Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1953)

Artikel: Geschäftsbericht

Autor: Gschwind

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675915

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

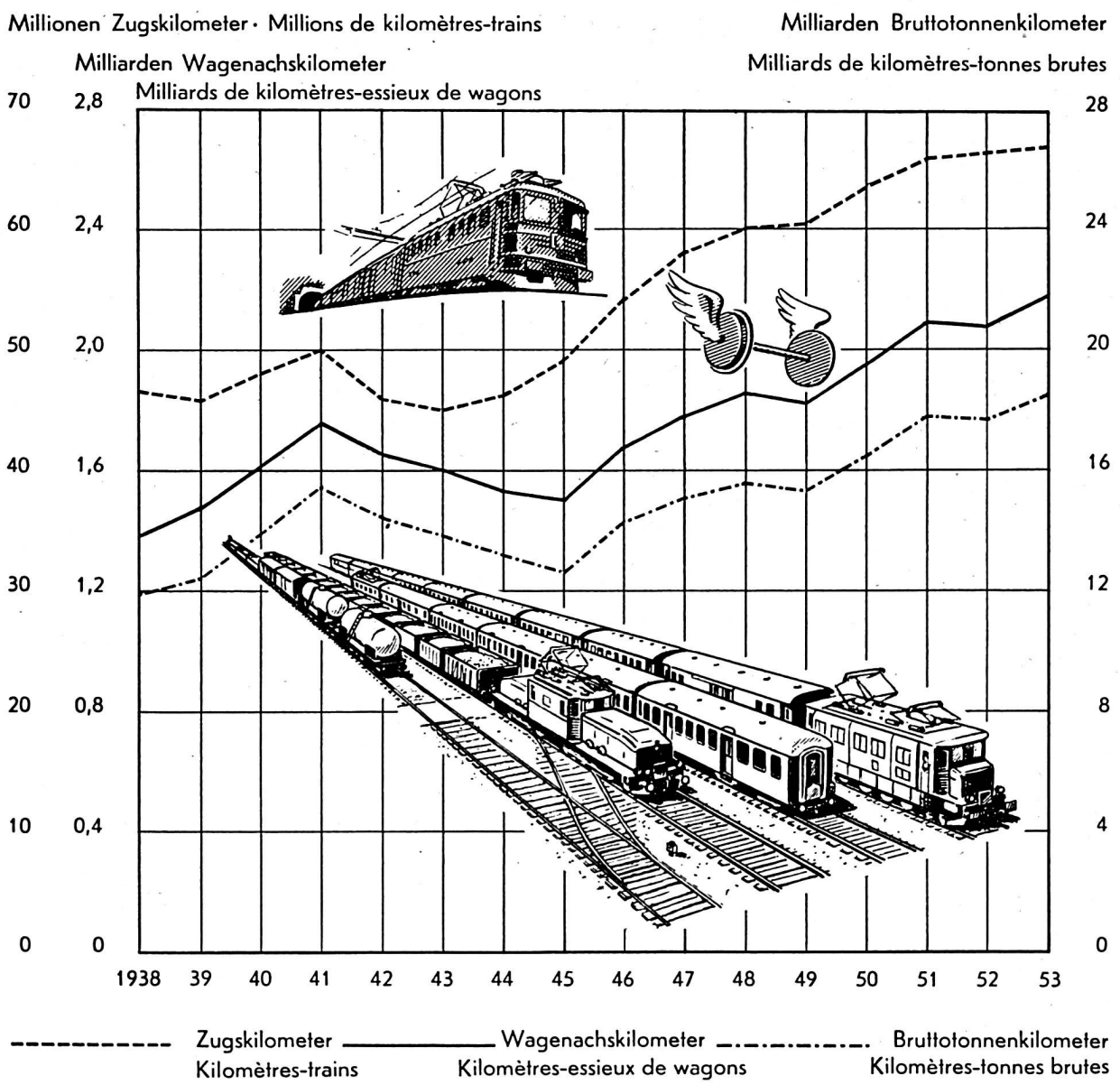
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Geschäftsbericht

Allgemeiner Teil

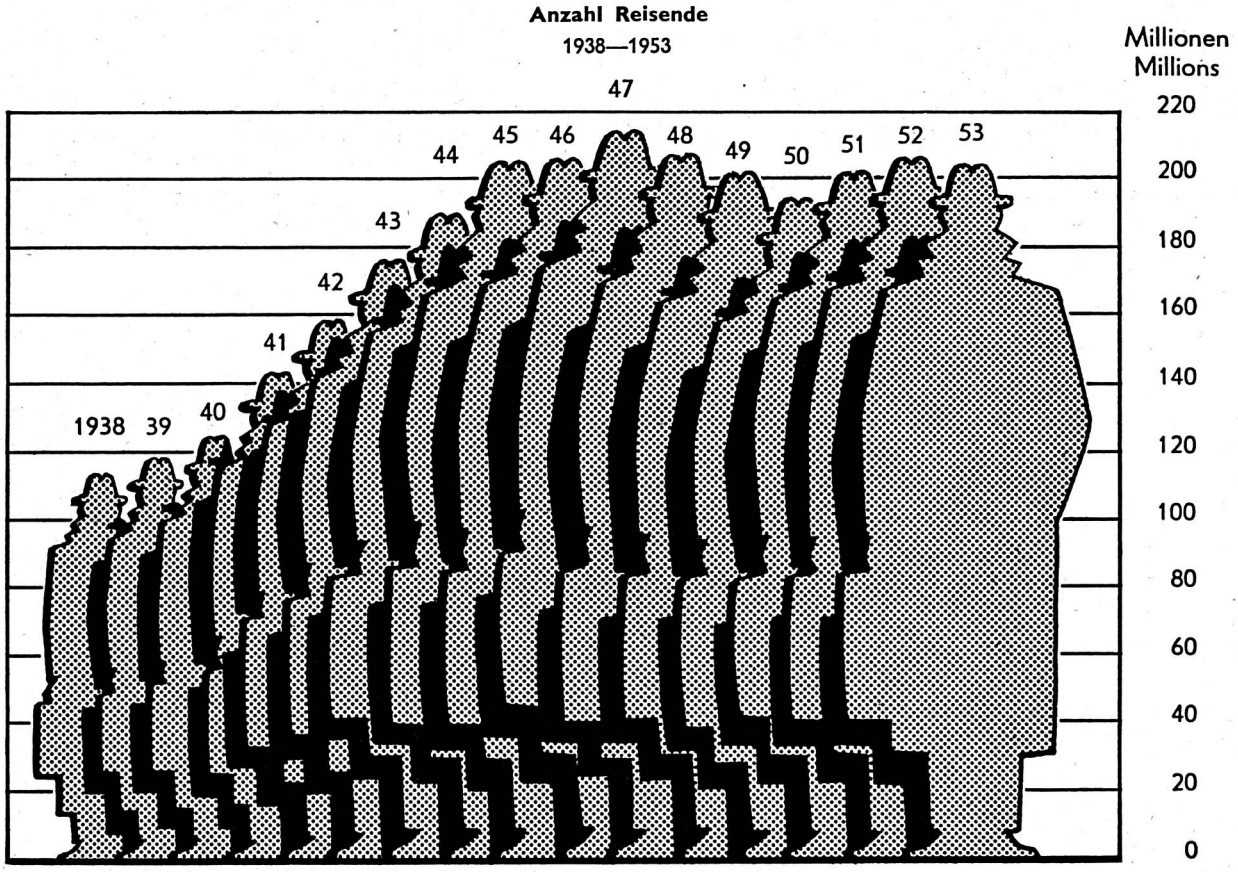
Betriebsleistungen

1938—1953



A. Verkehrsleistungen und Verkehrsergebnisse

Die Entwicklung der Bundesbahnen im Jahre 1953 stand im Zeichen eines mengenmässigen Rückganges des Personenverkehrs und einer Steigerung des Güterverkehrs sowie einer weiteren Zunahme der Verkehrseinnahmen.



Im *Personenverkehr* ist der seit 1951 andauernde Verkehrsaufschwung im Jahre 1953 wieder durch einen Rückschlag unterbrochen worden. Die Zahl der im abgelaufenen Jahre beförderten Reisenden verminderte sich gegenüber der Vorjahresfrequenz um 2,89 Millionen oder 1,4% auf 203,47 Millionen Personen. Dieser neuerliche Verkehrsausfall ist auf den Rückgang des einheimischen Einzelreise- und Abonnementsverkehrs zurückzuführen, während der ausländische Verkehr noch eine leichte Ausweitung aufweist. Im internationalen Touristenverkehr erhöhte sich die Zahl der Ankünfte ausländischer Gäste von 2,83 Millionen auf 3,21 Millionen und jene der Übernachtungen von 9,63 Millionen auf 10,64 Millionen, wozu die deutschen und englischen Feriengäste am meisten beigetragen haben. Anderseits ist der einheimische Fremdenverkehr mit 2,57 Millionen Ankünften und 11,69 Millionen Übernachtungen fast gleich geblieben.

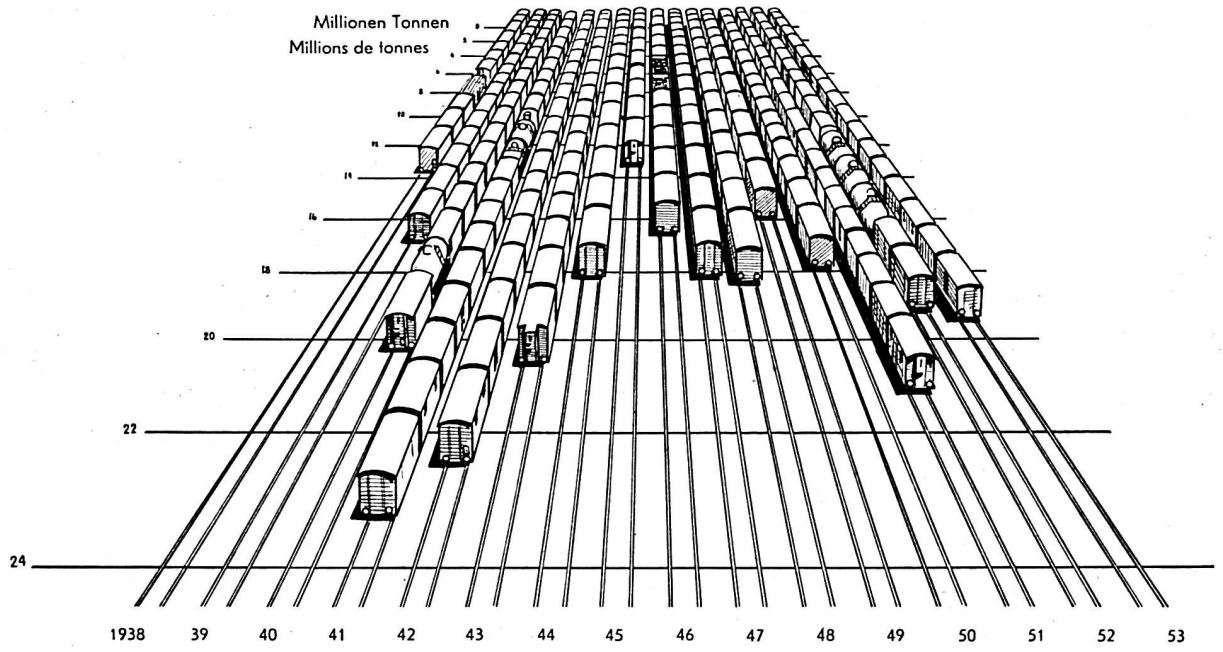
Als Folge der auf 1 .April 1952 eingeführten Tariferhöhung im Personenverkehr, die erst im Berichtsjahr voll zur Auswirkung gelangte, sind die *Personenverkehrseinnahmen* trotz des gesunkenen Verkehrsvolumens weiter angestiegen. Sie erreichten den Betrag von 304,19 Millionen Franken und haben, verglichen mit den vorjährigen Höchsteinnahmen, einen Mehrertrag von 4,35 Millionen Franken oder 1,5% abgeworfen.

Im *Güterverkehr* ist die seit Jahresbeginn 1952 zu beobachtende rückläufige Entwicklung der Transportmengen im Monat Juni 1953 wieder durch eine bis Jahresende anhaltende und immer deutlicher sich abzeichnende Verkehrsbelebung abgelöst worden. Während die Gütertransporte von Januar bis Mai des verflossenen Jahres um 600 000 Tonnen unter jenen der entsprechenden Vorjahresperiode lagen, sind sie in den folgenden Monaten bis Jahresende um 650 000 Tonnen angewachsen. Im Gesamtergebnis des Jahres 1953 wurden im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr 19,41 Millionen Tonnen befördert, was gegenüber dem vorjährigen Verkehrsumfang einer Zunahme von 47 000 Tonnen oder 0,2% entspricht. Dieser Verkehrsanstieg ist dem stark vergrösserten internationalen Transitverkehr und der leicht vermehrten Ausfuhr zuzuschreiben, während die Einfuhr und der Binnenverkehr eine Abschwächung erfuhren.

Die *Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr* erhöhten sich im Vergleich zu den vorjährigen um 12,00 Millionen Franken oder 3,2% auf 382,89 Millionen Franken und haben damit die bisherigen Höchsteinnahmen des Jahres 1951 wieder erreicht.

Entsprechend den verbesserten Einnahmen im Personen- und Güterverkehr stiegen die gesamten *Verkehrseinnahmen* auf 687,08 Millionen Franken an und sind gegenüber dem im Vorjahre erzielten Höchstergebnis um 16,35 Millionen Franken oder 2,4% höher ausgefallen.

Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs
1938—1953



Die *Betriebsleistungen* weisen im Personen- und Güterverkehr eine weitere Zunahme auf. Die zugskilometrischen Leistungen der Reisezüge erhöhten sich um 400 000 oder 0,8% auf 49,93 Millionen Zugskilometer und die bruttotonnenkilometrischen Leistungen um 260 Millionen oder 2,5% auf 10,83 Milliarden Bruttotonnenkilometer. Die Güterzüge verzeichnen eine Vermehrung der Zugskilometer um 650 000 oder 4,0% auf 16,84 Millionen und der Bruttotonnenkilometer um 490 Millionen oder 7,0% auf 7,49 Milliarden.

B. Eisenbahn und Automobil

Im Berichtsjahr ist vor allem das 1952 zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen, den Privatbahnen, dem Treuhandverband des Autotransportgewerbes und der Gemeinschaft für den Überlandverkehr abgeschlossene Verständigungsabkommen konsolidiert worden. Bei Vertragsschluss rechnete man mit dem Beitritt von etwa 300 Strassentransportunternehmungen, die über 600 Lastenzüge verfügen würden; bis Ende 1953 wurden jedoch rund 460 Firmen aufgenommen, die im Besitze von 1300 Lastwagen und etwas über 1000 Anhängern sind. Schon diese Entwicklung lässt erkennen, dass die Bahnen keinem Unternehmer den Beitritt verwehren, der die statutarischen Voraussetzungen dazu erfüllt.

Anderseits müssen die Bahnen selbstverständlich darauf dringen, dass die eingegangenen Verpflichtungen auf beiden Seiten wirklich eingehalten werden. Die Versuchung, die Transportkapazität über den Rahmen der Toleranzen hinaus zu vergrössern, ist für die Mitglieder der Gemeinschaft für den Überlandverkehr begreiflicherweise gross. Das einzelne Mitglied fühlt sich in seiner Entwicklung gehemmt und übersieht nur allzuleicht, dass die von den Bahnen erbrachten Gegenleistungen den Strassentransportunternehmer vor schwerem Schaden bewahrten. Auch in der Frage der Anwendung der vorgeschriebenen Tarife bestehen noch einige Unsicherheiten, doch bemühen sich beide Partner um eine Anpassung und Harmonisierung der Tarife.

In zahlreichen Sitzungen der Zentralstelle wurden diese und andere Probleme der praktischen Durchführung des Vertragswerkes in Anwesenheit der Vertreter des Handels- und Industrievereins, des Bauernverbandes, des Gewerbeverbandes und des Gewerkschaftsbundes im Geiste gegenseitiger Verständigungsbereitschaft durchberaten. Dabei erwies sich immer mehr das Fehlen einer Nahverkehrsordnung als Lücke, die möglichst bald geschlossen werden muss. Entsprechende Entwürfe sind bereits ausgearbeitet und werden gegenwärtig bereinigt.

In der Schweiz waren im Berichtsjahr 432 062 Motorfahrzeuge in Betrieb, gegen 376 248 im Jahre 1952. Davon waren 172 135 (1952: 142 374) Motorräder aller Schattierungen. Die Zahl der Lastwagen mit 1000 kg und mehr Nutzlast ist gegenüber dem Vorjahr um 1032, jene der Cars um 122 angestiegen. Die Motorisierung macht also auf der ganzen Linie weitere Fortschritte.

C. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

Die Eisenbahnaktualitäten begegnen in der politischen sowie in der Fach- und Bildpresse stets einem grossen Interesse, dem wir durch eine rasche und präzise Information möglichst weitgehend gerecht zu werden versuchen. Die Öffentlichkeit wird darüber hinaus durch die Presse in anerkennenswerter Weise auch mit den allgemeinen Problemen des Verkehrs vertraut gemacht. Zu den wichtigsten dieser Fragen gehören nach wie vor die Festigung der finanziellen Lage der Eisenbahnen, die rechtliche und finanzielle Gleichbehandlung der Verkehrsmittel und die Koordination ihres Einsatzes, die Baufinanzierung der Bundesbahnen sowie die Abgeltung ihrer bahnfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch die öffentliche Hand. Hinzugekommen ist die Frage der Schaffung einer Nahverkehrsordnung.

Dem Zwecke der allseitigen Information dienten nicht nur die von Fall zu Fall der Presse übergebenen Mitteilungen und Beiträge zur freien Verwendung, die Quartalsberichte, das Nachrichtenblatt und gelegentliche Betriebsbesichtigungen; auch der alljährliche Geschäftsbericht soll fortan auf noch anschaulichere Weise als bisher Behörden, Presse und Öffentlichkeit die Leistungen, Erfolge und Sorgen der Bundesbahnen vor Augen halten. Durch graphische Darstellungen ergänzt, erscheint der vorliegende Geschäftsbericht von diesem Jahre an im neuen Kleide. Er wird auf den beiden äusseren Umschlagsseiten in Zukunft je eine bemerkenswerte Neubaute des Jahres aus dem Gebiete des Rollmaterials und der festen Anlagen im Bilde zeigen.

In der illustrierten Presse des In- und Auslandes erschienen wiederum zahlreiche Schilderungen aus der Schienenwelt. Die Informationen wurden zum Teil an folgenden Presseveranstaltungen geboten: Besichtigung von Niveauübergängen mit neuen technischen Verbesserungen für die zuverlässige Meldung der Zugsannäherung; Eröffnungs- und Besichtigungsfahrt mit dem Helvetia-Express; Einweihung des neuen Güterbahnhofes Lausanne-Sébeillon; Besichtigungsfahrt mit dem Doppeltriebwagen RBe $^{4}/_{8}$ für Gesellschaftsfahrten; Namengebung der Lokomotiven «URI» und «TICINO»; Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der alten Hauensteinlinie; Vorführung von Leichtstahlwagen mit umklappbaren Polstersitzen für den Zürcher Vorortsverkehr.

Auch der Eisenbahnfilm erweist sich immer mehr als ein beliebtes Informationsmittel. Der im Sommer 1953 erstmals gezeigte und in der Folge preisgekrönte Gotthardfilm «Der Ruf des Südens» konnte im internationalen Verleih vorteilhaft eingesetzt werden. Auch andere SBB-Dokumentarfilme aus früheren Jahren werden immer wieder für mehrmonatige Matinée-Veranstaltungen im Ausland übernommen. Die drei Stummfilme «Der Kondukteur», «Der Lokomotivführer» und «Der Stationsbeamte» sind in erster Linie für Schulzwecke bestimmt; sie wurden denn auch von der Vereinigung Schweizerischer Unterrichtsstellen als offizielle Lehrfilme für die Schweizer Schulen erklärt.

Photoarchiv und Diapositiv-Sammlung wurden erweitert. Immer häufiger melden sich Journalisten und Verleger, die Photomaterial für die Ausgestaltung ihrer Veröffentlichungen, für Einzelabhandlungen oder Artikelserien benötigen.

Im Verlag des Schweizerischen Jugendschriftenwerkes erschien das Heft «Kennst Du unsere SBB?»

An die 12 000 Personen besuchten unter der Leitung sachkundiger Beamter mit grossem Interesse Anlagen der Bundesbahnen. Ausserdem nahmen rund 18 000 Schüler auf Wunsch ihrer Lehrerschaft an einer von unseren Schulreferenten geleiteten Lektion über die Eisenbahnen teil. Die Schüler zahlreicher Dorfschulklassen erhielten Gelegenheit, einer Plauderei unserer Schulreferenten im Kinowagen beizuwohnen, wo man ihnen auch Lichtbilder und Kurzfilme vorgeführt hat.

Die Radiostudios Genf, Lausanne, Bern, Basel, Zürich und Lugano führten verschiedene Eisenbahnsendungen durch. Besonders wertvolle Aufklärung leistet für uns das Radiostudio Genf mit seiner volkstümlichen Mittwoch-Sendung «Le Rail – La Route – Les Ailes». Erfreulicherweise hat sich auch mit den Organen des schweizerischen Fernsehens bereits eine enge Zusammenarbeit angebahnt.

Die heute rund 47 000 Bände umfassende Bibliothek konnte im Berichtsjahr durch Neuanschaffungen und Überlassung alter Bestände um 725 Bände erweitert werden. Sie wurde von allen Fachdiensten und Privaten sehr rege in Anspruch genommen. Zur besseren Auswertung der Neuerscheinungen und der 528 laufenden Zeitschriften sind interne Referatenblätter herausgegeben worden, die bisher guten Anklang fanden.

D. Geschäftsleitung und Abteilungen

Die *Generaldirektion* fasste in 49 Sitzungen 350 Beschlüsse.

In 7 *Direktorenkonferenzen* besprach die Generaldirektion mit den Kreisdirektoren nebst rein internen Geschäften u. a. Fragen der allgemeinen Personalpolitik, die Revision der Ämterklassifikation, die Gestaltung der Zulagenreglemente, die Neugestaltung der monatlichen Personalstatistik, Bauaufgaben, Fahrplangestaltung, Interessenbeiträge von Gemeinwesen an Baukosten, Behälterverkehr und Aufhebung der ersten Wagenklasse. Zu einer dieser Konferenzen, die vor allem einen Meinungsaustausch über die Pflege der menschlichen Beziehungen in Betrieb und Verwaltung zum Ziele hatte, waren alle Abteilungschefs der Generaldirektion eingeladen.

In der *Geschäftsleitung* sind zwei Rücktritte zu verzeichnen. Herr Dipl. Ing. *P. Kradolfer* hat aus gesundheitlichen Gründen auf den 30. Juni 1953 seine Demission als Generaldirektor eingereicht und Herr Dipl. Ing. *W. Wachs* ist wegen Erreichung der Altersgrenze auf den 31. Dezember 1953 von seinem Amt als Direktor des Kreises II zurückgetreten. Mit Herrn Generaldirektor Kradolfer verliess ein Fachmann die Bundesbahnen, der als junger Ingenieur am Eisenbahnbau des In- und Auslandes mitarbeitete, als vormaliger Direktor des Eidgenössischen Amtes für Verkehr auch mit den wirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Problemen der Bahnen vertraut war und als Militäreisenbahndirektor die Verantwortung für die wehrwirtschaftliche Bereitschaft der schweizerischen Eisenbahnen zu tragen hatte. Herr Kreisdirektor Wachs kann auf eine über 40jährige Dienstzeit bei den Schweizerischen Bundesbahnen zurückblicken, die er als junger Bauingenieur antrat, namentlich auch als Oberingenieur des Kreises II erfolgreich gestaltete und schliesslich mit dem höchsten in einem Kreis erreichbaren Amt beendigte. Als Nachfolger von Herrn Dipl. Ing. Kradolfer wählte der Bundesrat mit Amtsantritt 1. Juli 1953 Herrn Dipl. Ing. *Otto Wichser*, von Linthal, bisher Oberingenieur der Generaldirektion; Herr Generaldirektor Wichser hat die Leitung des Bau- und Betriebsdepartementes übernommen. An Stelle von Herrn Dipl. Ing. Wachs wurde Herr Dipl. Ing. *Hermann Merz*, von Beinwil, bisher Oberingenieur des Kreises II und Stellvertreter des Kreisdirektors, vom Bundesrat auf den 1. Januar 1954 zum Direktor des Kreises II gewählt.

Bei den *Abteilungen* der Generaldirektion sind folgende Mutationen zu verzeichnen: Als Nachfolger von Herrn Generaldirektor Wichser wählte der Verwaltungsrat mit Amtsantritt 15. Oktober 1953 den bisherigen Stellvertreter des Oberingenieurs des Kreises II, Herrn Dipl. Ing. *Max Portmann*, von Luzern, zum Chef der Bauabteilung der Generaldirektion. Auf Ende des Berichtsjahres sind sodann wegen Erreichung der Altersgrenze zurückgetreten die Herren Dr. *Josef Fahm*, Chef der Rechtsabteilung, und Obermaschineningenieur *Heinrich Huber*, Chef des Zugförderungs- und Werkstättedienstes. Zum neuen Chef der Rechtsabteilung wurde der bisherige Stellvertreter von Herrn Dr. Fahm, Herr Dr. iur. *Hans Amberg*, von Schötz, und Herr Dipl. Ing. *Franz Gerber*, von Langnau, bisheriger Leiter des Zugförderungs- und Werkstättedienstes der BLS und mitbetriebener Bahnen, zum neuen Obermaschineningenieur der SBB ernannt, beide mit Amtsantritt 1. Januar 1954. Der Verwaltungsrat würdigte das reiche Wirken der scheidenden Mitglieder der Geschäftsleitung sowie der in den Ruhestand tretenden Abteilungschefs und sprach ihnen seinen Dank aus.

E. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat während des Berichtsjahres in 9 Sitzungen 44 Geschäfte behandelt. Die Öffentlichkeit wurde über die gefassten Beschlüsse laufend informiert. In Verbindung mit den Sitzungen nahm der Rat vier Besichtigungen vor.

Auf Ende des Berichtsjahres traten die Herren Dr. iur. *Heinrich Daeniker*, alt Direktor der Zürcher Kantonalbank, Zollikon, Dr. iur. *Erhard Branger*, alt Direktor der Rhätischen Bahn, Chur, und Dr. iur. *Vinzenz Winiker*, Regierungsrat, Luzern, wegen Erreichung der vom Bundesrate festgelegten Altersgrenze von 70 Jahren zurück. Herr Dr. Daeniker gehörte als Finanzfachmann dem Rat seit 1932 an; im Jahre 1948 wählte ihn der Bundesrat zum Vizepräsidenten. Herr Dr. Branger wurde 1938 als Vertreter der Privatbahnen und des Kantons Graubünden in den Verwaltungsrat der SBB berufen. Mit Herrn Regierungsrat Dr. Winiker amtete seit 1947 ein kantonaler Baudirektor als Vertreter der Zentralschweiz, der auch die Sorgen der Privatbahnen und des öffentlichen Automobilverkehrs kannte. Alle drei Demissionäre haben ihre reichen Kenntnisse und Erfahrungen in verdankenswerter Weise den Schweizerischen Bundesbahnen zur Verfügung gestellt. Der Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, der Verwaltungsrat und die Generaldirektion sprachen ihnen anlässlich ihres Rücktrittes den besonderen Dank für ihre Mitarbeit aus.

