Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1952)

Artikel: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1952

Autor: Gschwind

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676184

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

1952

Geschäftsbericht

Allgemeiner Teil

A. Verkehrsleistungen und Verkehrsergebnisse

Die Verkehrs- und Einnahmenentwicklung der Bundesbahnen im Jahre 1952 ist gekennzeichnet durch einen weiteren Anstieg des Personenverkehrs und eine Rückbildung des Güterverkehrs.

Im *Personenverkehr* hat sich die seit 1950 zu beobachtende Verkehrsbelebung in verstärktem Masse fortgesetzt. Im abgelaufenen Jahre wurden insgesamt 206,36 Millionen Reisende befördert, was gegenüber dem hohen Stand des Vorjahres eine nochmalige Steigerung um 5,26 Millionen Personen oder 2,6% bedeutet. An dieser neuerlichen Verkehrszunahme sind vor allem der Einzelreiseverkehr mit gewöhnlichen Billetten und der Streckenabonnementsverkehr beteiligt. Ebenso hat der ausländische Fremdenverkehr, der bereits im Jahre 1951 sich sehr erfreulich gestaltete, im Berichtsjahre einen günstigen Verlauf genommen. Die Zahl der Ankünfte ausländischer Gäste stieg von 2,36 Millionen auf 2,83 Millionen und jene der Übernachtungen von 8,52 Millionen auf 9,63 Millionen. Demgegenüber hat der einheimische Fremdenverkehr mit 2,54 Millionen Ankünften und 11,96 Millionen Übernachtungen den Vorjahresstand nur unbedeutend überschritten.

Als Folge der auf 1. April 1952 eingeführten Tariferhöhung im Personenverkehr haben die *Personenverkehrseinnahmen* verhältnismässig stärker zugenommen als die Reisendenzahl. Sie sind im Vergleich zum Vorjahresergebnis um 25,49 Millionen Franken oder 9,3% auf 299,84 Millionen Franken angewachsen und haben damit den höchsten Betrag seit Bestehen der Bundesbahnen erreicht.

Im *Güterverkehr* ist der seit Mitte 1950 anhaltende bedeutende Verkehrsaufschwung im Jahre 1952 wieder durch einen beachtlichen Rückschlag unterbrochen worden. Die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Transportmengen sind im Vergleich zu den vorjährigen um 1,95 Millionen Tonnen oder 9,2% auf 19,36 Millionen Tonnen gefallen. Der während des ganzen Jahres festzustellende Rückgang ist zur Hauptsache auf die stark rückläufige Bewegung der Einfuhr, dann aber auch auf den abnehmenden internationalen Transitverkehr und den Binnenverkehr sowie auf die Autokonkurrenz zurückzuführen.

Dank der auf 1. Januar 1952 erfolgten Tarifreform im Güterverkehr sind die *Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr* verhältnismässig weniger stark gesunken als die Transportmengen. Sie ergaben 370,89 Millionen Franken und sind gegenüber dem Frachterträgnis des Jahres 1951 um 11,99 Millionen Franken oder 3,1% niedriger ausgefallen.

Als Ergebnis der um 25,49 Millionen Franken vermehrten Personenverkehrseinnahmen und der um 11,99 Millionen Franken verminderten Frachteinnahmen sind die gesamten *Verkehrseinnahmen* gegenüber den vorjährigen Höchsteinnahmen nochmals um 13,50 Millionen Franken oder 2,1% auf 670,74 Millionen Franken angewachsen.

Hinsichtlich der *Betriebsleistungen* verzeichnen die Reisezüge eine Vermehrung der Zugskilometer um 757 000 oder 1,6% auf insgesamt 49,53 Millionen und der Bruttotonnenkilometer um 346 Millionen oder 3,4% auf 10,57 Milliarden. Bei den Güterzügen haben die zugskilometrischen Leistungen um 138 000 oder 0,9% auf 16,19 Millionen Zugskilometer zugenommen, während die bruttotonnenkilometrischen Leistungen im Zusammenhang mit den rückläufigen Gütertransporten eine Verminderung um 396 Millionen oder 5,4% auf 7,00 Milliarden Bruttotonnenkilometer erfuhren.

B. Eisenbahnen und Automobil

Am 1. Mai 1952 ist das zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen, dem Treuhandverband des Autotransportgewerbes und der Gemeinschaft für den Überlandverkehr abgeschlossene Verständigungsabkommen in Kraft getreten. Es stellt einen Versuch dar, im schweizerischen Güterverkehr auf der Grundlage freiwilliger Zusammenarbeit gesunde Verhältnisse zu schaffen und aufrechtzuerhalten. Zu diesem Zwecke haben sich die Partner zum «Schweizerischen Güterverkehrsverband» zusammengeschlossen, dessen Mitglieder die der Öffentlichkeit in einer Pressekonferenz bekanntgegebenen Verpflichtungen übernommen haben. Dabei handelt es sich im wesentlichen um den Verzicht der SBB auf die vermehrte Anschaffung eigener Strassenfahrzeuge, während die Mitglieder der Gemeinschaft für den Überlandverkehr sich verpflichten, ohne Bewilligung durch eine paritätische Kommission von einer Erhöhung der Transportkapazität Abstand zu nehmen, die Tarife für den Überlandverkehr nicht zu unterbieten sowie die Gesamtarbeitsverträge und die gesetzlichen Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen einzuhalten. Beide Partner verzichten auf die Beteiligung an Neugründungen von Strassentransportunternehmungen sowie auf tarifarische oder andere mit dem Zweck und Geiste des Vertrages nicht vereinbare Kampfmassnahmen. Erfreulicherweise haben sich nach einigem Zögern auch die Privatbahnen entschlossen, diesem vorläufig nur für den Güterfernverkehr gültigen Friedensabkommen beizutreten.

Ferner sind Verhandlungen im Gang, eine Vereinbarung für den Güternahverkehr abzuschliessen. Bei einem Nachlassen der Baukonjunktur besteht nämlich die Gefahr, dass sich die Nahtransportunternehmer dem Fernverkehr zuwenden. Die Folge wäre nicht nur eine Gefährdung der finanziellen Selbsterhaltung der Eisenbahnen, sondern auch eine starke Mehrbelastung des Strassennetzes durch den Schwergüterverkehr. Beides müsste zu einer starken Belastung der öffentlichen Finanzen führen, an der niemand ein Interesse haben kann. Es bleibt zu hoffen, dass auch diese Verhandlungen bald in positivem Sinne abgeschlossen werden können.

Einen bemerkenswerten Diskussionsbeitrag zum Problem der Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Automobil bietet auch der Bericht des Vorortes des Schweizerischen Handels- und Industrievereins «Zur Organisation des schweizerischen Verkehrswesens». Er zeichnet sich allgemein durch grosse Aufgeschlossenheit und Objektivität aus. In den Schlussfolgerungen wird u. a. für alle Verkehrsträger, also auch für das Automobil, die Eigenwirtschaftlichkeit gefordert. Ferner findet das Postulat der Eisenbahnen, sie seien für die von ihnen zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen aus allgemeinen Mitteln zu entschädigen, grundsätzliche Anerkennung. Schliesslich wird auch verlangt, dass die Motorfahrzeugbenützer für die motorfahrzeugbedingten Strassenkosten selbst aufzukommen haben. Trotz des allseitigen guten Willens wird es zwar nicht leicht sein, diese richtigen Erkenntnisse durchzusetzen, weil in der praktischen Anwendung die Auffassungen vorläufig noch auseinandergehen. Das zeigt beispielsweise die Diskussion über die Höhe der motorfahrzeugbedingten Strassenkosten, die im Berichtsjahr bereits zu heftigen Auseinandersetzungen Anlass gaben.

C. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

Zu Beginn des Berichtsjahres sind die Bundesbahnen 50 Jahre alt geworden. Sie verzichteten indessen darauf, das erste Halbjahrhundert ihrer Tätigkeit mit Festlichkeiten zu begehen. Dagegen fand das Ereignis in der Presse allgemein sehr sympathisch gestimmte Beachtung. Der Grossteil der Zeitungen und Zeitschriften aller Schattierungen sowie zahlreiche Fachblätter des In- und des Auslandes würdigten, teilweise in besonderer Aufmachung oder in Sondernummern, retrospektiv Wirken und Leistungen der Staatsbahn im Dienste von Land, Volk, Wirtschaft und Armee während der ersten fünfzig Jahre ihres Bestehens. Nach einer solchen Bewährungsprobe dürfe man alles in allem genommen füglich behaupten, dass der Volksentscheid von 1898 richtig gewesen sei, denn das Staatsbahnunternehmen sei in diesem Zeitraum eine Volksbahn geworden, die ihr soziales Tarifsystem laufend nach volkswirtschaftlichen und siedelungspolitischen Gesichtspunkten ausgebaut und verfeinert, die verkehrsarmen und verkehrsbegünstigten Landesgegenden gleich behandelt und damit einen bedeutsamen Beitrag zur Erhaltung gesunder Lebensbedingungen und des notwendigen Gleichgewichtes zwischen Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft geleistet habe. Die Schweiz besitze heute ein zu grossen Leistungen befähigtes Bahninstrument, in dem sich die Gesundheit und das Wohlergehen des Volksganzen widerspiegle. Unser Pressedienst vermittelte den Redaktionen frühzeitig Dokumentationsmaterial über historische, technische, betriebliche und wirtschaftliche Fragen aus den ersten fünf Jahrzehnten des Unternehmens. Die Bundesbahnen dürfen das ihnen von der Presse öffentlich ausgestellte Leistungszeugnis als wertvolle, in weite Volkskreise eingedrungene Aufklärungs- und Sympathieaktion buchen.

Die Bundesbahnen selber haben auf das Jubiläum hin eine reich bebilderte Sondernummer (Nr. 6/52) ihres Nachrichtenblattes, ferner eine allen Haushaltungen zugestellte illustrierte Broschüre «50 Jahre SBB – 50 Jahre Dienst an Volk und Heimat» herausgegeben. Sowohl diese Broschüre als auch die Sondernummer des SBB-Nachrichtenblattes fanden guten Anklang. Ferner veröffentlichte der Verlag des «Berner Tagblatt» unter Mitwirkung unseres Generalsekretariates eine schön ausgestattete, ebenfalls reich illustrierte Jubiläumsschrift «Zum 50jährigen Bestehen der Schweizerischen Bundesbahnen». Schliesslich gab der Verlag des Schweizerischen Jugendschriftenwerkes die 2. Auflage des bekannten Heftes «Mit 12 000 PS durch den Gotthard» sowie ein Zeichnungsheft für die ganz Kleinen, «Zirkus Andi auf der SBB», heraus.

Abgesehen vom Jubiläumsereignis befasste sich die Presse, wie schon in den vorhergehenden Jahren, weiterhin eingehend mit den wichtigen Bahnproblemen: Konsolidierung der finanziellen Lage der SBB, rechtliche und finanzielle Gleichbehandlung der Verkehrsmittel und Koordinierung ihres Einsatzes, Baufinanzierung der SBB, Abgeltung ihrer bahnfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch die öffentliche Hand. Sie alle harren immer noch einer Lösung. Die Gütertarifrevision und die Gütertaxerhöhungen führten besonders im Tessin, Graubünden und Wallis zu lebhaften Äusserungen der Kritik in der Presse; diese verebten jedoch allmählich, nachdem neue Verhandlungen zwischen den beteiligten Verbänden und den Bahnen in Gang kamen mit dem Ergebnis, dass auf einen Teil der Taxerhöhungen verzichtet werden musste.

Unsere Beziehungen zur Presse waren stets rege und von gegenseitig herrschendem bestem Verständigungswillen geleitet. Im Dienste der Pflege der öffentlichen Meinungsbildung über die Leistungen der Bundesbahnen steht auch unsere Monatszeitschrift «SBB-Nachrichtenblatt». Sie vermittelt dem Personal laufend Angaben über die baulichen und betrieblichen Neuerungen, die wichtigen Ereignisse, die Tätigkeit und den Haushalt der Bundesbahnen sowie auch über die Rolle der Staatsbahn im Rahmen der Volks- und der Verkehrswirtschaft.

Die aus dem Negativmaterial des Photodienstes neu geschaffene Diapositivsammlung wird für Vorträge und Diskussionsabende rege in Anspruch genommen. Die illustrierte Presse des In- und Auslandes brachte zahlreiche Reportagen über Neuerungen, besondere Ereignisse und interessante Vorgänge bei den Bundesbahnen. Im Anschluss an ihre Presseveranstaltungen (Konferenzen, Besichtigungen, Fahrten) erschienen in der Tages- und Fachpresse jeweilen zahlreiche Aufsätze.

Gegen 60 unserer pädagogisch ausgebildeten Beamten sind von der Lehrerschaft zur Erteilung von Unterrichtsstunden über Eisenbahnthemen eingeladen worden. Es wurden über 600 Lektionen vor 17 230 Schülern gehalten.

Im Rahmen unserer Aufklärungsaktion erschien auf Jahresende in Zusammenarbeit mit den vier schweizerischen Wagenfabriken und zwei andern Industrieunternehmungen ein neuer Aufklärungsfilm über unsere Leichtstahlwagen «Sicher, rasch, bequem». Er konnte einer Schweizer Verleihfirma für die Kinos über-

geben werden. Die Presse hat auch diesen neuen Film durchwegs sympathisch begrüsst. Dank der engen Zusammenarbeit mit dem Schweizer Schul- und Volkskino, der grössten schweizerischen Wandervorführorganisation, laufen unsere Aufklärungsfilme ununterbrochen in der ganzen Schweiz in den grösseren und kleineren Ortschaften. Auch der Ausleihdienst an Private und Vereine wird beständig in Anspruch genommen.

Der mit einigen technischen Verbesserungen versehene Kinowagen wird stark für Instruktionskurse beansprucht.

Die Radiostudios Genf, Lausanne, Bern, Basel und Lugano führten verschiedene Eisenbahnsendungen durch, ferner brachten die Radiostudios Genf, Lausanne und Lugano noch spezielle Hörberichte im Rahmen der 50 Jahre Bundesbahnen. Besondere Erwähnung verdient wiederum die volkstümliche, vorzügliche Aufklärungsarbeit leistende Mittwochmittagssendung «Le Rail, La Route, Les Ailes» des Studios Genf.

D. Geschäftsleitung und Dienstabteilungen

Die *Generaldirektion* behandelte in 46 Sitzungen 463 zu Beschlüssen führende Geschäfte.

In 8 *Direktorenkonferenzen* besprach die Generaldirektion mit den Kreisdirektoren ausser rein internen Angelegenheiten namentlich folgende Geschäfte: Revision der Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung, Vorbereitung des Baubudgets, Personalbestand, Besoldungsfragen, Pflege der menschlichen Beziehungen in Betrieb und Verwaltung, Nachwuchsproblem, Energieversorgung, Bodenseeschiffahrt, Containerdienst, Ausstattung der elektrischen Triebwagen und der Nahverkehrswagen, Revision der Bedienungsvorschriften für die Barrieren, Aufbau und Einsatz des Organisationsdienstes bei den SBB und ausländischen Bahnen, Konkurrenzlage im internationalen Verkehr. Zu drei dieser Konferenzen waren auch alle Abteilungschefs der Generaldirektion eingeladen.

In der *Geschäftsleitung* sind im Berichtsjahr keine Mutationen eingetreten.

Bei den *Dienstabteilungen* der Generaldirektion ist der Vorsteher der Abteilung für Personalangelegenheiten, Herr Fürsprech *Hans Itten*, auf den 31. Dezember 1952 wegen Erreichung der Altersgrenze in den Ruhestand getreten. Ferner hat Herr *Mirto Lombardi* auf den 31. Januar 1953 seine Demission als Vorstand der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung eingereicht; er ist einem Ruf als Vizedirektor der Nordostschweizerischen Kraftwerke gefolgt. Verwaltungsrat und Generaldirektion haben den beiden zurücktretenden Herren Abteilungschefs den wohlverdienten Dank abgestattet. Als neuen Vorstand der Abteilung für Personalangelegenheiten wählte der Verwaltungsrat auf den 1. Januar 1953 Herrn *Albert Röllin*, von Walchwil, während er auf den 1. Februar 1953 Herrn lic. rer. pol. *Franz Thomann*, von Brienz und Bern, zum neuen Vorstand der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung ernannte. Beide neuen Abteilungschefs waren Stellvertreter der Demissionäre in ihrem Amt.

E. Verwaltungsrat

Während des Berichtsjahres hat der Verwaltungsrat in 9 Sitzungen 40 Geschäfte behandelt. Über die gefassten Beschlüsse wurde die Öffentlichkeit laufend informiert. In Verbindung mit den Sitzungen nahm der Verwaltungsrat 4 Besichtigungen vor. Zwei weitere Inspektionen führten Delegationen der Rechnungsprüfungskommission durch, über deren Ergebnisse sie schriftlich Bericht erstatteten.

F. Internationale Organisationen

Infolge der gegenwärtigen Umwälzungen im europäischen Wirtschaftsleben und deren Rückwirkungen auf den schweizerischen Eisenbahnverkehr nehmen für die SBB die internationalen Fragen an Wichtigkeit immer noch zu. Wir geben nachstehend einen kurzen Überblick über die Probleme, die von den internationalen Organisationen, denen die SBB angehören, behandelt wurden.

1. Die *ständigen Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes* erörterten in ihrer Jahresversammlung zahlreiche Fragen, worunter insbesondere die Anpassung der Personentarife an die gegenwärtigen Verhält-

nisse; die Verbesserungen des Verfahrens für die Reservierung der Sitzplätze; Verwendung von Wagen mit verstellbaren Sitzen; Untersuchungen über die Vereinheitlichung der Gütertarife; Schaffung eines internationalen Stückgüterverkehrtarifs; internationale Regelung für die Behandlung der Privatgüterwagen, der Behälter, der Pallets und der Verpackungen; Austauschbarkeit der Ersatzteile und Standardisierung des Rollmaterials; Festsetzung gemeinsamer Vorschriften für die Lieferung von Eisenbahnschienen; Signalisierung der Bahnniveauübergänge; Untersuchungen über Selbstkostenberechnungen usw.

Der *Geschäftsführende Ausschuss des IEV* und dessen *Hauptversammlung* haben ein allgemeines Tätigkeitsprogramm für die kommenden Jahre aufgestellt und verschiedene organisatorische Anpassungen in der Verbandsstruktur vorgenommen, dabei unter anderem neu einen *Ausschuss für allgemeine Studien* gebildet.

Der *Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten* (BAC), der sich aus neun leitenden Persönlichkeiten der wichtigsten Eisenbahnverwaltungen, worunter der Präsident der Generaldirektion der SBB, zusammensetzt, tritt periodisch zusammen für die Behandlung der wichtigsten internationalen Eisenbahnprobleme. Insbesondere beschäftigt ihn zurzeit die internationale Finanzierung des Eisenbahnmaterials.

Das *Amt für Forschung und Prüfung* in Utrecht (ORE) setzte seine Studien und Versuche über die Standardisierung des Eisenbahnmaterials fort.

Die *Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen* (CICE) setzt ihre Werbetätigkeit fort, wobei insbesondere zu erwähnen sind: die Publikation ihres regelmässig erscheinenden Informationsblattes, ihres Fahrplanes für die Vereinigten Staaten und für die europäischen Reisebüros, ihrer Fahrplanblätter und die Drucklegung eines gemeinsamen Plakates für die europäischen Eisenbahnen. Sie sieht überdies eine Werbeaktion bei der Jugend vor.

Das *Dokumentierungsbüro der Eisenbahnen* (BDC) veröffentlicht sein Dokumentierungsblatt und hat die Ausgabe eines allgemeinen Lexikons für die gebräuchlichsten Eisenbahnfachausdrücke in Angriff genommen.

Eine *Sonderarbeitsgruppe* des IEV hat die Zukunftsaussichten im internationalen Personenverkehr untersucht und hierüber einen Bericht mit von allen Eisenbahnverwaltungen gutgeheissenen Schlussfolgerungen verfasst. Er dient als Untersuchungsgrundlage für bevorstehende Verwirklichungen.

2. Der von unserer Verwaltung präsidierten *Europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz* gelang es, durch wesentliche Herabsetzung der Fahrzeiten eine grosse Anzahl internationaler Verbindungen zu verbessern.

3. Unsere Verwaltung nahm an den üblichen *Internationalen Güterzugfahrplankonferenzen* teil. Der Fahrplan der Güterzüge zwischen der Schweiz und dem Ausland sowie im Transitverkehr durch unser Land erfuhr verschiedene Verbesserungen.

4. Der *Ausschuss* und anschliessend die *VII. Vollversammlung des Internationalen Güterwagenverbandes* tagte in Amsterdam unter dem Vorsitz unserer Verwaltung. Die Vollversammlung genehmigte unter anderem das vom Ausschuss revidierte, am 1. Januar 1953 in Kraft getretene Übereinkommen über die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV). Die SBB sind für weitere fünf Jahre mit der Geschäftsführung dieses Verbandes betraut worden. Die im neuen RIV-Reglement angebrachten Änderungen bezwecken in erster Linie eine bessere Ausnützung der Güterwagen und eine Verminderung der Leerläufe.

