäre verfügten über reiche Kenntnisse und Erfahrungen im schweizerischen Staats- und Wirtschaftsleben, die sie den Bundesbahnen bereitwillig zur Verfügung stellten. Verwaltungsrat und Generaldirektion sprachen ihnen anlässlich ihres Rücktrittes den besonderen Dank für ihr Wirken aus.

Als neuen Präsidenten des Verwaltungsrates wählte der Bundesrat Herrn Nationalrat Dr. rer. pol. *Paul Gysler*. Da der wegen seiner Wahl in den Bundesrat gegen Ende des Vorjahres aus dem Rat ausgeschiedene Herr Dr. Escher noch nicht ersetzt war, hatte der Bundesrat drei neue Verwaltungsratsmitglieder zu ernennen. Die Wahl fiel auf die Herren *Victor Gautier*, Bankier in Genf, Dr. math. *Henri Perret*, Nationalrat in Le Locle, und Dr. jur. *Joseph Piller*, Ständerat und Universitätsprofessor in Fribourg.

An Stelle des aus dem Bundesbahndienst zurückgetretenen Herrn Dr. Fritz Wanner wurde der neue Generalsekretär Dr. jur. *Max Strauss* von Amtes wegen Sekretär des Verwaltungsrates.

F. Internationale Organisationen

1. Der *Internationale Eisenbahnverband* (IEV) und seine Instanzen haben ihre Arbeiten fortgesetzt im Bestreben, einen vermehrten Zusammenschluss zwischen den Eisenbahnunternehmungen herbeizuführen und deren Wirksamkeit auf internationaler Grundlage zu koordinieren.

Der *Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten* hat sich besonders mit den grossen Problemen der Gegenwart befasst, wie sie im Bericht «Die Lage der europäischen Eisenbahnen. Schwierigkeiten, Ursachen, Abhilfsmöglichkeiten» angeschnitten worden sind. Unter den zur Hauptsache aufgegriffenen Fragen nennen wir besonders: Erneuerung und Unterhalt des Rollmaterials, Selbstkosten von Eisenbahn- und Kraftwagen, Mechanisierung der Betriebsmethoden, voraussichtliche Betriebsbedingungen im internationalen Personenverkehr.

Die *Ständigen Ausschüsse des IEV* haben sich vom 28. Mai bis 7. Juni zur Jahresversammlung vereinigt. Sie haben 110 Fragen behandelt. Nennen wir unter den wesentlichen Problemen, mit denen sie sich befassen mussten, die besonders interessanten Untersuchungen über: internationale Tarifgestaltung, Wahl rationeller und wirtschaftlicher Leitungswege, Weiterführung der Arbeiten auf dem Gebiet auswechselbarer Ersatzteile, und das eingehende Studium der Selbstkostenfrage.

Der *Geschäftsführende Ausschuss des IEV* und *die Hauptversammlung* sind anfangs November zusammengekommen, um die Anträge und das Tätigkeitsprogramm der Ausschüsse zu genehmigen und andere statutarische Fragen zu erledigen.

Das *Forschungs- und Versuchsamt* (ORE) hat drei Standard-Wagentypen fertiggestellt (einen gedeckten und zwei offene Wagen). Es ist dies ein wesentliches Resultat für die Zukunft der europäischen Bahnen, weil damit das erste weitgesteckte Ziel auf dem Gebiet der Standardisierung erreicht worden ist.

Die *Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen* (CICE) veröffentlicht ein *Informationsblatt*, das für die Presse aller Länder bestimmt ist und Neuigkeiten über jedes Eisenbahnnetz enthält. Diese Zentrale befasst sich ferner mit der Ausgabe eines Fahrplanes für die amerikanischen Reisebureaux. Sie arbeitet auf den verschiedensten Gebieten mit der Kundenwerbung und der Orientierung der Öffentlichkeit zugunsten der Eisenbahnen und ist bestrebt, die Beziehungen mit dem Publikum auf internationaler Grundlage zu fördern.

Das *Dokumentierungsbureau des IEV* veröffentlicht mit dem *Dokumentierungsblatt des IEV* einen Auszug alles dessen, was im Laufe eines Monats an Interessantem in bezug auf das Transportwesen in den Zeitschriften erschienen ist.

2. Die *Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz* hat vom 26. September bis 6. Oktober unter dem Vorsitz unserer Verwaltung stattgefunden. Sie hat in ihrer Vollversammlung die neuen Statuten genehmigt und den SBB die Geschäftsführung für eine weitere Periode von 5 Jahren übertragen. Gleichzeitig ist der *Internationale Personen- und Gepäckwagenverband* (RIC) zusammengekommen, wobei unsere Verwaltung ebenfalls den Vorsitz geführt hat.

3. Unsere Verwaltung hat an der *Internationalen Güterzugfahrplankonferenz* teilgenommen, die wie üblich im Frühling und im Herbst stattfindet. Die direkten Güterzugsverbindungen zwischen der Schweiz und dem Ausland sowie im Transit sind noch verbessert worden.

4. Das von unserer Verwaltung präsidierte *Internationale Eisenbahntransport-Komitee* (ITK) hat im Monat Dezember seine Hauptversammlung abgehalten. Es hat die gemeinsamen Bestimmungen über die Teilung der Zuständigkeiten mit dem IEV angenommen und sich mit der Revision verschiedener Verfügungen über den internationalen Personen- und Güterverkehr befasst. Die gemeinsamen Abfertigungsvorschriften für den internationalen Expressgutverkehr (PEX) sind am 1. Juli in Kraft getreten, und die revidierten Übereinkommen über die Mitteilung von Verkehrsunterbrechungen werden am 1. Februar 1952 ihre Gültigkeit erlangen. Am 1. September 1951 ist ein bereinigtes Verzeichnis der Verbandsverwaltungen veröffentlicht worden. Das Komitee hat ferner die Vorschriften betreffend die Zusendung von Fundgegenständen im internationalen Verkehr genehmigt und die spanischen und portugiesischen Eisenbahnen in den Verband aufgenommen.

5. Die *Internationale Eisenbahnkongress-Vereinigung* hat die Vorbereitungen für die im Jahre 1952 stattfindende Zusammenkunft des erweiterten ständigen Ausschusses fortgesetzt. Dieser Ausschuss wird mehrere aktuelle Probleme besprechen, namentlich die Verwendung von Behältern, die Einrichtungen an Bahnübergängen und die Ersetzung von gewissen Eisenbahnlinien durch Automobildienste.

6. Die *Internationale Simplondelegation* hat sich im Mai und im Dezember versammelt und hat nebst andern reglementarischen Fragen die Zukunftsaussichten der Simplonlinie besprochen.

7. Die *Gemischte Kommission für die deutschen Eisenbahnstrecken in der Schweiz* ist unter zwei Malen zusammengekommen und hat, neben andern Fragen, das Problem des Güterbahnhofes von Schaffhausen und dasjenige der Transitierung der Personenzüge durch diesen Kanton untersucht.

8. Das von unserer Verwaltung präsidierte *Komitee des Hafens von Genua* und dasjenige des *Hafens von Marseille*, in welchem unsere Verwaltung vertreten ist, haben sich mit Zoll- und Tariffragen befasst und mit den Kosten bezüglich der Transporte, die diese Häfen und Grenzpunkte transitieren.

9. Der *Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen* (gegründet 1950), dessen Geschäftsführung unserer Verwaltung übertragen wurde, hat sich zum Ziel gesetzt, alle Fragen betreffend die Organisation von internationalen Strassentransporten (die vom Strassendienst der Eisenbahnen oder auf dessen Rechnung ausgeführt werden) zu behandeln, den Strassendienst der Eisenbahnen im Schosse internationaler Organisationen zu vertreten und sich auf praktischer Basis mit der Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse im internationalen Verkehr zu befassen. Diese Organisation hat im Laufe des Jahres eine erhöhte Tätigkeit entfaltet, begründet durch den Umfang, den die Autokonkurrenz auf internationalem Boden angenommen hat. Ihre Vollversammlung hat wiederholt zusammentreten müssen.

10. Die *Interfrigo* (Internationale Eisenbahngesellschaft für Kühlwagentransporte), deren Generaldirektion sich in Basel befindet und der unsere Verwaltung angehört, hat ihre Tätigkeit aufgenommen. Bis diese Gesellschaft ihr eigenes Rollmaterial verwenden kann, ist sie auf dasjenige der Eisenbahnverwaltungen oder deren Tochtergesellschaften, wie die STEF in Frankreich und die TRANSTHERMOS in Deutschland, angewiesen.

11. Der *Internationale Verband für den bahnärztlichen Dienst der Eisenbahnen*, der ebenfalls dem IEV angeschlossen ist, hat vom 9. bis 12. Oktober seinen 2. Kongress abgehalten. Er hat verschiedene Probleme behandelt, die die Hygiene im Eisenbahntransportwesen und die Wiedereinfügung der Kranken und Verletzten in den Eisenbahndienst berühren.

12. Der *Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission für Europa in Genf* sowie seine Unterausschüsse und Arbeitsgruppen haben im Laufe des Jahres eine grosse Anzahl von Sitzungen abgehalten. Unter den erreichten Resultaten sind besonders die zwei internationalen Übereinkommen zur Erleichterung des Grenzüberganges für Personen, Gepäck und Güter im Eisenbahnverkehr, die in Genf von verschiedenen Ländern — u. a. auch von der Schweiz — unterzeichnet wurden, zu erwähnen. Diese Genfer Organisation hat sich mit zahlreichen andern Fragen befasst, die die Tarife, Selbstkosten, Statistik, Transport verderblicher Güter und die Sicherheit auf Bahnübergängen angehen. Die Eisenbahnen waren an den Sitzungen durch den IEV vertreten.

13. Unsere Verwaltung musste sich ferner an den verschiedenen, durch *das Zentralamt für den Internationalen Eisenbahnverkehr* zur Revision des IUeG und IUeP und zur Ausarbeitung der internationalen Reglemente betreffend den Behälter- und Privatwagenverkehr einberufenen Versammlungen vertreten lassen.

14. Diese kurzgefasste Darstellung zeigt, in welchem Masse die internationale Tätigkeit an Bedeutung gewinnt und wie die Eisenbahnen bestrebt sind, bei der Lösung ihrer gleichartigen Probleme gemeinsame Wege des Vorgehens zu finden.

Spezieller Teil

Finanz- und Rechnungswesen

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung

1. Am 28. Februar ist aus Mitteln, die uns vom Eidgenössischen Finanzdepartement zur Verfügung gestellt wurden, das fällig gewordene 3½% Darlehen der SUVAL von 1941 von 20 000 000 Franken zurückbezahlt worden.

Unsere Schuld an festen Anleihen betrug am Jahresende 1 457 400 150 Franken. Davon waren 247 984 000 Franken im eidgenössischen Schuldbuch eingetragen.

2. Aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse sind im Laufe des Jahres an Bedienstete der Bundesbahnen 371 Hypothekardarlehen im I. und II. Range von zusammen 6 242 500 Franken ausbezahlt worden. Für gleiche Rechnung wurden an Eisenbahner-Baugenossenschaften 8 Hypothekardarlehen im I. und II. Range von zusammen 1 543 000 Franken ausbezahlt.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung

1. Während des Jahres 1951 hat die Abteilung folgende *Revisionen und Kontrollen* durchgeführt:

Prüfung der Besoldungen und Taglöhne aller Hauptwerkstätten und der Nebenbezüge des Lokomotivpersonals zweier Lokomotivdepots, sowie der Arbeitgeberbeiträge, AHV-Renten, der Haftpflicht- und Zuschussrenten und Lohnausfallentschädigungen der Betriebsabteilungen der Kreise. Im weiteren wurden die bei der Hauptkasse hinterlegten Kautionen sowie die Sparkasse für das Personal einer Revision unterzogen.

Eine Anzahl von Vorschusskassen von Dienststellen der Generaldirektion und der Kreise wurde revidiert; die Abteilung beteiligte sich ferner an 2 Oberbaumaterialstürzen und an der Bestandesaufnahme der Dienstkleider. Auch wurde die Schlussabrechnung der Internationalen Behälterausstellung in Zürich geprüft und in die Buchhaltung eines bahneigenen Camionnagebetriebes Einsicht genommen.

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

Durch die Abteilung wurden an Ort und Stelle die Rechnungen über einen Gemeinschaftsbahnhof sowie die Abrechnung der Genfer Verbindungsbahn geprüft. Einsichtnahmen in die Buchhaltung erfolgten bei 2 Bahnhofbuchhandlungen, einer Firma für die Bahnhofreklame, 25 Bahnhofbuffets, 2 Bahnhofcoiffeuren, 11 Bahnhofkiosken, einem Bahnhofkühlhaus und einer Schlafwagengesellschaft. Im weitern sind die Roheinnahmen von 51 Bahnhofbuffets, 20 Bahnhofkiosken, eines Raucherwarengeschäftes, einer Bahnhofgarage und einer Speise- und Schlafwagengesellschaft geprüft worden. Schliesslich wurde in die Buchhaltung einiger Privatfirmen Einsicht genommen zum Zwecke der Überprüfung von Teuerungsnachforderungen, Selbstkostenberechnungen usw.

2. Auf 1. Januar 1952 ist ein neues Reglement über die Verwaltung des Stellwerkmaterials (R 21.1) in Kraft getreten. Damit werden die Lagerbuchführung und Materialverrechnung rationalisiert und die Kontrolle über die Lager verbessert.

3. Im Berichtsjahr wurde die erste Revision des vom 27. Juni 1946 datierenden Reglementes über die Anlagen- und Abschreibungsrechnung fällig. Die vom Verwaltungsrat am 1. Oktober beschlossenen Revisionsbestimmungen wurden vom Bundesrat am 2. November vorläufig für die Dauer von 3 Jahren, d. h. vom 1. Januar 1951 bis 31. Dezember 1953, genehmigt. Es werden damit die Abschreibungen auf verschiedenen Anlagengruppen, so vor allem auf den Fahrzeugen und den Fernmelde- und Sicherungsanlagen, erhöht.

Beteiligung an andern Unternehmungen

1. Die «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» hat wieder mit Verlust gearbeitet (starker Rückgang im Eisverkauf infolge des schlechten Sommerwetters). Das Aktienkapital bleibt weiterhin ohne Dividende.

2. Im ganzen war das finanzielle Ergebnis der «Bahnhofkühlhaus AG Basel» ähnlich wie im Jahre 1950; nach Einlagen in die Reserven wird eine Dividende von 7% verteilt.

3. «Etzelwerk AG». Das Aktienkapital blieb unverändert. An die 3½% Obligationsanleihe 1937 von 20 000 000 Franken wurde am 1. April 1951 die 4. Rückzahlungsquote von 2 000 000 Franken geleistet. Für das am 30. September 1951 abgeschlossene Geschäftsjahr 1950/51 kam eine Dividende von 4½% zur Ausrichtung.

4. «Kraftwerk Rupperswil-Auenstein AG». Das Aktienkapital und das Obligationenkapital blieben unverändert. Bei den Kreditoren konnten die fest verzinslichen Bauvorschüsse auf 1 288 600 Franken reduziert werden. Für das am 30. September 1951 abgeschlossene Geschäftsjahr 1950/51 kam wiederum eine Dividende von 4% zur Ausrichtung.

Personalangelegenheiten

A. Allgemeine Personalangelegenheiten

1. Die Abänderung des besoldungsrechtlichen Teils des Beamtengesetzes auf 1. Januar 1950 erforderte nebst der Anpassung verschiedener Ausführungserlasse die Revision der Ämterklassifikation vom 9. Oktober 1929. Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 9. Februar 1951 diejenigen Neueinreihungen vorgenommen und rückwirkend auf 1. Januar 1950 in Kraft gesetzt, die sich aus dem Wegfall der 26. Besoldungsklasse notwendigerweise ergeben haben.

2. Der Bundesrat hat am 27. November 1951 auf Anregung der Generaldirektion eine Expertenkommission ernannt, die zu untersuchen hat, ob die Einreihung der Ämter der verschiedenen Bundesbetriebe in die Besoldungsskala dem Art. 38 des Beamtengesetzes entspricht. Nach diesem Artikel sind die Ämter der verschiedenen Bundesdienste unter gleichen Voraussetzungen in die nämliche Besoldungsklasse einzureihen.

3. Am 9. Mai 1951 stellte die Generaldirektion neue Richtlinien für die Einschätzung der Miet- und Dienstwohnungen sowie der Wärterhäuser auf. Rund 3200 Mietobjekte wurden auf Grund dieser Richtlinien neu eingeschätzt. Die neuen Mietzinse für Mietwohnungen bzw. Entschädigungen für Dienstwohnungen werden ab 1. Januar 1952 erhoben.

4. Die eidgenössischen Räte haben am 3. Oktober 1951 ein Gesetz über die Ausrichtung einer zusätzlichen Teuerungszulage an das Bundespersonal für das Jahr 1951 erlassen. Die Zulage beträgt grundsätzlich 2% auf den Grundbesoldungen, jedoch mindestens 240 Franken und höchstens 480 Franken.

B. Personalversicherung

1. Pensions- und Hilfskasse

a) Durch die im Jahre 1951 eingetretenen versicherungstechnischen Gewinne ist der noch zu tilgende Anteil der Bundesbahnen aus der Anpassung der PHK an die Alters- und Hinterlassenenversicherung und an das abgeänderte Beamtengesetz abgetragen. Allfällige technische Gewinne werden zukünftig wieder zur Abtragung des alten Fehlbetrages herangezogen.

b) Die Pensionen der vor dem 1. Juli 1941 aus dem Dienste ausgeschiedenen Versicherten und ihrer Hinterlassenen blieben im Jahre 1951 weiterhin um 15% gekürzt, bei abzugsfreien Beträgen von 2400 Franken der Invaliden- und Alterspensionen und 1500 Franken der Witwenpensionen. Von der Kürzung befreit waren alle Waisenpensionen. Keine Pension durfte um mehr als 10% gekürzt werden.

Diese Regelung ergab Minderausgaben von 1 892 027 Franken (1950: 2 006 412 Franken).

c) 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, blieben nach Bundesbeschluss vom 15. September 1950 für das Jahr 1951 unverändert.

Die Teuerungszulage setzt sich zusammen aus

aa) einem Zuschlag von 20% der Rente und

bb) 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 300 Franken.

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

e) Nach Bundesgesetz vom 3. Oktober 1951 wurde an die Rentenbezüger der Personalversicherungskassen des Bundes eine zusätzliche Teuerungszulage für das Jahr 1951 von 2% des in Prozenten des versicherten Verdienstes festgesetzten Rentenbetrages gewährt.

Die zusätzliche Teuerungszulage soll jedoch
mindestens 144 Franken und höchstens 288 Franken für die Bezüger von Invalidenrenten,
mindestens 90 Franken und höchstens 180 Franken für die Bezüger von Witwenrenten und
mindestens 30 Franken und höchstens 60 Franken für die Bezüger von Waisenrenten
betragen.

2. Alters- und Hinterlassenenversicherung

Von unserer Kassenstelle wurden im Berichtsjahr 551 (1950: 404) einfache Altersrenten, 856 (1950: 600) Ehepaar-Altersrenten, 361 (1950: 245) Witwenrenten, 193 (1950: 129) einfache Waisenrenten und 5 (1950: 6) Vollwaisenrenten ausgerichtet. Die im Jahre 1951 ausbezahlte Rentensumme betrug 1 489 992 Franken (1950: 945 637 Franken).

3. Unfallversicherung

Im Berichtsjahr hat sich die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt auf Antrag der Generaldirektion bereit erklärt, das auf ausländischen Bahnhöfen und Anschlußstrecken stationierte sowie auf den Kommerziellen Hauptagenturen in Mailand und Frankfurt beschäftigte Personal der SBB ebenfalls der obligatorischen Versicherung zu unterstellen. Diese ständig im Ausland tätigen Bediensteten waren bisher der SUVA nicht unterstellt. Der Entscheid der Anstalt tritt mit Wirkung ab 1. Januar 1952 in Kraft.