Der Bundesrat hat die bisherigen Verwaltungsräte für die am 1. Januar 1954 beginnende 18. Amtsdauer bestätigt. Den Vorsitz führt weiterhin Herr Nationalrat Dr. *Paul Gysler*, während als neuer Vizepräsident Herr Dr. *Rodolphe Stadler* gewählt wurde. Als Ersatz für die ausscheidenden Mitglieder ernannte der Bundesrat folgende Herren: Dr. iur. *Luigi Albrecht*, Nationalrat, Chur; Privatdozent Dr. iur. *Hans Herold*, Sekretär des Vorortes des Schweizerischen Handels- und Industrievereins, Zürich; *Ludwig von Moos*, Ständerat, Sachseln.

Am 14. Februar 1954 verschied in Cormanon (Freiburg) Herr Prof. Dr. iur. *Josef Piller*, Ständerat. Er erreichte ein Alter von 64 Jahren. In den Verwaltungsrat der SBB trat er im Jahre 1951 als Nachfolger des zum Bundesrat gewählten Herrn Dr. Josef Escher ein. Herr Ständerat Piller hat sich dank seiner Persönlichkeit und seiner vor allem juristisch klaren Voten rasch das Vertrauen und Ansehen des Rates erworben. Sein Hinschied ist auch für die Bundesbahnen ein Verlust.

F. Internationale Organisationen

1. Die *ständigen Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes* (UIC) prüften zahlreiche Fragen, wie insbesondere die Zukunft des internationalen Personenverkehrs, die Schaffung internationaler Tarife, die von den internen Tarifen unabhängig sind, die Tarifierung der Paletten und Behälter, die Instradierung der Güter und die gemeinschaftliche Benützung von Rollmaterial, die Vereinheitlichung der Fahrzeuge und die Signalisierung der Niveauübergänge. Ferner führten sie das Studium von Problemen allgemeiner Natur weiter.

Der *Geschäftsführende Ausschuss des UIC* und die *Hauptversammlung* behandelten hauptsächlich verschiedene Probleme von besonderer Bedeutung. Wir erwähnen namentlich den Beschluss über die Aufhebung der ersten Wagenklasse ab Sommer 1956.

Der *Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten des UIC*, dem nur die Generaldirektoren der bedeutendsten Eisenbahnverwaltungen, unter ihnen der Präsident unserer Generaldirektion, angehören, prüfte seinerseits die wichtigsten Probleme des internationalen Eisenbahnwesens (Zukunftsaussichten des internationalen Personenverkehrs, Finanzierung von Rollmaterial usw.) und hat den verschiedenen Organen seine Weisungen erteilt.

Das *Amt für Forschung und Prüfung* (ORE) entfaltete eine rege Tätigkeit und hat die Konstruktion von Einheitswagentypen sowie die Studien auf dem Gebiet der Standardisierung weitergeführt. Es hat ferner enge Beziehungen mit der Wagenbauindustrie der verschiedenen Länder angeknüpft.

Die *Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen* (CICE) setzte ihre Werbetätigkeit durch die Herausgabe ihres Informationsblattes, gemeinsamer Fahrpläne und Plakate fort. Sie untersuchte auch verschiedene andere mit der Entwicklung des Fremdenverkehrs in Verbindung stehende Probleme.

Die von unserer Verwaltung präsidierte *Gruppe der Filmsachverständigen* hat den Erfahrungsaustausch weitergeführt und mit den Eisenbahnverwaltungen von Frankreich, Deutschland, Italien und der Schweiz die Vorarbeiten für einen farbigen Dokumentarfilm mit Spielhandlung über eine Europareise mit der Eisenbahn intensiv gefördert.

Das *Dokumentationsbüro der Eisenbahnen* (BDC) hat seinen Unterlagenaustausch ausgedehnt und die Vorbereitung eines Eisenbahn-Lexikons weitergeführt.

2. Die von unserer Verwaltung präsidierte *Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz* tagte vom 7. bis 17. Oktober und befasste sich mit den Vorbereitungen für die Fahrplanperiode 1954–1955. Für

unser Land ist besonders die Einführung von Städteschnellzügen Genf–München über St. Margrethen und Zürich–Stuttgart über Schaffhausen hervorzuheben. Mit dem Fahrplanwechsel 1954 wird der Arlberg-Express einen Wagen 3. Klasse von Paris nach Wien und der Simplon-Express einen solchen von Paris nach Mailand führen.

Vom 25.–28. November wurde eine Sonderkonferenz abgehalten, um die von den Reiseagenturen für 1954 bestellten Extrazüge England–Schweiz und England–Österreich/Jugoslawien festzulegen.

3. Die *Internationale Güterzugfahrplankonferenz* brachte neue und wesentliche Verbesserungen für den schweizerischen Einfuhr-, Ausfuhr- und Transitverkehr.

4. Der von unserer Verwaltung präsidierte *Ausschuss des Internationalen Güterwagenverbandes* (RIV) bereinigte sein Übereinkommen. Er hat dieses Reglement besonders in bezug auf die Linienklassierung und die Normalbelastung der Wagen den Beschlüssen des UIC angepasst sowie verschiedene Fragen über die Anschriften von Privatwagen behandelt.

5. Am 2. März ist in Bern von den Vertretern von 10 Eisenbahnverwaltungen (Deutschland, Österreich, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, Holland, Saar und Schweiz) ein Übereinkommen über die gemeinsame Benützung des EUROP-Wagenparks unterzeichnet worden. Das im Übereinkommen vorgesehene Zentralwagenbureau in Bern hat am 15. März seine Tätigkeit aufgenommen.

Der auf Grund des Übereinkommens geschaffene und von unserer Verwaltung präsidierte *EUROP-Ausschuss* untersuchte die Anlaufbedingungen der neuen Organisation und studierte einzelne Verbesserungsmöglichkeiten (Abwicklung des neuen EUROP-Systems in bezug auf den Betrieb und das Wagenmaterial, Überprüfung der Leerläufe, Einbezug der Plattwagen und Vergrösserung des gemeinschaftlichen Wagenparks).

6. Der *Leitende Ausschuss des Internationalen Eisenbahntransportkomitees* (ITK/CIT) hat unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die Britischen Eisenbahnen als neue Verbandsverwaltung aufgenommen. Die Einheitlichen Zusatzbestimmungen zur CIV und zur CIM wurden vollständig revidiert und die Abkommen des CIT an die neuen CIV und CIM vom 25. Oktober 1952 angepasst. Der Leitende Ausschuss beschloss die Inkraftsetzung der neuen Bestimmungen über die Behandlung fehlender und überzähliger Güter oder Gepäckstücke im internationalen Verkehr auf den 1. Januar 1954. Er befasste sich ferner mit den internationalen Kundmachungstarifen.

7. Die Tätigkeit der *Internationalen Simplondelegation* spielte sich in gewohntem Rahmen ab.

8. Zwei gemeinsame Unterausschüsse der SBB und der Italienischen Staatsbahnen befassten sich mit den Gemeinschaftsbahnhöfen Chiasso, Luino und Domodossola. Die Arbeiten und Schlussfolgerungen dieser Ausschüsse werden einer *Gemischten Kommission*, bestehend aus Vertretern beider Verwaltungen, zum Entscheid überwiesen.

9. Der *Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen* (URF) behandelte weiterhin vorwiegend praktische Fragen der Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse im internationalen Verkehr.

10. Der *Internationale Verband ärztlicher Dienste der Eisenbahnen* (UIMC) besichtigte unter anderem einen Spezialzug für Röntgenaufnahmen, der den Untersuchungen über Tuberkulosefälle bei den Bahnbeamten und ihren Familien dienen soll. Er befasste sich ferner mit dem Problem der Eignungsbedingungen für Kandidaten des Eisenbahndienstes.

11. Der *Binnenverkehrsausschuss der CEE* und seine Unterorgane (Unterausschuss für Eisenbahntransporte, Unterausschuss für Strassentransporte und verschiedene Arbeitsgruppen) befassten sich insbesondere mit den Problemen der Transportkoordination, der Selbstkosten, der den Verkehrsunternehmen auferlegten Tarifbelastungen, dem Transport von verderblichen Gütern, der Signalisierung der Bahnübergänge usw. Der Unterausschuss für Strassentransporte bereinigte ein internationales Übereinkommen über die wirtschaftliche Reglementierung der Strassentransporte und ein einheitliches Lastenheft; dieses Übereinkommen wird den verschiedenen Staaten im Jahre 1954 zur Unterschrift vorgelegt. Die Eisenbahnen haben ihren Standpunkt durch die Vermittlung des Verbandes der Strassendienste der Eisenbahnen geltend gemacht.

12. Schliesslich ist die Schaffung einer neuen zwischenstaatlichen Organisation, die *Konferenz der westeuropäischen Verkehrsminister*, zu erwähnen. Sie hat Resolutionen über folgende vier Eisenbahnprobleme gefasst: die gemeinschaftliche Verwendung von Güterwagen, die Wahl von rationellen Routen für die Güterbeförderung und die Vereinheitlichung der Tarife, die Standardisierung des Rollmaterials und die Elektrifikation sowie die internationale Finanzierung des Eisenbahnmaterialankaufs. Die Schweiz war vertreten durch Herrn Bundesrat Escher; die SBB hatten einen Sachbearbeiter für Eisenbahnfragen abgeordnet.

Spezieller Teil

Finanz- und Rechnungswesen

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung

1. Unsere Schuld an festen Anleihen betrug am Jahresende 1 376 799 900 Franken. Davon waren 187 519 000 Franken im eidgenössischen Schuldbuch eingetragen.

2. Am 2. September wurde mit der Deutschen Bundesbahn ein Vertrag über die Finanzierung der Elektrifikation der Bundesbahnstrecke Basel–Karlsruhe abgeschlossen. Im Rahmen der Investierungen gemäss dem zwischen den Regierungen Deutschlands und der Schweiz abgeschlossenen Abkommen vom 26. August 1952 erhält die Deutsche Bundesbahn für die erwähnte Elektrifikation ein langfristiges Darlehen von 140 000 000 Franken. Die Schweizerischen Bundesbahnen werden subsidiär Gläubigerin der Deutschen Bundesbahn und Schuldnerin der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

3. Aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse sind im Laufe des Jahres an Bedienstete der Bundesbahnen 302 Hypothekardarlehen im I. und II. Range von zusammen 5 191 500 Franken ausbezahlt worden. Für gleiche Rechnung wurde an eine Eisenbahner-Baugenossenschaft ein Hypothekardarlehen im I. Range von 100 000 Franken ausbezahlt.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung

1. Das im Jahr 1951 revidierte Reglement über die Anlagen- und Abschreibungsrechnung der Bundesbahnen wurde vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement für die Dauer der laufenden Revisionsperiode, d. h. bis zum Jahr 1960, definitiv genehmigt, nachdem diese Genehmigung vorerst nur provisorisch für die Jahre 1951–1953 erteilt worden war. An die Genehmigung wurde der Vorbehalt geknüpft, dass die zusätzlichen Abschreibungen auf dem Rollmaterial nur solange und insoweit in Rechnung gestellt werden dürfen, als die Bundesversammlung nicht im Sinne von Art. 16, Abs. 2, des Bundesbahngesetzes vom 23. Juni 1944 über die Deckung eines Fehlbetrages zu beschliessen haben wird.

2. Beim Baudienst wurde ein neues Aufschreibenummern-Verzeichnis (detaillierter Kontenplan) für die betriebswirtschaftliche Rechnungsführung ausgearbeitet und auf den 1. Januar 1954 in Kraft gesetzt.

3. Als weitere Auswertung der lochkartenmässigen Verarbeitung des Rechnungsmaterials werden vom Jahre 1954 an die Auftragsvergebungen der Bundesbahnen an Industrie, Handel und Gewerbe nach verschiedenen Gesichtspunkten statistisch erfasst. Die Angaben dienen vor allem der Kundenwerbung im Güterverkehr und der Überwachung der Vergebungspraxis.

4. Die Arbeiten auf dem Gebiete der Transportkostenrechnung wurden weitergeführt. Als Anhaltspunkt für die Revision der Tarife für die Beförderung lebender Tiere und von Milch wurden die Kostenelemente dieser Transporte ermittelt. Ferner wurde eine Rentabilitätsrechnung über die Krankentransporte aufgestellt.

5. Im Zusammenhang mit der auf 1. Januar 1953 in Kraft getretenen neuen Lohnersatzordnung wurde ein Reglement über die Erwerbsausfallentschädigungen für das Militärdienst leistende Personal der Bundesbahnen ausgearbeitet.

6. Während des Jahres 1953 hat die Abteilung folgende Kontrollen und Revisionen durchgeführt: Prüfung der AHV-Renten, der Haftpflicht- und Zuschussrenten und der Lohnausfallentschädigungen des Baudienstes der Kreise sowie der AHV-Arbeitgeberbeiträge der Generaldirektion und der Verwaltungsabteilungen der Kreise. Ferner wurde eine Anzahl von Vorschusskassen der Dienststellen der Generaldirektion und der Kreise revidiert.