5. An verschiedenen von den SBB präsidierten Konferenzen ist das Übereinkommen [1]) für die Schaffung eines *Güterwagenparks* vorbereitet worden, dem die Haupteisenbahnverwaltungen in Westeuropa eine gewisse Anzahl Güterwagen zur gemeinsamen Benützung zur Verfügung stellen werden.

6. Das von unserer Verwaltung präsidierte *Internationale Eisenbahntransport-Komitee* (ITK) bestätigte das seit 40 Jahren bestehende Mandat der SBB als Geschäftsführende Verwaltung und hat unter anderem verschiedene Fragen geprüft, die ihm von den vorläufigen Ausschüssen für die Revision der Berner Übereinkommen und für die Revision seiner eigenen Erlasse unterbreitet worden sind.

7. Der *Ständige Ausschuss der Internationalen Eisenbahn-Kongressvereinigung* hielt eine erweiterte Sitzung ab zur Behandlung verschiedener wichtiger Probleme und zur Beschlussfassung hierüber (Verwendung von Behältern, Aufhebung alter und neuer Eisenbahnlinien mit Prüfung allfälliger Verwendung anderer Verkehrsmittel).

---

[1]) Am 15. März 1953 in Kraft getreten. Der Sitz des gemeinschaftlichen Büros befindet sich in Bern.

8. Die *Internationale Simplondelegation* prüfte nebst andern ordentlichen Fragen der Tagesordnung die Verbesserung gewisser Zufahrtslinien zum Simplon.

9. Die *Gemischte Kommission für die deutschen Eisenbahnstrecken in der Schweiz* befasste sich, neben den üblichen finanziellen Fragen, mit dem Personal, der Abrechnung und den verschiedenen Grenzbahnhofproblemen. Ein neues Übereinkommen über die zukünftigen Beziehungen zwischen den zwei Ländern im Zusammenhang mit den deutschen Linien auf Schweizer Gebiet ist gegenwärtig in Vorbereitung.

10. Der *Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen* (URF), der sich hauptsächlich mit praktischen Fragen der Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse im internationalen Verkehr befasst, hat seine Tätigkeit im Interesse einer harmonischen und koordinierten Weiterentwicklung internationaler Autobuslinien weitergeführt.

11. Die *Interfrigo, Internationale Eisenbahngesellschaft für Kühlwagentransporte*, deren Generaldirektion sich in Basel befindet und der auch unsere Verwaltung angehört, hat ihre Tätigkeit, Vermietung ihres eigenen Materials, fortgesetzt.

12. Der *Internationale Verband ärztlicher Dienste der Eisenbahnen* (UIMC), der dem IEV als Verbandsorganisation angeschlossen ist, befasste sich an seinem Jahreskongress mit den beim Eisenbahnpersonal stark auftretenden Herzkrankheiten.

13. Die diplomatische Konferenz zur Revision der *Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr* (IÜP) und *über den Eisenbahnfrachtverkehr* (IÜG) trat zur Genehmigung neuer Texte zusammen, welche nach ihrer Ratifikation die an der vorhergehenden Revisionskonferenz vom Jahre 1933 angenommenen und am 1. Oktober 1938 in Kraft getretenen ersetzen werden.

14. Der *Unterausschuss für Eisenbahntransporte der CEE* stimmte verschiedenen Resolutionen zu betreffend die Vereinfachung der Grenzformalitäten, die wirtschaftlichere Einsetzung des Rollmaterials, die Erneuerung von Eisenbahnmaterial und Ausrüstungsmaterial, die Modernisierung der Fernverbindungen der Reisezüge, die Währungsprobleme usw. Der *Binnenverkehrsausschuss der CEE* fasste seinerseits verschiedene Beschlüsse betreffend die Transportkoordination, die Berechnung der den Verkehrsunternehmen auferlegten Lasten, die Kosten des Unterbaus, die Elektrifikation der Eisenbahnlinien, die Erneuerung des Materials und die Ausrüstung der Eisenbahnen. Die Eisenbahnverwaltungen waren durch den IEV an den meisten dieser Sitzungen vertreten.

Spezieller Teil

Finanz- und Rechnungswesen

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung

1. Am 30. April wurden der Pensions- und Hilfskasse als Gegenwert flüssiger Mittel 30 000 000 Franken 3½% Depotscheine unserer Verwaltung abgetreten.

Unsere Schuld an festen Anleihen betrug am Jahresende 1 451 697 900 Franken. Davon waren 229 049 000 Franken im eidgenössischen Schuldbuch eingetragen.

2. Aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse sind im Laufe des Jahres an Bedienstete der Bundesbahnen 316 Hypothekardarlehen im I. und II. Range von zusammen 6 012 800 Franken ausbezahlt worden. Für gleiche Rechnung wurde an eine Eisenbahner-Baugenossenschaft je 1 Hypothekardarlehen im I. und II. Range von zusammen 1 115 000 Franken ausbezahlt.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung

1. Während des Jahres 1952 hat die Abteilung folgende *Revisionen* und Kontrollen durchgeführt:

Prüfung der Besoldungen, Gehälter und Löhne sowie der Reiseentschädigungen von einigen Hauptwerkstätten, ferner der AHV-Renten, der Haftpflicht- und Zuschussrenten und der Lohnausfallentschädigungen der Zugförderungsdienste 1–3 sowie der AHV-Arbeitgeberbeiträge der Bauabteilungen 1–3 und der Materialverwaltung in Basel. Im weitern wurde der Barbestand bei der Hauptkasse und die Sparkasse für das Personal einer Revision unterzogen.

Eine Anzahl von Vorschusskassen von Dienststellen der Generaldirektion und der Kreise wurden revidiert; die Abteilung beteiligte sich ferner an einem Oberbaumaterialsturz und an der Bestandesaufnahme der Dienstkleider. Im weitern fand eine Kassarevision bei einem bahneigenen Camionnage-Betrieb statt.

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 einer Automatengesellschaft, 3 Bahnhofbuchhandlungen, einer Firma für die Bahnhofreklame, 16 Bahnhofbuffets, 7 Bahnhofcoiffeuren, 15 Bahnhofkiosken, einem Bahnhofkühlhaus, 2 Raucherwarengeschäften, einer Speisewagengesellschaft, einer Bahnhofgarage und einer Transportversicherungsgesellschaft. Im weitern sind die Roheinnahmen von 52 Bahnhofbuffets, 25 Bahnhofkiosken und 3 andern Verkaufsgeschäften geprüft worden. Schliesslich wurde in die Buchhaltung einiger Firmen Einsicht genommen zum Zwecke der Überprüfung von Teuerungsnachforderungen, Selbstkostenberechnungen usw.

2. Organe der Italienischen Staatsbahnen prüften die von uns vorgelegten Rechnungen über den Gemeinschaftsbahnhof Chiasso für die Jahre 1948–1950.

3. Die Arbeiten für die Umstellung des Materialrechnungswesens auf das Lochkartenverfahren wurden weitergeführt und das neue Verfahren mit Wirkung ab 1. Januar 1953 auf das Elektromaterial ausgedehnt.

4. Die Studien über die Einführung der betriebswirtschaftlichen Rechnungsführung beim Baudienst, dem letzten, noch nicht auf das neue Rechnungsverfahren umgestellten Dienst, wurden weitergeführt.

5. Im Geschäftsjahr wurde mit den Arbeiten auf dem Gebiete der Berechnung der Selbstkosten der Verkehrsleistungen begonnen und in einer ersten Etappe der Aufwand des Personenverkehrs und des Güterverkehrs ermittelt.

Beteiligung an andern Unternehmungen

1. Die Lage hat sich bei der «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» insofern gebessert, als die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1952 ohne Defizit abschliesst. Aus den beiden Vorjahren bleibt noch ein Defizit von rund 70 000 Franken abzutragen; das Aktienkapital bleibt daher ohne Dividende.

2. Bei der «Bahnhof-Kühlhaus-AG in Basel» zeigte die Zusammensetzung der Kühlgüter keine wesentlichen Unterschiede gegenüber 1951. Die durchschnittliche Belegung war etwas grösser. Im Eisgeschäft machte sich der Ausfall von Transit-Kühlwagen nach England bemerkbar. Die Gesellschaft und deren Stiftung Personalfürsorge haben das seit Jahren von ihr verwaltete Früchtehaus SBB, ohne Änderung der Zweckbestimmung, käuflich erworben. Die Dividende betrug unverändert 7%.

3. «Etzelwerk AG». Das Aktienkapital blieb unverändert. Das Obligationenkapital ist durch Rückzahlung um 2 Millionen Franken zurückgegangen. Für das am 30. September 1952 abgeschlossene 21. Geschäftsjahr 1951/52 wurde eine Dividende von 4½% ausgerichtet.

4. «Kraftwerk Rupperswil-Auenstein AG». Das Aktienkapital, das Obligationenkapital und das langfristige Bankdarlehen weisen keine Veränderungen auf. Bei den Kreditoren konnten die fest verzinslichen Bauvorschüsse um 870 000 Franken vermindert werden. Für das am 30. September 1952 abgeschlossene 11. Geschäftsjahr 1951/52 kam eine Dividende von 4% zur Ausrichtung.

Personalangelegenheiten

A. Allgemeine Personalangelegenheiten

1. Am 27. März 1952 haben die eidgenössischen Räte beschlossen, den Beamten des Bundes und der Bundesbahnen für das Jahr 1952 eine zusätzliche Teuerungszulage auszurichten. Sie beträgt grundsätzlich 4% der Besoldung nach Art. 37 des Beamtengesetzes, mindestens jedoch 300 Fr. für Verheiratete und 270 Fr. für Ledige. Ausserdem wurde ein Zuschuss von 12 Fr. zur Kinderzulage zuerkannt. Der Bundesrat wurde ferner ermächtigt, eine zusätzliche Teuerungszulage in gleicher Höhe den Arbeitskräften auszurichten, die nicht die Eigenschaft von Beamten haben.

2. Die auf Grund der Richtlinien der Generaldirektion vom 5. Mai 1951 durchgeführte und auf den 1. Januar 1952 in Kraft gesetzte Neueinschätzung der Dienstwohnungen und Wärterhäuser sowie der an bahneigenes Personal vermieteten Mietwohnungen hat eine durchschnittliche Erhöhung der Mietzinse für Mietwohnungen bzw. Entschädigungen für Dienstwohnungen und Wärterhäuser von rund 19% ergeben.

3. Die vom Bundesrat am 27. November 1951 eingesetzte Expertenkommission, der die Aufgabe zufiel zu prüfen, ob die Einreihung der Ämter der verschiedenen Bundesbetriebe dem Art. 38, Abs. 2, des Beamtengesetzes entspreche und welche Massnahmen zu treffen sind, um allfällige Unstimmigkeiten zu beheben, hat am 28. August 1952 ihren Bericht dem Bundesrat eingereicht. Auf Grund einer unter dem Vorsitz des Vorstehers des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes durchgeführten Besprechung dieser Expertise durch die Generaldirektion der Post-, Telephon- und Telegraphenverwaltung sowie der Bundesbahnen wurde vom Bundesrat eine Ergänzungsexpertise durch Herrn Professor Schmidt des betriebswissenschaftlichen Institutes der ETH angeordnet zur Beurteilung der Stellung einiger der personalreichsten Ämter der Bundesbahnen und der Post-, Telephon- und Telegraphenverwaltung zueinander. Die Arbeiten der Experten waren Ende 1952 noch nicht abgeschlossen.

4. In Ausführung des auf den 1. Januar 1950 in Kraft getretenen abgeänderten Beamtengesetzes hat der Bundesrat am 26. September 1952 eine neue Verordnung über das Dienstverhältnis der Beamten der SBB (BO II) erlassen. Sie ist am 1. Oktober 1952 in Kraft getreten und ersetzt die Beamtenordnung II vom 24. Oktober 1930 mit den am 19. Dezember 1949 getroffenen provisorischen Änderungen.

5. Mit Bundesgesetz vom 26. September 1952 haben die eidgenössischen Räte Art. 69 des Beamtengesetzes vom 30. Juli 1927 in der Fassung vom 24. Juni 1949 aufgehoben. Der bisher von der Besoldung abgespaltene und als Teuerungszulage ausgerichtete Elftel wurde der Besoldung wieder zugeschlagen. Die Bundesversammlung wurde ferner ermächtigt, zugunsten des Bundespersonals und der Rentner der beiden Personalversiche-

rungskassen des Bundes bei Fortdauer der Teuerung für die Jahre 1953 bis 1955 angemessene Teuerungszulagen jeweilen für ein Jahr zu beschliessen.

6. In seiner Sitzung vom 21. November 1952 erliess der Verwaltungsrat ein neues Reglement über die Dienstkleider, das am 1. April 1953 in Kraft tritt. Gleichzeitig stellte die Generaldirektion neue Vorschriften auf über Schnitt, Form und Ausstattung der Dienstkleider.

B. Personalversicherung

1. Pensions- und Hilfskasse

a) Der Einbau des seit 1950 als Teuerungszulage ausgerichteten Elftels in die Besoldung (siehe Zif. A/5 hievor) erforderte auf den 1. Januar 1953 die Anpassung der Statuten der Pensions- und Hilfskasse an die neuen Verhältnisse. Die notwendigen Änderungen hat der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 19. Dezember 1952 durch Erlass eines I. Nachtrages zu den Statuten vom 9. Oktober 1950 vollzogen. Sie unterliegen noch der Genehmigung durch die eidgenössischen Räte.

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

Diese Regelung ergab Minderausgaben von 1 776 683 Franken (1951: 1 892 027 Franken).

c) Die mit Bundesbeschluss vom 15. September 1950 gewährten Teuerungszulagen, die an die Rentenbezüger der Personalversicherungskassen des Bundes ausgerichtet werden, deren Ansprüche nach den Kassenstatuten vom Mai 1942 oder frühern Erlassen festgesetzt sind, setzten sich wie im Vorjahr 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 betrug 300 Franken.

d) Für die nach den Kassenstatuten vom Oktober 1950 Pensionierten wurde wie für die Jahre 1950 und 1951 nach Art. 48, Abs. 2, dieser Statuten zu den in Prozenten des versicherten Verdienstes festgesetzten Pensionen eine Zulage von 10% gewährt.

e) Mit Bundesbeschluss vom 27. März 1952 wurde sämtlichen Rentenbezügern der Personalversicherungskassen des Bundes und der Bundesbahnen eine zusätzliche, vierteljährlich zahlbare Teuerungszulage für das Jahr 1952 von 4,4% der in Prozenten des versicherten Verdienstes festgesetzten Kassenleistung zugesprochen.

Die Zulage hatte jedoch wie im Vorjahre mindestens Fr. 144 für die Bezüger von Invalidenrenten, Fr. 90 für die Bezüger von Witwenrenten, Fr. 30 für die Bezüger von Waisenrenten, zu betragen.

2. Alters- und Hinterlassenenversicherung

Von unserer Kassenstelle wurden im Berichtsjahr 625 (1951: 551) einfache Altersrenten, 995 (1951: 856) Ehepaar-Altersrenten, 463 (1951: 361) Witwenrenten, 243 (1951: 193) einfache Waisenrenten und 8 (1951: 5) Vollwaisenrenten ausgerichtet. Die im Jahre 1952 ausbezahlte Rentensumme betrug 2 086 333 Franken (1951: 1 489 992 Franken).

3. Unfallversicherung

Mit Beschluss vom 19. September 1952 hat die Bundesversammlung einer Teilrevision des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung zugestimmt. Mit Wirkung ab 1. Januar 1953 werden die bisher geltenden anrechenbaren Lohnbeträge von 26 Fr. im Tag auf 30 Fr. im Tag erhöht. Als Beitrag an die Bestattungskosten leistet die Anstalt nunmehr 250 Fr. statt wie bisher 40 Fr. Ferner wurde die Altersgrenze

zum Bezug von Kinderrenten vom 16. auf das 18. Altersjahr hinaufgesetzt mit dem Zusatz, dass für Kinder, die noch in Ausbildung begriffen sind, der Anspruch bis zum Abschluss der Ausbildung, längstens aber bis zum vollendeten 20. Altersjahr, besteht.

Zufolge der günstigen Entwicklung der Risikoverhältnisse in der Betriebsunfallversicherung konnte die SUVA den Prämiensatz für das Betriebspersonal ab 1. Januar 1953 von bisher 18 ‰ auf 16 ‰ der anrechenbaren Lohnsumme senken. Anderseits musste die Anstalt den Prämiensatz in der Nichtbetriebsunfallversicherung zur Vermeidung von weitern Fehlbeträgen in der Risikorechnung von bisher 7 ‰ auf 8 ‰ für das männliche und von 5,5 ‰ auf 6,5 ‰ für das weibliche Personal erhöhen.

4. *Krankenkasse*

Die neuen Statuten der Krankenkasse, gültig ab 1. Januar 1952, bringen insbesondere den für Krankenpflege versicherten Mitgliedern bei Spitalaufenthalt und Zahnbehandlung gegenüber den frühern Statuten eine wesentliche Besserstellung. Die sich im Berichtsjahr daraus ergebenden Mehrkosten konnten durch die gleichzeitig beschlossene Beitragserhöhung voll gedeckt werden.

Von der nach Art. 75 der Statuten auf das Jahr 1952 beschränkten Wiederöffnung der Kasse für gesunde, bei den Bundesbahnen tätige Personen, deren Anstellungsverhältnis mehr als 3 Jahre gedauert hat, haben 1029 Bedienstete Gebrauch gemacht. Der neu geschaffenen Spitalzusatzversicherung sind 7077 Mitglieder beigetreten.

C. Bahnärztlicher Dienst

1. Im Jahre 1952 kamen 15 463 Krankheitsfälle und 6070 Unfälle zur Anmeldung (ohne die Fälle der Kurzabsenzen) gegenüber 17 826 Krankheitsfällen und 5713 Unfällen im Jahre 1951. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive die Tage der Kurzabsenzen, beträgt 552 284 (1951: 580 673). Es ergibt sich somit bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 35 447 eine *Morbidität* (Krankheitstage pro Beschäftigter) von 15,58 Tagen gegenüber 16,58 im Jahre 1951 und 15,39 im Jahre 1950.

	Tage		
Diese Morbidität verteilt sich wie folgt:	1950	1951	1952
Auf Krankheiten	11,22	12,35	11,12
Auf Unfälle	3,40	3,32	3,65
Auf Kurzabsenzen	0,77	0,91	0,81
Morbidität nach Beschäftigungsgruppen:			
Bureaudienst	7,61	9,78	8,22
Dienst im Freien	20,15	21,80	20,83
Dienst im Bureau und im Freien	13,39	14,88	13,78
Dienst auf der Lokomotive	13,97	13,57	12,33
Zugsbegleitungsdienst	16,67	17,07	16,34
Dienst in den Hauptwerkstätten (Arbeiter)	17,35	17,97	17,78
Mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall):			
Bei Krankheiten	26,30	24,27	25,49
Bei Unfällen	20,98	20,32	21,36
Bei Kurzabsenzen	1,87	1,91	1,85

2. Im Berichtsjahre fanden statt:

	Anzahl		
a) Untersuchungen durch die Ärzte des bahnärztlichen Dienstes:			
Kontrolluntersuchungen	187	229	248
Kontrolluntersuchungen von Unfallpatienten, Agenturdienst der SUVA, Kreis Bern	59	85	73
Durchleuchtungen im Rahmen von Umgebungsuntersuchungen des SBB-Personals, Platz Bern	123	158	102

	Anzahl 1950	1951	1952
b) Untersuchungen durch die Bahnärzte:			
Aufnahmeuntersuchungen	1018	2355	2391
Begutachtungen auf Invalidität	495	434	421
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzung infolge Krankheit	859	726	728
c) Von den behandelnden Ärzten eingeholte Zwischenberichte	—	—	3530
3. Für die Allgemeine Bundesverwaltung (ABZV, PTT, Zoll und Militär):			
a) Untersuchungen durch die Ärzte des verwaltungsärztlichen Dienstes:			
Kontrolluntersuchungen	385	769	295
Durchleuchtungen im Rahmen von Umgebungsuntersuchungen (Personal der ABV)	690	551	540
b) Untersuchungen durch die Vertrauensärzte:			
Aufnahmeuntersuchungen	2580	4586	4345
Begutachtungen auf Invalidität	237	223	258
Kontrolluntersuchungen	624	698	574
c) Von den behandelnden Ärzten eingeholte Zwischenberichte	—	—	4374

Rechtsabteilung

1. Die Zahl der Eisenbahnbetriebsunfälle beträgt 414 (1951: 414).

2. Im Laufe des Berichtsjahres haben die Kreisdirektionen 238 Haftpflichtfälle erledigt (1951: 180).

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

	1951	1952
a) Reklamationen		
Unerledigt übernommen	993	1 072
Neu dazugekommen	29 907	29 229
Erledigt	29 815	29 310
b) Prozesse		
Hängige Prozesse	3	4
Neu dazugekommen	2	2
Erledigt	1	4
	Fr.	Fr.
c) Nettobelastung der SBB aus der Erledigung vorgenannter Reklamationen und Prozesse	726 246	676 741

Tarife und Verkehrswerbung

A. Allgemeines

Die *Kommerzielle Konferenz* der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 4. November in Bern ihre 62. Sitzung ab. Sie nahm eine Orientierung der geschäftsleitenden Stelle über die Durchführung und die Auswirkungen der Gütertarifreform sowie der Erhöhung der Personenfahrpreise entgegen. Sie beschloss, die Geschäftsordnung vom 11. Dezember 1919 zu revidieren. Ferner hiess sie Anträge der geschäftsleitenden Stelle bezüglich der Überprüfung der Milchtarife und der Aufrechterhaltung der Tarifierung von Eiern gut und genehmigte einen Entwurf für Vorschriften über die Behandlung von Kundenpallets im Güterverkehr.