Die Zahl der Betriebsunfälle hat absolut wie auch im Verhältnis zum Personalbestand und den Verkehrsleistungen abgenommen, ebenso die Zahl der Nichtbetriebsunfälle.

4. Krankenkasse

Der Verwaltungsrat erliess in der Sitzung vom 17. Dezember 1951 neue Statuten der Krankenkasse für das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen. Sie sind am 1. Januar 1952 in Kraft getreten.

Der Teuerung entsprechend sehen die Statuten für die Krankenpflegeversicherung teilweise höhere Leistungsansätze vor als bisher. Auch übernimmt die Kasse nunmehr die Kosten für besonders teure spezifisch medikamentöse Behandlung der Tuberkulose, wie Streptomycin und Para-Aminacylsäure (PAS). Entsprechend dem Leistungsausbau und den im Jahre 1951 zufolge vermehrter Krankheitshäufigkeit weiter angestiegenen Krankenpflegekosten mussten die Mitgliederbeiträge um monatlich 1 Franken erhöht werden.

Um den Mitgliedern die Möglichkeit zu geben, sich für Aufenthalt in Privatspitälern besser versichern zu können, wurde eine Spitalzusatzversicherung eingeführt.

C. Bahnärztlicher Dienst

1. Im Jahre 1951 kamen 17 826 Krankheitsfälle und 5713 Unfälle zur Anmeldung (ohne die Fälle der Kurzabsenzen) gegenüber 15 032 Krankheitsfällen und 5718 Unfällen im Jahre 1950. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive die Tage der Kurzabsenzen, beträgt 580 673 (1950: 542 437). Es ergibt sich somit bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 35 017 eine *Morbidität* (Krankheitstage pro Beschäftigter) von 16,58 Tagen gegenüber 15,39 im Jahre 1950 und 16,97 im Jahre 1949.

Diese Morbidität verteilt sich wie folgt:	Tage 1949	1950	1951
Auf Krankheiten	12,60	11,22	12,35
Auf Unfälle	3,49	3,40	3,32
Auf Kurzabsenzen	0,88	0,77	0,91
Morbidität nach Beschäftigungsgruppen:			
Bureaudienst	9,71	7,61	9,78
Dienst im Freien	21,50	20,15	21,80
Dienst im Bureau und im Freien	15,37	13,39	14,88
Dienst auf der Lokomotive	14,43	13,97	13,57
Zugsbegleitungsdienst	17,33	16,67	17,07
Dienst in den Hauptwerkstätten (Arbeiter)	19,07	17,35	17,97
Mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall):			
Bei Krankheiten	26,73	26,30	24,27
Bei Unfällen	21,09	20,98	20,32
Bei Kurzabsenzen	1,81	1,87	1,91

2. Im Berichtsjahr fanden statt:	Anzahl 1949	1950	1951
Aufnahmeuntersuchungen	1512	1018	2355
Begutachtungen auf Invalidität	548	495	434
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzung infolge Krankheit	873	859	726
Kontrolluntersuchungen von Unfallpatienten (als SUVA-Agentur)	44	59	85
Durchleuchtungen im Rahmen von Umgebungsuntersuchungen (SBB-Personal)	107	123	158
Kontrolluntersuchungen durch den bahnärztlichen Dienst	180	187	229

3. Für die Allgemeine Bundesverwaltung (ABZV, PTT, Zoll und Militär) fanden statt:			
Aufnahmeuntersuchungen	3986	2580	4586
Begutachtung auf Invalidität	220	237	223
Kontrolluntersuchungen	654	624	698
Durchleuchtungen im Rahmen von Umgebungsuntersuchungen (ABV-Personal)	502	690	551
Kontrolluntersuchungen durch den verwaltungsärztlichen Dienst	410	385	769

Rechtswesen

1. Die Zahl der Eisenbahnbetriebsunfälle ist mit 414 Ereignissen gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen (1950: 423).

2. Im Laufe des Berichtsjahres haben die Kreisdirektionen 180 Haftpflichtfälle erledigt (1950: 230).

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

a) Reklamationen	1950	1951
Unerledigt übernommen	1 191	993
Neu dazugekommen	27 665	29 907
Erledigt	27 863	29 815
b) Prozesse		
Hängige Prozesse	5	3
Neu dazugekommen	1	2
Erledigt	3	1
c) Nettobelastung der SBB aus der Erledigung vorgenannter Reklamationen und Prozesse	Fr. 534 929	Fr. 726 246

Tarife und Verkehrswerbung

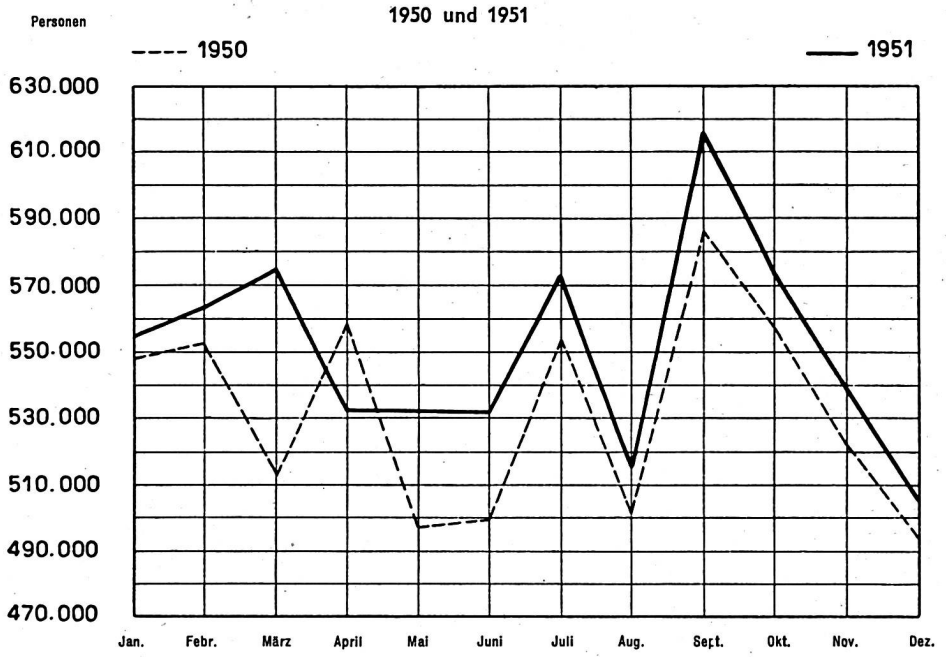
A. Allgemeines

Die am 28. Juni in Bern tagende Kommerzielle Konferenz der Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten genehmigte die Vorlage über die Neuausgabe des Nebengebührentarifs und liess sich über die Entwicklung des Personenverkehrs und die sich daraus ergebenden Probleme der Tarifpolitik orientieren.

B. Personen- und Gepäckverkehr

1. In den direkten schweizerischen Verkehr sind neu aufgenommen worden: Die Strecken Basel transit–Basel Bad Bf und Riehen sowie Koblenz Grenze–Waldshut der Deutschen Bundesbahn, die Sesselbahn Oberdorf–Weissenstein und die Autogesellschaft Feusisberg–Pfäffikon (Schwyz).

Täglich beförderte Reisende
1950 und 1951



2. Die Sonntagsbillette wurden bis 18. März und ab 22. Dezember wieder ausgegeben. Ausser für die 5 nationalen Ausstellungen und Messen ist die Fahrvergünstigung «einfach für retour» für das Eidgenössische Turnfest in Lausanne und das Eidgenössische Trachtenfest in Luzern gewährt worden.

3. Der Geltungsbereich der Halbtaxabonnemente wurde am 1. Mai auf folgende Transportunternehmungen ausgedehnt: Bergbahn Grindelwald–First, Oberdorf–Weissenstein, Luftseilbahn Klosters–Gotschnagrat–Parsenn, Drahtseilbahn St. Moritz–Chantarella–Corviglia.

Am 1. Mai ist das kombinierte Netz- und Halbtaxabonnement eingeführt worden, das das Netzabonnement mit einem verbilligten Halbtaxabonnement verbindet.

Das Ferienbillet ist am 1. März durch die Einführung von zusammenstellbaren Billetten einfacher Fahrt für Transitreisen durch die Schweiz und eines besonderen Billettes für Gesellschaften mit ermässigter fester Taxe erweitert worden.

4. In der Taxrückerstattung von nicht oder nur teilweise benützten Fahrausweisen konnten durch den Abschluss von Pauschalierungsabkommen mit den privaten Transportunternehmungen und mit dem Eidgenössischen Militärdepartement Vereinfachungen erzielt werden.

5. Die internationalen Tarife sind auch 1951 weiter ausgebaut und den neuen Verhältnissen angepasst worden. Ein Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck mit dem Europabus, Autolinien der europäischen Eisenbahnen, ist am 1. Juni in Kraft getreten.

Bei den ausländischen Personenfahrpreisen und Gepäckfrachten sind folgende Änderungen zu verzeichnen:

Erhöhung der Personenfahrpreise für die dänischen, schwedischen, norwegischen und finnischen Strecken um rund 10% am 1. Juli.

Senkung der Personenfahrpreise auf den jugoslawischen Strecken um 40% am 1. Juli.

Reform der Personentarife in Österreich am 1. September. Verbilligung der Fahrpreise für kurze, ausgeprägte Verteuerung für lange Strecken.

Reform der Personentarife der Deutschen Bundesbahn am 15. Oktober. Lineare Preiserhöhung um 15%; Einführung von Entfernungszonen sowie eines allgemeinen Retourbillets mit Ermässigungen von 10–35%.

Erhöhung der Fracht für Gepäck bzw. Expressgut auf den britischen Strecken um 17%, den französischen um 10,5% und 5%, den dänischen um 15%, den schwedischen um 20–40%, den deutschen um 10–50% und den niederländischen um 10–45%.

6. Im Rahmen der von den europäischen Bahnen erstmals veranstalteten internationalen Rundreisezüge sind von uns 4 sehr gut besuchte Reisen über folgende Wege durchgeführt worden: Rheinland–Holland–Belgien, Marseille–Nizza–Genua, München–Tirol–Venedig, Paris–London.

Die im Sommer zum erstenmal wieder in grösserem Maßstab organisierten Ausflugsfahrten aus dem deutschen Grenzgebiet nach verschiedenen Reisezielen in der Schweiz wurden von über 36 000 Personen besucht.

Auf Einladung der schweizerischen Verkehrskreise bereisten im Oktober etwa 450 Teilnehmer des Kongresses amerikanischer Reisefachleute in Paris einzeln und in Gruppen die Schweiz.

C. Güter- und Tierverkehr

1. Im Berichtsjahr wurden die sehr umfangreichen Arbeiten für die Gütertarifreform zu Ende geführt. Die bisher gültigen Allgemeinen Tarifvorschriften, die Güterklassifikation, die Beförderungspreise, die allgemeinen Ausnahmetarife und die besonderen Tarifmassnahmen sowie die Entfernungszeiger für den direkten schweizerischen Verkehr und der Nebengebührentarif wurden auf Ende des Berichtsjahres ausser Kraft gesetzt und durch Neuausgaben ersetzt.

2. Die internationale Tariflage war äusserst unstabil. Alle umliegenden Länder einschliesslich Benelux führten Tariferhöhungen durch, die alle internationalen Tarife, an denen wir beteiligt sind, nachhaltig beeinflussten. Mit Neuausgaben und Nachträgen musste der jeweiligen Situation Rechnung getragen werden. Die Erhöhung der französischen Binnentarife wirkte sich günstig aus, indem dadurch die Konkurrenz der Route über Modane abgeschwächt wurde.

3. Zurzeit bestehen für folgende Verkehre Verbandstarife:

a) von und nach der Schweiz

Schweiz–Italien
» –Belgien (Seehafen- und Lokalverkehr)
» –Holland » » »
» –Deutschland
» –Österreich
» –Tschechoslowakei
» –Polen (nur Kohle)
» –Ungarn
» –Jugoslawien

b) Transitverkehr durch die Schweiz

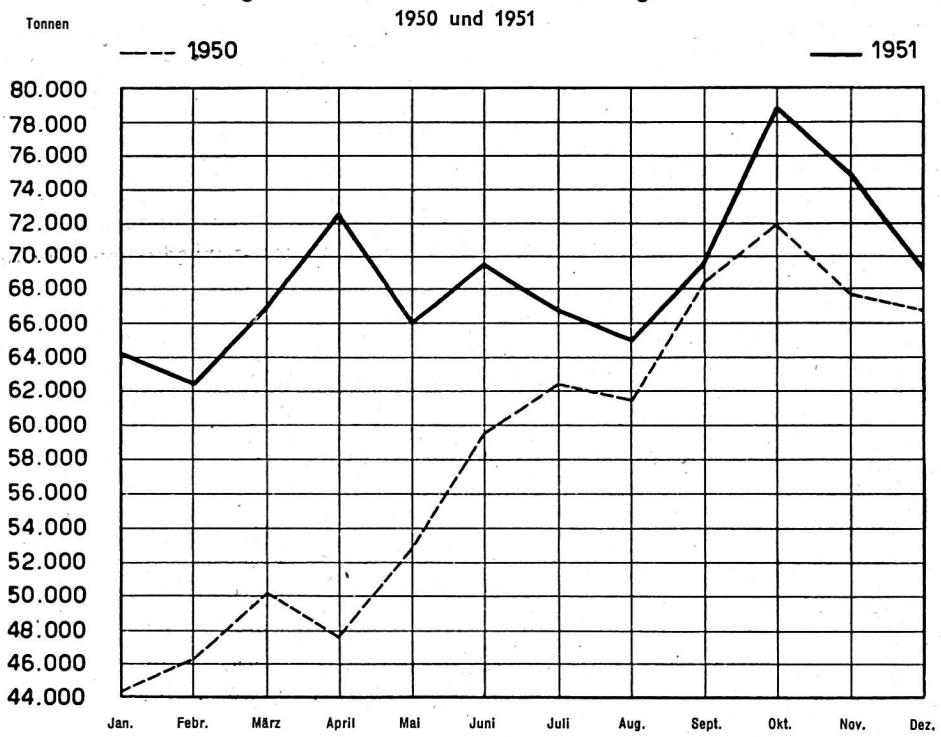
Italien–Frankreich/Saar
» –England
» –Belgien
» –Deutschland
» –Skandinavien

Am 15. Dezember ist ausserdem ein neuer Tarif für Agrumen ab spanischer Grenze und französischen Seehäfen nach Deutschland in Kraft getreten.

4. Um gegenseitigen Konkurrenzkämpfen vorzubeugen, einigten sich die österreichischen, deutschen und schweizerischen Bahnen auf eine Verkehrsteilung im Verkehr Österreich–französische Grenze. Am 1. August traten Tarife für die verkehrswichtigsten Güter in Kraft.

Der Tarif wird weiter ausgebaut. Die Geschäftsführung wurde unserer Verwaltung übertragen.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr
1950 und 1951



5. *Tarifordnung für den Güterverkehr mit den Rheinhäfen beider Basel.* Gestützt auf neue Betriebsverträge wurden auch die Tarifverhältnisse mit den Basler Rheinhäfen auf 1. Mai neu geordnet. Grundsätzlich werden alle Rheinhäfen von Basel tarifarisch gleichgestellt. An Stelle der früheren Hafenabgabe und Hafenfracht ist ein Hafenzuschlag getreten. Im Hafenzuschlag wird auch ein Teil der Überfuhrfracht nach Basel SBB eingerechnet. Mit der Neuordnung soll der Aufwand für den Hafenbetrieb gedeckt werden.

D. Verkehrswerbung

1. Im Berichtsjahr wurden vom Publizitätsdienst 5000 Sommer-Plakate (Entwurf von H. Jegerlehner) im englischen und 4000 im Weltformat, ferner 4000 Plakate im Weltformat zur Werbung für das Generalabonnement (Entwurf von W. Sautter) herausgegeben. Die Plakatwerbung wurde durch eine Reihe von Werbekartons in den Personenwagen in Auflagen von je 3000 Stück unterstützt. Sie betrafen das Generalabonnement, Ferienbillet, Ferien-Generalabonnement, die Rundfahrtbillette, Gesellschaftsfahrten, Geschenkgutscheine, Sonntagsbillette und den Wintersport.

2. Auf die Sommer-Reisezeit hin gelangten mehrere hunderttausend Prospekte über das Ferienbillet und das Ferien-Generalabonnement im In- und Ausland zur Verteilung, ebenso Werbeimprimate für Fahrten auf dem Bodensee, für die Uhrmacher-Ferienreisen und für Bahnausflüge von grossen schweizerischen Kurorten aus. Daneben standen 150 000 neue Gotthard- und Simplon-Kartenprospekte in 5 verschiedenen Sprachen zur Abgabe im In- und Ausland bereit. Erwähnungswert sind auch 3500 Schriftplakate und 85 000 Prospekte zugunsten des Europabus, 20 000 Faltblätter betreffend die Schlafwagenplätze und Couchettes, 100 000 Prospekte für internationale Rundreisen, 30 000 für verbilligte Fahrten von Konstanz, Friedrichshafen und Lindau aus nach der Schweiz und andere mehr. Gute Dienste leisteten 160 000 Schweizerkarten mit den wichtigsten Eisenbahnlinien sowie 100 000 Karten mit gemeinsamen Tourenvorschlägen Eisenbahn/Postautomobile. Im weiteren kamen 69 000 Broschüren der internationalen Zugsverbindungen zum Versand ins Ausland, dazu 90 000

Einzelblätter der wichtigsten Verbindungen vom Ausland her. Für den Gebrauch im Inland wurden rund 100 000 Wintersportfahrplänchen erstellt.

3. Der in 45 000 Exemplaren herausgekommene Kalender behandelte in Bild und Text den 50jährigen Zeitraum seit der Verstaatlichung der grossen Normalspurnetze.

4. Während des ganzen Jahres wurde in ungefähr 200 bedeutenden Schweizer Zeitungen mit einer Reihe von Inseraten für die verschiedenen Billet- und namentlich Abonnementsarten sowie für den Verkauf von Gutscheinen geworben; in über 20 ausländischen Blättern ganz allgemein für Schweizerreisen.

5. Diese Aktion wurde durch 355 Filmvorträge in der Schweiz und 46 gleiche Veranstaltungen im angrenzenden Ausland unterstützt.

6. Im Dezember wurde ein Stadtbüro im Neubau der Versicherungsgesellschaft Pax an der Place St-François in Lausanne eröffnet. An den vier nationalen Messen standen Bundesbahn-Auskunftsbüros in Betrieb. Zum erstenmal beteiligten wir uns gemeinsam mit den übrigen europäischen Bahnverwaltungen mit einem Stand an der Utrechter Messe.

Verkehrskontrolle

1. Die *Versuche mit Apparaten für die Billetausgabe* zum Zwecke der Erreichung der Einzelkassenführung wurden ausgedehnt.

2. Die *dritteljährliche Abrechnung* ist auf den Personen- und Gepäckverkehr mit den deutschen Stationen im Kanton Schaffhausen, mit Basel Bad Bf, Riehen und Waldshut sowie auf den Verkehr Schweiz–Schweiz via Centovalli ausgedehnt worden.

3. Die *Instruktion über den Bezug und die Verrechnung von Fahrausweisen des Zugspersonals* wurde durch eine Neuausgabe ersetzt.

4. Im internen Güterverkehr ist die *chronologische Buchung der Versandbuchsendungen* eingeführt worden.

5. Das *vereinfachte Abfertigungsverfahren für Kleinsendungen* des internen Verkehrs ist auf sämtliche frankierten und unfrankierten Stückgutsendungen ohne Nachnahme sowie auf alle *unfrankierten* Stückgutsendungen mit einer Nachnahme bis zu 5 Franken ausgedehnt worden.

6. Im Laufe des Berichtsjahres sind eine Reihe neuer Vorschriften für die Stationen herausgegeben worden.

7. Die bisherigen Verzeichnisse der Stationsnummern der SBB und der Privatverwaltungen, der Nummern der Tarifklassen und der Tierarten sind umgestaltet und als *Nummernschlüssel für den Güter- und Tierverkehr* neu herausgegeben worden.