Einsichtnahmen in die Buchhaltung erfolgten bei einer Automatengesellschaft, 4 Firmen des Bahnhofbuchhandels, einer Firma für die Bahnhofreklame, 40 Bahnhofbuffets, 9 Bahnhofcoiffeuren, 15 Bahnhofkiosken, einem Bahnhofkühlhaus, einer Bahnhofgarage und einem weitern Betrieb des Gastwirtschaftsgewerbes. Sodann wurden die Abrechnungen der Genfer Verbindungsbahn und des Automobilverkehrs im Surbtal geprüft und

in die Buchhaltung einiger Firmen Einsicht genommen zum Zwecke der Überprüfung von Teuerungsnachforderungen, Selbstkostenberechnungen usw.

Im weitern sind die Roheinnahmen von 55 Bahnhofbuffets, 23 Bahnhofkiosken, einer Bahnhofgarage, 2 Rauchwarengeschäften, einer Speisewagengesellschaft und drei andern Verkaufsgeschäften geprüft worden.

7. Organe der Französischen Staatsbahnen prüften die von uns vorgelegten Rechnungen über den Betrieb des Gemeinschaftsbahnhofes Basel.

C. Beteiligung an andern Unternehmungen

1. Die «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» schliesst ihre Gewinn- und Verlustrechnung mit einem bescheidenen Gewinn ab. Aus den Vorjahren ist jedoch noch ein Defizit von rund 70 000 Franken abzutragen; das Aktienkapital bleibt daher auch für ein weiteres Jahr ohne Dividende.

2. Bei der «Bahnhofkühlhaus AG. in Basel» war der Ertrag aus dem Kühllager-Geschäft geringer als im Vorjahr, weil gegenüber dem Vorjahr die Einfuhr von Gefrierfleisch abgenommen und die Ausfuhr von Schlachtvieh zugenommen haben. Dagegen konnte die Anzahl der in Basel zu beeisenden und nachzueisenden Wagen nochmals erhöht werden. Die Dividende betrug unverändert 7%.

3. Das Aktienkapital der «Etzelwerk AG.» bleibt unverändert. Das Obligationenkapital ist durch die Rückzahlung des Restes der Anleihe 1937 auf den 1. April 1953 um 10 Millionen Franken zurückgegangen; als Ersatz wurde auf das gleiche Datum ein dreiprozentiges Darlehen von 10 Millionen Franken beim Ausgleichsfonds der AHV aufgenommen. Für das am 30. September 1953 abgeschlossene 22. Geschäftsjahr wurde eine Dividende von 4½% ausgerichtet.

4. Das Aktienkapital, das Obligationenkapital und das langfristige Bankdarlehen der «Kraftwerk Ruppers-wil-Auenstein AG.» weisen keine Veränderungen auf. Bei den Kreditoren sind die festverzinslichen Bauvorschüsse der Partner getilgt worden. Für das am 30. September 1953 abgeschlossene 12. Geschäftsjahr 1952/53 wurde eine Dividende von 4% ausgerichtet.

5. Wir haben uns am Aktienkapital der im Frühjahr gegründeten «Schweizerischen Helicopter AG., Bern», mit 50 000 Franken beteiligt.

6. Die «Interfrigo, Internationale Eisenbahngesellschaft für Kühlwagentransporte», der auch unsere Verwaltung angehört, weist eine erfreuliche Verkehrszunahme und ermutigende finanzielle Resultate auf.

Personalangelegenheiten

A. Allgemeine Personalangelegenheiten

1. Die seit 1950 betriebenen umfangreichen Vorarbeiten für die Revision der Ämterklassifikation traten im Berichtsjahr in ihr entscheidendes Stadium. Anfangs Mai lag die vom Bundesrat eingeholte Ergänzungsexpertise des betriebswissenschaftlichen Institutes der ETH vor. Die Verhandlungen mit den Personalverbänden dauerten bis Mitte Juni. Auf Grund der Expertise musste eine Reihe von Verbesserungen in der Einreihung stark besetzter Kategorien des Bundesbahnpersonals zugestanden werden. Am 13. Juli reichte die Generaldirektion dem Post- und Eisenbahndepartement ihre Vorschläge ein. Im Oktober wurde eine das gesamte Bundesbahnpersonal der 5.–25. Besoldungsklasse umfassende Vorlage des Finanz- und Zolldepartementes der Paritätischen Kommission zur Begutachtung überwiesen. Die Kommission arbeitete die umfangreiche Vorlage in zwei Lesungen durch. Der Abschluss fällt nicht mehr in das Berichtsjahr; es sei aber beigefügt, dass die Paritätische Kommission dem Bundesrat im Januar 1954 ihr Gutachten erstattet und der Bundesrat in Zustimmung hiezu am 29. Januar Beschluss gefasst hat. Für die Berichtsperiode ist die rückwirkende Inkraftsetzung auf den 1. Januar 1953 von Bedeutung.

2. Die Bundesversammlung hat am 27. März bzw. am 22. Dezember 1953 beschlossen, den aktiven Bediensteten für die Jahre 1953 bzw. 1954 Teuerungszulagen im gleichen Ausmass wie für 1952 auszurichten.

3. Für die Amtsdauer 1954/56 wurden die Personalkommissionen neu bestellt. Die Personalverbände konnten sich fast durchwegs auf das Vertretungsverhältnis der Vorjahre einigen. So vollzog sich die Neubestellung der Personalvertretungen überwiegend im Zeichen stiller Wahlen. Nur für die Werkstättekommission von Bellinzona musste ein Wahlgang angeordnet werden.

4. Das Finanz- und Zolldepartement erliess am 31. Dezember 1953 eine Verfügung, worin die für die Amtsdauer 1954/56 massgebenden Grundlagen für die Einreihung der Orte in die Zuschlagsstufen festgelegt sind.

B. Personalversicherung

1. Pensions- und Hilfskasse

a) Die vom Verwaltungsrat am 19. Dezember 1952 mit Nachtrag I zu den Statuten vom 9. Oktober 1950 auf 1. Januar 1953 vorgenommene Anpassung der Versicherung – bedingt durch den Einbau der zehnprozentigen Teuerungszulage in die Besoldung – wurde am 25. März 1953 durch die eidgenössischen Räte genehmigt.

Durch diese Erhöhung des versicherten Verdienstes trat auf 1. Januar 1953 für die Aktiven eine Erhöhung im Deckungskapital von 45,1 Millionen Franken und für die Umwandlung der bisherigen zehnprozentigen Teuerungszulage der in den Jahren 1949 bis 1952 Pensionierten in Pensionsansprüche eine solche von 16,9 Millionen Franken ein. Zur Abtragung der Mehrbelastung für die Aktiven wurden die Rechnungsüberschüsse der Jahre 1951–1953 im Betrage von 30,5 Millionen Franken herangezogen. Durch Anpassung der Rechnungsgrundlagen an die gegenwärtigen Verhältnisse wurde überdies die dadurch auf 1. Januar 1953 eingetretene Entlastung im Deckungskapital von 11,7 Millionen Franken verwendet, so dass Ende 1953 unter Berücksichtigung der Zinsen noch 3,4 Millionen Franken zu tilgen sind. Da bei annähernd gleichbleibenden Verhältnissen auch für die nächsten Jahre Gewinne erwartet werden dürfen, hofft man, die Mehrbelastung für die Aktiven bis Ende 1954 abzutragen.

Zur Tilgung der aus der Aufwertung der Pensionen der in den Jahren 1949–1952 Pensionierten entstandenen Mehrbelastung leisten die Bundesbahnen jährliche Beiträge in der Höhe der bisher von ihnen an diese Pensionierten ausgerichteten Teuerungszulage von 10%, d. h. 1,6 Millionen Franken jährlich, soweit sie nicht durch nicht beanspruchte technische Gewinne abgetragen werden kann. Ende 1953 sind unter Berücksichtigung der Zinsen noch 16,0 Millionen Franken abzutragen.

b) Die Pensionen der vor dem 1. Juli 1941 aus dem Dienst 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 1 656 848 Franken (1952: 1 776 683 Franken).

c) Die mit Bundesbeschluss vom 27. März 1953 gewährten Teuerungszulagen, die im Berichtsjahr an die Rentenbezüger der Personalversicherungskassen des Bundes auszurichten waren, deren Ansprüche nach den Kassenstatuten vom Mai 1942 oder früheren 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.

Ausserdem wurde sämtlichen Rentenbezügern der Personalversicherungskassen des Bundes durch diesen Bundesbeschluss eine zusätzliche, vierteljährlich zahlbare Teuerungszulage für das Jahr 1953 von 4,4% für die Altrentner und 4% für die Neurentner der in Prozenten des versicherten Verdienstes festgesetzten Kassenleistung zugesprochen. Die Zulage hatte jedoch wie im Vorjahr mindestens 162 Franken für die Bezüger von Invalidenrenten, 102 Franken für die Bezüger von Witwenrenten und 34 Franken für die Bezüger von Waisenrenten zu betragen. Ein Invalidenrentenbezüger hatte zudem erstmals für jedes Kind unter 18 Jahren – wenn in Ausbildung längstens bis zum vollendeten 20. Altersjahr – Anspruch auf eine vierteljährliche Zulage von 30 Franken.

2. Alters- und Hinterlassenenversicherung

Mit Bundesgesetz vom 30. September 1953 ist das AHV-Gesetz vom 20. Dezember 1946 revidiert worden. Die Revision bewirkt eine wesentliche Verbesserung der AHV-Renten ab 1. Januar 1954. Auf Grund der Neuordnung waren sämtliche von unserer Kassenstelle ausgerichteten AHV-Renten neu festzusetzen.

Von unserer Kassenstelle wurden im Berichtsjahr 885 (1952: 625) einfache Altersrenten, 1335 (1952: 995) Ehepaar-Altersrenten, 611 (1952: 463) Witwenrenten, 337 (1952: 243) einfache Waisenrenten und 9 (1952: 8) Vollwaisenrenten ausgerichtet. Die im Jahr 1953 ausbezahlte Rentensumme betrug 2 712 561 Franken (1952: 2 086 333 Franken).

3. *Unfallversicherung*

Mit Bundesbeschluss vom 27. März 1953 sind rückwirkend auf den 1. Januar 1953 die bestehenden Teuerungszulagen zu den Renten der SUVA aus Unfällen, die sich vor dem 1. Januar 1943 zugetragen haben, allgemein um 10% erhöht worden. Zudem wurde die bisherige Höchstbegrenzung der Zulagen von 720 Franken für Renten, die vor dem 1. Dezember 1941 bestanden haben, und von 600 Franken für solche, die seit dem 1. Dezember 1941, jedoch vor dem 1. Januar 1943 eingetreten sind, fallen gelassen. Gleichzeitig ist der Kreis der zulageberechtigten Rentenbezüger erweitert worden. Die Teuerungszulagen betragen nunmehr:

a) 40% (bisher 30%) der Jahresrente für Schadenfälle, welche vor dem 1. Dezember 1941 bestanden haben;
b) 35% (bisher 25%) der Jahresrente für Schadenfälle, welche nach dem 30. November 1941, aber vor dem 1. Januar 1943 eingetreten sind;
c) 10% (bisher 0%) der Jahresrente für Schadenfälle, welche nach dem 31. Dezember 1942, aber vor dem 1. Januar 1946 eingetreten sind.

4. *Krankenkasse*

Im Berichtsjahr sind die Krankenpflegekosten zufolge weiterer Tariferhöhungen der Ärzte, Spitäler usw. wiederum angestiegen. Ebenso hat im Jahr 1953 die Krankheitshäufigkeit merklich zugenommen.

In Ausführung von Art. 71 der Kassenstatuten vom 17. Dezember 1951 hat die Generaldirektion am 22. Januar 1953 ein Reglement über die Verwaltung der Krankenkasse mit Gültigkeit ab 1. Januar 1953 erlassen.

C. Bahnärztlicher Dienst

1. Im Jahre 1953 kamen 17 093 Krankheitsfälle und 5960 Unfälle zur Anmeldung (ohne die Fälle der Kurzabsenzen) gegenüber 15 463 Krankheitsfällen und 6070 Unfällen im Jahre 1952. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive die Tage der Kurzabsenzen, beträgt 578 905 (1952: 552 284). Es ergibt sich somit bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 35 654 eine *Morbidität* (Krankheitstage pro Beschäftigten) von 16,23 Tagen gegenüber 15,58 im Jahre 1952 und 16,58 im Jahre 1951.