B. Personen- und Gepäckverkehr

1. In Anpassung an die Tarifreform im Güterverkehr wurden auf 1. Januar die Beförderungspreise für Gepäck- und Expressgut neu gestaltet. Die durchschnittliche Erhöhung beträgt 10%. Mit der Umgestaltung des Gepäck- und Expressguttarifs sind auch die Zonenfrachten für die Beförderung von Kinderwagen, Fahrrädern, Invalidenfahrzeugen usw. sowie die Frachtvergünstigungen für Mustergepäck, Traglasten usw. den neuen Verhältnissen angepasst worden.

Die Beförderungspreise für Motorfahrzeuge durch die Alpentunnels wurden um 5–10% erhöht.

2. Der Neugestaltung der Taxen im Gepäck- und Expressgutverkehr folgte am 1. April eine lineare Erhöhung der Personenfahrpreise um 5%. Da gleichzeitig die Aufrundung der Fahrpreise auf höhere Beträge und die Bildung von Entfernungszonen im Verkehr über 150 km eingeführt wurden, konnte das Ausmass von 5% nicht in jedem Falle genau eingehalten werden. Diese Massnahmen machten die Neuausgabe zahlreicher Tarife des schweizerischen und internationalen Verkehrs notwendig. Gegenüber den Vorkriegstarifen sind die Personenfahrpreise durchschnittlich um ungefähr 20% angestiegen.

3. Die Sonntagsbillette wurden bis 30. März und ab 20. Dezember ausgegeben. Ausser für die fünf nationalen Ausstellungen und Messen ist die Fahrvergünstigung «einfach für retour» für das Eidgenössische Turnfest des Schweizerischen Katholischen Turn- und Sportverbandes in Lugano, das Eidgenössische Jodlerfest in St. Gallen und das Eidgenössische Hornusserfest in Bern gewährt worden.

4. Aus Anlass des 50jährigen Bestehens der SBB ist den schweizerischen Schulen vom 18. Mai bis Ende des Jahres ein Jubiläumsrabatt gewährt worden.

5. Der Geltungsbereich der Halbtaxabonnemente wurde am 1. Mai auf die Luftseilbahn Engelberg–Brunni und die Automobilunternehmung Frutigen–Adelboden ausgedehnt.

Am 1. September ist auf den Strecken Romanshorn–Egnach und Romanshorn–Neukirch-Egnach die wahlweise Benützung der Fahrausweise mit der BT vereinbart worden.

6. Die internationalen Tarife sind auch 1952 weiter ausgebaut und den neuen Verhältnissen angepasst worden. Im Verkehr Belgien/Holland/Luxemburg–Schweiz ist am 1. April 1952 die Ausgabe von Kollektivbilletten und Messebilletten sowie die Beförderung von unbegleitetem Reisegepäck eingeführt worden.

Bei den ausländischen Bahnen sind folgende Tarifänderungen zu verzeichnen:

Erhöhung der Beförderungspreise für Personen, Reisegepäck und Expressgut auf den italienischen Strecken um 5% ab 1. Februar. Gleichzeitig wurde die für Gesellschaftsreisen gewährte Ermässigung herabgesetzt.

Erhöhung der Beförderungspreise für Personen und Gepäck auf den französischen Strecken um 15–25% ab 1. Februar. Die gleichen Erhöhungen sind im Saarland am 1. März in Kraft getreten.

Erhöhung der Personenfahrpreise in Schweden um 10% am 1. Mai, in Norwegen um rund 5% am 1. Juni.

Senkung der jugoslavischen Fahrpreise um 10% am 1. August.

Erhöhung der Retourfahrpreise für Einzelreisende der 1. und 3. Klasse auf den belgischen Strecken am 1. August.

7. Von der Schweiz aus wurden wiederum vier gut besuchte internationale Rundreisezüge mit folgenden Zielen durchgeführt: Marseille–Nizza–Rapallo, Rheinland–Belgien–Frankreich, Deutschland–Österreich–Italien, Rom–Neapel. Von den an dieser Organisation beteiligten ausländischen Bahnen sind sechzehn ähnliche Reisen veranstaltet worden. Davon berührten zwölf die Schweiz.

C. Güter- und Tierverkehr

1. *Tarifreform.* Am 1. Januar ist die von der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten am 28. September 1949 beschlossene Gütertarifreform in Verbindung mit einer vom Bundesrat am 6. November 1951 bewilligten Gütertariferhöhung in Kraft getreten.

Das Ziel der Reform bestand darin, die Gütertarife zu vereinfachen, sie besser der Kostenstruktur der Eisenbahnen und den Wettbewerbsverhältnissen anzupassen. Die Vereinfachung im Wagenladungsverkehr

wurde dadurch erreicht, dass die Normaltarife und die zahlreichen Ausnahmetarife soweit wie möglich in einem methodisch aufgebauten Gütertarifschema (vier Normalklassen und fünf Ausnahmeklassen) vereinigt wurden. Im Stückgutverkehr wurde das Werttarifsystem (bisher Klasse 1 und 2) verlassen und durch eine Frachttabelle ersetzt, die ausgerechnete Frachten enthält für Eil- und Frachtstückgut bis 1000 kg. Darin sind Ermässigungen von 20 % eingeräumt für Partien von 500 kg und mehr und von 30 % für Partien von 1000 kg und mehr. Die Stückgutrabatte wurden vereinheitlicht und betragen 10 % (bei 30 t jährlich) bis 15 % (bei 4000 t jährlich). Neu wurde in die Tarife eine Treueklausel aufgenommen, wonach die billigen Ausnahmeklassen (5–9) den Verfrachtern vorenthalten werden können, welche ihre Güter über einen bestimmten Bereich hinaus auf der Strasse befördern oder welche die schweizerischen Strecken über ausländische Wege umfahren. Neu sind auch die 15-t-Sätze, die jedoch nur für Güter in offenen Wagen und in Privatwagen gewährt werden.

2. Der Nebengebührentarif wurde ebenfalls auf 1. Januar mit erhöhten Ansätzen herausgegeben. Der durchschnittliche Mehrertrag wird zirka 20 % betragen.

3. Die unstabile internationale Tariflage zog zahlreiche Änderungen in den Verbandsverkehren nach sich. So mussten wegen österreichischen Tariferhöhungen sämtliche Tarife der Verkehre Tschechoslowakei/Polen/Österreich/Jugoslawien–Schweiz, ebenso der Tarif Österreich–französische Grenze vollständig neu herausgegeben werden. Für den Verkehr Ungarn–Schweiz werden Neuausgaben folgen.

Der Südfrüchtetarif Italien–Skandinavien musste, einer Senkung der Seeraten folgend, ebenfalls auf neuen Grundlagen herausgegeben werden.

Im übrigen wurden die bestehenden Verbandsverkehre entsprechend dem Verkehrsbedürfnis ausgebaut durch Einführung neuer Tarife und Einbezug neuer Verkehrsverbindungen.

D. Verkehrswerbung

1. Der Publizitätsdienst gab 1952 4000 Plakate «Am bequemsten mit der Bahn (Entwurf von Maurice Barraud) und 3000 Plakate «Ferien-Generalabonnement» (Entwurf von H. Thöni) heraus. Ferner wurden je 1500 Kleinplakate für das Ferienbillet und das Ferien-Generalabonnement sowie in einer Auflage von je 2000 Stück vier verschiedene Kopfplakate für Sommer-Gesellschaftsreisen und zwei solche für Winter-Gesellschaftsreisen gedruckt. Insgesamt gelangten 17 900 Wagenplakätchen zum Aushang. Sie warben für die Familienvergünstigung, den Geschenkgutschein, das Sonntagsbillet, den Wintersport- und den Containerverkehr.

2. Aus Anlass der Tariferhöhung im Frühjahr wurden sämtliche Tarifprospekte und -broschüren neu aufgelegt und z. T. neu gestaltet, so der Prospekt über das Ferienbillet und das Ferien-Generalabonnement (Auslandsausgabe: 148 000 Stück in sechs Sprachen, Inlandsausgabe: 105 000 bzw. 116 000 Stück), die Prospekte «Das Abonnement für Ihre Geschäftsreise» (102 000) und «Die Streckenabonnemente der SBB» (105 000) sowie die Broschüren «Die Personenfahrpreise der SBB» (100 000) und «Verzeichnis von Fahrpreisen ab schweizerischen Bahnhöfen» (5000). Ausserdem wurden Prospekte mit grossen Auflagen für den Containerverkehr, für die Fahrvergünstigungen für Kinder, für die zehntägigen Rundfahrtbillette, für die internationalen Rundreisezüge und aus Anlass der Uhrmacherferien herausgegeben.

Auf den Fahrplanwechsel im Frühling und Herbst erschienen die «Internationalen Zugsverbindungen» als Broschüre und in Form von Einzelblättern mit den Verbindungen nach den verschiedenen Ländern. Für den Gebrauch im Inland wurden 65 000 Wintersportfahrplänchen erstellt.

Zusammen mit der PTT wurde eine Gemeinschaftskarte der Schweiz in einer auf acht Sprachen verteilten Auflage von 145 000 Stück herausgegeben.

Im Auftrag und zu Lasten des Verbandes der Strassenverkehrsdienste europäischer Bahnen (URF) wurden für 1952 450 000, für 1953 280 000 Europabusprospekte in acht Sprachen hergestellt.

3. Der in 48 500 Exemplaren erschienene Kalender behandelte in Wort und Bild die Bedeutung des Güterverkehrs als unentbehrlicher Helfer der schweizerischen Wirtschaft.

4. In einer Reihe grosser Tageszeitungen und teilweise auch in Illustrierten und Wochenblättern erschienen insgesamt zehn Anzeigen in gewissen Intervallen über Geschäftsabonnemente, Ferienfahrausweise, die Familienvergünstigung und den Geschenkgutschein. Ausserdem wurden zusammen mit der SZV zwei Inseratenaktionen

durchgeführt. Die erste in schweizerischen Tageszeitungen unter dem Motto «Gesunde Kinder durch Bergferien», die zweite in acht süddeutschen und neun elsässischen und lothringischen Zeitungen zur Förderung des Reiseverkehrs.

5. Zur Unterstützung der übrigen Reisewerbung wurden insgesamt 475 Filmvorträge, davon 86 im Ausland, abgehalten.

6. Am Comptoir Suisse in Lausanne wurde neben dem auch an den andern Schweizermessen üblichen Auskunftsbureau erstmals mit einem grossen Stand für die neuen Beförderungsmittel im Güterverkehr geworben. Der gleiche Stand wurde anschliessend in Form einer Wanderausstellung auf 19 Bahnhöfen des Kreises I gezeigt.

7. Am Ende des Berichtsjahres waren 1048 Personenwagen mit photographischem und 212 mit farbigem Bilderschmuck versehen.

Verkehrskontrolle

1. Die *Versuche mit Apparaten für die Billetausgabe* zum Zwecke der Erreichung der Einzelkassenführung sind fortgesetzt worden. Es wurde eine Spezialkommission gebildet, die die Verwendung von Billetdruckmaschinen an den Schaltern der Einnehmereien zu prüfen hat.

2. Der Verkehrskontrolle wurde ein *Studienbureau* angegliedert, das die Aufgabe hat, die Vereinfachungsmöglichkeiten auf dem Gebiete der Abfertigung und Verrechnung durch die Stationen und der Verkehrsabrechnung mit den schweizerischen Privatverwaltungen und den ausländischen Bahnen zu prüfen.

3. Das Abfertigungs- und Nachweisungsverfahren für *auf Grund von Pauschalfrachtsätzen zu befördernde Stückgutsendungen und Sammelgüter der Vertragsspediteure* wurde durch besondere Vorschriften geordnet.

4. Im Laufe des Berichtsjahres sind namentlich im Zusammenhang mit der Tarifreform zahlreiche Vorschriften für die Stationen betreffend die *Abfertigung* und *Verrechnung* erlassen oder neu herausgegeben worden.

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

6. Wir haben die *Kassen und Bücher von 586 Dienststellen* revidiert.

7. Im Berichtsjahre sind 832 *Frachtkredite* neu eröffnet und 265 aufgehoben worden. Bestand am 31. Dezember: 10 855 Frachtkredite.

8. In unserer *Billetdruckerei* haben wir 51,3 Millionen *Billette Edmonsonschen Systems* gedruckt gegenüber 38 Millionen im Jahre 1951. Die Mehrleistung von 13,3 Millionen ist auf den ausgedehnten Neudruck von Billetten, der durch die Tarifreform notwendig wurde, zurückzuführen.

Materialverwaltung

Im Berichtsjahr trat auf allen Sektoren des Marktes eine weitgehende Lockerung und Stabilisierung ein. Selbst in der stahlerzeugenden Industrie konnte die Produktion die Nachfrage ohne Engpässe befriedigen, trotz des erhöhten Bedarfes für Rüstungszwecke und trotz des Produktionsausfalls infolge des Streiks in den USA. Letzterer bewirkte lediglich eine Verzögerung der sinkenden Preistendenz. Für Buntmetalle sind sämtliche Verbrauchsrestriktionen im Verlaufe des Berichtjahres aufgehoben worden, womit die Börsenkotierungen wieder ihre normale Funktion übernehmen konnten. Der Auftragsbestand in der Industrie ging zurück; dadurch wurden die Lieferfristen wiederum normal. Diese ganze Entwicklung liess die bevorstehende Senkung der Preise wahrscheinlich erscheinen. Darum versteifte sich die Zurückhaltung der Käuferkreise immer mehr. Die Preissenkungen traten auch ein, aber nicht auf allen Warensektoren und in relativ bescheidenem Ausmass.

Wir hatten keinerlei Schwierigkeiten, in gewünschtem Ausmass Vorräte anzulegen. Im Berichtsjahr wurden Materialien im Werte von 107 106 761 Franken beschafft und Altstoffe für 7 842 210 Franken verkauft.

Pachtbetriebe

1. Die Zahl der Bahnhofbuffets hat sich im Berichtsjahr nicht verändert. Pächterwechsel fanden in Chur und Sonceboz-Sombeval statt. Grössere bauliche Veränderungen sind in den Buffets Bern, La Chaux-de-Fonds, Rorschach-Hafen und Schaffhausen zum Abschluss gekommen. Infolge des anhaltend guten Reiseverkehrs und der günstigen Wirtschaftslage sind die Umsätze bei gleichen Preisen nochmals gestiegen.

2. Der Bestand an Bahnhofkiosken für den Verkauf von Zeitungen, Raucherwaren, Schokolade, Reiseproviant, Blumen usw. ist um drei Verkaufsstellen gestiegen. Die Modernisierung der Kioske wurde fortgesetzt; die Umsätze sind gestiegen.

Die Überwachung der zum Verkauf angebotenen Literatur führte wiederum in verschiedenen Fällen zum Ausschluss vom Verkauf oder zum Verbot der Ausstellung an den Kiosken.

Die Automaten wurden ebenfalls laufend modernisiert.

3. Zu Beginn des Berichtsjahres haben die SBB den letzten Speisewagen von der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft käuflich übernommen. Trotz der praktisch unveränderten Zahl der Wagenkilometer sind die Einnahmen im Speisewagendienst gestiegen, was zum Teil auf die bewilligte Erhöhung der Menupreise zurückzuführen ist. Ausgedehnt wurde der ambulante Verkaufsdienst im Zug, durch den teilweise schwach frequentierte Speisewagenkurse ersetzt werden konnten.

Stations- und Zugdienst

A. Allgemeines

1. Über den gemeinschaftlichen Schiffsverkehr auf dem Bodensee (Strecken Lindau–Rorschach und Friedrichshafen–Romanshorn) wurde mit der Deutschen Bundesbahn ein Vertrag mit Wirkung ab 18. Mai 1952 abgeschlossen, der die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Post und Leichen regelt. Die fahrplanmässigen Schiffsleistungen sind von den beiden vertragschliessenden Verwaltungen grundsätzlich je zur Hälfte zu übernehmen.

2. Mit der «Pro Telephon» (Vereinigung zur Verbreitung des Telephons in der Schweiz) wurde ein Vertrag abgeschlossen über die Organisierung eines aus ausgedienten Personenwagen zusammengesetzten Ausstellungszuges. Die Ausstellung sollte der Bevölkerung die Entwicklung des Nachrichtenwesens auf dem Gebiet des Telegraphen, Telephons, Telephonrundspruchs und der Radiotelephonie veranschaulichen.

3. Einem Konzessionär ist das Recht erteilt worden, auf Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen Fahrräder zur mietweisen Abgabe an Dritte zur Verfügung zu halten. Mit der Fahrradvermietung wurde im April begonnen und die Neuerung fand ständig regen Zuspruch.

4. Um den Bau von Verbindungsgeleisen zu gewerblichen Anstalten zu fördern und den Abschluss von Verträgen mit Verbindungsgeleiseanschlüssen zu vereinfachen, wurden «Allgemeine Bedingungen über den Bau und die Benützung von Verbindungsgeleisen» ausgearbeitet. Sie werden einen integrierenden Bestandteil der inskünftig zum Abschluss kommenden Verbindungsgeleiseverträge bilden. Zudem sind einheitliche Weisungen für die Aufstellung von solchen Verträgen erlassen und ein vereinfachtes Vertragsschema geschaffen worden.

Mit verschiedenen Firmen wurde die Inbetriebnahme von 2 Gross- und 94 Kleinbehältern vertraglich geregelt. Ende Dezember 1952 standen neben 150 bahneigenen Gross- und 450 Kleinbehältern 100 private Gross- sowie 1661 Kleinbehälter in Betrieb.

5. Der starken Ausbreitung der Maul- und Klauenseuche in verschiedenen europäischen Ländern wegen verfügte das Eidgenössische Veterinäramt im Herbst 1951 für die Ein- und Durchfuhr von Klauenvieh in bzw. durch die Schweiz eine Sperre. Damit fielen grosse Transitviehtransporte von Holland und Dänemark nach Italien sowie namhafte Schlachtviehimporte aus. Um diese Viehtransporte wieder ausführen zu können, wurde im März die Bereitstellung von besondern, seuchensicheren Wagen beschlossen, aus denen weder Exkremente

noch Speichel der Tiere heraustreten können. Bereits im April konnten die drei ersten, entsprechend umgebauten K3-Wagen in Betrieb genommen werden. Bis Ende November standen 70 dieser Wagen zur Verfügung.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals

1. Zur Ergänzung des Personalbestandes sind 280 Stations- und 133 Zugdienstlehrlinge eingestellt worden.

2. An einer Konferenz mit pädagogischen Experten sind neue Richtlinien für die Aufnahmeprüfungen der Stationslehrlinge aufgestellt worden. Darnach wird inskünftig ein Teil der pädagogischen Prüfung gleichzeitig mit der Prüfung des psychotechnischen Dienstes durchgeführt, was eine Beschleunigung der Lehrlingsrekrutierung ermöglicht.

C. Verkehr

1. Der innerschweizerische *Personenverkehr* war anhaltend stark. Der knappe Personenwagenpark hatte zur Folge, dass während der Sommersaison an Wochenenden zu ausserordentlichen betrieblichen Massnahmen gegriffen werden musste (Verstärkung von Schnellzügen mit dreiachsigen Wagen und Wagen fremder Verwaltungen, Führung von Leerzügen aus dem Landesinnern an die Grenzpunkte usw.).

2. *Der Güterverkehr* war im Berichtsjahr schwächer als im Jahre 1951. Der Rückgang ist sowohl im Inland- wie im Transitverkehr festzustellen. Es wurden eingeführt 9 148 651 t (10 135 560 t), während unser Land transitierten 2 669 672 t (3 060 009 t). Die Zahl der verladenen Güterwagen ging um 1660 auf 105 767 zurück.

D. Fahrplan

1. Für den ab 18. Mai 1952 gültigen Fahrplan wurden im Genehmigungsverfahren 436 (Vorjahr 461) Begehren angemeldet, davon 316 (378) die die SBB berühren. Es betrafen 125 (120) Gesuche die Einführung neuer oder die Ausdehnung bestehender Züge, 54 (86) die Einschaltung neuer Schnell- und Eilzugshalte sowie 24 (45) die vermehrte Bedienung von Stationen und Haltestellen durch gewöhnliche Reisezüge. In 83 (137) Fällen ist den Gesuchen ganz oder teilweise entsprochen worden. 232 (239) Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrechterhalten und 1 (2) zum Entscheid durch das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement angemeldet, das abgelehnt wurde.