8. Um eine Bezahlung der Vorfrachten bei den Empfangsbahnverwaltungen mit Ausgleichung im Abrechnungswege zu ermöglichen, ist eine Neuordnung im *Reexpeditionsverkehr von Chiasso* im Verkehr mit Belgien, Deutschland, Grossbritannien, Frankreich und den Niederlanden in Kraft gesetzt worden.

9. Die *Kontroll-, Abrechnungs- und Saldierungsvorschriften* für verschiedene internationale Verkehre wurden neu herausgegeben.

10. Die Frauenfeld-Wil-Bahn und die Mittel-Thurgau-Bahn haben die Besorgung der *Kontroll- und Abrechnungsarbeiten* unserer Verwaltung übertragen.

11. Wir haben die *Kassen und Bücher von 695 Dienststellen* revidiert.

12. Im Berichtsjahre sind 617 *Frachtkredite* neu eröffnet und 241 aufgehoben worden. Bestand am 31. Dezember 10 288 Frachtkredite.

13. In unserer Billetdruckerei haben wir 38 Millionen *Billette Edmonsonschen Systems* gedruckt gegenüber 39,2 Millionen im Jahre 1950.

Materialverwaltung

Während des Berichtsjahres hielt der ausserordentlich hohe Beschäftigungsgrad aller Industrien des In- und Auslandes weiterhin an. Im Zusammenhang mit den Aufrüstungsarbeiten war besonders die Stahlindustrie mit Aufträgen überhäuft. Die volle Ausnutzung der Kapazität der Stahl erzeugenden Industrie zog eine allgemeine Verknappung des Angebots von Kohlen und besonders von Koks nach sich. Die europäische Kohlenverknappung wurde wesentlich verschärft durch den Rückgang der englischen Kohlenförderung. Alle europäischen Länder waren gezwungen, die fehlenden Kohlenmengen zu sehr hohen Preisen aus den USA zu beziehen. Die europäischen Kohlenproduzenten, voran die Ostländer und Belgien glichen ihre Preise der aus USA kommenden Kohle an; die Kohlenpreise stiegen daher im Vergleich zum Herbst 1950 auf das Anderthalbfache bis Doppelte. Da wir mit einem Kohlenvorrat von einem ganzen Jahresverbrauch ins Berichtsjahr 1951 eintraten, konnten wir in der ersten Jahreshälfte auf Kohlenbezüge aus den USA verzichten. In der zweiten Jahreshälfte sahen auch wir uns gezwungen, amerikanische Kohle zu kaufen, jedoch zu relativ günstigeren Preisen.

Dank unseren vorsorglichen Käufen von Schienen und Schwellen zu den absolut niedrigsten Preisen des Jahres 1950 hatten wir für das Berichtsjahr nur relativ geringe Mengen dieser Walzprodukte zu beschaffen, deren Preise inzwischen um rund 90% gestiegen sind. Da aber auch die Lieferfristen ständig länger wurden und heute zwischen 8 und 16 Monaten liegen, mussten wir gegen Ende des Berichtsjahres wieder Bestellungen aufgeben.

Eine scharfe Verknappung des Warenangebots entstand auf dem Holzmarkt und führte zu zirka 30prozentiger Preiserhöhung. An Holzschwellen erhielten wir gegen Ende des Berichtsjahres nur rund die Hälfte unseres Bedarfes angeboten. Wir hoffen, auch diese Lücke mit Importen aus den USA überbrücken zu können.

Die Verknappung an Buntmetallen, vor allem an Kupfer und Zinn, hat sich im Berichtsjahr gelockert; eine Rückbildung der Preise ist indessen nicht eingetreten.

Eine spürbare Senkung der Preise trat nur auf dem Wollmarkt ein.

Im Berichtsjahre wurden Materialien im Werte von 63 764 009 Franken beschafft und Altstoffe für 6 612 065 Franken verkauft.

Pachtbetriebe

1. Der Bestand der 66 *Bahnhofbuffets* erfuhr im Berichtsjahr keine Änderung. Pächterwechsel fanden in den Buffets Morges, Arth-Goldau, Romanshorn und Schaffhausen statt. Grössere Ergänzungs- und Umbauten sind in den Buffets Bex, Biel, Brig, Lausanne, Basel, Göschenen und Lugano durchgeführt worden. Die Umsätze sind entsprechend der Entwicklung der allgemeinen Wirtschaftslage gestiegen. Die Preise konnten im allgemeinen gehalten werden.

2. Am Ende des Berichtsjahres standen in 287 Stationen 304 *Zeitungskioske* von Gross- und Einzelpächtern für den Verkauf von Zeitungen, Büchern, Raucherwaren, Schokolade und andern Artikeln in Betrieb. 9 Zeitungskioske wurden im Verlaufe des Berichtsjahres neu eröffnet. Der Umbau und Ersatz von veralteten Kiosken wurde fortgesetzt. Die Umsätze sind gestiegen. Es mussten wiederum verschiedene Publikationen auf Empfehlung der konsultativen Zeitschriftenkommission vom Verkaufe ausgeschlossen oder unter Ausstellverbot gestellt werden.

3. Der allgemeinen Entwicklung folgend, erfuhr die *Geschäftsreklame*, vor allem die Lichtdarstellung, auch in unsern Stationen eine weitere Ausdehnung. Als Neuerung ist die Freigabe der Bahnhofkioske für Lichtreklamen zu erwähnen.

4. Der Ersatz veralteter *Automaten* für den Verkauf von Schokolade, Confiseriewaren, Zigaretten und andern Artikeln durch moderne Modelle wurde weiterhin gefördert. Die Umsätze sind gestiegen.

5. Der *Speise- und Schlafwagendienst* weist bei wiederum erhöhten kilometrischen Leistungen höhere Einnahmen auf. Die Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft (SSG) hatte Ende des Jahres einen eigenen Speisewagen, 20 neue und 11 alte Speisewagen der SBB sowie 5 Buffetwagen der SBB in ihrem Betrieb. Die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft betreibt ihre eigenen Speise- und Schlafwagen.

6. An *weiteren Pachtbetrieben* standen während des Berichtsjahres verschiedene Verkaufsgeschäfte für Reiseproviant, Früchte, Raucherwaren, Blumen und andere Artikel, 16 Coiffeurgeschäfte, die Autogaragen und -servicestationen in den Bahnhöfen Genf, Lausanne und Zürich sowie die im Laufe des Jahres der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft verpachtete Schiffswirtschaft auf dem Bodensee in Betrieb.

Stations- und Zugsdienst

A. Allgemeines

1. Das Reglement über den Fahrdienst (FDR) ist neu bearbeitet und samt den Anhängen *a* und *b* auf den 20. Mai (Fahrplanwechsel) in Kraft gesetzt worden.

2. Auf Beginn der Sommerfahrplanperiode wurde durch die Schweizerische Speisewagengesellschaft in einigen Schnellzügen ein beschränkter Verpflegungsdienst eingeführt, nachdem sich diese Einrichtung während einer Versuchszeit ab 1. März bewährt hatte. Dieser ambulante Verpflegungsdienst ermöglicht die Unterdrückung bisheriger Speisewagenkurse in Frühzügen mit schwacher Frequenz und die Ausdehnung des Speisewagendienstes auf Züge, in denen mangels verfügbarer Speisewagen bisher kein solcher geführt werden konnte.

3. Am 1. Juni wurde der fahrplanmässige Betrieb des touristischen Autobusdienstes der europäischen Eisenbahnen (EUROPABUS) mit 30plätzigen Autocars der Schweizerischen Postverwaltung auf den Strecken Basel–Luzern–Montreux und Montreux–Simplonpass–Mailand aufgenommen. Zwischen Montreux und Mailand wurde der Dienst zur Hälfte von der Compagnia italiana autoservizi turistici (CIAT) betrieben. Die Frequenz blieb während der ganzen Dauer des Betriebes schwach, da diese vollständig neue Institution der Öffentlichkeit noch zu wenig bekannt war.

4. Mit verschiedenen Firmen wurde die Inbetriebnahme von 8 Gross- und 196 Kleinbehältern sowie von 4 Privatwagen vertraglich geregelt. Ferner wurden 108 eigene und, wegen des grossen Bedarfs, während längerer Zeit 15 private sowie 20 der Deutschen Bundesbahn gehörende Kleinbehälter mietweise in Dienst genommen. Insgesamt standen Ende Dezember 1951 an bahneigenen 342 Klein- und 141 Grossbehälter, ferner an privaten 1577 Klein- und 98 Grossbehälter in Betrieb.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals

1. Zur Ergänzung des Personals für den Stations- und Zugsdienst sind 250 Stations- und 60 Zugsdienstlehrlinge eingestellt worden.

2. Wegen Personalmangels konnten die Instruktionskurse nur in beschränktem Masse durchgeführt werden.

C. Verkehr

1. Die Zunahme der Zahl der beförderten Personen ist auf den starken Inlandverkehr und den zunehmenden Fremdenstrom, hauptsächlich auch im Transit nach Österreich, zurückzuführen.

In Basel reisten im Juli sogar mehr Ausländer in die Schweiz ein als in den besten Vorkriegsjahren, weshalb die ankommenden internationalen Schnellzüge oft zwei- und dreifach geführt werden mussten. Dieser Zustrom fiel zudem zeitlich mit Massentransporten für den Inlandverkehr (Eidgenössisches Turnfest, Ferienbeginn usw.) zusammen, weshalb für eine rechtzeitige Wagenstellung ausserordentliche betriebliche Massnahmen nötig waren.

2. Der Güterverkehr war während des ganzen Jahres ausserordentlich stark. Es wurden 3,28 Millionen Tonnen oder 18,2% mehr als im Vorjahr und 7,7 Millionen Tonnen oder 55,4% mehr als im Jahre 1938 befördert. An der Zunahme sind sowohl der Inland- als auch der internationale Transitverkehr beteiligt. Dieser ist gegenüber dem Jahre 1950 um 50% angestiegen.

D. Fahrplan

1. Für den ab 20. Mai gültigen Fahrplan wurden im Genehmigungsverfahren 461 (Vorjahr 515) Begehren angemeldet, darunter 378 (375), die die SBB berühren. Davon betrafen 120 (151) Gesuche die Einführung neuer oder die Ausdehnung bestehender Züge, 86 (64) die Einschaltung neuer Schnell- und Eilzugshalte sowie 45 (30) die vermehrte Bedienung von Stationen und Haltestellen durch Reisezüge. In 137 (175) Fällen ist den Gesuchen ganz oder teilweise entsprochen worden. 239 (191) Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrechterhalten und 2 (9) zum Entscheid durch das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement angemeldet, die abgelehnt wurden.

2. Der Jahresfahrplan 1951/52 weist zahlreiche Verbesserungen und Änderungen im internationalen Verkehr auf. An Mehrleistungen brachte der Sommerabschnitt 730 km und der Winterabschnitt 300 km pro Tag; sie konnten durch den mit dem Reisezugsfahrplan im Zusammenhang stehenden Wegfall von Leerzügen und Lokomotivfahrten sowie die Unterdrückung von Güterzügen annähernd ausgeglichen werden.

3. Am 7. Juni fand in Paris eine Fahrplanbesprechung mit Vertretern der englischen und französischen Bahnen sowie der Berner Alpenbahngesellschaft, BLS, der Rhätischen Bahn und der Internationalen Schlaf- und Speisewagengesellschaft statt; es waren die Zugsverbindungen England–Schweiz für den Winterfahrplanabschnitt 1951/52 zu bereinigen.

Am 27. und 28. Juni tagte sodann in Meiringen eine Fahrplankonferenz mit Vertretern der norwegischen, schwedischen, dänischen, holländischen, belgischen, französischen und italienischen Bahnen sowie der Internationalen Schlaf- und Speisewagengesellschaft. Es wurde über den Fahrplan der Skandinavien- und Holland–Italien-Expresszüge im Winterfahrplanabschnitt 1951/52 sowie im Fahrplan 1952/53 verhandelt.

4. Vom 20.–22. November wurde in London eine Fahrplankonferenz abgehalten mit Vertretern der belgischen, deutschen, englischen, französischen, italienischen, niederländischen, österreichischen und schweizerischen Bahnen, der internationalen Schlafwagengesellschaft, der deutschen Schlaf- und Speisewagengesellschaft, der schweizerischen Speisewagengesellschaft sowie mit Vertretern englischer, niederländischer und schweizerischer Reiseagenturen. Dabei sind die Zugsverbindungen England–Schweiz und England–Österreich für die Fahrplanperiode 1952/53 bereinigt sowie die von den Reiseagenturen bestellten Extrazüge England–Schweiz und England–Österreich festgelegt worden.

E. Errichtung und Eröffnung von Haltestellen

Dem Gesuch einer Interessentengruppe um Errichtung einer unbedienten Haltestelle in Perreux, zwischen Boudry und Bevaix, wurde entsprochen.

Zugsförderung und Werkstätten

A. Anschaffung und Umbau von Fahrzeugen

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

Normalspur

10 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Re $^{4}/_{4}$,
4 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee $^{3}/_{3}$, } +14
1 thermischer Personentriebwagen der Serie CFm $^{2}/_{4}$; wieder in Dienst genommen,
25 vierachsige Personenwagen der Serie AB^{4ü}; Leichtbauart,
6 vierachsige Personenwagen der Serie B^{4ü}; Leichtbauart,
20 vierachsige Personenwagen der Serie BC^{4ü}; Leichtbauart, } +128
75 vierachsige Personenwagen der Serie C^{4ü}; Leichtbauart,
2 vierachsige Speisewagen der Serie Dr^{4ü}; Leichtbauart,
1 vierachsiger Speisewagen der Serie Dr^{4ü}; früher SSG, –
25 vierachsige Gepäckwagen der Serie F^{4ü}; Leichtbauart,
32 Spezialgüterwagen der Serie O mit Grossbehälter,
42 Kühlwagen «Interfrigo» der Serie O^{b}, } + 74
46 Schotterwagen der Serie S^{4t}.

Strassenrollschemel und Behälter

1 Strassentraktor für Strassenrollschemel,
6 Strassenrollschemel,
7 Sattelschlepper,
7 Sattelanhänger,
45 Grossbehälter, offen,
51 Grossbehälter, gedeckt.

2. Folgende Fahrzeuge und Behälter sind in Auftrag gegeben worden:

Normalspur

2 elektrische Doppeltriebwagen der Serie RBe $^{4}/_{8}$,
4 dieselelektrische Lokomotiven der Serie Bm $^{6}/_{6}$,
12 thermische Traktoren der Serie Tm,
2 Auto-Transportwagen der Serie O,
2 Hubtraktoren (für Palletbetrieb),
3 Elektroschlepper,
6 Elektrokarren,
8 Benzin-Gabelhubwagen.

Schmalspur

6 Personenwagen der Serie $BC^{4ü}$,
8 Personenwagen der Serie $C^{4ü}$,
6 Rollschemel der Serie OR 9.

Strassenrollschemel und Behälter

300 Kleinbehälter,
18 Grossbehälter.

3. Folgende Fahrzeuge sind umgebaut worden:

Normalspur

1 elektrischer Personentriebwagen der Serie RCe $^{2}/_{4}$; früher RCm $^{2}/_{4}$,
10 Spezialgüterwagen der Serie O; früher K^{2l},
2 Spezialgüterwagen (Knochentransportwagen) der Serie O; früher L^{3},
30 Spezialgüterwagen (Schutzwagen) der Serie O^{1}; früher K^{3},
5 Spezialgüterwagen (Fährbootwagen) der Serie O^{b}; früher J^{3},
63 Dienstwagen der Serie X; umgebaut aus Teilen ausrangierter Fahrzeuge,
1 Beiwagen zu Hilfswagen der Serie X^{d4}; umgebaut aus $Dr^{4ü}$.

B. Zugsförderung

1. Zur Deckung des Bedarfes an Lokomotivpersonal sind als Nachwuchs 157 Elektromechaniker, Maschinenschlosser oder Mechaniker eingestellt worden.

2. Infolge des andauernden Mangels an elektrischen Triebfahrzeugen mussten im Berichtsjahr auf elektrifizierten Linien rund 1 080 000 km mit Dampflokomotiven geführt werden. Dies entspricht gegenüber 1950 einer Zunahme von 10 000 km, obschon weitere elektrische Triebfahrzeuge in Betrieb gesetzt werden konnten. Durch diesen Dampfbetrieb entstanden Mehrkosten von über 2 Millionen Franken.

3. Im Berichtsjahr wurden 6 Dampflokomotiven ausrangiert, deren Instandstellung sich der grossen Kosten wegen nicht rechtfertigen liess. Der Bestand an Dampflokomotiven vermindert sich damit auf 267 Stück.

4. Am 6. November sind in Chur ein Strassentraktor und Rollschemel und in Zürich ein weiterer Sattelschlepper in Betrieb genommen worden. Ferner wurden in Winterthur und Rorschach je ein Sattelschlepper stationiert.

5. Die Wagen $C^{4ü}$ 5461 und 5462 sind mit Trambestuhlung versehen und zu Versuchszwecken im Zürcher Vorortsverkehr eingesetzt worden.

6. Zur Einsparung von Kosten für Personalübernachtungen ist in Linthal ein Remisenanbau mit Personal- und Diensträumen erstellt worden.

7. Mit dem 20. Mai wurde die neue Bremsordnung des Fahrdienstreglementes in Kraft gesetzt und damit die Geschwindigkeit der gewöhnlichen Güterzüge von 60 auf 65 km/h und der Eilzüge mit Personenzugsbremse von 75 auf 90 km/h erhöht.

8. Im Depot Rorschach ist ein Wasch- und Kastenraum für das Depotwerkstätte-Personal erstellt worden. Der Bau einer Lokomotiv-Abspritzanlage ist in Angriff genommen worden.

9. Die Lokomotivremisen Sargans, Chur, Bülach und Wald wurden mit Grubenheizung ausgerüstet.

10. Die Schnelltriebwagen sowie eine Anzahl Leichtstahlwagen sind besonders für den Gesellschaftsreiseverkehr mit Lautsprecheranlagen versehen worden.

11. In Brig wurde eine neue Lokomotivremise erstellt.

12. Im Depot Erstfeld wurde ein Bremsinstruktionsstand für die Visiteure und das Zugs- und Stationspersonal erstellt.

13. 20 im internationalen Verkehr verwendete Personenwagen sind mit der elektrischen Heizung für die 4 international zugelassenen Spannungen ausgerüstet worden.

C. Werkstätten

a) Rollmaterial

Im Berichtsjahr sind in den Hauptwerkstätten folgende Unterhaltsarbeiten ausgeführt worden:

Triebfahrzeuge

	Elektrische Lokomotiven	Thermische Lokomotiven	Triebwagen
Schnellreparaturen	882	98	192
Zwischenrevisionen	127	16	9
Revisionen	141	47	20
Total	1150	161	221

Wagen der SBB

	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen	Dienstwagen
Schnellreparaturen	5193	822	10 381	796
Revisionen	1936	363	5 495	467
Zwischenreparaturen	154	—	—	—
Hauptreparaturen	38	3	659	—
Reparaturen von schweren Beschädigungen	9	2	95	6
Total	7330	1190	16 630	1269

Im Jahre 1951 wurden von den Werkstätten anlässlich der Hauptreparatur an 35 vierachsigen Personenwagen die Kasten aus Holz durch solche aus Stahl ersetzt. Die Wagen für die ersten 4 Sanitätszüge sind fertiggestellt. An 1249 Gepäck- und Güterwagen sind die Stoffdächer durch solche aus Aluminium ersetzt worden. Dank der fortgeschrittenen Ausrüstung der Personen- und Gepäckwagen mit Aluminiumdächern mussten nur noch undichte Güterwagendächer repariert werden.

Fahrzeuge anderer Eigentümer (inkl. Privatgüterwagen)

	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen
Schnellreparaturen	20	1	1557
Revisionen	—	—	844
Total	20	1	2401

Ferner sind 258 Schnellreparaturen und 163 Revisionen an Bahnpostwagen durchgeführt worden.

b) Werkstätteanlagen und -einrichtungen

Die erste Bauetappe der neuen Wagenreparaturabteilung in der *Werkstätte Yverdon* wurde ausgeführt. In der Lokomotivdemontage ist eine neuzeitliche Waschmaschine in Betrieb gesetzt worden.