	1951	1952	1953
Diese Morbidität verteilt sich wie folgt:		Tage	
Auf Krankheiten	12,35	11,12	11,79
Auf Unfälle	3,32	3,65	3,56
Auf Kurzabsenzen	0,91	0,81	0,88
Morbidität nach Beschäftigungsgruppen:			
Bureaudienst	9,78	8,22	9,02
Dienst im Freien	21,80	20,83	21,25
Dienst im Bureau und im Freien	14,88	13,78	14,24
Dienst auf der Lokomotive	13,57	12,33	14,10
Zugsbegleitungsdienst	17,07	16,34	17,69
Dienst in den Hauptwerkstätten (Arbeiter)	17,97	17,78	18,20
Mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall):			
Bei Krankheiten	24,27	25,49	24,59
Bei Unfällen	20,32	21,36	21,33
Bei Kurzabsenzen	1,91	1,85	1,90

2. Im Berichtsjahre fanden statt:

a) Untersuchungen durch die Ärzte des bahnärztlichen Dienstes:		Anzahl	
Kontrolluntersuchungen	229	248	225
Kontrolluntersuchungen von Unfallpatienten, Agenturdienst der SUVA, Kreis Bern	85	73	100
Durchleuchtungen im Rahmen von Umgebungsuntersuchungen des SBB-Personals, Platz Bern	158	102	89

	1951	1952	1953
		Anzahl	
b) Untersuchungen durch die Bahnärzte:			
Aufnahmeuntersuchungen	2355	2391	1866
Begutachtungen auf Invalidität	434	421	454
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzung infolge Krankheit	726	728	677
c) Von den behandelnden Ärzten eingeholte Zwischenberichte	—	3530	4458
3. Für die Allgemeine Bundesverwaltung (ABZV, PTT, Zoll und Militär):			
a) Untersuchungen durch die Ärzte des verwaltungsärztlichen Dienstes:			
Kontrolluntersuchungen	769	295	204
Durchleuchtungen (Personal der ABV)	551	540	408
Schirmbildaufnahmen	—	—	750
Mantoux I	—	—	656
Mantoux II	—	—	421
BCG Impfung	—	—	167
b) Untersuchungen durch die Vertrauensärzte:			
Aufnahmeuntersuchungen	4586	4345	3663
Begutachtungen auf Invalidität	223	258	259
Kontrolluntersuchungen	698	574	585
c) Von den behandelnden Ärzten eingeholte Zwischenberichte	—	4374	4799

Rechtsabteilung

1. Im Verlaufe des Jahres ereigneten sich 430 Eisenbahnbetriebsunfälle (1952: 414).

2. Im Laufe des Berichtsjahres haben die Kreisdirektionen 447 Haftpflichtfälle erledigt (1952: 238).

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

	1952	1953
a) Reklamationen		
Unerledigt übernommen	1 072	991
Neu dazugekommen	29 229	29 110
Erledigt	29 310	29 210
b) Prozesse		
Hängige Prozesse	4	2
Neu dazugekommen	2	1
Erledigt	4	1
	Fr.	Fr.
c) Nettobelastung der SBB aus der Erledigung vorgenannter Reklamationen und Prozesse	689 378	567 405

Tarife und Verkehrswerbung

A. Personen- und Gepäckverkehr

1. Der Geltungsbereich des Tarifes für Gruppenreisen wurde am 1. Mai auf die Luftseilbahn Champéry–Planachaux und die Automobilstrecke Rolle–Gimel ausgedehnt.

Am 1. August ist der direkte Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen der neu eröffneten Bahnstrecke Sembrancher–Le Châble der Martigny-Orsières-Bahn aufgenommen worden.

2. Die Winter-Sonntagsbillette wurden bis 22. März und ab 19. Dezember ausgegeben. Ausser für die fünf nationalen Ausstellungen und Messen ist die Fahrvergünstigung «einfach für retour» für das Schweizerische Arbeiter-Sängerfest in Luzern, das Eidgenössische Musikfest in Freiburg, das Eidgenössische Kleinkaliber-Schützenfest in Lachen und das Eidgenössische Schwing- und Älperfest in Winterthur gewährt worden.

3. Die den Reisebüros für den Verkauf schweizerischer Fahrausweise gewährten Provisionen sind auf den 1. Januar 1953 für die Reisebüros in der Schweiz um 1% und für diejenigen im Ausland um 2½% erhöht worden, wobei die vom Umsatz abhängigen Zusatzprovisionen der ausländischen Reisebüros etwas herabgesetzt wurden.

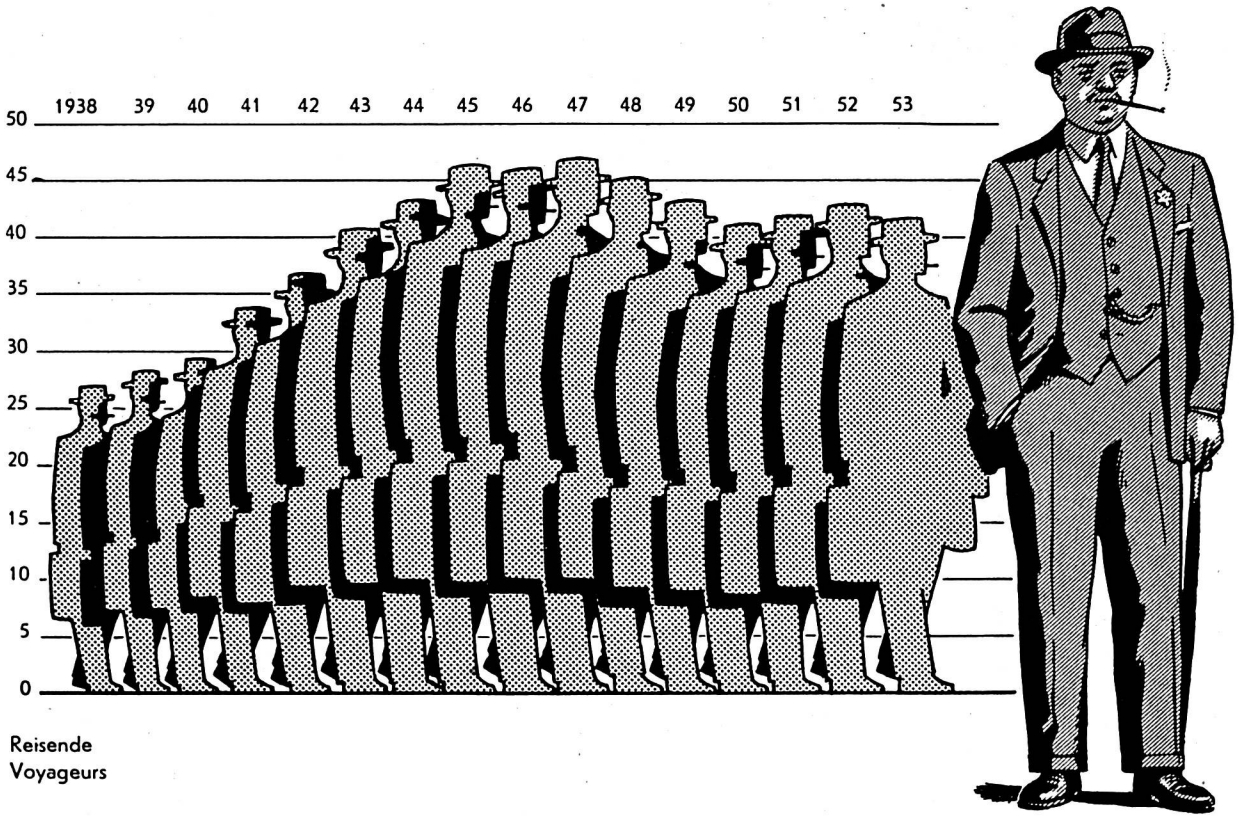
4. Ein neues Übereinkommen über die Regelung von Verkehrsumleitungen im Personen- und Gepäckverkehr bei Betriebsstörungen auf Strecken der schweizerischen Transportunternehmungen trat am 1. April in Kraft.

5. Am 2. Mai wurde mit der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees (DGV) eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach die Anteile der beiden Verwaltungen aus den wahlweise gültigen Fahrausweisen pauschal verteilt werden. Eine ähnliche Vereinbarung kam am 5. November mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon (BLS) für die wahlweise auf der SBB-Strecke Interlaken Ost–Brienz und auf den Schiffen des Brienzersees gültigen Fahrausweise zustande. Beide traten rückwirkend auf den 1. Januar 1953 in Kraft.

6. Die internationalen Tarife wurden auch 1953 weiter ausgebaut und verbessert. Neu eingeführt wurden je ein Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Österreich und dem Saarland über Deutschland, Frankreich und die Schweiz und für die Beförderung von Reisenden in Gruppen zwischen Grossbritannien und Italien über Frankreich oder Belgien und die Schweiz, sowie ein Bodensee-Gemeinschaftstarif.

Die Beförderungspreise im Personenverkehr sind während des Berichtsjahres in Polen um 100%, in Frankreich und im Saarland um 25% erhöht worden. In diesen beiden Ländern wurden auch die Gepäck- und Expressgutfrachten um 25% erhöht.

Anzahl Reisen auf 1 Einwohner
1938—1953



B. Güter- und Tierverkehr

1. Gleich wie andere europäische Eisenbahnverwaltungen gewährten wir für Liebesgaben zugunsten der von Naturkatastrophen Heimgesuchten in Belgien, Holland und England den Gratistransport.

2. Nach vielversprechenden Versuchen mit Paletts in den Güterhallen von Bern, Luzern und Zürich ist auf Beginn des Jahres eine vorläufige Regelung für die Behandlung der Kundenpaletts in Kraft getreten, die sich in der Folge bewährt hat und der weiteren Entwicklung förderlich war.

3. Die internationale Tariflage blieb auch im Berichtsjahr sehr unstabil. Eine einschneidende Massnahme traf die Deutsche Bundesbahn mit der Senkung der Frachtsätze der vier höchsten Wagenladungsklassen. Sie hofft, mit dieser Tarifsenkung nicht nur eine weitere Ausdehnung des Strassentransportes verhindern, sondern darüber hinaus einen Teil des an den Lastwagen verlorengegangenen Verkehrs zurückgewinnen zu können.

Die französischen Bahnen erhöhten ihre Transittarife und die Österreichischen Bundesbahnen mussten eine Kurssenkung durchführen. In der Tschechoslowakei trat eine Währungsänderung ein und die Ungarischen Bahnen führten eine Tarifreform durch.

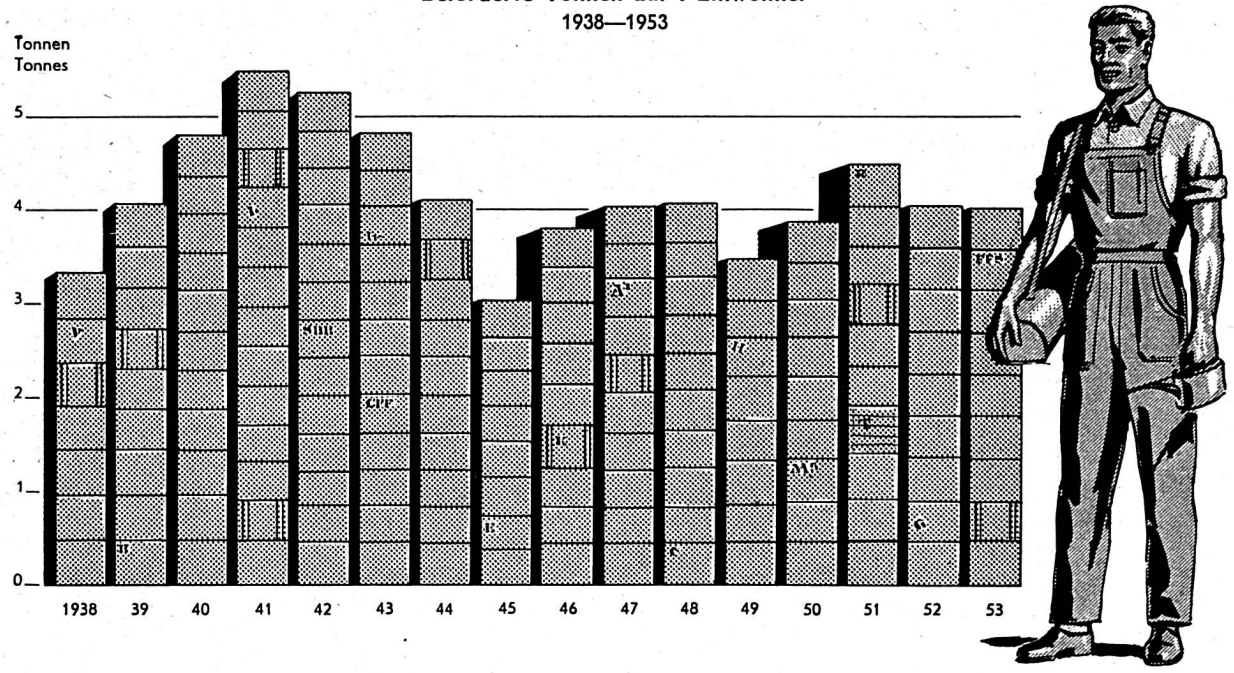
Alle diese Massnahmen, zusammen mit weniger bedeutenden Änderungen zogen umfangreiche Tarifarbeiten in den Internationalen Verbänden nach sich, um die notwendige Anpassung an die neue Tariflage sicherzustellen. Bei dieser Gelegenheit wurde der für uns wichtigste Transittarif Deutschland–Italien, der in seiner bisherigen Form mit beschränktem Anwendungsbereich dem Verkehrsbedürfnis nicht mehr genügte, durch einen allgemeinen Tarif ersetzt. Die Tarife mit Ungarn, Jugoslawien und der Tschechoslowakei wurden ebenfalls vollständig neu erstellt.

4. Zum ersten Mal machte sich der Einfluss der Montanunion auf einen internationalen Verbandstarif geltend, indem auf ihr Verlangen die Diskriminierung für Eisenerz aus Lothringen und Luxemburg im Durchgang durch Deutschland mit Bestimmung Italien aufgehoben werden musste. Die Deutsche Bundesbahn trug dem Verlangen durch Einführung entsprechender Frachtsätze im Rahmen des deutsch-italienischen Gütertarifs Rechnung.

5. Bemerkenswert ist ferner die Ermöglichung des durchgehenden Verkehrs mit der UdSSR., durch Koppelung des «Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)» mit dem «Abkommen über die Eisenbahnbeförderung im direkten internationalen Verkehr der Oststaaten (MGS)».