2. Der Jahresfahrplan 1952/53 wies einige bemerkenswerte Verbesserungen im internationalen Verkehr auf. Er brachte für den Sommerabschnitt an Mehrleistungen für den Reiseverkehr rund 1750 und für den Winterabschnitt 650 km pro Tag. Durch Wegfall von Leerzügen, Extrafahrten usw. wurden diese Mehrleistungen zum Teil (Sommer 900, Winter 400 Lokomotivkilometer pro Tag) ausgeglichen.

3. Am 17. Juni bereinigte in Bern eine Fahrplankonferenz, an der Vertreter der englischen, französischen und österreichischen Bahnen sowie solche der internationalen Schlaf- und Speisewagengesellschaft, der Berner Alpenbahn-Gesellschaft, der Rhätischen Bahn und der Schweizerischen Bundesbahnen teilnahmen, die Zugsverbindungen England–Schweiz für den Winterabschnitt des Fahrplans 1952/53.

4. Vom 12.–15. November wurde in München eine Fahrplankonferenz abgehalten mit Vertretern der belgischen, dänischen, deutschen, englischen, französischen, italienischen, luxemburgischen, niederländischen, österreichischen, schwedischen, jugoslawischen und schweizerischen Bahnen, der internationalen Schlafwagengesellschaft, der deutschen Schlafwagengesellschaft, der schweizerischen Speisewagengesellschaft sowie mit Vertretern deutscher, englischer, niederländischer, österreichischer und schweizerischer Reiseagenturen. Dabei sind die Zugsverbindungen England–Schweiz, England–Österreich und Deutschland–Schweiz für die Fahrplanperiode 1953/54 bereinigt, sowie die von den Reiseagenturen bestellten Extrazüge England–Schweiz, England–Österreich und Hamburg–Schweiz festgelegt worden.

E. Errichtung und Eröffnung von Haltestellen

Am 5. Oktober ist die unbediente Haltestelle Perreux, zwischen Boudry und Bevaix, eröffnet worden.

Zugförderung und Werkstätten

A. Anschaffung, Umbau und Reparatur von Fahrzeugen, Strassenrollschemeln und Behältern

1. *Folgende Fahrzeuge wurden neu in Dienst gestellt:*

Normalspur

1 elektrische Streckenlokomotive der Serie Ae 6/6
2 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee 6/6
1 elektrischer Triebwagen der Serie CFe 4/4
2 elektrothermische Traktoren der Serie Tem (für den Stationsdienst)
3 thermische Traktoren der Serie Tm (für den Stationsdienst)
7 thermische Traktoren der Serie Tm (für den Bahndienst)
17 vierachsige Personenwagen der Serie AB4ü leichte Bauart
34 vierachsige Personenwagen der Serie B4ü leichte Bauart
38 vierachsige Personenwagen der Serie C4ü leichte Bauart
2 vierachsige Steuerwagen der Serie BCt4ü
21 vierachsige Gepäckwagen der Serie F4ü leichte Bauart
64 Kühlwagen Interfrigo der Serie P
68 Kühlwagen Interfrigo der Serie O^b
2 Schutzwagen der Serie O^b
2 Tiefladewagen der Serie O
10 Autotransportwagen der Serie O^b
53 Schotterwagen der Serie S4t
1 Kranwagen der Serie X

Schmalspur

6 Rollschemel der Serie OR

Strassenrollschemel und Behälter

3 Strassentraktoren für Strassenrollschemel
1 Grossbehälter
88 Kleinbehälter

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

18 elektrische Triebwagen der Serie CFe 4/4
3 Zweikrafttraktoren der Serie Tem
4 elektrische Schienentraktoren der Serie Te
40 vierachsige Personenwagen der Serie BC4ü leichte Bauart
160 vierachsige Personenwagen der Serie C4ü leichte Bauart
6 vierachsige Speisewagen der Serie Dr4ü leichte Bauart
14 vierachsige Steuerwagen der Serie BCt4ü
200 offene Güterwagen der Serie M7
18 Autotransportwagen der Serie O^b
18 Zementtransportwagen der Serie O^b
50 Tragwagen für Grossbehälter der Serie O mit 150 Grossbehältern
50 Schotterwagen der Serie S4t
Umbau von 24 Personenwagen AB4ü in BC4
Umbau von 5 Güterwagen M6 in O^b (Fährbootwagen)
1 Beiwagen zu Hilfswagen Serie X umgebaut aus F
2 3,5 t-Lastwagen
1 Kombiwagen
4 Jeep-Anhängewagen
191 Gabelhubwagen für den Umschlagsdienst

3. *Folgende Fahrzeuge sind umgebaut und in Dienst gestellt worden:*

Normalspur

5 Fährbootwagen der Serie O^b, umgebaut aus M6
1 Beiwagen zu Hilfswagen der Serie X^d, umgebaut aus F
54 Dienstwagen der Serie X; umgebaut aus Teilen ausrangierter Fahrzeuge
2 Autotransportwagen der Serie O, umgebaut aus Teilen ausrangierter Personenwagen

Schmalspur

1 offener Güterwagen der Serie L3, umgebaut aus C3-Untergestell

B. Zugförderung

1. Zur Deckung des Bedarfes an Lokomotivpersonal sind als Nachwuchs 98 Elektromechaniker, Maschinenschlosser oder Mechaniker eingestellt worden.

2. Infolge des andauernden Mangels an elektrischen Triebfahrzeugen mussten auf elektrischen Linien rund 1 184 000 km mit Dampflokomotiven geführt werden. Dies entspricht gegenüber 1951 einer Zunahme von rund 10%. Bedingt wurde diese Steigerung in der Hauptsache durch vermehrte fahrplanmässige Leistungen ab Fahrplanwechsel im Mai 1952 im internationalen Reisezugsverkehr, sowie durch die Einlage vermehrter Lebensmittelzüge durch den Gotthard. Durch diesen Dampfbetrieb entstanden Mehrkosten von rund 3 000 000 Franken.

3. 5 Dampflokomotiven wurden ausrangiert, deren Instandstellung sich der grossen Kosten wegen nicht rechtfertigen liess. Der Bestand an normalspurigen Dampflokomotiven vermindert sich damit auf 262 Stück.

4. Zur Verkürzung der Reparaturzeiten von Triebfahrzeugen und Wagen ist im Depot Rorschach ein mit den nötigen maschinellen Einrichtungen ausgestatteter Achsbehandlungsraum geschaffen worden.

5. Im Depot Bellinzona wurde ein Bremsinstruktionsstand erstellt, der auch den Visiteuren und, unter technischer Führung, ebenfalls dem Zug- und Stationspersonal zur Verfügung steht.

6. Auf der Strecke Bellinzona–Locarno ist ein zweiter Pendelzug mit einem CFe 4/4-Triebwagen in Dienst gestellt worden, wodurch 1 Streckentriebfahrzeug und 1½ Lokomotivführertouren eingespart werden konnten.

7. Im Depot Brig wurde an Stelle der im Jahre 1949 abgebrannten Lokomotivremise eine neue Remise erstellt.

8. Der aus dem Jahre 1925 stammende Dieseltriebwagen CFm 2/4 Nr. 791 wurde mit einem neuen Dieselmotor ausgerüstet und auf der Strecke Nyon–Crassier eingesetzt. Gegenüber der früheren Dampftraktion ergab sich dadurch eine namhafte Verbilligung der Zugförderung.

9. Am Ablaufberg in Basel RB und Zürich wurden im durchgehenden Tag- und Nachtbetrieb an Stelle der Dampflokomotiven die beiden neuen schweren elektrischen Rangierlokomotiven eingesetzt, wodurch sich grosse Einsparungen an Brennmaterial- und Personalkosten erzielen liessen.

10. Auf der Gotthardstrecke kam die erste schwere Schnellzugslokomotive der Serie Ae6/6 in Betrieb. Da diese Lokomotive Schnellzüge bis zu 600 Tonnen ohne Vorspann führen kann, lassen sich dadurch Vorspannleistungen und Leerfahrten vermeiden.

11. Im leichteren Rangierdienst auf Bahnhöfen, in welchen nicht alle Geleise elektrifiziert werden können, sind mit gutem Erfolg weitere Zweikraft-Schienentraktoren in Betrieb genommen worden. Diese beziehen ihren Fahrstrom aus der Fahrleitung und, wo keine solche vorhanden ist, von einer mitgeführten diesel-elektrischen Gruppe.

C. Werkstätten

a) Rollmaterialunterhalt

In den Hauptwerkstätten sind folgende Unterhaltsarbeiten ausgeführt worden:

Triebfahrzeuge

	Elektrische Lokomotiven	Thermische Lokomotiven	Triebwagen
Schnellreparaturen	770	112	200
Zwischenrevisionen	167	9	10
Revisionen	142	43	16
Total	1079	164	226

13 Dampflokomotiven, die in den Jahren 1950/52 grösserer Schäden wegen ausrangiert wurden, sind abgebrochen und verschrottet worden.

An den *Kleinmotorfahrzeugen* (Traktoren, Draisinen und Strassenfahrzeuge) sind ausgeführt worden:

Schnellreparaturen	95
Zwischenrevisionen	56
Revisionen	185
Total	336

Wagen der SBB

	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen	Dienstwagen
Schnellreparaturen	6452	1070	9 581	615
Revisionen	1976	353	5 491	629
Zwischenreparaturen	127	—	—	—
Hauptreparaturen	36	10	799	—
Reparaturen von schweren Beschädigungen	6	1	148	1
Total	8597	1434	16 019	1245

Im Jahre 1952 wurden von den Werkstätten anlässlich der Hauptreparatur an 35 vierachsigen Personenwagen die Kasten aus Holz durch solche aus Stahl ersetzt. Die Wagen für 7½ Sanitätszüge sind fertiggestellt. An 797 gedeckten Güterwagen sind die Stoffdächer durch solche aus Aluminium ersetzt worden.

Fahrzeuge anderer Eigentümer (inkl. Privatgüterwagen)

	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen
Schnellreparaturen	12	—	1475
Revisionen	—	—	943
Total	12	—	2418

Ferner sind 294 Schnellreparaturen und 177 Revisionen an Bahnpostwagen durchgeführt worden.

Die Aufenthaltszeiten in den Werkstätten der zur Reparatur oder Revision in Werkstätten befindlichen Fahrzeuge wurden verkürzt. Das für das Jahr 1952 vorgesehene Revisionsprogramm wurde erfüllt.

b) Werkstätteanlagen und -einrichtungen

Mit der Ausführung der zweiten Bauetappe der neuen Wagenreparaturabteilung in der *Werkstätte Yverdon*, die sich auf die Jahre 1952/53/54 erstrecken wird, wurde begonnen. Mit der in der ersten Bauetappe erstellten Stahlkiesentrostungsanlage und den neuzeitlichen Einrichtungen in der Schreinerei können bedeutende Arbeitszeiteinsparungen gemacht werden. Zur Zeit wird die Dampfheizung für den grössten Teil der Werkstätte auf eine Heisswasserheizung umgestellt sowie ein Teil der Zentrale für die Verfeuerung der anfallenden Holz-

abfälle eingerichtet, womit zirka 48% des Heizbedarfes der Werkstätte gedeckt werden können. Die Dreherei wurde mit einem zweiten Drehautomaten für die Herstellung von Massenartikeln, wie Bolzen, Büchsen und dgl., ausgerüstet. Weiter wurde die neue Holztrockenkammer dem Betrieb übergeben, womit der Trockenprozess wesentlich beschleunigt wird. Dies erlaubt, den Holzvorrat bedeutend zu reduzieren.

Der nördliche Teil der neuen Traktorenwerkstätte der *Werkstätte Olten* ist fertig erstellt. Die Dampfkesselanlage der Werkstätte wurde für zusätzliche Ölfeuerung eingerichtet.

In der *Werkstätte Bellinzona* ist eine auf Fräsen umgebaute alte Radsatzdrehbank dem Betrieb übergeben worden.

Die Bauarbeiten der neuen Lokomotivmontagehalle der *Werkstätte Zürich* sind beendet.

In der *Werkstätte Chur* wurde für den Farbanstrich der neuen Wandbretter für Güterwagen eine Anstrichmaschine gebaut, mit welcher wesentliche Zeiteinsparungen gemacht werden.

D. Schiffsdienst auf dem Bodensee

1. Am 15. Mai wurde der seit 16. Mai 1940 eingestellte fahrplanmässige Schiffsverkehr auf der Linie Rorschach–Lindau wieder aufgenommen.

2. In der Arbeitsgemeinschaft mit den Instanzen der Deutschen und Österreichischen Bundesbahn für die Bodenseeschiffahrt sind für die durch Kriegseinwirkung untergegangenen neue Peilpunkte für die Schiffskurse vereinbart und die Seezeichen neu festgesetzt und in einem für die beteiligten Verwaltungen verbindlichen Verzeichnis festgelegt worden.

3. Das Dampfschiff «Rhein» wurde mit Ölfeuerung ausgerüstet, womit die Material- und Personenkosten reduziert werden.

4. Am 5. Januar 1952 sind im Rangierdienst in Romanshorn 6 Wagen der Serie L6 über die Trajektbrücke entlaufen und in das Hafenbecken gestürzt. Der Trajektbetrieb musste eingestellt und der Güterverkehr über Konstanz umgeleitet werden, bis die Wagen unter Zuhilfenahme von Kranen der Deutschen Bundesbahn gehoben waren.

Bauabteilung

A. Allgemeines

1. Im Juni ist der abschliessende Bericht über die Ergebnisse und Erfahrungen der seit 1926 auf der Gotthardstrecke durchgeführten Versuche mit verschleissfesten Schienen verschiedener Art erschienen.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Doppelspur zwischen Wangen b. O. und Olten-Hammer ist auch die erste Langschienen-Versuchsstrecke dem Verkehr übergeben worden. Die Schienen auf dieser Strecke sind auf Längen bis 600 m zusammengeschweisst. Sie liegen auf Monoblockschwellen aus vorgespanntem Beton. An diesem Geleise werden laufend eingehende Messungen durchgeführt, um Unterlagen für die im Gange befindlichen theoretischen Entwicklungsarbeiten auf diesem Gebiete zu gewinnen.

Ein Versuchsprogramm zur Abklärung der Zusammenwirkung zwischen Beton und Stahl bei Verbundkonstruktionen, die, wie bei Eisenbahnbrücken, besonders starken dynamischen und Ermüdungseinflüssen ausgesetzt sind, ist in Angriff genommen worden. Mit der Tannwaldbrücke über die Aare in Olten kam eine Brücke in Betrieb, bei der zum erstenmal ein vollständig geschweisster Stahlüberbau mit einem durch besondere Montagemassnahmen in der Längsrichtung vorgespannten Eisenbeton-Schottertrog statisch zusammenwirkt.

Um bessern Aufschluss über die permanenten Spannungen in bestehenden Tragwerken und damit bessere Unterlagen für den Entscheid über die Notwendigkeit des Ersatzes unserer alten eisernen Brückentragwerke zu bekommen, sind entsprechende Verfahren ausgebaut und entwickelt worden.

Die Anwendung des Soufflageverfahrens zur Regulierung der Geleise ist weiter ausgedehnt worden. Versuche zur Mechanisierung dieser Methode sind im Gange.

Ferner sind Studien in Angriff genommen und weitgehend gefördert worden für ein neues Geleisebildstellwerk in Baukastenform für grosse Stationen und Bahnhöfe. Dabei soll die Weicheneinstellung automatisch durch Einstellen der Fahrstrassen erfolgen.

Die Aufstellung grundsätzlicher Richtlinien für die Fernsteuerung von Kreuzungsstationen ist begonnen worden.

2. *Bahnhof Bern.* Über die für die Fortführung unserer Planungsarbeiten wichtige Frage der Gestaltung des Bahnhof- und des Bubenbergplatzes sowie der Tram- und Autobusanlagen hat die Stadt Bern ein Gutachten in Auftrag gegeben, das bis heute noch nicht vorliegt. Inzwischen wird das Projekt für die Geleiseanlage und für das Aufnahmegebäude den Ergebnissen der Besprechungen mit Stadt und Kanton Bern und der PTT angepasst und bereinigt sowie neu veranschlagt.

3. *Bahnhoferweiterung Zürich.* Der Experte für das Gutachten über das Rahmenprojekt 1946 für den Ausbau des Bahnhofes Zürich hat im Juni einen I. Nachtrag zu diesem Gutachten eingereicht, in welchem er eine veränderte Lösung für die Gestaltung des Bahnhofes Zürich Oerlikon und für die Zufahrt von Zürich Oerlikon nach Zürich HB vorschlägt. Der Nachtrag ist in Prüfung. Ein zweiter Nachtrag über die Gestaltung des Rangierbahnhofes steht noch aus. – Der Experte ist beauftragt worden, einen Bericht über die Wirtschaftlichkeit seiner Vorschläge auszuarbeiten.

B. Neu- und Umbauten, Erweiterungen

1. *Bau neuer Linien.* Beim Bau der Verbindungslinie Genf-Cornavin–La Praille wurden die grossen Aufschüttungen für die Anlagen des Güterbahnhofes La Praille weitergeführt. Die Geleisefelder erfuhren eine Vermehrung um 4700 m Geleise und die Freiverladeplätze wurden weiter ausgestaltet. Eine besondere Anlage wurde für den Übergang von Eisenbahnwagen auf Strassenroller geschaffen, mit denen in Zukunft zahlreiche der bisher mit Tramrollschemeln zugänglichen Geschäfte bedient werden sollen.

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

Folgende wichtigere Bauarbeiten sind vollendet worden:

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; Umbau und Erweiterung des Aufnahmegebäudes sowie Fassadenrenovation in Reinach; Einbau von Baudiensträumen unter dem Strassenviadukt in Brunnen; Ausbau des Gepäcklokals und Erstellen eines Buffetkioskes auf Perron I in Zürich Enge; Neubau des Aufnahmegebäudes und Erstellen 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, Erstellen eines Perrondaches auf Perron IV sowie Um- und Ausbau des Rangierdienstgebäudes in Winterthur; Umbau des Aufnahmegebäudes und Ausbau des Buffets im I. Stock in Rorschach Hafen; Einbau eines Sacksortier- und Lagerraumes im massiven Lagerhaus in Romanshorn; Ausbau des Bahnhofbuffets in Schaffhausen; Erstellen einer Militärrampe in Bern-Wilerfeld; Erstellen eines Treppenaufganges von der Strassenunterführung auf den Perron sowie eines Personendurchganges in Konolfingen; 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;

Folgende wichtigere Bauarbeiten befanden sich in Ausführung:

Bau eines neuen Güterbahnhofes in Lausanne-Sébeillon; Erstellen einer neuen Lokomotivremise in Yverdon; Erweiterung der Bahnhof- und Depotanlagen sowie Erstellen von Nebengebäuden für die EBT in Burgdorf; Erstellen eines Magazins elektrischer Anlagen mit Luftschutzraum sowie eines Luftschutzraumes zwischen dem Dienstgebäude Nord und dem Nebengebäude in Olten; Bureauumbau für die Empfangs- und Versandkasse sowie für die Frachtbriefannahme SBB im Dienstgebäude St.-Jakobstrasse, Ersatz des 20-t-Bockkrans durch einen 40-t-Kran im Freiverladegeleise C 11 und Erstellen eines neuen Perrons zwischen den Geleisen B 14 und B 16 in Basel SBB; Umbau des Aufnahmegebäudes und Einbau des Stellwerkes mit Relaisraum in Ebikon; neues Aufnahmegebäude und neuer Güterschuppen in Hunzenschwil; Erweiterung der Lokomotivremise und Umbau der alten Wagenremise in Meiringen zur Verwendung als Wagenreparaturwerkstätte; neues Dienst- und Nebengebäude und neue Perronüberdachung in Zug; Umbau und Erweiterung des Bahnhofbuffets in Locarno; Umbau und Vergrösserung des Aufnahmegebäudes in Melide; Umbau und Erweiterung

des Aufnahmegebäudes in Siebnen-Wangen; Neubau des Aufnahmegebäudes und Erstellen einer Personenunterführung in Uzwil; Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Wil; Bau der Stumpengeleise 1, 4 und 8 Seite Bern in Gümligen; Ausbau der Haltestelle Doppleschwand-Romoos zur Ausweichstation; Änderung des Geleisekopfes Seite Rüschlikon in Thalwil; Erstellung eines Kreuzungsgeleises in Nidfurn-Haslen; Erstellen eines Schutzstumpens für die Geleise 5 und 6 in Wallisellen.

3. *Doppelspuren.* Auf folgenden Strecken ist der doppelspurige Betrieb aufgenommen worden: Olten-Hammer–Wangen bei Olten am 18. Mai; Siebnen-Wangen–Schübelbach-Buttikon am 17. Juni; Rosé–Matran am 30. August und Bevaix–Boudry am 5. Oktober. Der Ausbau auf Doppelspur der Strecken Giubiasco–Cadenazzo, Oensingen–Solothurn, Lachen–Siebnen-Wangen, Unterterzen–Murg und Räterschen–Winterthur-Grüze ist in Arbeit.

4. *Brückenbauten.* Die eisernen Überbauten der Häggrigerbachbrücken bei km 57,773 der Strecke Gurtnellen–Wassen sind durch einen massiven Bogen ersetzt worden. Der Umbau der Aarebrücke «Tannwald» auf der alten Hauensteinlinie bei Olten ist vollendet. Zwischen Airolo und Ambri-Piotta, km 87,530, ist der Ersatz der eisernen Überbauten der Stalvedrobrücke durch zwei massive Bogen in Arbeit.