Zwecks Aufnahme einer Notreserve wurde das bestehende Eisenmagazin der *Werkstätte Olten* als zentrales Eisenmagazin erweitert. Mit Rücksicht auf die bevorstehende Verlegung einiger Geleise des Bahnhofes wird die Traktorenwerkstätte in den Baujahren 1951/52 zurückversetzt und den erhöhten Bedürfnissen entsprechend erweitert.

Das neu erstellte Austauschlager und der umgebaute Ölkeller der *Werkstätte Biel* sind in Betrieb genommen worden.

Der Haupteingang der *Werkstätte Bellinzona* ist verbreitert worden.

In der Schmiedewerkstätte der *Werkstätte Zürich* ist der grosse, nicht mehr gebrauchsfähige Dampfhammer durch einen neuen leistungsfähigeren ersetzt worden.

In den Jahren 1951/53 werden die elektrischen Anlagen der *Werkstätte Chur* auf Normalspannung umgebaut.

D. Schiffsdienst auf dem Bodensee

Sämtliche Schiffe sind mit einer Lautsprecheranlage ausgerüstet worden. Zur Verbesserung des Wirtschaftsbetriebes auf den Dampfschiffen sind die Kühlanlagen verbessert und erneuert worden.

Während der Reisesaison musste für die sonntäglichen Kurse auf der Strecke Konstanz–Romanshorn von der Deutschen Bundesbahn ein Personenschiff gemietet werden.

Bauabteilung

A. Allgemeines

1. *Bahnhof Bern.* Im Anschluss an den im Mai 1950 abgeschlossenen Ideenwettbewerb wurde zu Beginn des Berichtsjahres dem Regierungsrat des Kantons Bern, dem Gemeinderat der Stadt Bern und der Generaldirektion der PTT ein auf Grund der Empfehlungen des Preisgerichtes ausgearbeitetes Vorprojekt für die neuen Aufnahme- und Dienstgebäude als Diskussionsgrundlage zugestellt; es dient zugleich allen Beteiligten als vorläufige Grundlage für die Fortführung der Projektierungsarbeiten.

2. *Bahnhoferweiterung Zürich.* Das vom Regierungsrat des Kantons und vom Stadtrat der Stadt Zürich zusammen mit den SBB im Juni 1949 in Auftrag gegebene Gutachten über das Rahmenprojekt 1946 für den Ausbau des Bahnhofes Zürich ist im Juli abgeliefert worden. Es ist sehr umfangreich und enthält verschiedene Gegenvorschläge, die nun von den Auftraggebern eingehend geprüft werden.

3. *Verwaltungsgebäude «Sihlhof» in Zürich.* Aus konjunkturpolitischen Gründen haben die eidgenössischen Räte lediglich den Kredit für den Landerwerb bewilligt, so dass der Neubau noch zurückgestellt werden musste.

B. Neu- und Umbauten, Erweiterungen

1. *Bau der Verbindungslinie Genf-Cornavin–La Praille.* Die Route du Grand-Lancy ist fertigerstellt und dem Betrieb übergeben worden. In La Praille wurden weitere 900 m Geleise gelegt. Die Güterrampe ist vollendet. Die Aufschüttungen wurden weitergeführt.

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

Folgende wichtigere Bauarbeiten sind vollendet worden:

Umbauten im Aufnahmegebäude Brig; Umbau und Erweiterung des Aufnahmegebäudes in Aarau; neues Aufnahmegebäude in Nieder- und Oberurnen; Umbau der Diensträume in den Aufnahmegebäuden Le Locle-Ville und St-Imier; Umbau der Einnehmerei in Vevey; Erweiterung des Bahnhofbuffets Delsberg; Einrichten eines Konferenzsaales und Renovation des Buffets I. Kl. in Bern; Erweiterung des Auskunftsbureau mit Verlegung einer Dienstwohnung und Einrichtung von Diensträumen für das Bahnhofbuffet im Kellergeschoss des Aufnahmegebäudes sowie Umbau der Bureaux der Güterverwaltung in Basel; Umbau der Wechselstube und des Telegraphenbureau und Erstellen eines Futtermagazins in Chiasso; Bau eines Dienstgebäudes mit Zufahrtsstrasse und -brücke für den Fahrleitungsunterhalt und Erstellen einer Aktenförderanlage in der Versandhalle der Güterverwaltung in Zürich; Verbesserung der Energieversorgung in Winterthur; Erstellen des Perrons II mit Perrondach und einer zweiten Personenunterführung in Le Locle-Ville; Bau eines Zwischenperrons in Sursee; Erstellen der Geleise 8 und 9 sowie des Verladeplatzes und eines Bahndienstgebäudes in Sion; Geleiseerweiterungen auf verschiedenen Stationen der Strecke Winterthur–Wald im Hinblick auf die Elektrifizierung.

Folgende wichtigere Bauarbeiten befanden sich in Ausführung:

Bau eines neuen Güterbahnhofes in Lausanne-Sébeillon; Verlegen der öffentlichen WC in das Untergeschoss des Aufnahmegebäudes und Erstellen eines Coiffeursalons in Lausanne; Umbau des Bahnhofbuffets in La Chaux-de-Fonds; Umbauten im Aufnahmegebäude Pruntrut; Aufstockung des Aufnahmegebäudes in Solothurn HB; Erweiterung der Bahnhof- und Depotanlagen sowie Erstellung von Nebengebäuden für die EBT in Burgdorf; Umbau und Erweiterung des Aufnahmegebäudes sowie Fassadenrenovation in Reinach; neues Dienst- und Nebengebäude und neue Perronüberdachung in Zug; Einbau von Baudiensträumen unter dem Strassenviadukt in Brunnen; Neubau des Aufnahmegebäudes und Erstellung einer Personenunterführung in Horgen; Umbau von Räumen im Eilgutgebäude Zürich für die Einrichtung einer Werkstätte und eines Magazins der Sektion für elektrische Anlagen; Umbau des Aufnahmegebäudes in Winterthur; Umbau des Aufnahmegebäudes und Ausbau des Buffets im I. Stock in Rorschach-Hafen; Erstellen einer Militärrampe in Bern-Wilerfeld; Verlängerung der Personenunterführung in Olten; Verbesserung der Geleiseanlagen im Ostkopf in Langnau; Verlegung der Seetallinie bei km 10,760/920 und km 11,320/550 in Ballwil und Trennung von Bahn und Strasse; Erstellung eines Zwischenperrons und eines Personendurchganges bei km 154,019 in Giubiasco; Ausbau des nördlichen Geleisekopfes und Vergrösserung des Verladeplatzes in Nieder- und Oberurnen.

3. *Doppelspuren.* Auf folgenden Strecken ist der doppelspurige Betrieb aufgenommen worden: Auvernier–Colombier am 26. Januar, Villaz/St-Pierre–Chénens am 18. März, Egerkingen–Hägendorf am 20. Mai, Colombier–Boudry am 24. August, Hägendorf–Wangen b. Olten am 24. Oktober und Schübelbach-Buttikon–Reichenburg am 18. Dezember. Der Ausbau auf Doppelspur der Strecken Bevaix–Boudry, Rosé–Matran, Giubiasco–Cadenazzo, Wangen b. Olten–Olten-Hammer, Siebnen-Wangen–Schübelbach-Buttikon und Räterschen–Winterthur-Grüze ist in Arbeit.

4. *Brückenbauten.* Die eiserne Fachwerkbrücke bei km 71.280 Sisseln–Stein-Säckingen ist durch eine Verbundkonstruktion ersetzt worden. Der Umbau der Aarebrücke «Tannwald» zwischen Läufelfingen und Olten ist bis auf die Abdichtung der Fahrbahnplatte vollendet. Die beiden Blechbalkenbrücken der Kirchbachbrücke bei km 45,343 der Strecke Erstfeld–Amsteg-Silenen sind durch zwei Trogbrücken ersetzt worden. Die der Aufnahme des im Bau befindlichen zweiten Geleises Giubiasco–Cadenazzo dienende Morobbiabrücke bei km 154,620, eine Verbundkonstruktion, ist fertigerstellt.

Zur raschen Behebung der im August infolge der schweren Regenfälle in den Kantonen Tessin und Graubünden eingetretenen Zerstörungen an Strassen- und Privatbahnbrücken haben die SBB 180 m Ersatzbrückenmaterial zur Verfügung gestellt und teilweise selber eingebaut.

5. *Signal- und Sicherungsanlagen.* Im Berichtsjahr sind 19 elektrische Stellwerkanlagen, 290 Lichtsignale und 18 elektrische Barrierenwinden in Betrieb genommen worden.

Die Strecken Fribourg–Givisiez, Villaz-St-Pierre–Cottens, Visp–Brig, Liesberg–Zwingen, Moutier–Court, Alpnachstad–Giswil, Gisikon-Root–Rotkreuz, Littau–Wolhusen, Gümligen–Worb, Ziegelbrücke–Schänis, Ziegelbrücke–Nieder- und Oberurnen, Otelfingen–Zürich-Affoltern, Bassersdorf–Effretikon, Glattbrugg–Oberglatt und St. Gallen-St. Fiden–Goldach 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 2477 km = 87% mit dieser Sicherungseinrichtung an den Vor-, Durchfahr- und Ausfahrsignalen versehen. Auf weiteren 222 km = 8% sind vorläufig die Einfahrsignale damit ausgerüstet.

6. *Niveauübergänge.* Es sind 16 Niveauübergänge aufgehoben und davon 7 durch Unter- oder Überführungen ersetzt worden.

7. *Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen.* In den Bahnhöfen Thun, Solothurn, Chiasso, Konolfingen, Aarau und Arth-Goldau sind Lautsprecheranlagen in Betrieb genommen worden. In Delsberg, Pruntrut und im Güterbahnhof Zürich wurden neue Telephonzentralen erstellt. In Zürich ist für den Güterdienst eine elektrische Verständigungseinrichtung in Arbeit.

C. Erneuerung der Geleise

Im Berichtsjahr sind folgende Arbeiten ausgeführt worden:

a) Geleise- und Schottererneuerungen

159,9 km Geleiseumbau mit neuem Material,
63,1 km Geleiseumbau mit gebrauchtem Material,
18,8 km Schwellenvermehrung mit Schottererneuerung und Schottererneuerung allein.

b) Weichenerneuerung

341 Weicheneinheiten mit neuem Material,
216 Weicheneinheiten 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 Jahre 1948 versuchsweise begonnene Ausführung der Geleiseregulierung nach dem Soufflageverfahren wurde im Berichtsjahr auf 36% der Vorarbeiterstrecken ausgedehnt. Auch die diesjährigen Ergebnisse sind in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht gut. Der planmässige Unterhalt mit dem Soufflageverfahren soll im Jahre 1952 auf zirka 50% der Vorarbeiterstrecken ausgedehnt werden.

E. Elektrifikation

Auf der Strecke Winterthur–Wald ist am 7. Oktober der elektrische Betrieb aufgenommen worden.

F. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse

1. Am 20. Januar gingen auf der Gotthard-Nordrampe eine Reihe von Lawinen nieder, so zwischen Amsteg und Gurtnellen die Märchlisbachlawine, zwischen Gurtnellen und Wassen die Kohlplatzbachlawine, zwischen Wassen und Göschenen die Ritikehlenlawine und viermal die Ahornkehlenlawine. Es entstanden Schäden an den Fahrleitungen. — Am 21. Januar wurde das bergseitige Geleise bei km 89,690 zwischen Airolo und Ambri durch Schneemassen verschüttet. Der durchgehende Zugsverkehr auf der Gotthardlinie musste während 36 Stunden eingestellt werden.

Auch auf der Brüniglinie gingen am 20. Januar Lawinen nieder, die den Bahnverkehr unterbrachen: Zwischen Ebligen und Oberried die Minacherilawine und zwischen Brienz und Ebligen die Mattengrabenlawine. Letztere riss die Blechbalkenbrücke mit zirka 100 m Geleise weg. Der Verkehr, der mit Schiff und Automobil aufrechterhalten worden war, konnte auf dem Geleise am 23. Januar wieder aufgenommen werden.

Am 11./12. Februar blockierten grosse Neuschneemassen auf der Südseite des Gotthards den Zugsverkehr, wodurch grosse Zugsverspätungen entstanden.

Die schwerste Störung des Eisenbahnverkehrs im Winter 1950/51 verursachte am 13. Februar, 5.23 Uhr, der Lawinenniedergang zwischen Lavorgo und Bodio. Eine vom Pizzo Erra herkommende Lawine verschüttete beim Nordportal des Travitunnels beide Geleise auf etwa 100 m Länge. Die Schnee- und Schuttmassen lagen 5–16 m hoch und füllten die Tunnelröhre selbst zirka 10 m tief auf. Gleichzeitig wurde auch die Kantonsstrasse auf 40 m Länge verschüttet. Um 14 Uhr wurde diese wieder für den Verkehr freigegeben, so dass zwischen Lavorgo und Bodio ein Umsteigeverkehr mit Automobilen der PTT eingerichtet werden konnte. Die Wegräumung der zirka 8000 m^3 mit Schutt und Bäumen durchsetzten Schneemassen war sehr schwierig und zeitraubend, so dass der durchgehende Bahnverkehr erst am 21. Februar, 14.30 Uhr, nach 8½tägigem Unterbruch, wieder aufgenommen werden konnte. Die dringlichen Lebensmitteltransporte konnten über die Simplonroute umgeleitet werden.

2. Am 21. Februar, zirka 16.30 Uhr, stürzte zwischen Effretikon und Illnau die Stützmauer auf eine Länge von 9 m ein und 10 m^3 Erd- und Steinmaterial fielen kurz vor der Durchfahrt des Zuges 8136 auf das Geleise. Die vom Lokomotivführer eingeleitete Schnellbremsung konnte nicht verhindern, dass die Lokomotive und fünf Wagen die Schuttmasse durchstiessen. Die Strecke war bis 19.30 Uhr gesperrt. Der Verkehr wurde durch Umsteigen an der Unfallstelle aufrechterhalten. Personen wurden nicht verletzt.

3. Am 12. April entgleiste auf der Strecke Lavorgo–Giornico bei km 113,623 der Schlusswagen des Zuges 816 und wurde bis km 117,780 mitgeschleppt. Das Geleise musste für sechs Stunden ausser Betrieb gesetzt werden. Da die meisten Schwellen ausgewechselt werden mussten, war der Schaden erheblich.

4. Am 24. April, zirka 20.15 Uhr, ging bei km 88,120 zwischen Airolo und Ambri eine Schnee- und Schuttlawine nieder. Der fällige Zug 171 fuhr mit voller Geschwindigkeit in diese hinein, wobei die Lokomotive, der Gepäck- und der Speisewagen entgleisten. Eine Person wurde getötet und sechs weitere verletzt. Der Verkehr war bis am 26. April, 00.10 Uhr, unterbrochen.

An der gleichen Stelle stürzten in der Nacht vom 27./28. Mai, 23 Uhr, infolge der starken Regenfälle mit Bäumen durchsetzte Erdmassen auf das Geleise. Der Betriebsunterbruch dauerte bis 29. Mai, 19 Uhr.

5. Am 5. Juni um 18.30 Uhr ging zwischen Magadino und San Nazzaro ein Felssturz nieder, der einen mehrstündigen Unterbruch des durchgehenden Zugsverkehrs zur Folge hatte.

6. Sintflutartige Regenfälle, die dreissig Stunden ununterbrochen anhielten, verursachten am 8. August im Tessin eine Reihe schwerer Schäden an den Bahnanlagen, die Betriebsunterbrüche bis zu einer Woche zur Folge hatten.

In Osogna überflutete der Boggerabach, dessen Geschiebe die Öffnungen der Brücken bei km 137,770 verstopft hatte, das Stationsgebiet und hinterliess eine Geschiebeschicht, die in Bachnähe 2 m und beim Güterschuppen, etwa 200 m vom Bach entfernt, immer noch 20 cm hoch war. In der Folge mussten ca. 10 000 m^3 Material abgetragen werden. — Auch bei km 140,330, etwas unterhalb Osogna, wo der Riale Cresciano ebenfalls den Durchlass verstopft hatte, wurde Geschiebe auf dem Geleise abgelagert.

Zwei weitere Unterbrüche erfolgten auf der Strecke Giubiasco–Rivera-Bironico. Bei km 156,880 brachte der Riale Pian di Nè ausserordentlich viel Geschiebe mit sich, verstopfte den Durchlass und setzte auf dem Bahnkörper ca. 400 m^3 Geschiebe ab. — Bei km 161,500 verschüttete ein Erdrutsch beide Geleise.

Zwischen Rivera-Bironico und Taverne erfolgten nicht weniger als sechs Unterbrüche. Der Vedeggio war dermassen angeschwollen, dass die Brücke bei km 167,660 überflutet und die Geleise gegen Mezzovico unterspült wurden. — Die Haltestelle Mezzovico wurde durch den Bach bei km 168,860 teilweise überschwemmt, ohne dass indessen Geschiebe abgelagert wurde. Nach dem Abfliessen des Wassers waren die Geleise ohne weiteres wieder befahrbar. — Der Bach bei km 169,360 überdeckte das Geleise mit 30 m^3 Schutt. — Zwischen km 169,900 und 170,200 überflutete wiederum der Vedeggio die Geleise, die auf eine Länge von 200 m versandet wurden. Auf eine Länge von 100 m wurde der Schotter ausgespült und die Uferpflästerung weggerissen. Von km 170,880–170,970 und km 172,450–172,600 wurde der Unterbau der talseitigen Geleise zerstört. — Der totale Betriebsunterbruch auf dieser Strecke dauerte nur einen Tag; der zweispurige Betrieb jedoch konnte bis Ende des Berichtsjahres noch nicht aufgenommen werden.

In der Magadinoebene, Strecke Giubiasco–Locarno, trat der hochgehende Tessin selbst über die Hochwasserdämme, besonders auf dem rechten Ufer. Es bildete sich ein See, der sich am Bahndamm zwischen Tessinbrücke und Riazzino staute, weil die bestehenden Durchlässe das Wasser nicht abzuführen vermochten. Beim Durchlass km 163,750 hielt der Damm nicht stand; er wurde auf beiden Seiten des Durchlasses weggespült, so dass schliesslich eine 40 m breite Bresche entstand. Der Einbau einer Notbrücke gestattete, den durchgehenden Betrieb auf dieser Strecke nach einer Woche wieder aufzunehmen.

Die durch dieses Unwetter an den Bahnanlagen entstandenen Schäden erreichen den Betrag von über einer Million Franken.

7. Am 12. November ging zwischen Varzo und Preglia auf der Südseite des Simplons ein Bergsturz auf den Weiler Burra nieder. Im Wärterhaus fanden drei Personen den Tod. Die Bahnlinie wurde auf eine Länge von 412 m mit bis zu 10 m hohen Fels- und Erdmassen verschüttet.

Die durch die FS sofort in Angriff genommenen Räumungsarbeiten wurden so gefördert, dass am 27. Dezember die Züge auf einem Geleise wieder durchgehend verkehren konnten.

Vom 16. November bis 27. Dezember früh wurden die Reisenden von Varzo nach Domodossola und umgekehrt mit Autocars befördert.

Abteilung Kraftwerke

A. Energiewirtschaft

1. Durch die Inbetriebsetzung des neuen Zulaufstollens des Kraftwerkes Massaboden im Mai 1950, die unterm 19. Dezember 1950 erfolgte Ableitung des Triège in den Barberinesee und die Zufuhr der freien Wasserquellen in dem im Bau befindlichen Zulaufstollen der Garegna in den Ritomsee erfuhr unser Energiehaushalt im Jahre 1951 eine Vermehrung von 22 Millionen kWh, wovon 13 Millionen kWh im Sommer (Mai–September) und 9 Millionen kWh im Winter (Oktober–April).