Die Übergabe der Güter erfolgt in einem der vier tschechoslowakischen Grenzbahnhöfe: Cheb, Brod nad Lesy, Břeclav, Devínska Nová Ves. Auf den Strecken der westlichen Länder, d. h. bis und ab den genannten Bahnhöfen reisen die Güter mit Frachtbriefen gemäss CIM und auf den Anschlußstrecken mit besonderen Frachtbriefen zu den Bestimmungen des MGS. Die Übergabe in den Weiterbeförderungsbahnhöfen erfolgt ohne Inanspruchnahme von Mittelspersonen durch den Bahnhofvorstand.

Beförderte Tonnen auf 1 Einwohner
1938—1953



D. Verkehrswerbung

1. Der Publizitätsdienst gab 1953 folgende Werbedrucksachen heraus: einen viersprachigen Prospekt «Regionale und lokale Ferienabonnemente», je 80 000 Streu- und Faltprospekte für die internationalen Rundreisezüge, 60 000 Vogelschaukarten des Bodenseegebietes und 35 000 dazugehörende Fahrplanblätter, 60 000 Prospekte für die Uhrmacherferien, gemeinsam mit der BLS, MOB und WAB/JB, einen neuen Routenprospekt für die Strecke «Luzern–Interlaken–Montreux» in 125 000 Exemplaren und für die Werbung im Ausland 142 000 Prospekte «Die Billette für Ihre Ferien in der Schweiz». Ferner erschienen für Ausflugsfahrten ab verschiedenen Schweizerstädten 270 000 Prospekte «Wanderungen von SBB-Bahnhöfen aus». Zahlreiche Tarifprospekte und -broschüren wurden nachgedruckt und zum Teil neu gestaltet.

Auf den Fahrplanwechsel im Frühling und im Herbst sind die «Internationalen Zugsverbindungen» in Form von Broschüren und Einzelblättern herausgegeben worden. Für die neue Städteverbindung Zürich–Frankfurt/M. wurden 15 000 Prospekte erstellt. Acht grossen Bahnhöfen wurden 69 000 Wintersportfahrplänchen geliefert.

Insgesamt gelangten 13 500 Plakate und 11 650 Wagenplakätchen zum Aushang. Sie warben für die Ausflugsfahrten auf dem Bodensee, für die Familienvergünstigungen, für die Schnellzugsverbindung Zürich–Frankfurt/M., für die internationalen Rundreisezüge, für das Generalabonnement, für das Ferienbillet, für die Sonntagsbillette und für den Wintersportverkehr.

2. Der für das Jahr 1954 unter dem Leitwort «Wie reist man am vorteilhaftesten?» bestimmte Kalender erschien in einer Gesamtauflage von 50 000 Exemplaren.

3. An den vier grossen schweizerischen Messen wurde neben dem üblichen Auskunftsbureau in einem grossen Ausstellungsstand für die neuzeitlichen Beförderungsmittel im Güterverkehr geworben. Verschiedene Ausstellungen im Auslande wurden mit touristischem Material und SBB-Lokomotiv- und Wagenmodellen beschickt.

4. Die Werbung durch Inserate wurde 1953 verstärkt. So wurde vor allem die Propaganda für die Geschenkgutscheine, die Geschäftsabonnemente, die Ferienfahrausweise und die Familienvergünstigungen gefördert.

5. Vor zirka 114 000 Zuschauern wurden 452 Filmvorträge abgehalten, davon 95 mit 43 000 Besuchern im Ausland.

6. Am Ende des Berichtsjahres waren 1186 Personen- und Buffetwagen mit photographischem und 251 Personen- und Speisewagen mit farbigem Bilderschmuck ausgestattet gegenüber 1048 bzw. 212 im Vorjahr.

Verkehrskontrolle

1. Die *Versuche mit Apparaten für die Billetausgabe* zum Zwecke der Verbesserung der Kassenkontrolle wurden fortgesetzt. Die für die Prüfung der Verwendung von Billetdruckmaschinen an den Billetschaltern bestehende Kommission erwartet von den Versuchen mit neuen Maschinen bei den Französischen Eisenbahnen wertvolle Hinweise für deren Verwendung bei den SBB; sie studiert aber auch andere Fabrikate.

2. Die Arbeiten des *Studienbureau* zur Einführung eines neuen Verfahrens für die Abfertigung, Verrechnung und Abrechnung des schweizerischen Wagenladungsverkehrs stehen vor dem Abschluss.

3. Der Entwurf für die *Neuausgabe der Vorschriften 585* über die Billetbestellung, die Buch- und Kassenführung sowie die Rechnungsstellung im Personen- und Gepäckverkehr wurde fertiggestellt und zum Teil in Druck gegeben, so dass mit der Inkraftsetzung auf den 1. Mai 1954 gerechnet werden kann.

4. Das Verfahren für die *Nachweisung der Passepartout-Billette und -Gepäck- und Expressgutsendungen* des schweizerischen Verkehrs ist vereinfacht worden.

5. Die *Vorschriften 590.4* über die Versicherung von Eil- und Frachtstückgutsendungen mit Quittungsmarken der ELVIA-Versicherungsgesellschaft wurden neu herausgegeben.

6. Für die Bahnhöfe und Stationen im italienischen Sprachgebiet haben wir eine *Ausgabe in deutscher und italienischer Sprache* der Vorschriften über die Abfertigung, die Nachweisung und die Rechnungsstellung sowie die Buch- und Kassenführung im Güterverkehr erstellt.

7. Für den Versandgüterverkehr von Lausanne-Gare ist die *maschinelle Buchung* durch die Buchungszentrale der Güterverwaltung Genève-Cornavin eingeführt worden.

8. Für die Verbandsgüterverkehre Nordische Länder und Belgien–Italien wurde das *Grenzabrechnungsverfahren mit den Italienischen Staatsbahnen* in Chiasso, Luino und Domodossola aufgehoben.

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

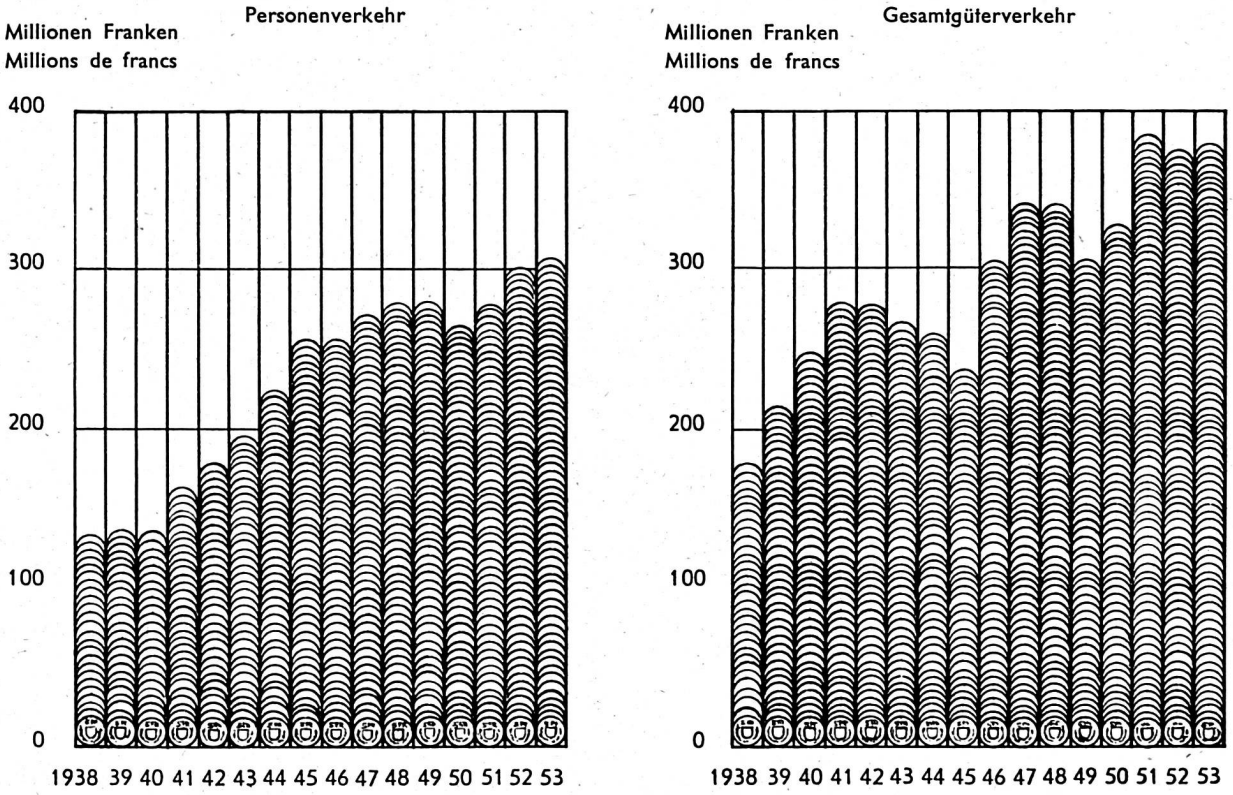
10. Wir haben die *Kassen und Bücher von 627 Dienststellen* revidiert.

11. Im Berichtsjahre sind 744 *Frachtkredite* neu eröffnet und 267 aufgehoben worden. Bestand am 31. Dezember 11 332 Frachtkredite.

12. In unserer Billetdruckerei haben wir 45,3 Millionen *Billette Edmonsonschen Systems* gedruckt gegenüber 51,3 Millionen im Jahre 1952 (Tarifreform).

Verkehrseinnahmen

1938—1953



Materialverwaltung

Im Berichtsjahr vollzog sich die restlose Umstellung vom Verkäufer- zum Käufermarkt. Das Angebot überwog in zunehmendem Masse die Nachfrage, die Lieferfristen senkten sich und die Lagerbestände der Grundstoff schaffenden Industrien wuchsen an. Die Preissenkungen, speziell der Montanindustrie, blieben aber hinter den auf dem freien Spiel von Angebot und Nachfrage beruhenden und der Marktlage entsprechenden Erwartungen zurück.

Erstmals seit dem Ausbruch des Koreakonfliktes konnten im Herbst des Berichtsjahres die Preise für die rohen Holzschwellen um zirka 7% gesenkt werden.

Im Verlaufe des Jahres wurde das Lager an Lokomotivkohlen, entsprechend dem neuerlich gesenkten Bedarf, auf den Umfang von einem Jahresverbrauch abgebaut.

Im Zusammenhang mit der Reorganisation der Magazine für elektrische Anlagen hat die Generaldirektion der Materialverwaltung das Magazinpersonal zugeteilt und die Geschäftsführung der Magazine überbunden. Der Personalbestand der Materialverwaltung hat sich mit dieser Massnahme um rund 20 Einheiten erweitert.

Der Materialbeschaffung stellten sich im Berichtsjahr keinerlei Schwierigkeiten entgegen. Es wurden Materialien im Werte von 90 852 211 Franken (1952: 107 106 761 Franken) beschafft und Altstoffe für 7 392 719 Franken verkauft.

Pachtbetriebe

1. Von den 66 Bahnhofbuffets sind im Berichtsjahr jene von Locarno, Muri (AG) und Romanshorn umgebaut worden.

In Neuchâtel und Muri (AG) wurden neue Pächter gewählt. Der Umsatz der Buffets ist bei gleichbleibenden Preisen gesamthaft gestiegen, obwohl in einzelnen Fällen eine Stabilisierung oder sogar ein leichter Umsatzrückgang festzustellen war.

2. Die Bahnhofkioske und übrigen Verkaufsgeschäfte in den Bahnhöfen verzeichneten im allgemeinen einen Umsatzanstieg. In St-Maurice wurde ein neues Coiffeurgeschäft eröffnet.

Das Automatengeschäft hat sich, nach einem vorübergehenden Rückschlag im Jahre 1952, wieder erholt. Eine Erweiterung der Warenhaltung wurde trotz zahlreicher Begehren nicht vorgenommen.

3. Im Laufe des Berichtsjahres sind 6 neue Speisewagen dem Betrieb übergeben und dafür 2 alte ausrangiert worden, so dass der eigene Speisewagenpark der SBB Ende 1953 insgesamt 35 Speise- und 5 Buffetwagen umfasste. Neben den Wagen der SBB verkehren auf einigen Linien auch die Speisewagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. Der Speisewagendienst im Triebwagenzug «Helvetia-Express» wird von der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft besorgt. Die kilometrischen Leistungen des Speisewagendienstes sind dementsprechend grösser geworden, doch stiegen die Einnahmen erfreulicherweise verhältnismässig noch stärker an. Der ambulante Verkaufsdienst in den Zügen wurde ebenfalls weiter ausgebaut.

Der Schlafwagenverkehr, der von der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft besorgt wird, hielt sich auf der Höhe des Vorjahres.

Stations- und Zugsdienst

A. Allgemeines

1. Zwischen unserer Generaldirektion und der Direktionskommission der Bodensee-Toggenburgbahn ist ein neuer Vertrag über die Verpachtung der Linie Wattwil–Ebnat-Kappel an die Bodensee-Toggenburgbahn abgeschlossen worden.

2. Die im April 1952 durch einen Konzessionär aufgenommene Fahrradvermietung auf Bahnhöfen und Stationen erfreute sich während des ganzen Jahres regen Zuspruchs.

3. Mit 31 Handels- und Industrieunternehmen sind Verträge über Verbindungsgeleise abgeschlossen worden.

4. Auf Ende 1953 standen uns 309 Gross- und 711 Kleinbehälter in eigenem Besitz zur Verfügung. Daneben haben verschiedene Firmen 126 Gross- und 1736 Kleinbehälter in unseren Park eingestellt. Die Nachfrage nach Kleinbehältern ist ständig sehr stark.