5. *Signal- und Sicherungsanlagen.* Im Berichtsjahr sind 21 neue elektrische Stellwerkanlagen, 339 Lichtsignale und 16 elektrische Barrierenwinden in Betrieb genommen worden.

Die Strecken Palézieux–Chatillens, Palézieux–Romont, Lyss–Kallnach, Vauseyon–Corcelles-Peseux, Zäziwil–Bowil, Hasle–Wiggen, Langnau–Obermatt, Tägertschi–Worb, Wetzikon–Effretikon, Aathal–Bubikon, Wald–Rapperswil, Feldbach–Bollingen und Goldach–Rorschach 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 2684 km = 95% mit dieser Sicherungseinrichtung an den Vor-, Durchfahr- und Ausfahrsignalen versehen.

6. *Niveauübergänge.* Es sind 33 Niveauübergänge aufgehoben worden; 20 davon wurden durch 17 Unter- oder Überführungen ersetzt.

7. *Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen.* In Lausanne, Bern, Luzern, Olten und Wil werden die Telephonzentralen umgebaut und erweitert. Zwischen Bern–Lausanne, Olten–Luzern und Luzern–Bellinzona sind Mehrfachtelephonieanlagen, in Romanshorn und Schaffhausen Lautsprecher- sowie Bremsprobe- und Abfahrbefehlsignalanlagen in Arbeit. In Rorschach Bf wird eine Lautsprecheranlage gebaut und das Telephonkabelnetz erweitert. In Zürich sind die Arbeiten für die Erstellung einer elektrischen Verständigungseinrichtung für den Güterdienst weitergeführt worden. Im Rangierbahnhof Biel wird die Aussenbeleuchtung verbessert.

C. Erneuerung der Geleise

Im Berichtsjahr sind folgende Arbeiten ausgeführt worden:

a) Geleise- und Schottererneuerung

158,8 km Geleiseumbau mit neuem Material,
61,3 km Geleiseumbau mit gebrauchtem Material,
21,6 km Schwellenvermehrung mit Schottererneuerung und Schottererneuerung allein.

b) Weichenerneuerung

328 Weicheneinheiten mit neuem Material,
249 Weicheneinheiten mit gebrauchtem Material.

Das im Voranschlag vorgesehene Erneuerungsprogramm ist damit restlos erfüllt.

D. Unterhaltsarbeiten

Das in der zweiten Jahreshälfte anhaltend schlechte Wetter behinderte die Unterhaltsarbeiten. Während es gelang, die Arbeiten an den Geleisen nach Programm in vollem Umfang auszuführen, blieb der Unterhalt an den übrigen Anlageteilen etwas im Rückstand.

E. Elektrifikation

Auf der Strecke Sissach–Läufelfingen–Olten sind die Arbeiten für die Elektrifizierung so gefördert worden, dass der elektrische Betrieb im Herbst 1953 aufgenommen werden kann.

F. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse

Am 5. Februar ging zwischen Amsteg und Gurtnellen bei km 51,300 eine Staublawine nieder. Eine entwurzelte Tanne wurde in die Stromabnehmer des Zuges 804 geschleudert, wobei die Fahrleitung stark beschädigt wurde. Zwischen 06.03 und 09.35 Uhr musste einspurig gefahren werden.

Am 10. Februar blockierte eine Staublawine zwischen Luchsingen-Hätzingen und Diesbach-Betschwanden von km 79,860–80,020 das Bahngeleise. Der Zugsverkehr war von 12.07–14.50 Uhr unterbrochen.

In der Nacht vom 20. auf den 21. Februar brannten der im Schlachthof-Geleise H 6 in Rorschach Bf gelegene SBB-Lagerschuppen sowie ein daran angebauter privater Lagerschuppen vollständig nieder. Der Sachschaden war beträchtlich.

Am 19. September, 20.05 Uhr, erfolgte in den Carrières d'Arvel in Reuchenette ein Felssturz, der das Geleise teilweise verschüttete. Der durchgehende Zugsverkehr war bis 20. September, 03.00 Uhr unterbrochen.

Abteilung Kraftwerke

A. Energiewirtschaft

1. Im Geschäftsjahr 1952 hatte unser Energiehaushalt eine Vermehrung um 8 Millionen kWh, weil die im Bau begriffene neue Staumauer des Ritomsees einen Überstau von 4 m gegenüber dem bisherigen Stauziel ermöglichte.

2. Im Betriebsjahr 1951/52 (Oktober 1951 bis September 1952) wurden erzeugt bzw. bezogen:

	(1950/51)	
In den eigenen Kraftwerken	(681 074 000 kWh)	708 338 000 kWh
In den Gemeinschaftskraftwerken	(237 648 000 »)	235 046 000 »
Aus fremden Kraftwerken	(133 467 000 »)	152 396 000 »
Total der erzeugten und bezogenen Energie	(1 052 189 000 kWh)	1 095 780 000 kWh

Diese Energie wurde wie folgt verwendet:

Für die eigene Zugförderung ab Unterwerk	(818 993 000 kWh)	842 354 000 kWh
Für andere eigene Zwecke		5 960 000 »
Abgabe an Privatbahnen		28 190 000 »
Eigenverbrauch der Kraftwerke und Unterwerke, Übertragungs- und Umformerverluste		133 636 000 »
Total für den Bahnbetrieb		1 010 140 000 »
Abgabe an andere Abnehmer (Servitutlieferungen)		10 137 000 kWh
Abgabe von Überschussenergie		54 607 000 »
Verbrauch zum Wasserpumpen im Etzelwerk		16 555 000 »
Übertragungsverluste		4 341 000 »
Total für andere Zwecke		85 640 000 kWh
Gesamtverbrauch		1 095 780 000 kWh

Der Energieverbrauch ab Unterwerk für die eigene Zugförderung im Betriebsjahr 1951/52 weist gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 23 361 000 kWh, d. h. von 2,85% auf. Diese Zunahme entspricht der Vermehrung der Zugsleistungen im Personenverkehr (1,4%) und im Güterverkehr (3,9%).

3. Wegen frühzeitiger Inanspruchnahme der in unseren Stauseen aufgespeicherten Energie waren zu Beginn der Winterperiode 1951/52 (1. Oktober 1951) bereits 1,6 Millionen kWh dieser Reserve verbraucht. 78 Millionen kWh fehlten uns, um den mutmasslichen Energiebedarf für die Winterperiode 1951/52 mit der Produktion unserer Kraftwerke (bei ungünstigen Wasserverhältnissen) und den ordentlichen Energielieferungen der Elektrizitätswerke zu decken. Unter fast vollständiger Ausnützung der technischen Austauschmöglichkeiten von Einphasenstromenergie konnten uns die Elektrizitätswerke 55 Millionen kWh als ausserordentliche Energieaushilfe bereitstellen, wodurch der ungedeckte Bedarf auf 23 Millionen herabgesetzt wurde. Anfangs November 1951 waren die Wasserverhältnisse in unsern Kraftwerken derart ungünstig, dass die Energiereserve in den Stauseen über das zulässige Ausnützungsprogramm hinaus beansprucht werden musste. Wegen des drohenden Energiemangels mussten ausserordentliche Massnahmen zur Einschränkung des Energieverbrauches ernsthaft in Aussicht genommen werden. Glücklicherweise verbesserte sich die Lage unserer Energieversorgung durch den Mitte November eingetretenen Wetterumschlag und durch die bis Jahresende andauernde milde Temperatur. Ab 16. Februar 1952 konnten wir auf die Energieaushilfe der Elektrizitätswerke verzichten und ab 23. März konnten die Elektrokessel im Bahnbetrieb wieder beliefert werden. Die Wasserführung der Flüsse während der Sommerperiode 1952 war in der 1. Hälfte günstig; in der 2. Hälfte sank sie hingegen auf zirka 74% des langjährigen Mittels. Die Stauseen konnten immerhin vollständig gefüllt werden. Durch Wasserpumpen im Etzelwerk wurden für uns 10 325 000 m^3 bzw. kWh im Sihlsee aufgespeichert, wovon 6 000 000 kWh an Dritte (NOK) abgetreten und 4 325 000 kWh für den Bahnbetrieb verwendet wurden.

B. Kraftwerke

1. *Vernayaz.* Die 15 kV Freiluftschaltanlage für den Anschluss des Einphasengenerators «Miéville» wurde fertiggestellt.

2. *Barberine.* Nach Bereinigung des Projektes mit dem Oberbauinspektorat und dem Militärdepartement wurden anfangs Juli die Staumauer Vieux-Emosson an die Bauunternehmung Heller in Sitten, die Zuleitung der Veudale an Alois Zurbriggen in Saas-Almagel und die Transporte von Châtelard zur Baustelle an Marc Quennoz in Conthey vergeben. Trotz Behinderung durch die starken Schneefälle im Herbst, wurden alle Baubaracken, zwei Kontrollstollen, der Umleitstollen und ein Teil des Aushubes für die Staumauer erstellt. Die Zufahrtsstrasse wurde fertiggestellt und der Zulaufstollen Veudale um 227 m vorgetrieben. Die Lawinenverbauung von Six-Jeurs wurde ergänzt.

Am 31. Dezember 1952 betrug der Nutzinhalt des Barberinesees 32,4 (Vorjahr 25,9) Millionen m^3, was in den Kraftwerken Barberine und Vernayaz zusammen einer Energiemenge von 91,7 (73,2) Millionen kWh entspricht. Die tiefste Absenkung mit einem verbleibenden Nutzinhalt von 4,7 (2,5) Millionen m^3 wurde am 10. April (19. April) erreicht. Der volle Nutzinhalt des Sees beträgt 39,0 Millionen m^3.

3. *Massaboden.* Für die Aufstellung der zwei neuen Einphasengeneratoren von je 4250 kVA wurden ein 20 Tonnen-Laufkran montiert, neue Maschinenfundamente erstellt und die Freiluftanlage erweitert. Die erste der beiden Maschinen wurde mit der zugehörigen Schaltanlage am 24. Oktober in Betrieb gesetzt.

4. *Amsteg.* Der Speisepunkt «Süd» für die Versorgung des Fahrleitungsabschnittes Amsteg-Göschenen wurde mit einer Prüf- und Wiedereinschaltautomatik ausgerüstet.

5. *Ritom.* Der Stollen für die Zuleitung der Garegna in den Ritomsee wurde auf Seite Piora durch wechselnde Schichten von wasserführendem Dolomitfelsen, Geröll und Triebsand um 155 m weitergetrieben. Der gesamte Vortrieb betrug Ende September 1763 m oder 71% der Stollenlänge. Von der neuen Staumauer Piora wurden der Aushub und 25 420 m^3 Beton oder 72% der Gesamtkubatur erstellt und das alte Stauziel um 4,0 m erhöht. Der Druckstollen wurde vom Schieberschacht bis zum Wasserschloss abgepresst, und es zeigte sich, dass Ausbesserungsarbeiten vorzunehmen sind. Die Strassenentwicklung von der bestehenden Strasse zur Staumauerkrone und die Strasse von da nach St. Carlo wurden fertiggestellt. Im Sotto-Fongio oberhalb der Zentrale Piotta wurden Lawinenverbauungen ausgeführt.

Die beiden Speisepunktschalter «Süd» und «Nord» für die Versorgung der Fahrleitungsabschnitte Ritom–Giornico bzw. Ritom–Göschenen wurden mit einer Prüf- und Wiedereinschaltautomatik ausgerüstet.

Am 31. Dezember 1952 betrug der Nutzinhalt des Ritomsees 27,1 (Vorjahr 18,5) Millionen m^3, was einer Energiemenge von 44,5 (30,3) Millionen kWh entspricht. Die tiefste Absenkung mit einem verbleibenden

Nutzinhalt von 1,2 (0,2) Millionen m^3 wurde am 17. April (21. April) erreicht. Im Zusammenhang mit der Erhöhung der Staumauer betrug der volle Nutzinhalt des Ritomsees Ende Dezember 32,7 Millionen m^3.

6. *Etzelwerk.* Am 31. Dezember 1952 betrug der Nutzinhalt des Sihlsees 84,5 (Vorjahr 63,9) Millionen m^3. Der auf die SBB entfallende Anteil von 42,7 (38,2) Millionen m^3 entspricht einer Energiemenge von 42,7 (38,2) Millionen kWh. Der Sihlsee erreichte seinen tiefsten Stand am 4. März (14. März) mit einem verbleibenden Nutzinhalt von 15,0 (18,1) Millionen m^3. Der volle Nutzinhalt des Sees beträgt 91,8 Millionen m^3.

7. *Kraftwerk Rupperswil-Auenstein.* Die beiden alten umgebauten Dreiwicklungs-Transformatoren werden durch zwei Transformatoren 13500/18400 kVA ersetzt, deren Einbau bei kleiner Wasserführung der Aare im Frühjahr 1953 vorgenommen werden kann.

8. *Miéville.* Die Sonderanlage der SBB im Kraftwerk Miéville, bestehend aus dem Einphasengenerator von 22 000 kVA und der zugehörigen 15 kV Schaltanlage, wurde fertiggestellt.

C. Übertragungsleitungen

Die grossen Hochwasser im Kanton Tessin vom August und November 1951 beschädigten im Val d'Agno zwischen Bironico und Cadempino an verschiedenen Stellen die 60 kV Übertragungsleitung Giubiasco–Melide. Ausser der Erstellung von drei Mastfundamenten wurden eine Reihe von Sicherungsarbeiten in der Umgebung der gefährdeten Leitungsmaste durchgeführt.

Die 15 kV Verbindungsleitung für den Anschluss des Einphasengenerators «Miéville» an die Schaltanlage des Kraftwerkes Vernayaz wurde fertiggestellt.

D. Unterwerke

Der Einbau der neuen 15 kV Speisepunktschalter und der zugehörigen Automatik wurde in den Unterwerken Bussigny, Puidoux, Burgdorf, Muttenz und Steinen fertiggestellt und im Unterwerk Olten weitergeführt. In den Unterwerken Freiburg und Emmenbrücke wurde mit dem Einbau dieser Ausrüstungen begonnen.

In den Unterwerken Bussigny und Muttenz sowie im Transformatorenposten Nyon wurden die alten 33 kV Ölkesselschalter durch neue schnellwirkende Ölstrahlschalter ersetzt.

Im Unterwerk Rupperswil wurde der Einbau der zwei Einphasentransformatoren des Kraftwerkes Rupperswil-Auenstein vorbereitet.

Rechnungen

Gesamtüberblick

Das Jahr 1952 ist gekennzeichnet durch einen Betriebsertrag und einen Betriebsaufwand sowie durch Fahrleistungen in bisher noch nie erreichter Höhe. Für die Erzielung der Rekordeinnahmen war in erster Linie die Tariferhöhung massgebend. Ausserdem ist der Mehrertrag im Personenverkehr auch auf eine erfreuliche Verkehrszunahme zurückzuführen. Weniger günstig liegen die Verhältnisse beim Güterverkehr. Der namentlich dem Import- und Transitverkehr zuzuschreibende mengenmässige Ausfall gegenüber dem Vorjahr konnte trotz höherer Tarife einnahmenmässig nicht aufgefangen werden.

Wohl sind im Jahre 1952 Rekordeinnahmen erzielt worden, doch ist der Betriebsüberschuss etwas niedriger als im Vorjahr, weil der Betriebsaufwand als Folge höherer Personal- und Sachkosten stärker gestiegen ist als der Betriebsertrag. Wir haben im Geschäftsbericht für das Jahr 1951 darauf hingewiesen, dass der durchschnittliche Personalbestand des Jahres 1951 den Anforderungen des Verkehrs unter der heutigen Organisation auf die Dauer nicht genügen könne. Inzwischen sind die Leistungen der Triebfahrzeuge und der Züge nochmals angestiegen. Eine Personalvermehrung war daher nicht zu umgehen. Bei den Sachausgaben machten sich die Preiserhöhungen seit der Korea-Hausse, die im Jahr 1951 dank der Vorratshaltung erst zum Teil wirksam wurden, stärker bemerkbar.

Der Betriebsüberschuss liegt nur um weniges unter dem bisher höchsten Betriebsüberschuss, der im Jahre 1951 erzielt wurde. Der Betriebserfolg darf mit Rücksicht auf die den Eisenbahnen im Dienste der Volkswirtschaft auferlegten Verpflichtungen (Betriebs-, Beförderungs-, Fahrplan- und Tarifpflicht), die von ihnen gewährten Sozial- und Ausnahmetarife sowie die ungleichen Voraussetzungen hinsichtlich der Tragung der Kosten des Transportweges im Wettbewerb mit andern Transportmitteln, als gut bezeichnet werden. Unbefriedigend bleibt indessen, dass diesem Betriebserfolg in der Gewinn- und Verlustrechnung, wie in den Vorjahren, Belastungen gegenüberstehen, 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 1952 schliesslich mit einem Aktivsaldo von nur 8,1 Millionen Franken abschliesst. Wäre die Tariferhöhung nicht vorgenommen worden, so hätte sich trotz Hochkonjunktur ein Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung ergeben.

In der nachfolgenden Übersicht wird aus der Baurechnung, der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung der *Gesamtaufwand der Bundesbahnen nach Aufwandsarten* zusammengefasst und dem *Gesamtertrag und den aktivierbaren Bauaufwendungen* gegenübergestellt.

	Rechnung 1951 Fr.	Voranschlag 1952 Fr.	Rechnung 1952 Fr.
Personalaufwand	370 563 466	362 944 300	382 932 080
Sachaufwand	221 520 760	229 627 100	223 794 790
Abschreibungen	127 914 204	107 157 000	129 083 443
Kapitalkosten	49 638 438	48 892 000	48 837 616
Übrige Aufwendungen	51 472 407	45 074 000	49 276 185
Gesamtaufwand	821 109 275	793 694 400	833 924 114
Diesem Aufwand stehen gegenüber:			
Betriebsertrag	712 668 284	672 586 000	729 230 689
Übrige Erträge	11 727 285	9 808 400	11 798 810
Aktivierbare Bauaufwendungen	104 713 706	111 300 000	101 040 840
Gesamtertrag und aktivierbare Bauaufwendungen	829 109 275	793 694 400	842 070 339
Der Unterschied entspricht dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aktivsaldo	8 000 000	—	8 146 225
Passivsaldo	—	—	—

Der *Personalaufwand* als wichtigster Aufwandsposten zeigt folgende Entwicklung:

	Rechnung 1951 Fr.	Voranschlag 1952 Fr.	Rechnung 1952 Fr.
Besoldungen, Gehälter und Löhne	254 042 930	258 029 182	257 555 288
Teuerungszulagen	25 404 293	25 802 918	25 755 529
Zusätzliche Teuerungszulage	8 677 935	—	12 073 784
	288 125 158	283 832 100	295 384 601
Ortszuschläge	9 391 022	9 346 900	9 547 474
Kinderzulagen	7 199 847	7 173 800	7 563 961
Kinderzuschüsse	306 595	—	379 176
Übrige Besoldungs- und Lohnbestandteile (Heiratszulagen, Geburtszulagen, Dienstaltersgeschenke, Besoldungsnachgenüsse usw.)	2 355 484	2 247 800	2 331 087
Total Besoldungen, Gehälter, Löhne und dazugehörige Bezüge	307 378 106	302 600 600	315 206 299
Nebenbezüge und verschiedene Vergütungen	17 949 755	17 429 300	18 275 851
Dienstkleider	3 678 058	3 864 000	4 867 597
Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse [1])	21 399 049	21 541 900	24 209 071
Beiträge an die AHV	6 067 130	5 990 800	6 213 515
Unfallversicherung	6 648 481	6 831 000	6 903 127
Andere Aufwendungen für das Personal (Prämien und Belohnungen, Beiträge an die Krankenkasse für das SBB-Personal, Abgabe alkoholfreier Getränke usw.)	1 448 189	510 500	1 061 308
	364 568 768	358 768 100	376 736 768
abzüglich: Beteiligung Dritter an den Personalausgaben	—3 248 934	—3 246 500	—3 966 588
Aufwendungen für das eigene Personal	361 319 834	355 521 600	372 770 180
Ausgaben für fremde Arbeitskräfte (Unternehmerarbeiter, Putzfrauen usw.)	9 243 632	7 422 700	10 161 900
	370 563 466	362 944 300	382 932 080

An der Zunahme des Personalaufwandes um 12,4 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr sind hauptsächlich beteiligt: die Besoldungen, Gehälter und Löhne einschliesslich Teuerungszulagen gemäss Art. 69 des Beamtengesetzes (+ 3,9 Millionen Franken), die zusätzlichen Teuerungszulagen (+ 3,4 Millionen Franken), die Dienstkleider (+ 1,2 Millionen Franken), die Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse (+ 2,8 Millionen Franken) und die Ausgaben für fremde Arbeitskräfte (+ 0,9 Millionen Franken). Im Voranschlag konnten die zusätzlichen Teuerungszulagen noch nicht berücksichtigt werden; die Überschreitung des Voranschlages ist zur Hauptsache diesem Umstand zuzuschreiben.