2. Im Betriebsjahr 1950/51 (Oktober 1950 bis September 1951) wurden erzeugt bzw. bezogen:

		(1949/50)
In den eigenen Kraftwerken	681 074 000 kWh	(588 308 000 kWh)
In den Gemeinschaftskraftwerken	237 648 000 »	(184 467 000 »)
Aus fremden Kraftwerken	133 467 000 »	(171 508 000 »)
Total der erzeugten und bezogenen Energie	1 052 189 000 kWh	(944 283 000 kWh)

Diese Energie wurde wie folgt verwendet:

Für die eigene Zugsförderung ab Unterwerk		818 993 000 kWh
Für andere eigene Zwecke		5 744 000 »
Abgabe an Privatbahnen		26 042 000 »
Eigenverbrauch der Kraftwerke und Unterwerke, Leitungs-, Transformatoren- und Umformer-Verluste		126 499 000 »
Total für den Bahnbetrieb		977 278 000 kWh
Abgabe an andere Abnehmer (Servitutenlieferungen)	9 882 000 kWh	
Abgabe von Überschussenergie	52 218 000 »	
Verbrauch zum Wasserpumpen im Etzelwerk	8 592 000 »	
Leitungs- und Transformatorenverluste	4 219 000 »	74 911 000 kWh
Gesamtverbrauch		1 052 189 000 kWh

Der Energieverbrauch ab Unterwerk für die eigene Zugsförderung im Betriebsjahr 1950/51 weist gegenüber dem Vorjahr einen Mehrverbrauch von 70 324 000 kWh auf. Davon sind ca. 25 000 000 kWh auf die während der Winterperiode 1949/50 noch notwendig gewesenen Einschränkungen des Energieverbrauches im Bahnbetrieb zurückzuführen, während die übrigen 45 324 000 kWh auf die um zirka 3% vermehrten Zugsleistungen im Personenverkehr und den stärkeren Güterverkehr entfallen.

3. Zu Beginn der Winterperiode 1950/51 fehlten in unseren Stauseen 8 Millionen kWh und zur Deckung des mutmasslichen Winterenergiebedarfes 70,5 Millionen kWh auf Grund der Produktion unserer Kraftwerke bei ungünstigen Wasserverhältnissen und der ordentlichen Energielieferungen der Elektrizitätswerke. Unter weitgehender Ausnützung der technischen Austauschmöglichkeiten von Einphasenstromenergie wurden uns von den Elektrizitätswerken 60 Millionen kWh als ausserordentliche Energieaushilfe bereitgestellt. Mit letzterer konnte das äusserste Absenkungsprogramm unserer Stauseen bis Mitte November eingehalten werden. Ergiebige Regenfälle in der zweiten Hälfte November 1950 verbesserten die Lage unserer Energieversorgung derart, dass wir vom 26. Dezember 1950 an auf jede Energieaushilfe verzichten konnten. Einschränkungen im Energieverbrauch für den Bahnbetrieb mussten nicht getroffen werden. Ab 21. Februar 1951 konnten die Elektrokessel in den Werkstätten und Bahnhofbuffets wieder in Betrieb gesetzt werden.

4. Dank der grossen Schneemassen im Hochgebirge konnten unsere Stauseen frühzeitig gefüllt werden. Im Sommer wurde im Etzelwerk Wasser aus dem Zürichsee ausschliesslich für Rechnung Dritter in den Sihlsee gepumpt.

B. Kraftwerke

1. *Barberine.* Am 30. Januar wurde der 3,82 km lange Stollen für die Zuleitung des Triège in den Barberinesee in Betrieb genommen. Auf der Seite Barberine wurde im Auslauf des Triègestollens ein Limnigraph eingebaut. Auf dem Trasse von Emosson nach der neuen Staumauer in Vieux-Emosson wurde bis zu den Gorges du Vieux eine Hochspannungsleitung errichtet. Zum Schutze der Druckleitungen gegen Lawinenschäden mussten oberhalb des Wasserschlosses an den Bergabhängen von Six-Jeurs Lawinenverbauungen erstellt werden. Die Zufahrtsstrasse von der Alp Emosson nach dem Standort der projektierten Staumauer in Vieux-Emosson wurde beinahe beendet und mit einem Asphaltbelag versehen. Mit den Bauinstallationen für die Erstellung der geplanten Staumauer in Vieux-Emosson wurde begonnen.

Am 31. Dezember 1951 betrug der Nutzinhalt des Barberinesees 25,9 (Vorjahr 30,2) Millionen m³, was in den Kraftwerken Barberine und Vernayaz zusammen einer Energiemenge von 73,2 (85,4) Millionen kWh entspricht. Der volle Nutzinhalt des Sees beträgt 39,0 Millionen m³. Die tiefste Absenkung mit einem verbleibenden Nutzinhalt von 2,5 (1,3) Millionen m³ wurde am 19. April (30. April) erreicht.

2. *Amsteg.* Die durch Felssturz beschädigte Wasserfassung des Fellibaches wurde instandgestellt. Der Speisepunkt «Nord» für die Versorgung des Fahrleitungsabschnittes Amsteg–Steinen wurde mit einer Prüf- und Wiedereinschaltungsautomatik ausgerüstet.

3. *Ritom.* Der Stollen für die Zuleitung der Garegna in den Ritomsee wurde auf Seite Piora in der von Klüften durchsetzten Dolomitzone weitergeführt und erreichte am 31. Dezember 1951 eine Länge von 804,50 m. Der gesamte Vortrieb des Stollens betrug Ende Dezember 1608 m bzw. 64,7% der Gesamtlänge. Durch die aussergewöhnlichen Schneefälle und Lawinenniedergänge wurden die Bauinstallationen beim Stolleneingang teilweise beschädigt und die Stromzufuhr zu den Baustellen zeitweise unterbrochen. Die Arbeiten mussten an insgesamt 23 Tagen eingestellt werden. Für die neue Staumauer wurden die Bauplatzeinrichtungen und der Kabelkran fertiggestellt. Die Luftseilbahn für Materialtransporte zwischen Piotta und Piora ist dem Betrieb übergeben worden. Die Aushubarbeiten für die Mauerfundamente, die Arbeiten für die Verlegung der Strassen und Wege in der Umgebung der Staumauer und im Seegebiet sowie die Felsausbrüche für die Erweiterung des Wasserschlosses sind im Gange.

Am 31. Dezember 1951 betrug der Nutzinhalt des Ritomsees 18,5 (Vorjahr 18,3) Millionen m³, was einer Energiemenge von 30,3 (30,1) Millionen kWh entspricht. Der volle Nutzinhalt des Sees beträgt 27,5 Millionen m³. Die tiefste Absenkung wurde am 21. April (29. April) mit einem verbleibenden Nutzinhalt von 0,2 (0,5) Millionen m³ erreicht.

4. *Etzelwerk.* Am 31. Dezember 1951 betrug der Nutzinhalt des Sihlsees 63,9 (Vorjahr 61,7) Millionen m³. Der auf die SBB entfallende Anteil von 38,2 (32,2) Millionen m³ entspricht einer Energiemenge von 38,2 (32,2) Millionen kWh. Der volle Nutzinhalt des Sees beträgt 91,8 Millionen m³. Der Sihlsee erreichte seinen tiefsten Stand am 14. März (18. März) mit einem verbleibenden Seeinhalt von 18,1 (14,1) Millionen m³.

5. *Kraftwerk Rupperswil-Auenstein.* Für die Schmierung der Leitapparate der beiden Kaplan-Turbinen wurden Helio-Schmieranlagen eingebaut. Infolge des Hochwassers vom November 1950 zeigt sich eine Tieferlegung des Aarebettes unterhalb der Einmündung des Unterwasserkanales.

C. Übertragungsleitungen

Die 66 kV Übertragungsleitung Etzelwerk–Sargans musste wegen der Erstellung der Doppelspur auf der Station Schübelbach verlegt werden. Das grosse Hochwasser im Kanton Tessin vom 8./9. August beschädigte im Val d'Agno zwischen Bironico und Cadempino an verschiedenen Stellen die 60 kV Übertragungsleitung Giubiasco–Melide. Das am 10./12. und 18./19. November wieder losgebrochene Hochwasser verursachte an der gleichen Übertragungsleitung neuen Schaden. Bei allen drei Katastrophen mussten an einigen Mastfundamenten Sicherungsarbeiten ausgeführt werden.

D. Unterwerke

Der Einbau der neuen 15 kV Speisepunktschalter und der zugehörigen Automatik wurde in den Unterwerken Göschenen, Giornico, Giubiasco und Melide fertiggestellt und im Unterwerk Steinen weitergeführt. In den Unterwerken Puidoux, Muttenz und Olten wurde mit dem Einbau dieser Ausrüstungen begonnen. Im Kraftwerk Vernayaz und in den Unterwerken Ausserholligen, Bussigny, Puidoux, Burgdorf, Emmenbrücke, Giornico, Giubiasco, Melide, Sihlbrugg, Steinen und Sargans sind die Maximalstromrelais der Speisepunktschalter durch neue schnellwirkende Relais ersetzt worden.

In den Unterwerken Emmenbrücke, Olten und Biel wurde je ein 3000 kVA Bahntransformator mit einer Buchholzschutzapparatur ausgerüstet.

Rechnungen

Gesamtüberblick

Das Jahr 1951 war gekennzeichnet durch einen sehr starken Verkehr. Im Güterverkehr konnten Einnahmen in bisher noch nie erreichter Höhe erzielt werden. Auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr nahmen gegenüber dem Vorjahr zu, blieben allerdings um Weniges unter dem bisherigen Höchstergebnis des Jahres 1949. Dieses erfreuliche Ergebnis ist um so bemerkenswerter, als der Mehrverkehr mit einem Personalbestand bewältigt wurde, der um rund 1300 Mann unter dem grössten seit dem zweiten Weltkrieg erreichten Jahresdurchschnittsbestand (1948) liegt. Es muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass der Durchschnittsbestand des Jahres 1951 den Anforderungen eines Verkehrs, wie ihn das Berichtsjahr gebracht hat, beim heutigen Rationalisierungsstand auf die Dauer kaum zu genügen vermöchte. Ausserdem ist das Jahr 1951 auch in bezug auf den Sachaufwand begünstigt worden, insbesondere dadurch, dass die Preissteigerungen dank unserer Vorratshaltung erst zum Teil wirksam wurden (bei sinkenden Preisen wird sich allerdings in kommenden Rechnungsperioden das Gegenteil bemerkbar machen). Schliesslich wirkten sich die ausserordentlich günstigen hydrologischen Verhältnisse im Berichtsjahr in niedrigeren Aufwendungen für die Beschaffung elektrischer Energie aus. Es ist daher kaum damit zu rechnen, dass das durch eine Häufung von verschiedenen günstigen Umständen zustandegekommene Rekordbetriebsergebnis sich auch in den kommenden Jahren einstellen wird.

Dem Betriebsüberschuss, der sowohl das Vorjahresergebnis als auch die Erwartungen des Voranschlages erheblich übertrifft, steht allerdings ein gegenüber dem Vorjahr bedeutend höherer Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung gegenüber. Wie wir in unserem letztjährigen Bericht dargelegt haben, brachte der Rechnungsabschluss des Jahres 1950 das wirkliche Ergebnis des Geschäftsjahres nur unvollkommen zum Ausdruck. Was die zu niedrigen reglementarischen Abschreibungen betrifft, konnte der Mangel im Jahre 1951 behoben werden. Wie im Vorjahr wird die Gewinn- und Verlustrechnung jedoch auch im Berichtsjahr weiterhin mit Aufwandsposten belastet, die nicht das Geschäftsjahr betreffen oder überhaupt betriebsfremd sind (Jahresquote zur Abtragung des Abschreibungsausfalles, Verzinsung des Fehlbetrages der Pensions- und Hilfskasse, Teuerungszulagen an die Pensionierten), so dass trotz Rekordeinnahmen das Jahr 1951 schliesslich mit einem Aktivsaldo von nur 8 Millionen Franken abschliesst.

Der *Gesamtaufwand der Bundesbahnen nach Aufwandsarten* für Verwaltung, Betrieb und Unterhalt sowie für Anschaffungen und Bauten setzt sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1950 Fr.	Voranschlag 1951 Fr.	Rechnung 1951 Fr.
Personalaufwand	355 905 686	353 350 000	370 563 466
Sachaufwand	226 095 498	219 287 100	221 520 760
Abschreibungen	79 386 496	77 676 000	127 914 204
Kapitalkosten	50 597 441	51 565 000	49 638 438
Übrige Aufwendungen [1]	47 226 969	44 980 000	51 472 407
Gesamtaufwand	759 212 090	746 858 100	821 109 275
Diesem Aufwand stehen gegenüber:			
Betriebsertrag [2]	639 429 290	606 068 000	712 668 284
Übrige Erträge	9 804 052	6 290 100	11 727 285
Aktivierbare Bauaufwendungen	109 978 748	110 500 000	104 713 706
Gesamtertrag und aktivierbare Bauaufwendungen	759 212 090	722 858 100	829 109 275
Der Unterschied entspricht dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aktivsaldo	—	—	8 000 000
Passivsaldo	—	24 000 000	—

[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 (2,6 Millionen Franken) sowie die Teuerungszulagen an Pensionierte (24 Millionen Franken).

[2]) Ohne die aus den wechselseitigen Beziehungen zwischen den Rechnungen der einzelnen Dienste sich ergebenden internen Gutschriften.

Der *Personalaufwand* als wichtigster Aufwandsposten zeigt folgende Entwicklung:

	Rechnung 1950 Fr.	Voranschlag 1951 Fr.	Rechnung 1951 Fr.
Besoldungen, Gehälter und Löhne	248 167 559	250 183 100	254 042 930
Teuerungszulagen	24 816 756	25 018 300	25 404 293
Zusätzliche Teuerungszulage	—	—	8 677 935
	272 984 315	275 201 400	288 125 158
Ortszuschläge	9 062 342	8 846 800	9 391 022
Kinderzulagen	6 874 233	6 844 500	7 199 847
Kinderzuschüsse	—	—	306 595
Übrige Besoldungs- und Lohnbestandteile (Heiratszulagen, Geburtszulagen, Dienstaltersgeschenke, Besoldungsnachgenüsse usw.)	2 398 827	2 315 500	2 355 484
Total Besoldungen, Gehälter, Löhne und dazugehörige Bezüge	291 319 717	293 208 200	307 378 106
Nebenbezüge und verschiedene Vergütungen	17 182 392	17 164 400	17 949 755
Dienstkleider	3 803 982	3 491 700	3 678 058
Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse [1])	26 190 891	22 821 000	21 399 049
Beiträge an die AHV	5 740 095	5 790 300	6 067 130
Unfallversicherung	6 816 457	6 764 200	6 648 481
Andere Aufwendungen für das Personal (Prämien und Belohnungen, Beiträge an die Krankenkasse für das SBB-Personal, Abgabe alkoholfreier Getränke usw.)	825 331	484 800	1 448 189
	351 878 865	349 724 600	364 568 768
abzüglich: Beteiligung Dritter an den Personalausgaben	—3 235 025	—3 233 400	—3 248 934
Aufwendungen für das eigene Personal	348 643 840	346 491 200	361 319 834
Ausgaben für fremde Arbeitskräfte (Unternehmerarbeiter, Putzfrauen usw.)	7 261 846	6 858 800	9 243 632
	355 905 686	353 350 000	370 563 466

Von der Zunahme der Besoldungen, Gehälter und Löhne um rund 6 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr entfallen 4,3 Millionen Franken auf die Auswirkungen des neuen Beamtengesetzes. Auf Grund der Übergangsbestimmungen wurden die neuen Höchstbeträge der Besoldungsklassen im Jahre 1950 in keinem Falle erreicht, so dass auf 1. Januar 1951 alle Beamten Anspruch auf ordentliche Besoldungserhöhungen hatten. Mit dem Jahre 1951 ist das Personal nunmehr der wesentlichsten Verbesserungen des neuen Beamtengesetzes teilhaftig geworden. Die künftigen Auswirkungen bis zur Erreichung des Beharrungszustandes werden in den einzelnen Jahren nicht mehr stark ins Gewicht fallen. Sodann sind im Jahre 1951 aus den rückwirkend auf 1. Januar 1950 in Kraft getretenen Änderungen in der Ämtereinreihung (I. Etappe) gemäss Bundesratsbeschluss vom 9. Februar 1951 Mehraufwendungen von 1,3 Millionen Franken entstanden. Die Personalvermehrung bewirkte eine Erhöhung um 0,4 Millionen Franken. Die Mehrausgaben gegenüber dem Voranschlag sind zur Hauptsache auf den mit Rücksicht auf die gestiegenen Betriebsleistungen erhöhten Personalbestand zurückzuführen. Die zusätzlichen Teuerungszulagen gemäss Bundesgesetz vom 3. Oktober 1951 bewegen sich im Rahmen der in der Botschaft des Bundesrates vom 6. September 1951 veranschlagten Beträge. Die Nebenbezüge und verschiedenen Vergütungen sind entsprechend den vermehrten Betriebsleistungen gestiegen.

Die Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse umfassen die wiederkehrenden Beiträge von 17,3 Millionen Franken (Vorjahr 22,2 Millionen Franken) und den zum Ausgleich der Deckungskapitalbelastung für Erhöhung des versicherten Verdienstes von der Verwaltung zu übernehmenden Betrag von 4,1 Millionen Franken (Vorjahr 4 Millionen Franken). Die bei den wiederkehrenden Beiträgen eingetretene Entlastung um 4,9 Millionen

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

Franken beruht auf dem Wegfall der im Jahre 1950 letztmals nötig gewesenen 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 Posten Unfallversicherung sind folgende Aufwendungen für das eigene Personal enthalten:

	Rechnung 1950 Fr.	Voranschlag 1951 Fr.	Rechnung 1951 Fr.
Prämien an die SUVA für Betriebsunfälle	4 189 726	4 129 600	4 264 524
für Nichtbetriebsunfälle	1 789 144	1 691 300	1 821 967
Verschiedenes (kapitalisierte Werte der Zuschussrenten, Überlassung von Renten usw.)	837 587	943 300	561 990
	6 816 457	6 764 200	6 648 481

Die Minderausgaben beim Posten Verschiedenes sind auf den Rückgang der im Vorjahr ausserordentlich hohen kapitalisierten Werte der Zuschussrenten zurückzuführen.

Die Zunahme des Postens «Andere Aufwendungen für das Personal» gegenüber Vorjahr und Voranschlag beruht auf der aus Anlass des 50jährigen Bestehens der SBB gemachten Zuwendung an die Krankenkasse für das Personal der SBB.

Von der Beteiligung Dritter an den Personalausgaben entfallen auf

	Rechnung 1950 Fr.	Voranschlag 1951 Fr.	Rechnung 1951 Fr.
Krankengeld der SUVA	1 674 905	1 721 900	1 643 515
Renten der SUVA und der Militärversicherung	417 327	366 400	461 423
Lohnausfallentschädigungen bei Militärdienst	655 817	643 400	644 957
Beteiligung des Personals an der Versicherung gegen Nichtbetriebsunfälle	360 263	358 600	365 847
Andere Beteiligungen	126 713	143 100	133 192
	3 235 025	3 233 400	3 248 934

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

	Rechnung 1950	Voranschlag 1951	Rechnung 1951
Ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Beamte, Angestellte, Betriebsarbeiter und anderes ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal)	34 475	33 976	34 297
Nicht ständig und nicht mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Aushilfsarbeiter, Aushilfswärter im Barrieren- und Stationsdienst und andere nicht ständige Arbeitnehmer)	1 722	1 621	2 108
Stationslehrlinge	404	352	367
Zugsdienstlehrlinge	53	47	69
Handwerkerlehrlinge	250	278	255
Total eigenes Personal (ohne fremde Arbeitskräfte)	36 904	36 274	37 096

Infolge des anhaltend starken Verkehrs musste der Personalbestand gegenüber dem Vorjahr um 192 Personen erhöht werden. Der Voranschlag wurde unter dem Eindruck des rückläufigen Verkehrs in der ersten Hälfte des Jahres 1950 aufgestellt, weshalb der Unterschied gegenüber den Voranschlagszahlen 822 Mann beträgt. Die Unternehmerarbeiter sind in diesen Zahlen nicht berücksichtigt. Die Zunahme dieser Arbeitskräfte wirkt sich in den Ausgaben für fremde Arbeitskräfte aus, die gegenüber dem Vorjahr um rund 2 Millionen Franken und gegenüber dem Voranschlag um 2,4 Millionen Franken gestiegen sind, was einer weiteren Vermehrung

um rund 300 bzw. 370 Arbeitskräften entspricht. Der gesamten Personalvermehrung um 492 Mann oder 1,3 % gegenüber dem Vorjahr steht allerdings eine bedeutende Zunahme der Betriebsleistungen gegenüber, die z. B. bei den Leistungen der Triebfahrzeuge 4,3 % und beim beförderten Gewicht des Gesamtgüterverkehrs 18 % beträgt.