B. Rekrutierung des Personals

Zur Ergänzung des Personalbestandes sind 220 Stations- und 69 Zugsdienstlehrlinge eingestellt worden.

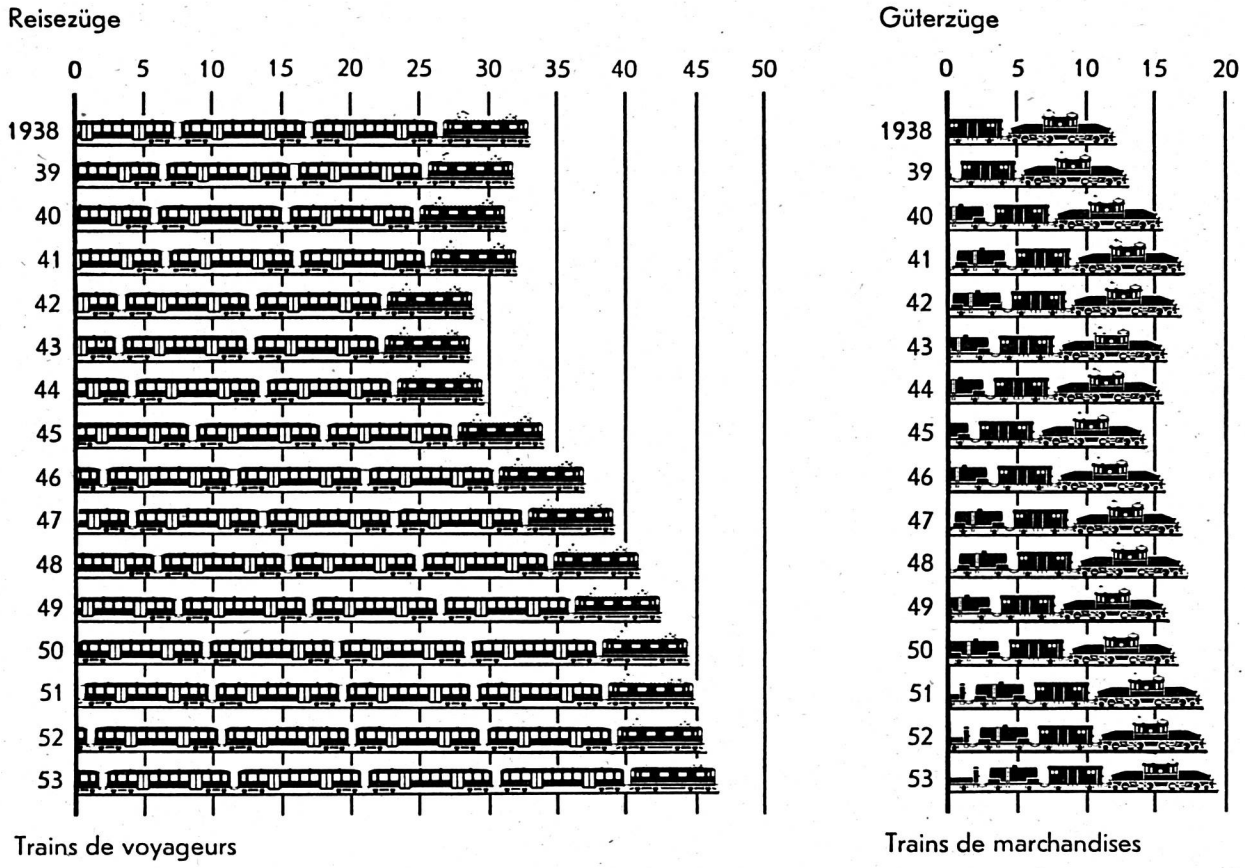
C. Betrieb

1. Der Personenverkehr war während des ganzen Jahres stark und der Mangel an Rollmaterial, insbesondere an RIC-Wagen, ist immer noch gross.

2. Von der Schweiz aus wurden wiederum mit gutem Erfolg 4 internationale Rundreisezüge über nachstehende Routen durchgeführt: Salzburg–Wien–Venedig; Rheinland–Hamburg–Goslar; Paris–Loire-Schlösser–Burgund; Rom–Neapel.

3. Der Güterverkehr entwickelte sich nach einem leichten Rückgang in den ersten Monaten sehr gut und überstieg dank des starken Transitverkehrs den Umfang des Vorjahres. Es wurden 8 737 005 t (9 148 651 t) eingeführt, während 3 326 298 t (2 669 672 t) unser Land transitierten. Insgesamt wurden 106 149 Wagen verladen, was einem Durchschnitt pro Werktag von 8846 Wagen entspricht (1952 = 8814).

Anzahl Züge auf 1 Kilometer Betriebslänge und 1 Tag
(Mittlere Zugsdichte)
1938—1953



D. Fahrplan

1. Im Genehmigungsverfahren wurden für den ab 17. Mai 1953 gültigen Fahrplan 495 (im Vorjahr 436) Begehren angemeldet, davon 411 (316) die SBB berührend. Es betrafen 148 (125) Gesuche die Einführung neuer Schnell- und Eilzugshalte sowie 31 (24) die vermehrte Bedienung von Stationen und Haltestellen durch die übrigen Reisezüge. In 151 (83) Fällen ist den Gesuchen ganz oder teilweise entsprochen worden. 249 (232) Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrechterhalten und 11 (1) zum Entscheid durch das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement angemeldet. Davon wurden 7 abgelehnt.

2. Der Jahresfahrplan 1953/54 weist besonders für den internationalen Verkehr verschiedene Verbesserungen auf. Im internen Verkehr wurden zahlreiche kleinere Änderungen angebracht. Während der Sommerabschnitt gegenüber dem Vorjahr für den Reisendenverkehr keine Mehrleistungen brachte, waren für den Winterabschnitt an solchen 582 km/Tag vorgesehen, die jedoch durch den Wegfall von Leerzügen und Extrafahrten auf 285 km/Tag verringert wurden. Ab 4. Oktober kamen dazu noch 136 km/Tag für Fahrplanverbesserungen auf der neu elektrifizierten Linie Sissach–Läufelfingen–Olten.

E. Errichtung und Eröffnung von Haltestellen

Auf den Fahrplanwechsel am 4. Oktober ist die unbediente Haltestelle Diepflingen zwischen Sissach und Sommerau eröffnet worden.

Zugförderungs- und Werkstättedienst

A. Anschaffung von Fahrzeugen, Behältern und Umschlagsmitteln, sowie Umbau von Fahrzeugen

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

1 elektrische Lokomotive der Serie Ae 6/6
11 elektrische Triebwagen der Serie CFe 4/4

2 Doppeltriebwagen der Serie RBe 4/8
4 elektro-thermische Traktoren der Serie Tem (für den Stationsdienst)
12 thermische Traktoren der Serie Tm (für den Bahndienst)
3 vierachsige Personenwagen der Serie BC4ü leichte Bauart
124 vierachsige Personenwagen der Serie C4ü leichte Bauart
6 vierachsige Speisewagen der Serie Dr4ü leichte Bauart
4 Steuerwagen der Serie BCt4ü leichte Bauart
185 offene Güterwagen der Serie M7
8 Autotransport-Wagen der Serie O
50 Tragwagen der Serie O
18 Zementwagen der Serie Ob
50 Schotterwagen der Serie S4t

In Dienst gestellt wurden ferner:

150 Grossbehälter für Tragwagen
262 Kleinbehälter
42 Deckel für offene Grossbehälter
494 hydraulische Handgabelhubwagen
200 zusammenlegbare Transportkisten «Collico»

2. *Folgende normalspurige Fahrzeuge sind umgebaut worden:*

24 Personenwagen der Serie BC4, umgebaut aus AB4ü
30 Kühlwagen der Serie O, umgebaut aus P
1 Zementwagen der Serie O, umgebaut aus K3
1 Milchwagen der Serie O, umgebaut aus K3
1 Hilfswagen der Serie X, umgebaut aus BC4
26 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus Teilen ausrangierter Fahrzeuge

3. *Folgende Fahrzeuge sind bestellt worden:*

10 elektro-thermische Traktoren der Serie Tem
4 elektrische Traktoren der Serie Te
12 thermische Traktoren der Serie Tm
6 vierachsige Personenwagen für den Vorortsverkehr der Serie C4ü
12 RIC-Gepäckwagen der Serie F4ü
16 vierachsige Gepäckwagen der Serie F4ü
2 vierachsige Gepäckpostwagen der Serie FZ4ü
2 Muster EUROP-Güterwagen der Serie K4
100 gedeckte Güterwagen der Serie J3
20 gedeckte Güterwagen für die Brüniglinie der Serie K3
30 offene Güterwagen der Serie M8
30 offene Güterwagen der Serie M9
20 Zementwagen der Serie O
50 Schotterwagen der Serie S4t
2 Schutzwagen für Kranwagen der Serie X6
2 Kombiwagen
3 Kastenwagen
1 Lastwagen
1 Brückenwagen
2 Jeeps
4 Leitertransportwagen
6 Wagenschieber «Ilo»
4 Benzin-Gabelhubtraktoren
24 Benzin-Gabelhubkarren
557 hydraulische Handgabelhubwagen

B. Zugförderung

1. Zur Deckung des Bedarfs an Lokomotivpersonal sind als Nachwuchs 59 Elektromechaniker, Maschinenschlosser oder Mechaniker eingestellt worden.

2. Auf den 1. Januar 1954 tritt ein Reglement über Anstellung, Ausbildung und Prüfung des Personals des Zugförderungsdienstes in Kraft. Es ersetzt die veralteten Bestimmungen über dieses Personal im Reglement der Schweizerischen Eisenbahnen betreffend Anstellung, dienstliche Ausbildung und Prüfung des Betriebspersonals vom 4. August 1910.

3. Infolge des durch den starken Verkehr immer noch andauernden Mangels an elektrischen Triebfahrzeugen mussten auf elektrisch betriebenen Linien 861 600 km mit Dampflokomotiven gefahren werden. Obschon die Triebfahrzeugkilometer 1953 gegenüber 1952 neuerdings zugenommen haben, entspricht dies einer Abnahme von 27%, was auf die Inbetriebnahme neuer elektrischer Triebfahrzeuge zurückzuführen ist.

4. 28 Dampflokomotiven sind ausrangiert worden. Der grossen Reparaturkosten wegen liess sich die Instandstellung dieser Lokomotiven nicht rechtfertigen, um so mehr als sie vom Betrieb nicht mehr benötigt wurden. Der Bestand an normalspurigen Dampflokomotiven vermindert sich damit auf 234 Stück.

5. An einer Dampflokomotive der Serie C 5/6 sind Versuche mit einer Ölfeuerung begonnen worden. Ein abschliessendes Urteil kann erst im Jahre 1954 gefällt werden.

6. Auf den Strecken Oberglatt–Niederweningen und Etzwilen–Singen ist zur Abklärung der Wirtschaftlichkeit vom 22. Januar bis 31. März 1953 der Betrieb mit gemieteten Schienenomnibussen der Deutschen Bundesbahn durchgeführt worden.

7. Im Zürcher Vorortsverkehr wurden sechs neue, zur Verwendung in Pendelzügen mit Steuerleitung ausgerüstete Personenwagen Serie C4ü Nr. 6901–06 in Betrieb genommen. Diese besitzen Bestuhlung mit beweglicher Rücklehne und weisen 20 Sitzplätze mehr auf als Wagen mit gewöhnlicher Sitzanordnung.

C. Werkstätten

a) Rollmaterialunterhalt

In den Hauptwerkstätten sind folgende Unterhaltsarbeiten ausgeführt worden:

Triebfahrzeuge

	Elektrische Lokomotiven	Thermische Lokomotiven	Triebwagen
Schnellreparaturen	816	76	192
Zwischenrevisionen	160	18	8
Revisionen	145	42	16
Total	1121	136	216

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

Schnellreparaturen	87
Zwischenrevisionen	106
Revisionen	184
Total	377

Wagen der SBB

	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen	Dienstwagen
Schnellreparaturen	6208	1087	11 826	624
Revisionen	2090	370	5 478	422
Zwischenreparaturen	97	—	—	—
Hauptreparaturen	30	23	643	1
Reparaturen von schweren Beschädigungen	4	—	105	—
Total	8429	1480	18 052	1047

Fahrzeuge anderer Eigentümer

	Personenwagen	Gepäckwagen	Privatgüterwagen	Güterwagen EUROP	Übrige Güterwagen
Schnellreparaturen	16	5	859	880	597
Revisionen	—	—	839	—	—
Total	16	5	1698	880	597

Ferner wurden 293 Schnellreparaturen und 179 Revisionen an Bahnpostwagen ausgeführt. Das für das Jahr 1953 vorgesehene Revisionsprogramm ist erfüllt worden.

b) Werkstätteanlagen und -einrichtungen

Die im Jahre 1953 vorgesehenen Bauarbeiten für die neue Wagenreparaturwerkstätte in der Werkstätte Yverdon sind ausgeführt worden. Die erste Hälfte des neuen Werkstättegebäudes steht unter Dach. Die von Dampf- auf Heisswasserheizung umgebaute Heizanlage, welche zudem auch für die Verfeuerung der in der eigenen Werkstätte anfallenden Holzabfälle eingerichtet wurde, ist dem Betrieb übergeben worden. Mit der Verbrennung der Holzabfälle kann nahezu die Hälfte des Heizbedarfs der Werkstätte gedeckt werden.

Die Abstellgeleiseanlage der Werkstätte Biel ist, den vorläufigen Bedürfnissen entsprechend, um 4 neue Geleise von total zirka 630 m Länge erweitert worden.