Die Besoldungen, Gehälter und Löhne sind als Folge der Personalvermehrung gestiegen. Die zusätzlichen Teuerungszulagen gemäss Bundesbeschluss vom 27. März 1952 bewegen sich im Rahmen der in der Botschaft des Bundesrates für das aktive Personal veranschlagten Beträge. Die Erhöhung der Dienstkleiderkosten gegenüber dem Vorjahr ist auf die Ausdehnung der Abgabe von Diensthosen an bestimmte Arbeiterkategorien des Bahndienstes, des Güterdienstes, der Lagerhäuser, der Lokomotivdepots und des Schiffsdienstes sowie auf die gestiegenen Preise und auf vermehrte Neueinkleidungen zurückzuführen.

Die Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse umfassen die wiederkehrenden Beiträge von 17,5 Millionen Franken (Vorjahr 17,3 Millionen Franken) und den zum Ausgleich der Deckungskapitalbelastung für Erhöhung des versicherten Verdienstes von der Verwaltung zu übernehmenden Betrag von 6,7 Millionen Franken (Vorjahr 4,1 Millionen Franken). In diesem letzten Betrag sind 3,5 Millionen Franken für die im Hinblick auf die zu erwartende Belastung aus der bevorstehenden Änderung der Ämtereinreihung enthalten.

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

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

	Rechnung 1951 Fr.	Voranschlag 1952 Fr.	Rechnung 1952 Fr.
Prämien an die SUVA für Betriebsunfälle	4 264 524	4 232 200	4 415 836
für Nichtbetriebsunfälle	1 821 967	1 732 900	1 885 757
Verschiedenes (kapitalisierte Werte der Zuschussrenten, Überlassung von Renten usw.)	561 990	865 900	601 534
	6 648 481	6 831 000	6 903 127

Beim Posten «Andere Aufwendungen für das Personal» ist einerseits die im Jahre 1951 aus Anlass des 50jährigen Bestehens der SBB gemachte Zuwendung an die Krankenkasse für das Personal der SBB weggefallen. Anderseits musste im Jahre 1952 der Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete der SBB mit 530 000 Franken bedacht werden, damit er seiner Zweckbestimmung gerecht zu werden vermag.

Von der Beteiligung Dritter an den Personalausgaben entfallen auf

	Rechnung 1951 Fr.	Voranschlag 1952 Fr.	Rechnung 1952 Fr.
Krankengeld der SUVA	1 643 515	1 660 800	1 885 200
Renten der SUVA und der Militärversicherung	461 423	426 100	477 214
Lohnausfallentschädigungen bei Militärdienst	644 957	674 000	1 040 604
Beteiligung des Personals an der Versicherung gegen Nichtbetriebsunfälle	365 847	363 100	372 171
Andere Beteiligungen	133 192	122 500	191 399
	3 248 934	3 246 500	3 966 588

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

	Rechnung 1951	Voranschlag 1952	Rechnung 1952
Ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Beamte, Angestellte, Betriebsarbeiter und anderes ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal)	34 297	34 381	34 487
Nicht ständig und nicht mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Aushilfsarbeiter, Aushilfswärter im Barrieren- und Stationsdienst und andere nicht ständige Arbeitnehmer)	2 108	2 082	2 120
Stationslehrlinge	367	420	472
Zugsdienstlehrlinge	69	130	147
Handwerkerlehrlinge	255	277	281
Total eigenes Personal (ohne fremde Arbeitskräfte)	37 096	37 290	37 507

Von der Erhöhung des durchschnittlichen Personalbestandes um 411 Mann gegenüber dem Vorjahr entfallen 209 Mann auf die Stations-, Zugsdienst- und Handwerkerlehrlinge. Das übrige Personal hat um 202 Mann zugenommen. 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 0,9 Millionen Franken gestiegen sind. An dieser Vermehrung sind die Unternehmerarbeiter mit 0,8 Millionen Franken beteiligt, was unter Berücksichtigung der höhern Stundenlöhne einer Zunahme um 75 Arbeitskräfte entspricht. Die Personalvermehrung von insgesamt 486 Mann oder 1,26% ist bedingt durch die höhern Betriebsleistungen.

Beim *Sachaufwand* ergibt sich bei Berücksichtigung des geringeren Bauvolumens, das im Rückgang der aktivierbaren Bauaufwendungen zum Ausdruck kommt, sowie der Senkung der Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Bezug von Fremdstrom und der niedrigeren Wagenmieten, für die Beurteilung des Kostenniveaus eine Erhöhung um 8 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr. Diese Zunahme ist zur Hauptsache auf die seit Ausbruch des Koreakonfliktes eingetretenen Preiserhöhungen zurückzuführen, die im Vorjahre dank der Vorratshaltung nur zum Teil in Erscheinung traten.

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

Der Sammelposten *Übrige Aufwendungen* umfasst hauptsächlich die Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital der Pensions- und Hilfskasse (20,8 Millionen Franken), den Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der garantierten vierprozentigen Verzinsung der Wertbestände dieser Kasse (2,7 Millionen Franken) sowie die Teuerungszulagen an die Pensionierten.

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

Die *Übrigen Erträge* umfassen die Erträge gemäss Gewinn- und Verlustrechnung und die Gutschriften für Lieferungen und Leistungen zulasten verschiedener Erfolgs- und Bilanzkonten.

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

Baurechnung

Die Baurechnung für das Jahr 1952 weist im Vergleich zu Voranschlag und Vorjahr folgende Aufwendungen aus:

	Rechnung 1951 Fr.	Voranschlag 1952 Fr.	Rechnung 1952 Fr.
Anlagen der Bahn			
Anlagen und Einrichtungen			
Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	17 902 902	22 624 000	20 025 535
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	4 621 520	5 784 000	4 254 053
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	12 496 148	13 210 000	11 902 936
Elektrifizierung von Linien	2 526 178	1 307 000	911 618
Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	32 619 439	37 402 400	36 006 496
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	3 608 107	3 643 600	3 850 625
Fahrzeuge	48 282 675	38 800 000	38 693 440
Anlagen der Kraftwerke	5 457 689	9 240 000	7 561 217
Anlagen der Werkstätten	2 626 666	4 489 000	4 049 909
	130 141 324	136 500 000	127 255 829
Allgemeine Reserve für Unvorhergesehenes	—	3 000 000	—
	130 141 324	139 500 000	127 255 829

Von den rund 127,2 Millionen Franken Gesamtaufwendungen sind 101,0 Millionen Franken aktivierbare Bauaufwendungen, die als Vermehrung des Anlagevermögens verbucht wurden. Die verbleibenden 26,2 Millionen Franken wurden als nicht aktivierbare Bauaufwendungen der Betriebsrechnung belastet.

In Anpassung an die durch Bundesratsbeschluss vom 5. Februar 1952 verfügten Massnahmen zur Bekämpfung des Lohn- und Preisauftriebes haben wir zu Anfang des Jahres eine Kürzung der Bauausgaben gegenüber dem Voranschlag um rund 9 Millionen Franken angeordnet. Im Herbst setzte dann ausgesprochen schlechtes Bauwetter ein, wodurch ein weiterer Rückstand im Bauprogramm eintrat. Die Bauaufwendungen blieben damit um 12,3 Millionen Franken unter dem Voranschlag und um 2,9 Millionen Franken unter den Ausgaben des Jahres 1951. Wir möchten gleich beifügen, dass es sich hierbei nur um eine vorübergehende Beschränkung der Bauausgaben handeln kann. Der steigende Druck der in- und ausländischen Konkurrenz sowie die Notwendigkeit, den Betrieb weiter zu rationalisieren, machen eine beschleunigte Erneuerung und Verbesserung der Anlagen notwendig. Es wird daher eine Erhöhung der Bauvoranschläge in den nächsten Jahren nicht zu umgehen sein.

Nachstehend werden die wichtigsten Abweichungen vom Voranschlag kapitelweise kurz erwähnt. Für die Einzelheiten verweisen wir auf den Anhang zur Baurechnung (Seiten 57–73), 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 im Voranschlag vorgesehene 1 Million Franken für den Ausbau des Bahnhofes Buchs (SG) wurde nicht beansprucht, weil vorerst das Ergebnis der Verhandlungen mit den mitbeteiligten Österreichischen Bundesbahnen abgewartet werden musste. Nachdem seither eine Einigung erzielt werden konnte, wird mit den Arbeiten im Jahre 1953 begonnen.

Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke. Nachdem der Entscheid über die Art der künftigen Verkehrsbedienung des Wehntals noch nicht gefallen ist, wurde mit den im Voranschlag vorgesehenen Geleiseerweiterungen und Umbauten von Stationsgebäuden noch nicht begonnen.

Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen. Das veranschlagte Bauprogramm wurde im wesentlichen eingehalten. Die Unterschreitung des Voranschlages ist zum Teil darauf zurückzuführen, dass die effektiven Baukosten unter den Kostenvoranschlägen blieben.

Elektrifizierung von Linien. Die im Voranschlag vorgesehene Elektrifizierung der Wehntallinie (Oberglatt–Niederweningen) muss bis zum Entscheid über die Art des künftigen Betriebes dieser Nebenlinie zurückgestellt werden.

Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen. Das veranschlagte Erneuerungsprogramm konnte eingehalten werden. Die tatsächlichen Erneuerungskosten blieben im allgemeinen unter den veranschlagten Beträgen, weshalb der Voranschlag um 1,4 Millionen Franken unterschritten wurde.

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

	Rechnung 1951		Voranschlag 1952		Rechnung 1952	
Geleiseerneuerungen	Gel.-km [1])	Fr.	Gel.-km [1])	Fr.	Gel.-km [1])	Fr.
mit neuem Material	159,9	21 602 317	155,4	24 833 500	158,8	24 110 675
mit gebrauchtem Material	63,1	4 419 039	60,1	5 500 900	61,3	4 794 433
Schottererneuerungen und Schwellenvermehrungen allein	18,8	850 213	13,5	734 600	21,6	958 389
Weichenerneuerungen	Einheiten		Einheiten		Einheiten	
mit neuem Material	341	3 880 094	348	4 264 300	328	3 846 986
mit gebrauchtem Material	216	1 574 044	254	1 566 700	249	1 817 855
		32 325 707		36 900 000		35 528 338

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

Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten. Die Aufwendungen dieses Kapitels verteilen sich auf:

	Bureauausstattungen Fr.	Maschinen und Geräte Fr.
Verwaltungsdienst	201 064	57 182
Baudienst	44 811	1 433 138
Stations- und Zugsdienst	247 986	1 685 899
Zugförderungsdienst	15 835	164 710
	509 696	3 340 929

Von den Aufwendungen für Maschinen und Geräte sind besonders zu erwähnen: beim Baudienst die Anschaffung von Traktoren und andern Fahrzeugen (770 000 Franken), beim Stations- und Zugsdienst die Ausrüstung von Güterhallen mit modernen Güterumschlagsmitteln für die Einführung der Palletisierung (1 170 000 Franken).

Fahrzeuge. Die Aufwendungen halten sich im gesamten im Rahmen des Voranschlages.

Kraftwerke. Die grossen Erweiterungsbauten in den Kraftwerken konnten im wesentlichen programmässig weitergeführt werden. Die Unterschreitung des Bauvoranschlages ist auf die zeitliche Hinausschiebung verschiedener kleinerer Bauvorhaben sowie auf die langen Lieferfristen für die maschinellen Anlagen zurückzuführen.

Werkstätten. Auch hier wurden die grossen Bauvorhaben programmässig weitergeführt, dagegen einige kleinere Bauten zurückgestellt.

Betriebsrechnung

Die Betriebsrechnung zeigt in den Jahren 1949–1952 folgendes Bild:

	Rechnung 1949 Fr.	%	Rechnung 1950 Fr.	%	Rechnung 1951 Fr.	%	Rechnung 1952 Fr.	%
Betriebsertrag . .	635 528 825	100	641 868 714	100	715 483 118	100	731 436 365	100
Betriebsaufwand .	503 546 191	79,2	487 036 400	75,9	501 112 402	70,0	519 702 131	71,1
Betriebsüberschuss	131 982 634	20,8	154 832 314	24,1	214 370 716	30,0	211 734 234	28,9

Der Betriebsertrag hat einen neuen Höchststand erreicht und übertrifft das letztjährige Rekordergebnis um 16 Millionen Franken. Aber auch der Betriebsaufwand ist auf eine bisher noch nie erreichte Höhe gestiegen. Seine Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 18,6 Millionen Franken, so dass der Betriebsüberschuss um 2,6 Millionen Franken unter dem bisher höchsten Betriebsüberschuss des Jahres 1951 bleibt.

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 1951 Fr.	%	Voranschlag 1952 Fr.	%	Rechnung 1952 Fr.	%
Verwaltung	*30 382 193*	*6,1*	*29 572 400*	*6,0*	*33 404 222*	*6,4*
Betrieb	*457 001 537*	*91,2*	*455 677 700*	*92,1*	*472 301 581*	*90,9*
Leitung und Allgemeines . . .	17 635 605	3,5	14 997 600	3,0	17 739 365	3,4
Betriebsleistungen.	296 743 535	59,2	290 359 100	58,7	305 812 926	58,9
Unterhalt	142 622 397	28,5	150 321 000	30,4	148 749 290	28,6
Verschiedenes	*13 728 672*	*2,7*	*9 688 300*	*1,9*	*13 996 328*	*2,7*
	501 112 402	*100*	*494 938 400*	*100*	*519 702 131*	*100*

An der Erhöhung des Betriebsaufwandes um 18,6 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr sind zu zwei Dritteln die Personalkosten und zu einem Drittel die Sachkosten beteiligt. Die Überschreitung des Voranschlages ist ebenfalls auf höhere Personalkosten – im Voranschlag konnten noch keine zusätzlichen Teuerungszulagen berücksichtigt werden – und Preissteigerungen zurückzuführen.

Der Aufwand für *Verwaltung* umfasst die Kosten für den Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung, sämtliche Dienstabteilungen der Generaldirektion sowie für die Verwaltungsabteilungen der Kreise. Ausser den Personalkosten sind vor allem die Druckkosten und die Provisionen für den Verkauf von Fahrausweisen gestiegen.

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

	Rechnung 1951 Fr.	Voranschlag 1952 Fr.	Rechnung 1952 Fr.
Leitung des Baudienstes (Bauabteilungen der Kreise, Bahningenieurbureaux, Baubureaux)	6 365 793	6 065 900	6 475 299
Leitung des Stations- und Zugsbegleitdienstes (Betriebsabteilungen der Kreise, Wagenrepartitionsdienst, Ausgleichsstelle)	4 322 558	4 189 000	4 525 054
Leitung des Zugförderungsdienstes (Abteilungen für Zugförderung in den Kreisen)	907 965	886 500	975 486
Pacht und Miete (für Bahnstrecken, Fahrzeuge u. a.)	3 121 412	1 794 200	2 573 237
Besorgung des Betriebes durch fremde Bahnen und andere Dritte (Gemeinschaftsdienst, Zugs- und Fahrdienstleistungen)	2 917 877	2 062 000	3 190 289
	17 635 605	14 997 600	17 739 365

Die Aufwendungen für Pacht und Miete sind gegenüber dem Vorjahr um 0,5 Millionen Franken gesunken, weil im Zusammenhang mit dem im Jahre 1952 stark zurückgegangenen Transit- und Importverkehr weniger fremde Güterwagen auf dem Netz der Bundesbahnen verkehrten.

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

	Rechnung 1951 Fr.	Voranschlag 1952 Fr.	Rechnung 1952 Fr.
Bahnbewachung	9 267 839	8 849 500	9 481 372
Stationsdienst	165 149 485	159 262 600	170 107 794
Zugsbegleitung	37 016 098	37 196 900	38 668 822
Zugförderung	84 734 382	84 210 100	86 917 760
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	575 731	840 000	637 178
	296 743 535	290 359 100	305 812 926

Die Erhöhung der Kosten der Betriebsleistungen um 9,1 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr und um 15,5 Millionen Franken gegenüber dem Voranschlag beruht zur Hauptsache auf den höheren Personal- und Sachkosten. Die höheren Personalkosten sind durch die Anpassung des Personalbestandes an die gestiegenen Betriebsleistungen und durch höhere Aufwendungen für die zusätzlichen Teuerungszulagen, für die Dienstkleider sowie für die Personalversicherung bedingt.

Die Kosten der Zugförderung setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1951 Fr.	Voranschlag 1952 Fr.	Rechnung 1952 Fr.
Fahrpersonal	40 983 238	39 967 900	42 389 860
Fahrstrom	27 830 021	28 650 700	26 493 901
Feste und flüssige Treibstoffe	7 904 604	7 625 000	9 589 649
Schmierstoffe für die Triebfahrzeuge	455 692	410 000	529 621
Übrige Kosten des Fahrdienstes	94 380	79 000	215 320
Depotdienst	4 591 721	4 604 200	4 736 670
Visiteurdienst	2 874 726	2 873 300	2 962 739
	84 734 382	84 210 100	86 917 760

Obschon die Fahrleistungen der elektrischen Triebfahrzeuge um weitere 1,3 Millionen Kilometer zugenommen haben, sind die Kosten für den Fahrstrom gegenüber dem Vorjahr um 1,3 Millionen Franken gesunken, weil die mit dem Bezug des Fremdstromes im Zusammenhang stehenden Aufwendungen zurückgegangen sind. Dagegen sind trotz niedrigerer Leistungen der Dampflokomotiven bei den festen und flüssigen Treibstoffen infolge der eingetretenen Preiserhöhungen gegenüber dem Vorjahr Mehraufwendungen von 1,7 Millionen Franken zu verzeichnen.

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

	Rechnung 1951		Voranschlag 1952		Rechnung 1952	
	km	%	km	%	km	%
Elektrische Triebfahrzeuge	70 272 787	90,0	69 000 000	91,4	71 599 018	90,5
Dampflokomotiven und andere thermische Triebfahrzeuge	5 149 356	6,6	4 000 000	5,3	4 946 089	6,2
Traktoren	2 658 663	3,4	2 500 000	3,3	2 627 040	3,3
	78 080 806	100	75 500 000	100	79 172 147	100

Die Fahrleistungen der Triebfahrzeuge haben als Folge des weiteren Anwachsens des Personenverkehrs gegenüber dem Vorjahr um 1 091 341 Kilometer oder 1,4% 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 1951 Fr.	Voranschlag 1952 Fr.	Rechnung 1952 Fr.
Anlagen und Einrichtungen			
gewöhnlicher Unterhalt	57 211 259	58 078 800	60 490 961
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	24 226 985	25 020 000	23 450 380
	81 438 244	83 098 800	83 941 341
Fahrzeuge			
gewöhnlicher Unterhalt	60 657 514	65 444 200	63 070 740
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	208 962	1 500 000	1 485 597
	60 866 476	66 944 200	64 556 337
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge für den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee			
Unterhalt	317 677	278 000	251 612
	142 622 397	150 321 000	148 749 290

Die Mehrkosten für den gewöhnlichen Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen sind zur Hauptsache auf die Räumung der Bahn von Schnee und Eis zurückzuführen, während der Rückgang der nicht aktivierbaren Bauaufwendungen mit der Unterschreitung des Bauvoranschlages im Zusammenhang steht. Die Zunahme der Kosten des gewöhnlichen Unterhalts der Fahrzeuge hält sich annähernd im Rahmen der allgemeinen Erhöhung der Personal- und Sachkosten; die nicht aktivierbaren Bauaufwendungen sind hauptsächlich als Folge des Umbaus der elektrischen Heizung an RIC-Wagen und des Einbaus der Luftbremseinrichtungen an Güterwagen gestiegen.

Im Aufwand für *Verschiedenes* von 14 Millionen Franken sind als wichtigster Posten die Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter, ferner die Aufwendungen für Schadenereignisse (Brände, Entgleisungen usw.) und für Leistungen aus Haftpflicht sowie die kapitalisierten Werte der Zuschussrenten und die Einlage in den Fonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete enthalten. Er hält sich im gesamten annähernd im Rahmen des Vorjahres. Die Überschreitung des Voranschlages beruht auf ungenügender Veranschlagung der Aufwendungen für Schadenereignisse und für Luftschutz, der Leistungen aus Haftpflicht sowie der Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter. Ferner wurde die Einlage in den Fonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete im Voranschlag nicht berücksichtigt.