Die Verminderung des *Sachaufwandes* gegenüber dem Vorjahr um rund 4,6 Millionen Franken beruht zur Hauptsache auf der mit dem Rückgang der aktivierbaren Bauaufwendungen im Zusammenhang stehenden Abnahme der Ausgaben für Bauarbeiten. Die Vermehrung gegenüber dem Voranschlag ist vor allem auf die Materialteuerung zurückzuführen.

Hinsichtlich der übrigen Posten des Gesamtüberblickes *(Abschreibungen, Kapitalkosten, Übrige Aufwendungen, Betriebsertrag, Übrige Erträge, Aktivierbare Bauaufwendungen)* verweisen wir auf die folgenden Abschnitte.

Baurechnung

Die Baurechnung für das Jahr 1951 weist im Vergleich zu Voranschlag und Vorjahr folgende Bauaufwendungen aus:

	Rechnung 1950 Fr.	Voranschlag 1951 Fr.	Rechnung 1951 Fr.
Anlagen der Bahn			
Anlagen und Einrichtungen			
Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	18 519 219	19 362 600	17 902 902
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	5 766 309	4 670 000	4 621 520
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	13 402 595	12 681 600	12 496 148
Elektrifizierung von Linien	2 681 941	2 858 000	2 526 178
Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	36 037 014	33 650 000	32 619 439
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	4 027 044	3 186 800	3 608 107
Fahrzeuge	48 432 717	47 997 000	48 282 675
Anlagen der Kraftwerke	6 006 051	6 859 000	5 457 689
Anlagen der Werkstätten	2 009 752	3 535 000	2 626 666
	136 882 642	134 800 000	130 141 324
Allgemeine Reserve für Unvorhergesehenes	—	2 000 000	—
	136 882 642	136 800 000	130 141 324

Von den rund 130,1 Millionen Franken Gesamtaufwendungen sind 104,7 Millionen Franken aktivierbare Bauaufwendungen, die als Vermehrung des Anlagevermögens verbucht wurden. Die verbleibenden 25,4 Millionen Franken wurden als nicht aktivierbare Bauaufwendungen der Betriebsrechnung belastet.

Die Abwicklung des Bauprogramms wurde durch die Hochkonjunktur, die namentlich im Baugewerbe einen neuen Höhepunkt erreichte, verzögert. Wir haben die Verzögerung soweit als möglich begünstigt, weil sie auch konjunkturpolitisch erwünscht war. In diesem Sinne stellt die Unterschreitung des Voranschlages sowie der Aufwendungen des Vorjahres um rund 6,7 Millionen Franken einen Beitrag an die Massnahmen des Bundesrates zur Bekämpfung des Lohn- und Preisauftriebes dar.

Die wichtigsten Abweichungen vom Voranschlag sind nachstehend kapitelweise kurz erwähnt. Für die Einzelheiten verweisen wir auf den Anhang zur Baurechnung (Seiten 57–72), in dem sämtliche Objekte im Kostenbetrag von mehr als 100 000 Franken mit den Voranschlagsbeträgen und den entsprechenden tatsächlichen Aufwendungen aufgeführt sind.

Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden. Die Aufwendungen für die Weiterführung der Arbeiten für den neuen Güterbahnhof Lausanne-Sébeillon blieben infolge des Rückstandes im Bauprogramm um 1,1 Millionen Franken hinter den veranschlagten Jahresaufwendungen zurück. Der für den Ausbau des Bahnhofes Buchs (St. G.) veranschlagte Betrag von 1 Million Franken wurde nicht beansprucht, weil die Stellungnahme der mitbeteiligten Österreichischen Bundesbahnen zum neuen Projekt noch ausstehend ist.

Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke. Die Aufwendungen halten sich im Rahmen des Voranschlages. Zu erwähnen ist lediglich, dass die Arbeiten für die im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung stehende Erweiterung der Geleiseanlagen auf verschiedenen Stationen der Strecke Oberglatt–Niederweningen, für welche pro 1951 eine Jahresaufwendung von 0,4 Millionen Franken veranschlagt war, vorläufig zurückgestellt wurden.

Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen. Im gesamten halten sich auch die Aufwendungen dieses Kapitels im Rahmen des Voranschlages. Wesentlich weniger (1,2 Millionen Franken) Mittel beanspruchte die Vollendung der Doppelspur Romont–Chénens, weil die Arbeiten bereits im Jahr 1950 viel stärker gefördert werden konnten, als bei der Aufstellung des Voranschlages 1951 vorauszusehen war. Anderseits konnte mit dem Teilstück Bevaix–Boudry schon im Jahre 1951, statt wie vorgesehen erst im Jahr 1952, begonnen werden; auch beanspruchte die Weiterführung der Arbeiten auf der Strecke Räterschen–Winterthur-Grüze höhere Beträge als vorgesehen.

Elektrifizierung von Linien. Die Aufwendungen halten sich im Rahmen des Voranschlages.

Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen. Das veranschlagte Erneuerungsprogramm konnte eingehalten werden. Die Unterschreitung des Voranschlages um 1,1 Millionen Franken war möglich, weil die Preise nicht im erwarteten Umfange gestiegen sind.

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

	Rechnung 1950		Voranschlag 1951		Rechnung 1951	
Geleiseerneuerungen	Gel.-km [1])	Fr.	Gel.-km [1])	Fr.	Gel.-km [1])	Fr.
mit neuem Material	152,5	24 499 316	146,1	21 357 400	159,9	21 602 317
mit gebrauchtem Material	39,0	3 293 843	59,4	5 391 600	63,1	4 419 039
Schottererneuerungen und Schwellenvermehrungen allein	26,1	1 142 065	18,1	966 400	18,8	850 213
Weichenerneuerungen	Einheiten		Einheiten		Einheiten	
mit neuem Material	489	5 270 645	347	4 122 400	341	3 880 094
mit gebrauchtem Material	225	1 546 149	232	1 582 200	216	1 574 044
		35 752 018		33 420 000		32 325 707

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

Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten. Das Kapitel weist eine unbedeutende Überschreitung des Voranschlages um 0,4 Millionen Franken auf, verursacht durch die zu Lasten der allgemeinen Reserve für Unvorhergesehenes angeschafften modernen Maschinen und Geräte zur Rationalisierung der Arbeit in den Güterhallen.

Die Gesamtaufwendungen verteilen sich auf:

	Bureauausstattungen Fr.	Maschinen und Geräte Fr.
Verwaltungsdienst	130 654	70 938
Baudienst	54 999	1 050 828
Stations- und Zugsdienst	372 498	1 736 193
Zugförderungsdienst	24 441	167 556
	582 592	3 025 515

Von den Aufwendungen für Maschinen und Geräte sind besonders zu erwähnen: die Anschaffung von Traktoren für den Baudienst (Fr. 507 000), die Anschaffung von Elektrostaplern, Elektrokarren sowie andern Maschinen und Geräten für den Güterumschlag (Fr. 952 000), die Anschaffung von Strassentraktoren für den Strassenrollschemelbetrieb (Fr. 315 000). Von den Aufwendungen für Bureauausstattungen des Stations- und Zugsdienstes betreffen 157 000 Franken die Anschaffung von Billetausgabeapparaten für die Einführung der Einzelkassenführung bei den Einnehmereien.

Fahrzeuge. Im gesamten halten sich die Aufwendungen im Rahmen des Voranschlages. Die wieder länger gewordenen Lieferfristen verursachten bei den laufenden Bestellungen Verzögerungen in der Ablieferung. Um diesen langen Lieferfristen Rechnung zu tragen, wurden die für die Jahre 1952 und 1953 vorgesehenen Personenwagenbestellungen zusammengefasst und zu Anfang des Jahres 1952 vergeben; die ersten Anzahlungen fielen noch zu Lasten der Rechnung 1951.

Kraftwerke. Die Unterschreitung des Voranschlages um 1,4 Millionen Franken ist hauptsächlich eine Folge der Arbeitsverzögerungen beim Bau der neuen Staumauern in Vieux Emosson (Kraftwerk Barberine) und am Ritom, bedingt zum Teil durch die schlechte Witterung, zum Teil durch die Notwendigkeit, einzelne technische Fragen noch näher abzuklären.

Werkstätten. Die Aufwendungen bleiben um 0,9 Millionen Franken unter dem Voranschlag, wovon 0,5 Millionen Franken auf den Rückstand in den Bauarbeiten für die Erweiterung der Werkstätte Yverdon entfallen.

Betriebsrechnung

Die Betriebsrechnung zeigt in den Jahren 1948–1950 folgendes Bild:

	Rechnung 1948		Rechnung 1949		Rechnung 1950		Rechnung 1951	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Betriebsertrag . .	677 329 740	100	635 528 825	100	641 868 714	100	715 483 118	100
Betriebsaufwand .	495 620 935	73,2	503 546 191	79,2	487 036 400	75,9	501 112 402	70,0
Betriebsüberschuss	181 708 805	26,8	131 982 634	20,8	154 832 314	24,1	214 370 716	30,0

Der Betriebsertrag hat dank des andauernd sehr regen Verkehrs gegenüber dem Vorjahr um rund 74 Millionen Franken oder 11,5 % zugenommen. Das bisher höchste Ergebnis des Jahres 1948 wurde noch um 38 Millionen Franken oder 5,6 % übertroffen. Der Betriebsaufwand ist nicht in gleichem Ausmass gestiegen; die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 14 Millionen Franken oder 2,9 %, während der Betriebsaufwand des Jahres 1949, welches den niedrigsten Ertrag der verflossenen vier Jahre aufweist, um 2,4 Millionen Franken unterschritten worden ist.

Der Betriebsüberschuss, der im Jahre 1946 mit 199 Millionen Franken seinen bisherigen Höchststand und mit 132 Millionen Franken im Jahre 1949 den tiefsten Stand seit Ausbruch des zweiten Weltkrieges erreichte, weist im Jahre 1951 eine Verbesserung um 33 Millionen Franken gegenüber 1948, um 82 Millionen gegenüber 1949 und um 60 Millionen gegenüber dem Vorjahr auf. Die grossen Ausschläge beim Betriebsertrag und die trotz Teuerung relativ kleinen Schwankungen beim Betriebsaufwand beweisen erneut die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnbetriebes, zeigen aber auch, mit was für finanziellen Rückschlägen bei sinkendem Verkehrsvolumen zu rechnen ist. Gegenüber dem Voranschlag, der unter dem Eindruck der rückläufigen Verkehrsentwicklung in der ersten Hälfte des Jahres 1950 erstellt wurde, sind der auf 607 868 000 Franken veranschlagte Betriebsertrag um 107 Millionen Franken, der auf 478 735 800 veranschlagte Betriebsaufwand um 22 Millionen Franken und der Betriebsüberschuss um 85 Millionen Franken überschritten worden.

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 1950		Voranschlag 1951		Rechnung 1951	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Verwaltung	*29 660 549*	*6,1*	*28 976 000*	*6,0*	*30 382 193*	*6,1*
Betrieb	*446 866 195*	*91,7*	*440 210 600*	*92,0*	*457 001 537*	*91,2*
Leitung und Allgemeines . . .	15 937 262	3,3	14 939 600	3,1	17 635 605	3,5
Betriebsleistungen.	285 727 728	58,6	281 459 000	58,8	296 743 535	59,2
Unterhalt	145 201 205	29,8	143 812 000	30,1	142 622 397	28,5
Verschiedenes	*10 509 656*	*2,2*	*9 549 200*	*2,0*	*13 728 672*	*2,7*
	487 036 400	*100*	*478 735 800*	*100*	*501 112 402*	*100*

Gegenüber dem Vorjahr ist der Betriebsaufwand annähernd um die erhöhten Personalkosten gestiegen. Die Zunahme gegenüber dem Voranschlag ist zur Hauptsache ebenfalls auf die Personalkosten und im übrigen auf die Preissteigerung zurückzuführen.

Der Aufwand für *Verwaltung* umfasst die Kosten für den Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung, sämtliche Dienstabteilungen der Generaldirektion sowie für die Verwaltungsabteilungen der Kreise. An der Zunahme der Kosten gegenüber dem Vorjahr sind in der Hauptsache die erhöhten Personalkosten und die Druckkosten beteiligt.

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

	Rechnung 1950 Fr.	Voranschlag 1951 Fr.	Rechnung 1951 Fr.
Leitung des Baudienstes (Bauabteilungen der Kreise, Bahningenieurbureaux, Baubureaux)	6 239 178	6 367 300	6 365 793
Leitung des Stations- und Zugsbegleitdienstes (Betriebsabteilungen der Kreise, Wagenrepartitionsdienst, Ausgleichsstelle)	4 060 259	4 069 600	4 322 558
Leitung des Zugförderungsdienstes (Abteilungen für Zugförderung in den Kreisen)	878 402	894 400	907 965
Pacht und Miete (für Bahnstrecken, Fahrzeuge u. a.)	2 249 794	1 694 100	3 121 412
Besorgung des Betriebes durch fremde Bahnen und andere Dritte (Gemeinschaftsdienst, Zugs- und Fahrdienstleistungen)	2 509 629	1 914 200	2 917 877
	15 937 262	14 939 600	17 635 605

Die Aufwendungen für Pacht und Miete sind als Folge der mit dem andauernd regen Güteraustausch im Zusammenhang stehenden vermehrten Inanspruchnahme fremder Güterwagen gestiegen. Die Mehrkosten für den Betrieb durch fremde Bahnen und andere Dritte sind sowohl durch den Mehrverkehr als auch durch höhere Kosten bedingt.

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

	Rechnung 1950 Fr.	Voranschlag 1951 Fr.	Rechnung 1951 Fr.
Bahnbewachung	8 711 993	8 727 900	9 267 839
Stationsdienst	156 999 093	154 145 900	165 149 485
Zugsbegleitung	35 954 353	35 557 300	37 016 098
Zugförderung	83 452 174	82 678 100	84 734 382
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	610 115	349 800	575 731
	285 727 728	281 459 000	296 743 535

Die Erhöhung der Kosten der Betriebsleistungen ist, abgesehen von den im nächsten Absatz über die Kosten der Zugförderung erläuterten Abweichungen, auf die höheren Personalkosten zurückzuführen. Diese beruhen, wie im Abschnitt über den Personalaufwand erwähnt, zum grösseren Teil auf den höheren Durchschnittsbezügen und nur zum kleineren Teil auf der unumgänglich nötig gewordenen Anpassung des Personalbestandes an den Mehrverkehr.

Die Kosten der Zugförderung setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1950 Fr.	Voranschlag 1951 Fr.	Rechnung 1951 Fr.
Fahrpersonal	39 365 518	39 287 900	40 983 238
Fahrstrom	29 202 994	29 267 400	27 830 021
Feste und flüssige Treibstoffe	7 125 780	6 480 000	7 904 604
Schmierstoffe für die Triebfahrzeuge	371 308	382 000	455 692
Übrige Kosten des Fahrdienstes	77 776	82 500	94 380
Depotdienst	4 568 763	4 557 000	4 591 721
Visiteurdienst	2 740 035	2 621 300	2 874 726
	83 452 174	82 678 100	84 734 382

Obschon die Fahrleistungen der elektrischen Triebfahrzeuge erheblich zugenommen haben, konnten die Kosten für den Fahrstrom dank grösserer Produktion in eigenen Kraftwerken und Minderbezug von Fremdstrom (günstige hydrologische Verhältnisse im Berichtsjahr) gegenüber Vorjahr und Voranschlag um 1,4 Millionen Franken gesenkt werden. Dagegen sind bei den festen und flüssigen Treibstoffen infolge der eingetretenen Preiserhöhungen und der gestiegenen Leistungen der Dampflokomotiven Mehrkosten von 0,8 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr und von 1,4 Millionen Franken gegenüber dem Voranschlag entstanden.

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

	Rechnung 1950		Voranschlag 1951		Rechnung 1951	
	km	%	km	%	km	%
Elektrische Triebfahrzeuge	67 415 919	90,1	66 000 000	90,4	70 272 787	90,0
Dampflokomotiven und andere thermische Triebfahrzeuge	4 857 321	6,5	4 700 000	6,4	5 149 356	6,6
Traktoren	2 585 446	3,4	2 300 000	3,2	2 658 663	3,4
	74 858 686	100	73 000 000	100	78 080 806	100

Die Fahrleistungen der Triebfahrzeuge haben als Folge des anhaltend sehr starken Güter- und Personenverkehrs gegenüber dem Vorjahr im gesamten nochmals um 3 222 120 km oder 4,3 % zugenommen.

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

	Rechnung 1950 Fr.	Voranschlag 1951 Fr.	Rechnung 1951 Fr.
Anlagen und Einrichtungen			
gewöhnlicher Unterhalt	57 132 095	56 099 600	57 211 259
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	24 677 000	23 730 000	24 226 985
	81 809 095	79 829 600	81 438 244
Fahrzeuge			
gewöhnlicher Unterhalt	61 925 706	62 242 700	60 657 514
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	1 182 985	1 490 000	208 962
	63 108 691	63 732 700	60 866 476
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge für den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee			
Unterhalt	283 419	249 700	317 677
	145 201 205	143 812 000	142 622 397

Die Unterhaltskosten der Anlagen und Einrichtungen sind etwas unter jenen des Vorjahres geblieben, während sie die veranschlagten Beträge wegen der höheren Personalkosten und Materialpreise um 1,6 Millionen Franken überschreiten.

Die Abnahme der Kosten für den gewöhnlichen Unterhalt der Fahrzeuge ist zur Hauptsache auf die Senkung der Kosten für den Wagenunterhalt zurückzuführen. In dieser Einsparung, trotz höherer Personalkosten und Materialpreise, kommt einmal der Rückgang der in den letzten Jahren im Zusammenhang mit dem Wagenunterhalt sukzessive durchgeführten Verbesserungsarbeiten zum Ausdruck. Ferner beginnen sich die Vorteile dieser technischen Verbesserungen sowie der verbesserten Konstruktionen bei den neuen und umgebauten Personen-, Gepäck- und Güterwagen kostenmindernd auf den Unterhalt auszuwirken. Die nicht aktivierbaren Bauaufwendungen sind zurückgegangen, weil im Jahre 1951 weniger Fahrzeuge umgebaut wurden als im Vorjahr.

Im Aufwand für *Verschiedenes* sind als wichtigster Posten die Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter, ferner die Aufwendungen für Schadenereignisse (Brände, Entgleisungen usw.) und für Haftpflichtschäden sowie die kapitalisierten Werte der Zuschussrenten und die Beiträge an die Krankenkasse des SBB-Personals enthalten. An der Zunahme gegenüber Vorjahr (+ 3,2 Millionen Franken) und Voranschlag (+ 4,2 Millionen Franken) sind insbesondere beteiligt: die Lawinen- und Wasserschäden, die Haftpflichtschäden, die Beiträge an die Krankenkasse des SBB-Personals, der Luftschutz und die Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter. Bei den Aufwendungen für die Lawinen- und Wasserschäden handelt es sich um die im Rechnungsjahr aufgelaufenen Kosten für die ersten Instandstellungsarbeiten; die Aufwendungen für die noch auszuführenden grösseren Arbeiten bilden Gegenstand einer ausserordentlichen Zuwendung in die Rücklage zur Deckung grosser Schäden (siehe Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung).