Betriebsertrag

Die *Verkehrseinnahmen* haben sich seit 1949 wie folgt entwickelt:

	Rechnung 1949		Rechnung 1950		Rechnung 1951		Rechnung 1952	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr	278 250 472	47,8	263 788 911	44,7	274 354 045	41,8	299 842 495	44,7
Gepäck- und Expressgutverkehr	19 458 705	3,3	19 830 860	3,4	21 143 502	3,2	23 780 553	3,6
Postverkehr	16 600 721	2,8	17 034 635	2,9	22 199 795	3,4	28 317 592	4,2
Tierverkehr	6 290 198	1,1	5 851 983	1,0	5 382 806	0,8	6 028 627	0,9
Güterverkehr	261 847 581	45,0	283 188 248	48,0	334 158 272	50,8	312 766 041	46,6
	582 447 677	100	589 694 637	100	657 238 420	100	670 735 308	100

Die im Personenverkehr gegen Ende 1950 eingetretene Verkehrszunahme vermochte sich auch im Jahre 1952 fortzusetzen; die erzielten Einnahmen liegen um 25,5 Millionen Franken über dem Ergebnis des Jahres 1951 und übertreffen jenes des bisherigen Rekordjahres 1949 um 21,6 Millionen Franken. Dieses Resultat

ist um so bemerkenswerter, als es nicht nur auf die Tariferhöhung, sondern auch auf eine erfreuliche Verkehrszunahme zurückzuführen ist. Im Güterverkehr ist dagegen seit Anfang des Jahres 1952 ein ständiger Verkehrsrückgang festzustellen. Der mengenmässige Ausfall gegenüber dem Vorjahr, insbesondere im Import- und Transitverkehr, konnte trotz höherer Tarife einnahmenmässig nicht aufgefangen werden, so dass die Einnahmen um 21,4 Millionen Franken hinter dem vorjährigen Rekordergebnis zurückblieben. Der Mehrertrag im Gepäck- und Expressgutverkehr ist in erster Linie auf die am 1. Januar 1952 in Kraft getretene Tariferhöhung zurückzuführen. Im Postverkehr wirkte sich der vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement im Sinne einer vorläufigen Verständigungslösung gefällte Entscheid vom 30. März 1951 erstmals voll aus. Im Jahre 1951 wurde ein erster Teuerungsausgleich von 5 Millionen Franken gewährt; im Jahre 1952 sind die Einnahmen aus dem Postverkehr auf Grund der vorläufigen Berechnungsgrundlage um weitere 6,1 Millionen Franken gestiegen.

Die *verschiedenen Erträge* setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1951 Fr.	Voranschlag 1952 Fr.	Rechnung 1952 Fr.
Entschädigungen für Betriebsleistungen für fremde Bahnen und andere Dritte	18 521 747	17 550 400	18 588 758
Pacht- und Mietzinseinnahmen	21 896 649	20 511 300	23 558 894
Übrige Erträge	17 826 302	13 650 300	18 553 405
	58 244 698	51 712 000	60 701 057

An der Zunahme der Pacht- und Mietzinseinnahmen sind hauptsächlich die Pachtbetriebe beteiligt. Die Verbesserung beim Posten «Übrige Erträge» ist auf Mehreinnahmen aus dem Verkauf von Überschussenergie aus bahneigenen Kraftwerken und von Drucksachen sowie aus dem Betrieb der Wechselstellen zurückzuführen, im Vergleich zum Voranschlag ausserdem auf die Mehreinnahmen aus Arbeiten zulasten Dritter, die einen grösseren Umfang angenommen haben, als im Voranschlag vorgesehen war.

Gewinn- und Verlustrechnung

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

		Rechnung 1951	Voranschlag 1952	Rechnung 1952
		Millionen Franken		
Ertrag der Gewinn- und Verlustrechnung	Betriebsüberschuss	214,4	180,1	211,7
	Übriger Ertrag	22,6	21,0	23,6
		237,0	201,1	235,3
Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung [1])		209,0	199,0	207,2
	Ertragsüberschuss	28,0	2,1	28,1
Jahresquote zur allmählichen Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau		20,0	2,1	20,0
	Aktivsaldo	8,0	—	8,1

[1]) Ohne die Jahresquote zur allmählichen Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau.

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

	Unterschied gegenüber Vorjahr Millionen Franken	Unterschied gegenüber Voranschlag Millionen Franken
Ertrag		
Zunahme der Verkehrseinnahmen	+ 13,5	+ 47,4
Zunahme der verschiedenen Betriebserträge	+ 2,5	+ 9,0
Zunahme der Ertragsposten der Gewinn- und Verlustrechnung	+ 0,9	+ 2,6
Total Ertragssteigerungen	+ 16,9	+ 59,0
Aufwand		
Zunahme des Aufwandes der Betriebsrechnung	+ 18,6	+ 24,8
Höhere Abschreibungen auf Vorräten	+ 1,0	+ 4,2
Stärkere Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	—	+ 17,9
Abnahme bzw. Zunahme der übrigen Aufwandsposten der Gewinn- und Verlustrechnung	— 2,8	+ 4,0
Total Aufwandsvermehrungen	+ 16,8	+ 50,9
Verbesserung	+ 0,1	+ 8,1

Die Aufwandsvermehrung gegenüber dem Vorjahre wird bis auf 3,3 Millionen Franken durch die Zunahme der Verkehrseinnahmen gedeckt.

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

Aufwand

Die *Abschreibungen* setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1951 Fr.	Voranschlag 1952 Fr.	Rechnung 1952 Fr.
Abschreibungen vom Anlagevermögen:			
Abschreibungen von Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen:			
ordentliche	78 856 811	80 771 000	81 596 858
zusätzliche	24 000 000	22 200 000	21 900 000
von Restbuchwerten	885 980	1 300 000	607 912
	103 742 791	104 271 000	104 104 770
Abschreibungen von Beteiligungen	170 960	—	5 499
	103 913 751	104 271 000	104 110 269
Abschreibungen vom Betriebsvermögen:			
von Materialvorräten	3 331 560	100 000	4 097 022
von Debitorenguthaben	7 893	25 000	215 152
	3 339 453	125 000	4 312 174
Abschreibungen von den übrigen Aktiven:			
von Anleihenskosten	661 000	661 000	661 000
vom Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	20 000 000	2 100 000	20 000 000
	20 661 000	2 761 000	20 661 000
	127 914 204	107 157 000	129 083 443

Die Abschreibungen von den Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen sind auf Grund des geltenden, vom Bundesrat genehmigten Abschreibungsreglementes berechnet worden. Die ordentlichen Abschreibungen bemessen sich in Prozenten der Anlagewerte. Die zusätzlichen Abschreibungen bezwecken eine Anpassung der Abschreibungen an die stark gestiegenen Wiederbeschaffungskosten der Anlagen; sie beschränken sich auf die beiden Anlagengruppen Oberbau und Fahrzeuge. Ordentliche und zusätzliche Abschreibungen zusammen betragen im gesamten 3,27% des Anlagewertes der abschreibungspflichtigen Anlagen. Die einzelnen Abschreibungssätze und -beträge sind aus der Übersicht auf Seiten 52–53 (Spalte 7) ersichtlich.

Von den Materialvorräten wurden zur Anpassung der Buchwerte an die teilweise gesunkenen Marktpreise und zur Berücksichtigung anderer Wertminderungen 4,1 Millionen Franken, das sind 3,2% des Wertes der Vorräte, 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 1951 Fr.	Voranschlag 1952 Fr.	Rechnung 1952 Fr.
Zinsen für feste Verbindlichkeiten	46 362 025	45 000 000	45 885 221
Zinsen für laufende Verbindlichkeiten	2 923 232	3 637 000	2 448 913
	49 285 257	48 637 000	48 334 134
Finanzkosten	353 181	255 000	503 482
	49 638 438	48 892 000	48 837 616

Gegenüber dem Vorjahr sind die Kapitalkosten als Folge der Abnahme der festen Verbindlichkeiten um 0,8 Millionen Franken gesunken. Der durchschnittliche Zinsfuss der festen Verbindlichkeiten betrug wie im Vorjahr 3,16%.

Die *Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse* sind gegenüber dem Vorjahr um rund 0,2 Millionen Franken zurückgegangen. Sie verstehen sich für die von den Bundesbahnen nach den Statuten dieser Kasse vom 9. Oktober 1950 zu tragende Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital und der von ihr verwalteten Gelder zu 4% im Jahr.

Die *Teuerungszulagen an die Pensionierten* sind gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Millionen Franken zurückgegangen. Einerseits haben gemäss Bundesbeschluss vom 15. September 1950 die Teuerungszulagen an die vor dem 1. Januar 1949 Pensionierten um rund 1,3 Millionen 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 0,2 Millionen Franken zugenommen. Dazu kommt die Erhöhung der zusätzlichen Teuerungszulagen gemäss Bundesbeschluss vom 27. März 1952 um 0,7 Millionen Franken. Die Überschreitung des Voranschlages hält sich annähernd im Rahmen der in der Botschaft des Bundesrates für die Pensionierten veranschlagten zusätzlichen Teuerungszulagen, welche bei der Aufstellung des Voranschlages noch nicht berücksichtigt werden konnten.

Die *Rücklage zur Deckung grosser Schäden* wurde gemäss Reglement mit 500 000 Franken gespiesen.

Von den unter den *sonstigen Aufwendungen* als Subventionen ausgewiesenen 168 605 Franken entfallen 122 370 Franken auf das von den Bundesbahnen zu tragende Defizit der Kraftwagenkurse im Surbtal. (Seit 1922 haben die Bundesbahnen 3 Millionen Franken an Defiziten übernehmen müssen.) Im Posten «Verschiedenes» ist unter anderem der Anteil der Bundesbahnen am Betriebsdefizit der Rheinhäfen beider Basel enthalten. Dieser beträgt für das Jahr 1952, in welchem sich die auf 1. Mai 1951 in Kraft getretenen neuen Betriebsverträge erstmals während eines ganzen Jahres auswirkten, 575 183 Franken (1951: 698 696 Franken, 1950: 1 080 945 Franken). Im Vergleich zum Ergebnis des Jahres 1950 haben die neuen Betriebsverträge, dank erhöhter Tarifansätze, gegenüber den früheren Vertragsbestimmungen eine Verbesserung um 500 000 Franken gebracht. Bei der Beurteilung des zulasten der Bundesbahnen fallenden Verlustes aus dem Betrieb der Rheinhäfen darf nicht übersehen werden, dass er im Zusammenhang steht mit den komplizierten Verflechtungen der Beziehungen zur Taxparität auf dem Platze Basel, zur Deutschen Bundesbahn (DB) als Partnerin an der gemeinschaft-

lich betriebenen Basler Verbindungsbahn sowie zur Société Nationale des Chemins de fer français (SNCF) als Pächterin und betriebsführende Verwaltung der Strecke Basel-St. Johann–Basel SBB und Partnerin in der Bahnhofgemeinschaft Basel.

Ausserdem wurde der *Rückstellung für die Errichtung eines Verkehrsmuseums* ein Betrag von 700 000 Franken zugewiesen.

Ertrag

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

Die *kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen* entsprechen den von einzelnen Betriebsteilen (Werkstätten, Materialverwaltung, Kraftwerken, Schiffsdienst auf dem Bodensee) zur Ermittlung der Kosten ihrer Lieferungen und Leistungen eingerechneten Abschreibungen, Zinsen und anderer Kosten. Da im Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung ohne Ausnahme sämtliche Abschreibungen, Kapitalkosten usw. 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 0,9 Millionen Franken zugenommen; diese Erhöhung rührt hauptsächlich vom Verkauf von Altmaterial her.

Bilanz

Die wichtigsten Bilanzposten sind:

Aktiven	Ende 1951 Millionen Franken	Ende 1952 Millionen Franken	*Passiven*	Ende 1951 Millionen Franken	Ende 1952 Millionen Franken
Anlagevermögen	1794,5	1786,5	Eigenkapital	417,5	426,1
Betriebsvermögen	193,7	199,3	Fremdkapital	1696,1	1655,4
Übrige Aktiven	167,3	140,5	Rückstellungen	3,2	3,9
			Übrige Passiven	30,7	32,8
			Aktivsaldo	8,0	8,1
	2155,5	2126,3		2155,5	2126,3

Anlagevermögen

Das *Anlagevermögen* hat sich gegenüber dem Vorjahr sowie gegenüber dem Stand nach der Sanierung (31. Dezember 1945) wie folgt verändert:

	1945 (Sanierung)	1951	1952
	— Millionen Franken —		
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge	1995,9	1678,4	1654,7
Unvollendete Bauten	48,4	86,4	101,9
Vorsorglich erworbene Grundstücke und Liegenschaften	4,3	9,6	9,8
Beteiligungen	18,2	20,1	20,1
Gesamtes Anlagevermögen	2066,8	1794,5	1786,5
Dazu: Noch nicht abgetragener Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	—	138,4	118,4
Total	2066,8	1932,9	1904,9
Unterschreitung des massgebenden Bilanzwertes der Sanierungsbilanz, der nur auf Grund eines dem Referendum unterstellten Bundesbeschlusses überschritten werden darf		133,9	161,9

Zu den einzelnen Posten geben wir noch folgende Erläuterungen:

Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge. Über diesen wichtigsten Bilanzposten gibt erstmals die im Anschluss an die Bilanz (Seiten 52–53) dargestellte Anlagen- und Abschreibungsrechnung erschöpfend Auskunft. Das Verhältnis von Bilanzwert zu Anlagewert (Anschaffungs- oder Erstellungskosten) hat sich weiter verbessert, indem der Bilanzwert von 49,9 % Ende 1951 auf 48,2 % Ende 1952 des Anlagewertes gesunken ist. Die Bundesbahnen haben allerdings diesen Abschreibungsstand nicht aus eigener Kraft erreicht, sondern verdanken ihn zu einem wesentlichen Teil der Sanierung. Sodann ist zu berücksichtigen, dass der Anlagewert wesentlich unter den heutigen Wiederbeschaffungskosten der Anlagen liegt, während die Abschreibungen den gestiegenen Wiederbeschaffungskosten beim Oberbau und den Fahrzeugen teilweise Rechnung tragen.

Im Berichtsjahr hat sich der Bilanzposten wie folgt verändert:

Der Anlagewert (Erstellungs- oder Anschaffungskosten der vorhandenen Anlagen) hat gegenüber dem Vorjahr um 70,4 Millionen Franken zugenommen. Um diesen Betrag übersteigen die Erstellungs- oder Anschaffungskosten der im Rechnungsjahr vollendeten Bauten (86,1 Millionen Franken) den Anlagewert der im Rechnungsjahr untergegangenen Anlagen (15,7 Millionen Franken).

Die Abschreibungen haben ihrerseits um 94,1 Millionen Franken zugenommen. Die Zunahme ergibt sich aus den zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung verbuchten Jahresabschreibungen (103,5 Millionen Franken), abzüglich die aufgelaufenen Abschreibungen auf den im Rechnungsjahr untergegangenen Anlagen, die vom Abschreibungskonto abzusetzen waren (9,4 Millionen Franken).

Die *unvollendeten Bauten* haben gegenüber dem Vorjahr um 15,5 Millionen Franken zugenommen.

Die *vorsorglich erworbenen Grundstücke und Liegenschaften* haben um 0,2 Millionen Franken zugenommen, während die *Beteiligungen* unverändert geblieben sind. Die letztern setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Kraftwerke	19 600 000
Privatbahnen	209 275
Verschiedene	300 010
	20 109 285

Betriebsvermögen

Die *Materialvorräte* setzen sich zusammen aus

	Stand 31.12.1951 Fr.	Stand 31.12.1952 Fr.
Material für den Unterhalt und die Erneuerung von Anlagen und Einrichtungen		
Oberbau	39 711 356	55 505 279
Signal- und Sicherungsanlagen	4 591 717	4 017 563
Elektrische Anlagen	11 159 867	10 662 133
Verschiedenes Baumaterial	3 281 537	3 169 107
Material für den Unterhalt und den Bau von Fahrzeugen	28 158 490	32 600 616
Allgemeines Material		
Brennmaterial	10 824 199	9 895 725
Dienstkleider	5 755 959	5 356 328
Inventargegenstände	1 096 010	1 083 975
Beleuchtungs-, Reinigungs- und Schmiermaterial usw.	1 992 457	1 540 442
Verschiedenes	195 004	148 967
	106 766 596	123 980 135

Die Materialvorräte haben gegenüber dem Vorjahr um 17,2 Millionen Franken oder 16,1 % zugenommen. An der Erhöhung ist das Oberbaumaterial mit 15,8 Millionen Franken und das Material für den Unterhalt und den Bau von Fahrzeugen mit 4,4 Millionen Franken beteiligt. Dagegen sind die Vorräte bei den übrigen Materialgruppen um 3 Millionen Franken gesunken. Beim Oberbaumaterial ist zu berücksichtigen, dass der Vorrat Ende 1951 ausserordentlich niedrig war, weil mit dem Einkauf im Jahre 1951 wegen der hohen Preise zurückgehalten wurde. Ausserdem ist ein Teil des für 1951 bestellten Materials infolge der langen Lieferfristen erst im Jahr 1952 zur Ablieferung gelangt. Der Vorrat Ende 1952 hat nun wieder den normalen Stand erreicht.

Im verhältnismässig hohen Bilanzwert Ende 1952 kommt darüber hinaus das weitere Ansteigen der Eisenpreise zum Ausdruck. Die Erhöhung der Materialvorräte für den Unterhalt und den Bau von Fahrzeugen steht zur Hauptsache im Zusammenhang mit der Bereitstellung bisher nicht auf Lager gehaltener Artikel zur Verkürzung der Aufenthaltsdauer der Fahrzeuge in den Werkstätten.

Der Bestand an *Wertschriften* hat gegenüber dem Vorjahr leicht zugenommen; er setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Obligationen und Schuldscheine	733 190
Hypothekardarlehen	676 403
Aktien	57 539
	1 467 132

Die *Debitoren* haben gegenüber dem Vorjahr um 8,2 Millionen Franken abgenommen; sie setzen sich zusammen aus:

	Fr.
Laufende Debitorenguthaben	31 145 274
Ausländische Bahnverwaltungen	8 578 370
Verschiedene	7 069 735
	46 793 379

Die *transitorischen Aktiven* setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Vorschüsse an Stationen zur Auszahlung von Pensionen und Teuerungszulagen	7 050 287
Vorausprämien an die SUVA	6 206 868
Verschiedene	203 135
	13 460 290

Übrige Aktiven

Die Abrechnungskonten sind um rund 6,1 Millionen Franken niedriger als im Vorjahre; sie setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Verkehrskontrolle	12 894 112
Aufträge in Arbeit	1 170 691
Verschiedene	1 028 528
	15 093 331

Die *Emissions- und Konversionskosten* auf Anleihen haben um die Abschreibung zulasten des Rechnungsjahres von 661 000 Franken 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* wurde zulasten des Rechnungsjahres 1952 ein Betrag von 525 453 Franken, wovon 500 000 Franken zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung und 25 453 Franken zulasten der Basler Rheinhäfen, zugewiesen.

Fremdkapital

Die *festen Verbindlichkeiten* haben gegenüber dem Vorjahre um rund 5,7 Millionen Franken abgenommen; sie setzen sich wie folgt zusammen:

		Rückzahlung	Fr.
4%	Schweizerische Centralbahn 1880	1883–1957	3 379 000
2⁸/₁₁%	Franco-Suisse 1868	1869–1958	3 177 900
3%	Jougne-Eclépens 1869	1869–1968	3 242 000
3%	Eisenbahnrente 1890	— [1])	69 333 000
3%	SBB 1903, différé	1913–1962 [2])	56 625 000
3½%	» 1932	1938–1962	85 570 000
3½%	» 1935	1936–1960	36 744 000
3%	» 1938	1949–1973 [2])	328 627 000
2½%	» 1939, Reskriptionen	erneuerbar bis 1963	25 000 000
2%	» 1939, »		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	120 000 000
			1 451 697 900

Die *laufenden Verbindlichkeiten* haben gegenüber dem Vorjahr um rund 35 Millionen Franken abgenommen. Der grösste Posten, die verschiedenen Kreditoren, setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Laufende Lieferantenrechnungen	40 028 856
Ausländische Bahnverwaltungen	10 859 552
Verschiedene	69 694 484
	120 582 892

Rückstellungen und übrige Passiven

Auf Ende des Jahres bestehen folgende Rückstellungen:

	Fr.
Rückstellung zur Errichtung eines Verkehrsmuseums	1 000 000
Rückstellung für die Neuordnung des Rechnungswesens	416 657
Rückstellung für gefährdete Auslandguthaben	2 500 000
	3 916 657

Zu den *übrigen Passiven* ist nichts Besonderes zu bemerken. Der grösste Posten betrifft die Abrechnungspendenzen der Verkehrskontrolle (rund 17,8 Millionen Franken).

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

Schlussbemerkungen und Anträge

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1952 schliesst mit einem Aktivsaldo von 8,1 Millionen Franken ab. Wie im Vorjahr berücksichtigt der Rechnungsabschluss Abschreibungen auf dem Anlagevermögen gemäss dem revidierten Abschreibungsreglement sowie die volle Jahresquote von 20 Millionen Franken zur Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau. Wir haben ferner auf den Materialvorräten einen Betrag von rund 4 Millionen Franken abgeschrieben, was etwa dem Unterschied zwischen dem Einstands- und dem Marktpreis per 31. Dezember 1952 entspricht.

Wie in früheren Jahren ist auch die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1952 mit Aufwandsposten belastet, die das Geschäftsjahr nicht betreffen, z. B. die Verzinsung des Fehlbetrages der PHK, die Teuerungszulagen an die Pensionierten und die Jahresquote zur Abtragung des Abschreibungsausfalles, so dass trotz der günstigen Betriebsergebnisse kein grösserer Reingewinn entstanden ist und das Dotationskapital wiederum nicht verzinst werden kann.