Betriebsertrag

Die *Verkehrseinnahmen* haben sich seit 1948 wie folgt entwickelt:

	Rechnung 1948		Rechnung 1949		Rechnung 1950		Rechnung 1951	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr . .	276 623 663	44,6	278 250 472	47,8	263 788 911	44,7	274 354 045	41,8
Gepäck- und Expressgutverkehr .	20 319 030	3,3	19 458 705	3,3	19 830 860	3,4	21 143 502	3,2
Postverkehr	16 647 060	2,7	16 600 721	2,8	17 034 635	2,9	22 199 795	3,4
Tierverkehr	6 424 748	1,0	6 290 198	1,1	5 851 983	1,0	5 382 806	0,8
Güterverkehr . . .	299 640 731	48,4	261 847 581	45,0	283 188 248	48,0	334 158 272	50,8
	619 655 232	100	582 447 677	100	589 694 637	100	657 238 420	100

Der Personenverkehr, der bis gegen Ende 1950 noch eine stark rückläufige Tendenz aufwies, erfreut sich seither einer ständigen Aufwärtsentwicklung; trotzdem vermag er die Ergebnisse der Jahre 1948 und 1949 nicht zu erreichen. Beim Güterverkehr setzte der Verkehrsaufschwung schon gegen Ende der ersten Hälfte des Jahres 1950 ein. Die Verkehrszunahme ist in erster Linie den anhaltend grossen Einfuhren und dem erheblich gestiegenen Transitverkehr Nord–Süd und umgekehrt zuzuschreiben. Aber auch der Inlandverkehr war dank der auf höchsten Touren laufenden Wirtschaft ausserordentlich stark. Die Einnahmen aus dem Postverkehr sind um den vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement im Sinne einer vorläufigen Verständigungslösung zugestandenen Teuerungsausgleich von 5 Millionen Franken für das Jahr 1951 höher. Die Einnahmen aus dem Tierverkehr sind seit dem Jahre 1947, in welchem sie mit 7 043 660 Franken den Höchststand erreichten, ständig zurückgegangen.

Die *verschiedenen Erträge* setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1950	Voranschlag 1951	Rechnung 1951
	Fr.	Fr.	Fr.
Entschädigungen für Betriebsleistungen für fremde Bahnen und andere Dritte	17 431 298	16 959 200	18 521 747
Pacht- und Mietzinseinnahmen	20 300 301	19 457 900	21 896 649
Übrige Erträge	14 442 478	13 450 900	17 826 302
	52 174 077	49 868 000	58 244 698

Die Verbesserung bei den Entschädigungen für Betriebsleistungen für fremde Bahnen und andere Dritte entspringt hauptsächlich den im Zusammenhang mit dem Mehrverkehr stehenden gestiegenen Zugs- und Fahrdienstleistungen für andere Bahnen und die Rheinhäfen. An der Zunahme der Pacht- und Mietzinseinnahmen sind vor allem die Pachtbetriebe beteiligt. Wesentliche Mehreinnahmen sind aus den in vermehrtem Masse ausgeführten Arbeiten für Dritte, im Geldwechseldienst und aus dem Verkauf von Überschussenergie aus bahneigenen Kraftwerken erzielt worden, was in der Erhöhung des Postens «Übrige Erträge» zum Ausdruck kommt.

Gewinn- und Verlustrechnung

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

	Rechnung 1950	Voranschlag 1951	Rechnung 1951
	Millionen Franken		
Betriebsüberschuss	154,8	129,1	214,4
Ertrag der Gewinn- und Verlustrechnung	22,4	21,1	22,6
	177,2	150,2	237,0
Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung	177,2	174,2	229,0
— *Passivsaldo,* + *Aktivsaldo*	—	— 24,0	+ 8,0

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

	Differenz gegenüber Vorjahr	Differenz gegenüber Voranschlag
	Millionen Franken	
Ertrag		
Zunahme der Verkehrseinnahmen	+ 67,5	+ 99,2
Zunahme der verschiedenen Betriebserträge	+ 6,1	+ 8,4
Zunahme der Ertragsposten der Gewinn- und Verlustrechnung	+ 0,3	+ 1,5
Total Ertragssteigerungen	+ 73,9	+ 109,1
Aufwand		
Zunahme des Aufwandes der Betriebsrechnung	+ 14,1	+ 22,4
Erhöhte Abschreibungen vom Anlagevermögen (Revision des Abschreibungsreglementes)	+ 27,4	+ 27,0
Höhere Abschreibung auf Vorräten	+ 2,8	+ 3,2
Stärkere Abtragung des Abschreibungsfehlbetrages auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	+ 18,3	+ 20,0
Zunahme der übrigen Aufwandsposten der Gewinn- und Verlustrechnung	+ 3,3	+ 4,5
Total Aufwandsvermehrungen	+ 65,9	+ 77,1
Verbesserung	+ 8,0	+ 32,0

Die ganze Aufwandsvermehrung, und zwar gegenüber dem Vorjahr sowohl als auch gegenüber dem Voranschlag, wird allein schon durch die Zunahme der Verkehrseinnahmen gedeckt. Im Gegensatz zur rein buchmässigen Verbesserung im Vorjahr handelt es sich hier um eine erfreuliche Ertragssteigerung, die auch nach der Abtragung von 20 Millionen Franken am Abschreibungsausfall noch einen Aktivsaldo von 8 Millionen Franken übriglässt.

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:

	Rechnung 1950 Fr.	Voranschlag 1951 Fr.	Rechnung 1951 Fr.
Abschreibungen vom Anlagevermögen:			
Abschreibungen von den Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen:			
ordentliche	74 424 082	75 915 000	102 856 811
ausserordentliche	1 000 000	—	—
von Restbuchwerten	1 059 432	1 000 000	885 980
	76 483 514	76 915 000	103 742 791
Abschreibungen von Beteiligungen	—	—	170 960
	76 483 514	76 915 000	103 913 751
Abschreibung vom Betriebsvermögen:			
von Materialvorräten	550 542	80 000	3 331 560
von Debitorenguthaben	22 039	20 000	7 893
	572 581	100 000	3 339 453
Abschreibungen von den übrigen Aktiven:			
von Anleihenskosten	661 000	661 000	661 000
vom Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	1 669 401	—	20 000 000
	2 330 401	661 000	20 661 000
	79 386 496	77 676 000	127 914 204

Die ordentlichen Abschreibungen vom Anlagevermögen sind erstmals auf Grund des im Jahre 1951 revidierten Abschreibungsreglementes berechnet worden; der Bundesrat hat den neuen Bestimmungen vorläufig für die Jahre 1951–1953 die Genehmigung erteilt. Von der Erhöhung der ordentlichen Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr um 28,4 Millionen Franken entfallen 26,6 Millionen Franken auf die Revision des Abschreibungsreglementes und die restlichen 1,8 Millionen Franken auf die gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Anlagewerte. Die neuen Abschreibungen betragen im gesamten 3,3 % des Anlagewertes der abschreibungspflichtigen Anlagen (alle Anlagen ohne Grund und Boden) gegenüber 2,5 % im Vorjahr.

Von den Materialvorräten wurden rund 3,3 Millionen Franken oder 3,03 % von 110,1 Millionen Franken abgeschrieben.

Die Jahresquote zur allmählichen Abtragung des *Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau* wurde gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 7. April 1948 mit 20 Millionen Franken eingesetzt.

Die *Kapitalkosten* betragen:

	Rechnung 1950 Fr.	Voranschlag 1951 Fr.	Rechnung 1951 Fr.
Zinsen für feste Verbindlichkeiten	47 219 522	46 200 000	46 362 025
Zinsen für laufende Verbindlichkeiten	3 125 296	5 035 000	2 923 232
	50 344 818	51 235 000	49 285 257
Finanzkosten	252 623	330 000	353 181
	50 597 441	51 565 000	49 638 438

Gegenüber dem Vorjahr sind die Kapitalkosten als Folge der Abnahme der festen Verbindlichkeiten um rund 1 Million Franken gesunken. Der mittlere nominelle Zinsfuss der festen Verbindlichkeiten betrug wie im Vorjahr 3,16 %.

Die *Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse* sind gegenüber dem Vorjahr um rund 0,3 Millionen Franken gestiegen. 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 [1]). Für das Jahr 1951 beträgt dieser Fehlbetrag wie im Vorjahr rund 525 Millionen Franken und der Beitrag rund 21 Millionen Franken. Dagegen ist der Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der in den Statuten garantierten vierprozentigen Verzinsung der durch die Bundesbahnen verwalteten Gelder der Kasse von 2,3 Millionen Franken auf 2,6 Millionen Franken gestiegen.

Die *Teuerungszulagen an die Pensionierten* sind gegenüber dem Vorjahr um 2 Millionen Franken und gegenüber dem Voranschlag um 4,1 Millionen Franken gestiegen. Gegenüber dem Vorjahr haben einerseits die Teuerungszulagen gemäss Bundesbeschluss vom 15. September 1950 an die vor dem 1. Januar 1949 Pensionierten um rund 1 Million Franken abgenommen und anderseits die nach den Statuten der PHK vom 9. Oktober 1950 zu leistenden Teuerungszulagen an die seit 1. Januar 1949 Pensionierten um 0,4 Millionen Franken zugenommen. Der Verminderung der ordentlichen Teuerungszulagen um 0,6 Millionen Franken stehen jedoch die zusätzlichen Teuerungszulagen gemäss Bundesgesetz vom 3. Dezember 1950 von 2,6 Millionen Franken gegenüber. Weil der Bundesbeschluss vom 15. September 1950 erst nach Ablauf der Referendumsfrist rechtskräftig wurde, mussten die Teuerungszulagen an die vor dem 1. Januar 1949 Pensionierten nochmals auf Grund des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1948 veranschlagt werden. Die Mehrausgaben gegenüber dem Voranschlag sind einmal auf diesen Umstand und sodann auf die zusätzlichen Teuerungszulagen zurückzuführen.

Im Jahre 1951 sind ausserordentlich schwere Lawinen- und Wasserschäden entstanden, deren Behebung, nach Abzug der Subventionen, unsere künftigen Rechnungen immer noch mit ca. 2 Millionen Franken belasten wird. Entsprechend ihrer seit 1946 erweiterten Zweckbestimmung haben wir die *Rücklage zur Deckung grosser Schäden*, ausser mit der im Reglement vorgesehenen ordentlichen Einlage von 500 000 Franken, mit einer besondern Einlage von 2 Millionen Franken bedacht, aus welcher die umfangreichen Arbeiten zur Behebung der genannten Schäden finanziert werden sollen.

Von den unter den *sonstigen Aufwendungen* als Subventionen ausgewiesenen Fr. 205 119 entfallen Fr. 167 119 auf das von den Bundesbahnen zu tragende Defizit der Kraftwagenkurse im Surbtal. (Seit 1922 haben die Bundesbahnen 2,9 Millionen Franken an Defiziten übernehmen müssen.) In den Fr. 1 132 194 für Verschiedenes ist u. a. der Anteil der Bundesbahnen am Betriebsdefizit der Rheinhäfen Basel-Stadt mit Fr. 698 696 (1950 Fr. 1 080 945) enthalten. Ausserdem wurde die bestehende, bis auf einen Restbetrag aufgebrauchte *Rückstellung für die Neuordnung des Rechnungswesens* im Hinblick auf neue Rationalisierungsmassnahmen auf diesem Gebiet um 250 000 Franken erhöht.

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*, der *Ertrag aus Beteiligungen* und der *Ertrag aus dem Betriebsvermögen* haben sich gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verändert.

Die *sonstigen Erträge* haben gegenüber dem Vorjahr um rund 1,1 Millionen Franken zugenommen; diese Erhöhung rührt vom Verkauf von Altmaterial her.

---

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

Bilanz

Die wichtigsten Bilanzposten sind:

Aktiven	1950 Millionen	1951 Franken	*Passiven*	1950 Millionen	1951 Franken
Anlagevermögen	1796,8	1794,5	Eigenkapital	415,0	417,5
Betriebsvermögen.	184,3	193,7	Fremdkapital	1732,3	1696,1
Übrige Aktiven.	183,7	167,3	Rückstellungen	3,0	3,2
			Übrige Passiven	14,5	30,7
			Aktivsaldo	—	8,0
	2164,8	2155,5		2164,8	2155,5

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) hat sich der *Bilanzwert* des Anlagevermögens wie folgt verändert:

	1945 (Sanierung)	1950	1951	Unterschied gegenüber 1945	Unterschied gegenüber 1950
	— Millionen Franken —				
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge	1995,9	1694,1	1678,4	—317,5	—15,7
Unvollendete Bauten	48,4	73,4	86,4	+ 38,0	+13,0
Vorsorglich erworbene Grundstücke und Liegenschaften	4,3	9,2	9,6	+ 5,3	+ 0,4
Beteiligungen.	18,2	20,1	20,1	+ 1,9	—
Gesamtes Anlagevermögen.	2066,8	1796,8	1794,5	—272,3	— 2,3
Dazu: Noch nicht abgetragener Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	—	158,4	138,4	+138,4	—20,0
Total	2066,8	1955,2	1932,9	—133,9	—22,3
Unterschreitung des massgebenden Bilanzwertes der Sanierungsbilanz, der nur auf Grund eines Bundesbeschlusses überschritten werden darf .		—111,6	—133,9		

Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge. Diese stehen mit folgenden Beträgen zu Buch:

Bahn	Anlagewert Ende 1951	Anlagewert Differenz gegenüber Vorjahr	Abschreibungen Ende 1951	Abschreibungen Differenz gegenüber Vorjahr	Bilanzwert Ende 1951	Bilanzwert Differenz gegenüber Vorjahr
Anlagen und Einrichtungen	— Millionen Franken —					
Allgemeine Kosten	194,3	— *0,8*	117,6	+ *2,6*	76,7	— *3,4*
Grundstücke und Rechte.	200,3	— *0,6*	—	—	200,3	— *0,6*
Unterbau.	754,7	+ *3,4*	267,8	+ *8,3*	486,9	— *4,9*
Oberbau	366,1	+ *16,2*	321,5	+ *15,0*	44,6	+ *1,2*
Hochbau und feste Einrichtungen.	276,9	+ *5,4*	114,6	+ *5,4*	162,3	—
Fahrleitungsanlagen	154,4	+ *2,5*	77,0	+ *3,7*	77,4	— *1,2*
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	197,5	+ *4,9*	104,0	+ *7,4*	93,5	— *2,5*
Mobiliar und Geräte	47,6	+ *1,7*	28,8	+ *2,2*	18,8	— *0,5*
	2191,8	+ *32,7*	1031,3	+ *44,6*	1160,5	— *11,9*

	Anlagewert Ende 1951	Anlagewert Differenz gegenüber Vorjahr	Abschreibungen Ende 1951	Abschreibungen Differenz gegenüber Vorjahr	Bilanzwert Ende 1951	Bilanzwert Differenz gegenüber Vorjahr
	— Millionen Franken —					
Fahrzeuge						
Triebfahrzeuge	394,4	+ *9,8*	272,0	+ *22,4*	122,4	— *12,6*
Personen- und Gepäckwagen	293,4	+ *31,5*	151,9	+ *14,1*	141,5	+ *17,4*
Güter- und Dienstwagen	188,1	+ *0,8*	101,6	+ *6,8*	86,5	— *6,0*
	875,9	+ *42,1*	525,5	+ *43,3*	350,4	— *1,2*
Total Bahn	3067,7	+ *74,8*	1556,8	+ *87,9*	1510,9	— *13,1*
Kraftwerke	253,3	+ *3,1*	103,7	+ *5,5*	149,6	— *2,4*
Werkstätten	41,1	+ *0,8*	23,6	+ *1,0*	17,5	— *0,2*
Schiffsdienst auf dem Bodensee	3,4	—	3,0	—	0,4	—
Total Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge	3365,5	+ *78,7*	1687,1	+ *94,4*	1678,4	— *15,7*

Die Anlagenzugänge sind somit im Rechnungsjahr um 15,7 Millionen Franken unter den Abschreibungen geblieben. Seit der Sanierung sind im gesamten die Abschreibungen um 179,1 Millionen Franken höher gewesen als die Anlagenzugänge. Das bedeutet nicht etwa, dass die ordentlichen Abschreibungen auf dem Anlagevermögen zu hoch seien. Vielmehr kommt darin zum Teil die in den letzten Jahren möglich gewesene Herabsetzung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau zum Ausdruck. Zum grössern Teil liegt der Grund aber in der starken, kriegsbedingten Einschränkung der Erneuerungen und der geübten Zurückhaltung in der Überkonjunkturperiode.

Die *unvollendeten Bauten* haben gegenüber dem Vorjahr um 13 Millionen Franken zugenommen. Die *vorsorglich erworbenen Grundstücke und Liegenschaften* sowie die *Beteiligungen* sind praktisch unverändert geblieben. Die Beteiligungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Kraftwerke	19 600 000
Privatbahnen	209 275
Verschiedene	300 008
	20 109 283

Betriebsvermögen

Die *Materialvorräte* setzen sich zusammen aus

	Stand 31.12.50 Fr.	Stand 31.12.51 Fr.
Material für den Unterhalt und die Erneuerung von Anlagen und Einrichtungen		
Oberbau	49 783 342	39 711 356
Signal- und Sicherungsanlagen	4 916 761	4 591 717
Elektrische Anlagen	11 230 057	11 159 867
Verschiedenes Baumaterial	2 632 128	3 281 537
Material für den Unterhalt und den Bau von Fahrzeugen	26 926 520	28 158 490
Allgemeines Material		
Brennmaterial	7 833 348	10 824 199
Dienstkleider	5 049 809	5 755 959
Inventargegenstände	993 821	1 096 010
Beleuchtungs-, Reinigungs- und Schmiermaterial usw.	1 230 814	1 992 457
Verschiedenes	189 661	195 004
	110 786 261	106 766 596

Die nach den Bestimmungen des OR (Art. 666) bewerteten Materialvorräte erforderten Absetzungen vom Buchwert im Betrage von 0,9 Millionen Franken. Weitere 2,4 Millionen Franken wurden im Hinblick auf das hohe Preisniveau von Schienen zusätzlich abgeschrieben. Die Vorräte an Oberbaumaterial sind gegenüber dem Vorjahr stark zurückgegangen, was trotz viel höherer Einstandspreise im Jahre 1951 in einem

Rückgang des Bilanzwertes um 10 Millionen Franken zum Ausdruck kommt. Der mengenmässige Rückgang ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass in der ersten Hälfte des Jahres 1950 grosse Mengen zu sehr günstigen Bedingungen eingekauft wurden, so dass Ende 1950 Vorräte für annähernd 1½ Jahre vorhanden waren, während der Vorrat am 31. Dezember 1951 noch knapp für ein Jahr ausreicht, weil mit der Beschaffung von Oberbaumaterial im Jahr 1951 wegen der überhöhten Preise zurückgehalten wurde. Der Wert der Brennmaterialvorräte ist infolge höherer Preise und grösserer Vorräte um 3 Millionen Franken gestiegen.

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

	Fr.
Obligationen und Schuldscheine	708 396
Hypothekardarlehen	671 349
Aktien	57 536
	1 437 281

Die *Debitoren* sind gegenüber dem Vorjahr um rund 12,7 Millionen Franken gestiegen; sie setzen sich zusammen aus:

	Fr.
Laufende Debitorenguthaben	37 375 987
Ausländische Bahnverwaltungen	12 408 775
Verschiedene	5 188 597
	54 973 359

Die *transitorischen Aktiven* setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Vorschüsse an Stationen zur Auszahlung von Pensionen und Teuerungszulagen	6 238 271
Vorausprämien an die SUVA	5 965 085
Verschiedene	31 468
	12 234 824

Übrige Aktiven

Die *Abrechnungskonten* sind um rund 4,3 Millionen Franken höher als im Vorjahre; sie setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Verkehrskontrolle	19 101 550
Aufträge in Arbeit	1 178 910
Verschiedene	909 671
	21 190 131

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 abgetragene Jahresquote von 20 Millionen Franken ab.