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

1. Die Rechnungen des Jahres 1952 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1952 wird genehmigt.
3. Der Aktivsaldo des Jahres 1952 von Fr. 8 146 225.21 wird wie folgt verwendet:
   a) 8 Millionen Franken werden in die gesetzliche Reserve (Art. 16, Abs. 1, lit. *a*, des SBB-Gesetzes vom 23. Juni 1944) eingelegt;
   b) über den Rest von Fr. 146 225.21 hat die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung zu beschliessen.

Bern, den 10. April 1953.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen
Der Präsident:
Gschwind

Tabellen

Baurechnung

Betriebsrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Abschlüsse der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1952

Verkehrseinnahmen 1903—1952

Baurechnung

Rechnung 1951		Rechnung 1952
Fr.	Bauaufwendungen	Fr.
	für:	
122 056 969.45	**Anlagen der Bahn**	**115 644 702.64**
73 774 294.50	*Anlagen und Einrichtungen*	*76 951 262.37*
17 902 902.05	Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	20 025 535.16
4 621 520.01	Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	4 254 052.52
12 496 147.91	Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	11 902 936.04
2 526 178.21	Elektrifizierung von Linien	911 617.65
	Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	
32 325 707.20	Erneuerung von Geleisen und Weichen	35 528 338.46
293 732.05	Erneuerung von Fahrleitungsanlagen	478 157.80
3 608 107.07	Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	3 850 624.74
48 282 674.95	*Fahrzeuge*	*38 693 440.27*
10 042 407.70	Triebfahrzeuge	8 949 396.45
37 095 678.50	Personen- und Gepäckwagen	24 539 220.25
1 144 588.75	Güter- und Dienstwagen	4 984 057.57
—	Schiffe	220 766.—
5 457 688.67	**Anlagen der Kraftwerke**	**7 561 217.35**
4 504 289.52	Kraftwerke	6 979 984.86
33 740.05	Übertragungsleitungen	20 223.45
919 659.10	Unterwerke	561 009.04
2 626 665.90	**Anlagen der Werkstätten**	**4 049 909.20**
130 141 324.02		**127 255 829.19**

für das Jahr 1952

Rechnung 1951		Rechnung 1952
Fr.	Verbuchung der Bauaufwendungen	Fr
	auf:	
104 713 705.94	**Anlagenrechnung** (Aktivierbare Bauaufwendungen)	**101 040 840.21**
97 601 969.91	*Bahn*	*90 689 502.07*
49 528 256.66	Anlagen und Einrichtungen	53 481 658.80
48 073 713.25	Fahrzeuge	37 207 843.27
4 873 275.63	*Kraftwerke*	*6 810 524.64*
2 219 408.05	*Werkstätten*	*3 521 589.80*
19 052.35	*Schiffsdienst auf dem Bodensee*	*19 223.70*
25 427 618.08	**Betriebsrechnung** (Nicht aktivierbare Bauaufwendungen)	**26 214 988.98**
24 435 947.19	*Bahn*	*24 935 976.87*
24 226 985.49	Anlagen und Einrichtungen	23 450 379.87
208 961.70	Fahrzeuge	1 485 597.—
584 413.04	*Kraftwerke*	*750 692.71*
407 257.85	*Werkstätten*	*528 319.40*
130 141 324.02		**127 255 829.19**

Betriebsrechnung

Rechnung 1951	Aufwand	Rechnung 1952
Fr.		Fr.
30 382 193.01	**Verwaltung**	**33 404 222.60**
457 001 536.96	**Betrieb**	**472 301 580.82**
17 635 605.02	*Leitung und Allgemeines*	*17 739 364.86*
296 743 535.06	*Betriebsleistungen*	*305 812 925.62*
9 267 839.29	Bahnbewachung	9 481 372.31
165 149 485.32	Stationsdienst	170 107 793.72
37 016 098.07	Zugsbegleitung	38 668 821.44
84 734 381.58	Zugförderung	86 917 760.15
575 730.80	Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	637 178.—
142 622 396.88	*Unterhalt*	*148 749 290.34*
81 438 244.12	Anlagen und Einrichtungen	83 941 341.41
60 866 475.91	Fahrzeuge	64 556 336.76
317 676.85	Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge für den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	251 612.17
13 728 672.01	**Verschiedenes**	**13 996 327.78**
501 112 401.98	**Total Aufwand**	**519 702 131.20**
214 370 716.06	**Betriebsüberschuss**	**211 734 233.79**
715 483 118.04		**731 436 364.99**

für das Jahr 1952

Rechnung 1951		Rechnung 1952
Fr.	Ertrag	Fr.
657 238 420.35	**Verkehrseinnahmen**	**670 735 307.66**
274 354 044.81	*Personenverkehr*	*299 842 494.61*
21 143 502.10	*Gepäck- und Expressgutverkehr*	*23 780 552.93*
22 199 794.90	*Postverkehr*	*28 317 592.20*
5 382 806.22	*Tierverkehr*	*6 028 626.94*
334 158 272.32	*Güterverkehr*	*312 766 040.98*
58 244 697.69	**Verschiedene Erträge**	**60 701 057.33**
715 483 118.04	**Total Ertrag**	**731 436 364.99**

Gewinn- und Verlustrechnung

Rechnung 1951	Aufwand	Rechnung 1952
Fr.		Fr.
127 914 204.26	Abschreibungen	129 083 443.15
103 913 750.71	*vom Anlagevermögen*	*104 110 268.94*
3 339 453.55	*vom Betriebsvermögen*	*4 312 174.21*
661 000.—	*von Anleihenskosten*	*661 000.—*
20 000 000.—	*vom Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau*	*20 000 000.—*
49 638 438.33	Kapitalkosten	48 837 615.73
46 362 024.90	*Zinsen für feste Verbindlichkeiten*	*45 885 220.75*
2 923 231.81	*Zinsen für laufende Verbindlichkeiten*	*2 448 912.62*
353 181.62	*Finanzkosten*	*503 482.36*
23 602 653.10	Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse	23 446 075.65
24 032 440.65	Teuerungszulagen an Pensionierte	23 664 216.15
2 500 000.—	Rücklage zur Deckung grosser Schäden	500 000.—
1 337 313.01	Sonstige Aufwendungen	1 665 893.29
205 118.89	*Subventionen*	*168 604.82*
1 132 194.12	*Verschiedenes*	*1 497 288.47*
229 025 049.35	Total Aufwand	227 197 243.97
8 000 000.—	Aktivsaldo	8 146 225.21
237 025 049.35		235 343 469.18

für das Jahr 1952

Rechnung 1951		Rechnung 1952
Fr.	Ertrag	Fr.
214 370 716.06	Betriebsüberschuss	211 734 233.79
18 992 180.10	Kalkulatorische Abschreibungen und Zinsen	18 751 391.80
552 382.33	Ertrag aus vorsorglich erworbenen Grundstücken und Liegenschaften	646 945.97
783 216.60	Ertrag aus Beteiligungen	901 079.05
369 829.81	Ertrag aus dem Betriebsvermögen	405 834.44
1 956 724.45	Sonstige Erträge	2 903 984.13
237 025 049.35	Total Ertrag	235 343 469.18

Bilanz

Rechnung 1951 Fr.	Aktiven	Rechnung 1952 Fr.
1 794 537 999.38	**Anlagevermögen**	**1 786 524 335.05**
1 678 400 187.31	Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge	1 654 705 100.95
86 373 230.48	Unvollendete Bauten	101 872 953.40
9 655 298.84	Vorsorglich erworbene Grundstücke und Liegenschaften	9 836 995.95
20 109 282.75	Beteiligungen	20 109 284.75
193 727 137.52	**Betriebsvermögen**	**199 252 350.06**
106 766 596.20	Materialvorräte	123 980 135.11
1 437 280.60	Wertschriften	1 467 131.65
54 973 359.41	Debitoren	46 793 378.90
18 315 077.81	Kassa, Postcheck, Banken	13 551 414.13
12 234 823.50	Transitorische Aktiven	13 460 290.27
167 278 948.72	**Übrige Aktiven**	**140 521 148.89**
21 190 130.57	Abrechnungskonten	15 093 330.74
7 758 218.80	Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen	7 097 218.80
138 330 599.35	Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	118 330 599.35
2 155 544 085.62		**2 126 297 834.—**

auf den 31. Dezember 1952

Rechnung 1951 Fr.	Passiven	Rechnung 1952 Fr.
417 560 214.07	**Eigenkapital**	**426 085 667.07**
400 000 000.—	Dotationskapital	400 000 000.—
—	Gesetzliche Reserve	8 000 000.—
17 560 214.07	Rücklage zur Deckung grosser Schäden	18 085 667.07
1 696 081 125.66	**Fremdkapital**	**1 655 384 435.82**
1 457 400 150.—	*Feste Verbindlichkeiten*	*1 451 697 900.—*
667 400 150.—	Obligationen-Anleihen	631 697 900.—
700 000 000.—	Darlehen des eidgenössischen Finanzdepartementes	700 000 000.—
90 000 000.—	Depotscheine der Pensions- und Hilfskasse der SBB	120 000 000.—
238 680 975.66	*Laufende Verbindlichkeiten*	*203 686 535.82*
25 454 969.24	Guthaben des eidgenössischen Finanzdepartementes, Kontokorrent	23 436 240.75
42 526 215.28	Guthaben der Unterstützungskassen der SBB	25 409 715.23
3 934 255.85	Verfallene Titel und Zinsscheine	3 422 573.95
7 842 073.35	Nicht verfallene Ratenzinsen	7 542 694.10
13 193 553.80	Schuldverpflichtung aus laufenden Haftpflicht- und Zuschussrenten	13 863 555.95
7 263 312.45	Barhinterlagen und Garantierückhalte von Unternehmern u. dgl.	6 530 575.70
135 366 148.14	Verschiedene Kreditoren	120 582 892.33
2 668 203.60	Banken	2 472 957.96
432 243.95	Transitorische Passiven	425 329.85
3 216 657.40	**Rückstellungen**	**3 916 657.40**
30 686 088.49	**Übrige Passiven**	**32 764 848.50**
30 686 088.49	Abrechnungskonten	32 764 848.50
8 000 000.—	**Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung**	**8 146 225.21**
2 155 544 085.62		**2 126 297 834.—**

Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Anlagengruppe	Anlagewert			
	am Jahresanfang	Veränderungen im Rechnungsjahr		am Jahresende
		Zugang	Abgang	
1	2	3	4	5
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bahn	**3 067 694 523.10**	**80 481 497.06**	**15 491 482.10**	**3 132 684 538.06**
Anlagen und Einrichtungen	*2 191 774 622.99*	*47 710 541.64*	*12 702 005.85*	*2 226 783 158.78*
Allgemeine Kosten (Projektierung und Bauleitung, Bauzinsen)	194 290 845.83	—	1 226 000.—	193 064 845.83
Grundstücke und Rechte	200 331 045.81	914 987.91	666 440.—	200 579 593.72
Unterbau:				
Brücken, Viadukte und Durchlässe	204 162 273.52	2 986 432.20	334 530.—	206 814 175.72
Übriger Unterbau (Tunnel, Dämme, Einschnitte, Schotterbett)	550 521 115.64	927 571.60	247 950.—	551 200 737.24
Oberbau	366 045 264.67	25 999 655.26	7 418 180.—	384 626 739.93
Hochbau und feste Einrichtungen:				
Verwaltungsgebäude	9 425 831.46	—	20 500.—	9 405 331.46
Gebäude für den Betriebsdienst	229 765 748.06	3 691 582.70	1 581 290.—	231 876 040.76
Stationseinrichtungen, Einrichtungen der Betriebswerkstätten und Nebenbetriebe	37 756 292.06	909 405.90	190 740.70	38 474 957.26
Fahrleitungsanlagen	154 407 499.46	1 307 912.70	232 640.—	155 482 772.16
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	197 524 435.93	6 455 188.85	543 510.—	203 436 114.78
Mobiliar und Geräte	47 544 270.55	4 517 804.52	240 225.15	51 821 849.92
Fahrzeuge	*875 919 900.11*	*32 770 955.42*	*2 789 476.25*	*905 901 379.28*
Triebfahrzeuge	394 398 081.52	4 922 235.85	558 301.—	398 762 016.37
Personen- und Gepäckwagen	293 404 412.75	24 797 773.70	1 038 437.65	317 163 748.80
Güter- und Dienstwagen	188 117 405.84	3 050 945.87	1 192 737.60	189 975 614.11
Kraftwerke	**253 282 667.19**	**2 460 854.28**	**116 260.—**	**255 627 261.47**
Konzessionen und Rechte	3 114 671.88	137 427.10	—	3 252 098.98
Grundstücke	1 697 208.85	—	—	1 697 208.85
Wasseranlagen und andere Tiefbauten	88 221 908.63	1 264 665.26	—	89 486 573.89
Rohrleitungen und Abschlussorgane	16 599 614.49	14 784.99	—	16 614 399.48
Gebäude der Kraft- und Unterwerke	29 490 003.06	308 956.30	—	29 798 959.36
Mechanische und elektrische Ausrüstung der Kraft- und Unterwerke	69 628 865.62	680 671.83	116 260.—	70 193 277.45
Übertragungsleitungen	42 264 390.13	—	—	42 264 390.13
Mobiliar und Geräte	2 266 004.53	54 348.80	—	2 320 353.33
Werkstätten	**41 177 749.73**	**3 167 878.10**	**141 738.15**	**44 203 889.68**
Grundstücke	1 640 323.70	12 000.—	531.25	1 651 792.45
Wege und Geleise	2 221 041.75	139 924.95	3 000.—	2 357 966.70
Gebäude	17 334 020.98	1 232 302.70	45 190.—	18 521 133.68
Einrichtungen	9 437 586.65	960 415.40	55 738.85	10 342 263.20
Maschinen, Mobiliar und Geräte	10 544 776.65	823 235.05	37 278.05	11 330 733.65
Schiffsdienst auf dem Bodensee	**3 365 430.87**	**19 223.70**	**250.—**	**3 384 404.57**
Grundstücke	17 736.—	—	—	17 736.—
Gebäude	201 674.30	—	—	201 674.30
Hafenanlagen	416 321.27	—	—	416 321.27
Einrichtungen	201 753.12	—	—	201 753.12
Maschinen, Mobiliar und Geräte	128 594.80	19 223.70	250.—	147 568.50
Schiffe	2 399 351.38	—	—	2 399 351.38
	3 365 520 370.89	**86 129 453.14**	**15 749 730.25**	**3 435 900 093.78**

[1]) Zusätzliche Abschreibung gemäss Abschreibungsreglement zur teilweisen Anpassung der ordentlichen Abschreibungen an die Wiederbeschaffungskosten

für das Jahr 1952

Abschreibungen					Bilanzwert			
am Jahresanfang	Veränderungen im Rechnungsjahr: Zugang (Jahresabschreibung)		Veränderungen im Rechnungsjahr: Abgang (Aufgelaufene Abschreibungen auf den Anlagenabgängen)	am Jahresende	am Jahresanfang		am Jahresende	
6	7		8	9	10		11	
Fr.	in % von Sp. 2	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	in % von Sp. 2	Fr.	in % von Sp. 5
1 556 753 019.69		**96 539 041.—**	**9 487 564.90**	**1 643 804 495.79**	**1 510 941 503.41**	**49,3**	**1 488 880 042.27**	**47,5**
1 031 259 007.74		*51 024 006.—*	*7 322 043.30*	*1 074 960 970.44*	*1 160 515 615.25*	*52,9*	*1 151 822 188.34*	*51,7*
117 574 023.—	1,5	2 914 363.—	753 040.—	119 735 346.—	76 716 822.83	39,5	73 329 499.83	38,0
—	—	—	—	—	200 331 045.81	100	200 579 593.72	100
89 271 334.—	1,5	3 062 434.—	320 430.—	92 013 338.—	114 890 939.52	56,3	114 800 837.72	55,5
178 561 116.15	1,0	5 505 211.—	161 650.—	183 904 677.15	371 959 999.49	67,6	367 296 060.09	66,6
321 464 921.10		19 581 358.—	4 326 361.—	336 719 918.10	44 580 343.57	12,2	47 906 821.83	12,5
255 264 921.10	3,0	10 981 358.—	4 326 361.—	261 919 918.10				
66 200 000.—	1)	8 600 000.—	—	74 800 000.—				
2 122 781.—	1,0	94 258.—	10 660.—	2 206 379.—	7 303 050.46	77,5	7 198 952.46	76,5
92 261 051.—	2,0	4 595 315.—	834 890.—	96 021 476.—	137 504 697.06	59,8	135 854 564.76	58,6
20 226 137.74	3,0	1 132 689.—	105 292.65	21 253 534.09	17 530 154.32	46,4	17 221 423.17	44,8
76 994 445.—	2,5	3 860 187.—	165 220.—	80 689 412.—	77 413 054.46	50,1	74 793 360.16	48,1
104 016 143.—	4,0	7 900 977.—	499 320.—	111 417 800.—	93 508 292.93	47,3	92 018 314.78	45,2
28 767 055.75	5,0	2 377 214.—	145 179.65	30 999 090.10	18 777 214.80	39,5	20 822 759.82	40,2
525 494 011.95		*45 515 035.—*	*2 165 521.60*	*568 843 525.35*	*350 425 888.16*	*40,0*	*337 057 853.93*	*37,2*
510 494 011.95		32 215 035.—	2 165 521.60	540 543 525.35				
15 000 000.—	1)	13 300 000.—	—	28 300 000.—				
272 016 640.—	4,0+1)	22 975 923.—	519 744.85	294 472 818.15	122 381 441.52	31,0	104 289 198.22	26,2
151 882 747.30	4,0+1)	15 636 177.—	1 028 182.65	166 490 741.65	141 521 665.45	48,2	150 673 007.15	47,5
101 594 624.65	2,5+1)	6 902 935.—	617 594.10	107 879 965.55	86 522 781.19	46,0	82 095 648.56	43,2
103 669 742.12		**5 701 040.—**	**98 380.—**	**109 272 402.12**	**149 612 925.07**	**59,1**	**146 354 859.35**	**57,3**
866 882.—	1,0	31 147.—	—	898 029.—	2 247 789.88	72,2	2 354 069.98	72,4
—	—	—	—	—	1 697 208.85	100	1 697 208.85	100
23 942 196.—	1,5	1 323 328.—	—	25 265 524.—	64 279 712.63	72,9	64 221 049.89	71,8
9 484 367.—	3,0	497 989.—	—	9 982 356.—	7 115 247.49	42,9	6 632 043.48	39,9
8 664 796.—	2,0	589 800.—	—	9 254 596.—	20 825 207.06	70,6	20 544 363.36	68,9
39 954 423.—	3,0	2 088 866.—	98 380.—	41 944 909.—	29 674 442.62	42,6	28 248 368.45	40,2
19 652 393.12	2,5	1 056 610.—	—	20 709 003.12	22 611 997.01	53,5	21 555 387.01	51,0
1 104 685.—	5,0	113 300.—	—	1 217 985.—	1 161 319.53	51,2	1 102 368.33	47,5
23 668 545.55		**1 190 363.—**	**— 164 056.15**	**25 022 964.70**	**17 509 204.18**	**42,5**	**19 180 924.98**	**43,4**
—	—	—	—	—	1 640 323.70	100	1 651 792.45	100
1 075 923.30	1,5	33 316.—	— 57 835.—	1 167 074.30	1 145 118.45	51,6	1 190 892.40	50,5
9 071 479.05	2,0	346 680.—	— 154 953.85	9 573 112.90	8 262 541.93	47,7	8 948 020.78	48,3
6 337 177.60	3,0	283 128.—	43 662.35	6 576 643.25	3 100 409.05	32,9	3 765 619.95	36,4
7 183 965.60	5,0	527 239.—	5 070.35	7 706 134.25	3 360 811.05	31,9	3 624 599.40	32,0
3 028 876.22		**66 414.—**	**160.—**	**3 095 130.22**	**336 554.65**	**10,0**	**289 274.35**	**8,5**
—	—	—	—	—	17 736.—	100	17 736.—	100
201 674.30	2,0	—	—	201 674.30	—	—	—	—
416 321.27	1,5	—	—	416 321.27	—	—	—	—
201 753.12	3,0	—	—	201 753.12	—	—	—	—
90 009.20	5,0	6 430.—	160.—	96 279.20	38 585.60	30,0	51 289.30	34,8
2 119 118.33	2,5	59 984.—	—	2 179 102.33	280 233.05	11,7	220 249.05	9,2
1 687 120 183.58	**3,27 2)**	**103 496 858.—**	**9 422 048.75**	**1 781 194 992.83**	**1 678 400 187.31**	**49,9**	**1 654 705 100.95**	**48,2**

2) Durchschnittssatz, bezogen auf den gesamten Anlagewert ohne Grundstücke und ohne die voll abgeschriebenen Anlagen des Schiffsdienstes auf dem Bodensee

Abschlüsse der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1952

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
1952	731 436 365	519 702 131	211 734 234	235 343 469	227 197 244	8 146 225	—	1952

[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. Es handelt sich um den ersten Abschluss nach der Sanierung; die Ergebnisse früherer Jahre sind mit denjenigen nachfolgender Jahre nicht vergleichbar, weil die Aufwandseite der Erfolgsrechnung zu wenig belastet war.
[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—1952

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
1952	299 842 495	44,70	342 575 221	51,08	28 317 592	4,22	670 735 308	1952