Eigenkapital

Das *Dotationskapital* des Bundes beträgt unverändert 400 Millionen Franken. Der *Rücklage zur Deckung grosser Schäden* wurden zulasten des Rechnungsjahres 1951 Fr. 2 524 084.65, wovon Fr. 500 000 ordentliche und Fr. 2 000 000 ausserordentliche Einlage zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung und Fr. 24 084.65 zulasten der Basler Rheinhäfen, zugewiesen. Die ausserordentliche Einlage soll die schweren im Jahre 1951 entstandenen Lawinen- und Wasserschäden, deren Behebung aber im Berichtsjahr nicht mehr möglich war, decken.

Fremdkapital

Die *festen Verbindlichkeiten* haben gegenüber dem Vorjahre um rund 36,9 Millionen Franken abgenommen; sie setzen sich wie folgt zusammen:

		Rückzahlung	Fr.
4%	Schweizerische Centralbahn 1880	1883–1957	4 072 000
2 8/11%	Franco-Suisse 1868	1869–1958	3 659 150
3%	Jougne-Eclépens 1869	1869–1968	3 400 000
3%	Eisenbahnrente 1890	— [1])	69 333 000
3%	SBB 1903, différé	1913–1962 [2])	60 212 000
3½%	» 1932	1938–1962	88 095 000
3½%	» 1935	1936–1960	58 473 000
3%	» 1938	1949–1973 [2])	335 156 000
2½%	» 1939, Reskriptionen	erneuerbar	25 000 000
2%	» 1939, »	bis 1963	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
			1 457 400 150

Die *laufenden Verbindlichkeiten* haben gegenüber dem Vorjahr um rund 0,8 Million Franken zugenommen. Der grösste Posten, die verschiedenen Kreditoren, setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Laufende Lieferantenrechnungen	58 522 336
Ausländische Bahnverwaltungen	17 841 150
Verschiedene	59 002 662
	135 366 148

Rückstellungen und übrige Passiven

Für die Finanzierung weiterer Rationalisierungsmassnahmen im Rahmen der Neuordnung des Rechnungswesens wurden zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung weitere Fr. 250 000 zurückgestellt. Auf Ende des Jahres bestehen folgende Rückstellungen:

	Fr.
Rückstellung zur Errichtung eines Verkehrsmuseums	300 000
Rückstellung für die Neuordnung des Rechnungswesens	416 657
Rückstellung für gefährdete Auslandguthaben	2 500 000
	3·216 657

Zu den *übrigen Passiven* ist nichts Besonderes zu bemerken. Der grösste Posten betrifft die Abrechnungspendenzen der Verkehrskontrolle (rund 17,5 Millionen Franken).

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

Schlussbemerkungen und Anträge

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1951 schliesst mit einem Aktivsaldo von 8 Millionen Franken ab. Im Gegensatz zum Vorjahr berücksichtigt der Rechnungsabschluss ausreichende Abschreibungen auf dem Anlagevermögen gemäss dem revidierten Abschreibungsreglement sowie die volle Jahresquote von 20 Millionen Franken zur Abtragung des Abschreibungs-Fehlbetrages auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau. Ausserdem wurden 2 Millionen Franken zur Behebung der im Jahre 1951 entstandenen Lawinen- und Wasserschäden zurückgestellt. Wenn trotz der günstigen Betriebsergebnisse kein grösserer Reingewinn entstanden ist, so liegt der Grund darin, dass die Gewinn- und Verlustrechnung immer noch mit beträchtlichen Aufwendungen belastet ist, die entweder das Geschäftsjahr nicht betreffen oder überhaupt betriebsfremd sind.

Die Bundesbahnen sind im Interesse der Betriebsbereitschaft und der Landesverteidigung auch in Zeiten der grössten Teuerung gezwungen, für genügende Materialvorräte zu sorgen. Im Hinblick auf das hohe Risiko, das einem solchen Posten von über 100 Millionen Franken innewohnt, hätte es den Grundsätzen vorsichtiger Bilanzierung entsprochen, eine vorsorgliche Rückstellung in der Grössenordnung von 10 Millionen Franken zu machen. Dadurch wäre, im Sinne eines Ausgleichs zwischen guten und schlechten Jahren, das Auffangen später nötig werdender Abschreibungen möglich geworden. Nachdem die Reserven im Zusammenhang mit der Deckung des Fehlbetrages im Jahre 1949 aufgezehrt wurden, hielten wir es jedoch eher für angezeigt, der Wiederäufnung der gesetzlichen Reserve den Vorrang zu geben. Wir haben daher die Materialvorräte nur soweit abgeschrieben als nötig war, um die Reservestellung gemäss Art. 16, Abs. 1, lit. *a*, des SBB-Gesetzes vom 23. Juni 1944 in voller Höhe (8 Millionen Franken) zu gewährleisten.

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

1. Die Rechnungen des Jahres 1951 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1951 wird genehmigt.
3. Der Reingewinn des Jahres 1951 von 8 Millionen Franken wird in die gesetzliche Reserve (Art. 16, Abs. 1, lit. *a*, des SBB-Gesetzes vom 23. Juni 1944) eingelegt.

Bern, den 8. April 1952.

Für die Generaldirektion

der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:

Gschwind

Tabellen

Baurechnung

Betriebsrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Übersicht zum Bilanzposten «Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge»

Abschlüsse der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1951

Verkehrseinnahmen 1903—1951

Baurechnung

Bauaufwendungen für:	Fr.
Anlagen der Bahn	**122 056 969.45**
Anlagen und Einrichtungen	*73 774 294.50*
Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	17 902 902.05
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	4 621 520.01
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	12 496 147.91
Elektrifizierung von Linien	2 526 178.21
Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	
Erneuerung von Geleisen und Weichen	32 325 707.20
Erneuerung von Fahrleitungsanlagen	293 732.05
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	3 608 107.07
Fahrzeuge	*48 282 674.95*
Triebfahrzeuge	10 042 407.70
Personen- und Gepäckwagen	37 095 678.50
Güter- und Dienstwagen	1 144 588.75
Schiffe	—
Anlagen der Kraftwerke	**5 457 688.67**
Kraftwerke	4 504 289.52
Übertragungsleitungen	33 740.05
Unterwerke	919 659.10
Anlagen der Werkstätten	**2 626 665.90**
	130 141 324.02

für das Jahr 1951

	Fr.
Verbuchung der Bauaufwendungen	
auf:	
Anlagenrechnung (Aktivierbare Bauaufwendungen)	**104 713 705.94**
Bahn	*97 601 969.91*
Anlagen und Einrichtungen	49 528 256.66
Fahrzeuge	48 073 713.25
Kraftwerke	*4 873 275.63*
Werkstätten	*2 219 408.05*
Schiffsdienst auf dem Bodensee	*19 052.35*
Betriebsrechnung (Nicht aktivierbare Bauaufwendungen)	**25 427 618.08**
Bahn	*24 435 947.19*
Anlagen und Einrichtungen	24 226 985.49
Fahrzeuge	208 961.70
Kraftwerke	*584 413.04*
Werkstätten	*407 257.85*
	130 141 324.02

Betriebsrechnung

	Fr.
Aufwand	
Verwaltung	**30 382 193.01**
Betrieb	**457 001 536.96**
Leitung und Allgemeines	*17 635 605.02*
Betriebsleistungen	*296 743 535.06*
Bahnbewachung	9 267 839.29
Stationsdienst	165 149 485.32
Zugsbegleitung	37 016 098.07
Zugförderung	84 734 381.58
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	575 730.80
Unterhalt	*142 622 396.88*
Anlagen und Einrichtungen	81 438 244.12
Fahrzeuge	60 866 475.91
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge für den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	317 676.85
Verschiedenes	**13 728 672.01**
Total Aufwand	**501 112 401.98**
Betriebsüberschuss	**214 370 716.06**
	715 483 118.04

für das Jahr 1951

	Fr.
Ertrag	
Verkehrseinnahmen	**657 238 420.35**
Personenverkehr	*274 354 044.81*
Gepäck- und Expressgutverkehr	*21 143 502.10*
Postverkehr	*22 199 794.90*
Tierverkehr	*5 382 806.22*
Güterverkehr	*334 158 272.32*
Verschiedene Erträge	**58 244 697.69**
Total Ertrag	**715 483 118.04**

Gewinn- und Verlustrechnung

	Fr.	Fr.
Aufwand		
Abschreibungen		
vom Anlagevermögen	103 913 750.71	
vom Betriebsvermögen	3 339 453.55	
von Anleihenskosten	661 000.—	
vom Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	20 000 000.—	127 914 204.26
Kapitalkosten		
Zinsen für feste Verbindlichkeiten	46 362 024.90	
Zinsen für laufende Verbindlichkeiten	2 923 231.81	
Finanzkosten	353 181.62	49 638 438.33
Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse		23 602 653.10
Teuerungszulagen an Pensionierte		24 032 440.65
Rücklage zur Deckung grosser Schäden		2 500 000.—
Sonstige Aufwendungen		
Subventionen	205 118.89	
Verschiedenes	1 132 194.12	1 337 313.01
	Total Aufwand	229 025 049.35
	Aktivsaldo	8 000 000.—
		237 025 049.35

für das Jahr 1951

	Fr.
Ertrag	
Betriebsüberschuss	214 370 716.06
Kalkulatorische Abschreibungen, Zinsen und Rückstellungen [1])	18 992 180.10
Ertrag aus vorsorglich erworbenen Grundstücken und Liegenschaften	552 382.33
Ertrag aus Beteiligungen	783 216.60
Ertrag aus dem Betriebsvermögen	369 829.81
Sonstige Erträge	1 956 724.45
Total Ertrag	237 025 049.35

214,4

[1]) Siehe Erklärung auf Seite 38

Bilanz

	Fr.
Aktiven	
Anlagevermögen	**1 794 537 999.38**
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge [1])	1 678 400 187.31
Unvollendete Bauten	86 373 230.48
Vorsorglich erworbene Grundstücke und Liegenschaften	9 655 298.84
Beteiligungen	20 109 282.75
Betriebsvermögen	**193 727 137.52**
Materialvorräte	106 766 596.20
Wertschriften	1 437 280.60
Debitoren	54 973 359.41
Kassa, Postcheck, Banken	18 315 077.81
Transitorische Aktiven	12 234 823.50
Übrige Aktiven	**167 278 948.72**
Abrechnungskonten	21 190 130.57
Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen	7 758 218.80
Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	138 330 599.35
	- 20
	2 155 544 085.62

[1]) Siehe Seite 54.

auf den 31. Dezember 1951

	Fr.
Passiven	
Eigenkapital	**417 560 214.07**
Dotationskapital	400 000 000.—
Gesetzliche Reserve	—
Rücklage zur Deckung grosser Schäden	17 560 214.07
Fremdkapital	**1 696 081 125.66**
Feste Verbindlichkeiten	*1 457 400 150.—*
Obligationen-Anleihen	667 400 150.—
Darlehen des eidgenössischen Finanzdepartementes	700 000 000.—
Depotscheine der Pensions- und Hilfskasse der SBB	90 000 000.—
Laufende Verbindlichkeiten	*238 680 975.66*
Guthaben des eidgenössischen Finanzdepartementes, Kontokorrent	25 454 969.24
Guthaben der Unterstützungskassen der SBB	42 526 215.28
Verfallene Titel und Zinsscheine	3 934 255.85
Nicht verfallene Ratenzinsen	7 842 073.35
Schuldverpflichtung aus laufenden Haftpflicht- und Zuschussrenten	13 193 553.80
Barhinterlagen und Garantierückhalte von Unternehmern u. dgl.	7 263 312.45
Verschiedene Kreditoren	135 366 148.14
Banken	2 668 203.60
Transitorische Passiven	432 243.95
Rückstellungen	**3 216 657.40**
Übrige Passiven	**30 686 088.49**
Abrechnungskonten	30 686 088.49
Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	**8 000 000.—**
	2 155 544 085.62

Übersicht zum Bilanzposten «Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge»

Anlagengruppe 1	Anlagewert 2	Abschreibungen 3	Bilanzwert 4	
	Fr.	Fr.	Fr.	in % v. Sp. 2
Bahn	**3 067 694 523.10**	**1 556 753 019.69**	**1 510 941 503.41**	**49**
Anlagen und Einrichtungen	*2 191 774 622.99*	*1 031 259 007.74*	*1 160 515 615.25*	*53*
Allgemeine Kosten (Projektierung und Bauleitung, Bauzinse)	194 290 845.83	117 574 023.—	76 716 822.83	39
Grundstücke und Rechte	200 331 045.81	—	200 331 045.81	100
Unterbau	754 683 389.16	267 832 450.15	486 850 939.01	65
Oberbau	366 045 264.67	321 464 921.10	44 580 343.57	12
Hochbau und feste Einrichtungen	276 912 053.38	114 590 130.—	162 321 923.38	59
Fahrleitungsanlagen	154 407 499.46	76 994 445.—	77 413 054.46	50
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	197 524 435.93	104 016 143.—	93 508 292.93	47
Mobiliar und Geräte	47 580 088.75	28 786 895.49	18 793 193.26	39
Fahrzeuge	*875 919 900.11*	*525 494 011.95*	*350 425 888.16*	*40*
Triebfahrzeuge	394 398 081.52	272 016 640.—	122 381 441.52	31
Personen- und Gepäckwagen	293 404 412.75	151 882 747.30	141 521 665.45	48
Güter- und Dienstwagen	188 117 405.84	101 594 624.65	86 522 781.19	46
Kraftwerke	**253 282 667.19**	**103 669 742.12**	**149 612 925.07**	**59**
Kraftwerke	161 084 591.40	61 180 862.95	99 903 728.45	62
Übertragungsleitungen	44 140 959.61	20 135 361.87	24 005 597.74	54
Unterwerke	48 057 116.18	22 353 517.30	25 703 598.88	53
Werkstätten	**41 177 749.73**	**23 668 545.55**	**17 509 204.18**	**43**
Schiffsdienst auf dem Bodensee	**3 365 430.87**	**3 028 876.22**	**336 554.65**	**10**
Anlagen und Einrichtungen	966 079.49	909 757.89	56 321.60	6
Schiffe	2 399 351.38	2 119 118.33	280 233.05	12
	3 365 520 370.89	**1 687 120 183.58**	**1 678 400 187.31**	**50**

Abschlüsse der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1951

Jahr	Betriebsrechnung			Gewinn- und Verlustrechnung				Jahr
	Betriebs-einnahmen	Betriebs-ausgaben	Betriebs-überschuss	Einnahmen	Ausgaben	Aktivsaldo	Passivsaldo	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1903	111 162 317	72 843 405	38 318 912	52 733 897	52 818 046	—	84 149	1903
1904	114 631 785	77 587 053	37 044 732	53 163 791	53 606 926	—	443 135	1904
1905	120 677 369	80 156 945	40 520 424	55 484 628	54 893 629	590 999	—	1905
1906	132 837 573	87 407 906	45 429 667	58 212 022	53 435 232	4 776 790	—	1906
1907	142 934 991	96 450 388	46 484 603	57 615 928	55 680 543	1 935 385	—	1907
1908	142 129 314	100 958 946	41 170 368	52 668 511	55 952 398	—	3 283 887	1908
1909	165 540 622	111 550 171	53 990 451	64 662 073	71 292 372	—	6 630 299	1909
1910	187 604 055	117 130 672	70 473 383	83 078 335	75 129 577	7 948 758	—	1910
1911	196 511 857	124 647 775	71 864 082	85 195 477	78 084 593	7 110 884	—	1911
1912	206 056 419	136 883 959	69 172 460	84 342 944	75 116 349	9 226 595	—	1912
1913	212 721 315	142 405 716	70 315 599	85 800 944	84 187 587	1 613 357	—	1913
1914	183 538 680	135 194 538	48 344 142	60 873 607	78 108 858	—	17 235 251	1914
1915	176 271 286	125 529 063	50 742 223	62 260 685	78 890 805	—	16 630 120	1915
1916	192 597 561	138 762 930	53 834 631	66 614 352	85 321 179	—	18 706 827	1916
1917	201 441 792	158 907 063	42 534 729	53 460 460	82 698 855	—	29 238 395	1917
1918	239 288 579	217 714 510	21 574 069	33 610 554	88 459 481	—	54 848 927	1918
1919	341 746 756	290 892 080	50 854 676	65 573 214	96 417 278	—	30 844 064	1919
1920	394 030 776	358 327 883	35 702 893	63 737 612	95 438 926	—	31 701 314	1920
1921	353 972 187	341 918 002	12 054 185	34 339 857	106 845 698	—	72 505 841	1921
1922	344 215 450	313 712 867	30 502 583	75 955 833	121 469 512	—	45 513 679	1922
1923	367 694 186	260 246 837	107 447 349	124 186 520	120 495 532	3 690 988	—	1923
1924	404 510 301	272 031 489	132 478 812	148 793 341	133 639 807	15 153 534	—	1924
1925	385 942 258	276 071 357	109 870 901	137 803 196	136 318 255	1 484 941	—	1925
1926	376 079 223	266 152 873	109 926 350	128 950 489	138 529 830	—	9 579 341	1926
1927	395 525 415	267 050 533	128 474 882	150 138 417	146 987 261	3 151 156	—	1927
1928	420 167 809	268 560 075	151 607 734	173 256 621	166 160 338	7 096 283	—	1928
1929	431 357 872	280 382 031	150 975 841	208 612 358	193 578 194	15 034 164	—	1929
1930	420 546 375	291 419 950	129 126 425	154 831 536	153 236 698	1 594 838	—	1930
1931	389 449 904[1])	283 282 101	106 167 803	139 314 407	149 388 067	—	10 073 660	1931
1932	342 953 326[2])	273 301 767	69 651 559	108 770 302	158 593 506	—	49 823 204	1932
1933	336 615 946	259 924 815	76 691 131	105 055 217	153 873 822	—	48 818 605	1933
1934	333 586 857	247 572 243	86 014 614	114 506 954	157 476 061	—	42 969 107	1934
1935	314 775 834	240 337 181	74 438 653	100 925 775	159 648 635	—	58 722 860	1935
1936	291 366 033	224 727 854	66 638 179	95 348 108	163 028 483	—	67 680 375	1936
1937	338 312 023	224 628 513	113 683 510	141 765 903	156 322 681	—	14 556 778	1937
1938	323 141 000	229 484 644	93 656 356	121 119 786	156 357 837	—	35 238 051	1938
1939	361 168 840[3])	223 895 145	137 273 695	165 504 070	158 025 918	7 478 152	—	1939
1940	397 795 443	238 767 329	159 028 114	191 321 928	177 916 995	13 404 933	—	1940
1941	454 993 471	260 611 890	194 381 581	232 628 709	214 162 905	18 465 804	—	1941
1942	468 327 091	288 397 820	179 929 271	224 067 725	221 568 135	2 499 590	—	1942
1943	479 202 331	315 573 659	163 628 672	194 691 084	194 299 677	391 407	—	1943
1944	504 677 007	345 239 218	159 437 789	223 126 120	223 102 702	23 418	—	1944
1945	511 591 028	365 157 930	146 433 098	160 881 542	186 477 669	—	25 596 127	1945
1946	586 510 263	387 415 430[4])	199 094 833	227 043 396	201 678 216	25 365 180[5])	—	1946
1947	634 787 142	437 222 967	197 564 175	219 927 267	194 518 954	25 408 313	—	1947
	Betriebs-ertrag	Betriebs-aufwand	Betriebs-überschuss	Ertrag	Aufwand	Aktivsaldo	Passivsaldo	
1948 [6])	677 329 740	495 620 935	181 708 805	205 349 535	190 338 723	15 010 812	—	1948[6])
1949	635 528 825	503 546 191	131 982 634	160 775 256	200 542 000	—	39 766 744	1949
1950	641 868 714	487 036 400	154 832 314	177 210 906	177 210 906	— [7])	—	1950
1951	715 483 118	501 112 402	214 370 716	237 025 049	229 025 049	8 000 000	—	1951

[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—1951

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
1951	274 354 045	41,74	360 684 580	54,88	22 199 795	3,38	657 238 420	1951