Die Schienenschweissanlage der Oberbauwerkstätte in der Werkstätte Olten wurde vervollständigt. Mit einer neuen Stumpfschweissmaschine werden gebrauchte und neue Schienen auf Normallängen, z. B. von 36 m, zusammengeschweisst. Bis Ende 1953 wurden zirka 1800 Schweissungen mit gutem Erfolg ausgeführt. Für die Bearbeitung der Weichenzungen wurde eine Langhobelmaschine angeschafft. Für ihre Plazierung musste ein Anbau erstellt werden, in welchem gleichzeitig neue, zeitgemässe sanitäre Anlagen untergebracht wurden.

In der Werkstätte Bellinzona wurde die Lokomotivmontage mit einer grossen Durchlaufreinigungsmaschine ausgerüstet, die das Durchschleusen von ganzen Lokomotivgestellen ermöglicht. Als Ersatz der alten, den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechenden Teilgarderoben aus den Arbeitsräumen wurde ein zentrales Wasch- und Garderobegebäude für zirka 260 Mann des Werkstättepersonals erstellt.

In den Hallen I–V der Lokomotiv-Reparaturwerkstätte der Werkstätte Zürich wurden Deckenluft-Heizapparate eingebaut, die für solche Räume ein wirtschaftlicheres Heizen als mit den bisher verwendeten alten Zentralheizungskörpern ermöglichen. Mit dem Bau eines zentralen Wasch- und Garderobegebäudes als Ersatz für die alten, unhygienischen Garderoberäume wurde begonnen.

Das Eisenmagazin der Werkstätte Chur wurde umgebaut, wobei das Magazingeleise auf einer Länge von 40 m eine Überdachung erhielt. Dadurch sind die Lagerverhältnisse der Werkstätte verbessert worden.

D. Schiffsdienst auf dem Bodensee

Nach Durchführung der Ölfeuerungsinstallation auf dem Schiff «Rhein» ist auch das Dampfschiff «St. Gallen» mit einer gleichen Anlage ausgerüstet worden, womit gute Erfahrungen und die erwartete Einsparung erzielt wurden.

Bauabteilung

A. Allgemeines

1. Die Versuche mit Langschienengeleisen wurden weitergeführt, indem zwischen Etoy und Allaman (Strecke Lausanne–Genf) die Schienen von zwei Geleisen auf rund 900 m Länge zusammengeschweisst worden sind. Das eine Geleise wurde mit Holzschwellen, das andere mit Betonschwellen ausgerüstet, wobei in beiden Fällen elastische Schienenbefestigungsmittel zum Einbau kamen. Das Verhalten des Oberbaus wird durch eingehende Messungen beobachtet.

Auf dem gesamten Netz werden zurzeit verschiedene Schienenbefestigungsarten erprobt. Es war möglich, ein Prüfgerät zu beschaffen, das erlaubt, die Unterschiede im Verhalten von verschiedenen Befestigungsmitteln in kurzer Zeit festzustellen, während dies im Geleise erst nach längerer Liegedauer möglich ist. Die Messungen werden in Verbindung mit dem Internationalen Versuchsamt (ORE) der UIC durchgeführt.

Zwei Ultraschallgeräte zur Ermittlung von äusserlich nicht erkennbaren Schienenfehlern sind angeschafft worden und leisten sehr gute Dienste.

Die Geleiseüberwachung mit dem Oberbaumesswagen wurde reorganisiert. Rund 3600 km Geleise konnten im Berichtsjahr aufgenommen werden. Die Messungen zeigten die günstige Wirkung der Systematik im Geleiseunterhalt und vor allem auch den Erfolg des Soufflageverfahrens.

Es kamen ferner Vorversuche, mit dem Ziel, die Riffel auf den Schienenlaufflächen durch Schleifen zu beseitigen, zur Durchführung. Auf Grund der Ergebnisse wurde ein Schleifwagen gebaut, der 1954 den Betrieb aufnehmen wird.

Die Studien für ein neues Geleisebildstellwerk in Baukastenform wurden weitergeführt, wobei die Ausführungsform für das Bedienungspult sowie die Prinzipschaltungen festgelegt werden konnten. Die Entwicklung von steckbaren Relaisgruppensätzen zur Erleichterung der Störungsbehebung und des Unterhaltes in neuzeitlichen Sicherungsanlagen ist im Gange.

Grundsätzliche Richtlinien für die Fernsteuerung von Kreuzungsstationen wurden aufgestellt und Richtlinien über die Ausführung und den Unterhalt von Schienenstromkreisen sind in Ausarbeitung.

Ferner wurden Prinzipschaltungen für Zugsannäherungs-Meldeeinrichtungen auf Barrierenwärterposten entwickelt, deren Anwendung zur Erhöhung der Sicherheit auf Niveauübergängen beitragen wird.

Die Entwicklung der Blockanlagen wurde durch die Einführung weiterer Grundschaltungen gefördert.

Für die einheitliche Ausbildung der Niederspannungs- und Fernmeldeanlagen sind Richtlinien ausgearbeitet worden; sie treten auf den 1. Januar 1954 in Kraft.

Die 1952 begonnenen Versuche zur Abklärung des Zusammenwirkens zwischen Stahl und Beton bei Verbundkonstruktionen sind weitergeführt worden. Sie sollen noch durch Modellversuche, für die wesentliche Vorbereitungsarbeiten bereits ausgeführt sind, ergänzt werden.

Die Befugnisse der Sektionschefs bei den Bauabteilungen der Kreise und der Bahningenieure für die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen wurden im Sinne einer Erweiterung provisorisch neu geregelt.

2. *Bahnhof Bern.* Das von der Stadt Bern in Auftrag gegebene Gutachten über die Gestaltung des Bahnhof- und des Bubenbergplatzes sowie der Anlagen für den Tram- und Autobusbetrieb stand am Ende des Jahres vor dem Abschluss. Projekt und Kostenvoranschlag für die Bahnanlagen sind fertiggestellt worden.

3. *Bahnhoferweiterung Zürich.* Der vom Experten für das Gutachten über das Rahmenprojekt 1946 für den Ausbau des Bahnhofs Zürich in Aussicht gestellte zweite Nachtrag über die Gestaltung des Rangierbahnhofes und der Bericht über die Wirtschaftlichkeit seiner Vorschläge stehen noch aus. Die Ausarbeitung eines neuen Rahmenprojektes, welches die Vorteile der Vorschläge des Experten und diejenigen des Rahmenprojektes 1946 vereinigt, ist im Gange.

4. Der Güterbahnhof Lausanne-Sébeillon ist am 18. Mai 1953 in Betrieb genommen worden.

B. Neu- und Umbauten, Erweiterungen

1. *Bau neuer Linien.* Beim Bau der Verbindungslinie Genf-Cornavin–La Praille wurden die Freiverladeplätze VI und VII fertiggestellt. Zwei Portalkrane wurden dem Betrieb übergeben, wovon ein fester mit 50 t und ein fahrbarer mit 15 t Tragkraft. Im November wurden die Bauarbeiten für die Herstellung des Planums des Rangierbahnhofes (2. Etappe) in Angriff genommen. Das Verlegen und Beschottern der Geleise auf dem bestehenden Planum wurde weitergeführt.

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

Folgende wichtigere Bauarbeiten sind vollendet worden:

Neue Lokomotivremise in Yverdon; neuer Portalkran in Renens; Erweiterung der Bahnhof- und Depotanlagen sowie Erstellung von Nebengebäuden für die EBT in Burgdorf; Erweiterung der Lokomotivremise und Umbau der alten Wagenremise zur Verwendung als Wagenreparaturwerkstätte in Meiringen; neues Magazin El. Anlagen mit Luftschutzraum in Olten; Bureauumbau für die Empfangs- und Versandkasse sowie für die Frachtbriefannahme SBB im Dienstgebäude St. Jakobstrasse in Basel; neuer Perron zwischen den Geleisen B 14 und B 16 in Basel; Umbau des Aufnahmegebäudes und Einbau des Stellwerks mit Relaisraum in Ebikon; neues Aufnahmegebäude und neuer Güterschuppen in Hunzenschwil; neues Dienst- und Nebengebäude mit Perronüberdachung in Zug; Umbau und Erweiterung des Bahnhofbuffets Locarno; Umbau und Erweiterung des Aufnahmegebäudes in Siebnen-Wangen; Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Wil; Neubau des Aufnahmegebäudes und Erstellung einer Personenunterführung in Uzwil; Ersatz der Weichen 7 und 8 durch Starkweichen, Erstellen eines elektrischen Stellwerks und Zentralisierung der neuen Weichen in Neuchâtel-Vauseyon; Bau des Geleises 5 in Reuchenette; Bau der Stumpengeleise 1, 4 und 8 Seite Bern in Gümligen; Ausbau der Haltestelle Doppleschwand-Romoos zur Ausweichstation; Verlängerung des Geleises F^2

und der Rampe zwischen den Geleisen F^2 und B^{31} in Luzern; Einbau einer neuen Weichenverbindung im Nordkopf des Bahnhofes Zug; Änderung des Geleisekopfes Seite Rüschlikon in Thalwil; neues Kreuzungsgeleise in Nidfurn-Haslen; Einbau eines Schutzstumpens für die Geleise 5 und 6 in Wallisellen.

Folgende wichtigere Bauarbeiten befanden sich in Ausführung:

Aufstellen der in Lausanne abgebrochenen Güterhalle als Lagerhaus in Brig; Bau eines neuen Güterbahnhofes in Lausanne-Sébeillon; Erweiterung der Bahnhofgarage zwischen den Verwaltungsgebäuden I und III in Lausanne; Erstellen eines Dienstgebäudes für die Sektion Elektrische Anlagen in Renens; Bahnhoferweiterung in Lyss; Umbau der Diensträume im Aufnahmegebäude und Bau eines Wartsaals auf Perron I in Delsberg; Stationserweiterung Bärschwil; Ersatz des Niveauüberganges «des Uttins» bei km 13,831 durch eine Unterführung bei km 13,954 zwischen Morges und Tolochenaz; Ersatz eines Niveauüberganges und einer Unterführung durch eine Überführung in Travers; Aufstockung des Verwaltungsgebäudes zur Gewinnung neuer Bureaux in Luzern; Heben des Daches und Einbau einer Krananlage in der Montagehalle der Lokomotivabteilung der Depotwerkstätte Meiringen; Umbau und Vergrösserung des Aufnahmegebäudes Melide; Erstellen eines Luftschutzraumes zwischen dem Dienstgebäude Nord und dem Nebengebäude in Olten; Ersatz des 20 t-Bockkrans durch einen 40 t-Kran im Freiverladegeleise C 11 und Erstellen einer Benzin- und Dieselöltankanlage im Lokomotivdepot Basel; Ausbau der Güterverkehrsanlagen in Schlieren; Erweiterung der Lokomotivremise F in Zürich; Bau eines Dienstgebäudes für den Fahrleitungsunterhalt in Rapperswil; Ausbau der Stationsanlagen in Schmerikon; Erweiterung des Bahnhofbuffets und Erstellung eines Luftschutzkellers in Sargans; Umbau des Aufnahmegebäudes in Unterterzen; Ausbau der Bahnhofanlagen in Buchs (SG); Wiederaufbau des Lagerhauses in Rorschach Bf; Änderung der Geleise 1 und 2 in Bouveret; Verlängern des Perrons I und Geleiseänderungen Seite Bern in Lausanne; Erstellen eines Ausziehgeleises Seite St-Jean in Genève-Cornavin; Bau der Stützmauer km 109,300–109,400 für das Industriegeleise der Papierfabrik in Grellingen; Verbindung der Geleise C 16/36 und C 17/37 und Ausgestaltung derselben als Ausfahrgeleise in Chiasso; Ergänzung der Geleiseanlage in Horn.

3. *Doppelspuren.* Auf folgenden Strecken ist der doppelspurige Betrieb aufgenommen worden: Giubiasco–Cadenazzo am 17. Mai; Räterschen–Winterthur Grüze am 8. Oktober; Cottens–Chénens am 14. Dezember.

Der Ausbau auf Doppelspur der Strecken Gorgier–Bevaix, Solothurn–Deitingen, Bissone–Maroggia-Melano, Lachen–Siebnen-Wangen und Unterterzen–Murg (Teilarbeit) ist in Arbeit.

4. *Brückenbauten.* An der Gotthardlinie sind die Stalvedrobrücke (km 87,530 der Strecke Airolo–Ambri-Piotta) und die Intschialpbachbrücken (km 50,404 der Strecke Amsteg–Gurtnellen) dem Betrieb übergeben worden. Bei beiden Bauwerken handelt es sich um massive Gewölbe aus Beton mit Natursteinverkleidung an Stelle der ehemals eisernen Brücken aus der Zeit des Bahnbaues. Für den Umbau der Brücke über den Intschialpbach war eine zweijährige Bauzeit vorgesehen. Dank guter Organisation der Baustelle gelang es jedoch, das ganze Bauwerk im Verlauf des vergangenen Sommers auszuführen. Zwischen Erstfeld und Amsteg-Silenen ist der Ersatz der eisernen Selderbachbrücken durch zwei Trogbrücken mit durchgehendem Schotterbett im Gange.

Im Zuge des Ausbaues der Strecke Oensingen–Solothurn auf Doppelspur wurden die Stahlbrücke über die Emme bei Luterbach, km 71,215, erstellt und die Arbeiten für die Aarebrücke Wangen, km 63,795, in Angriff genommen.

Die Fachwerkbrücke über die Wäggitaler Aa bei Lachen, km 41,110, für das zweite Geleise Lachen–Siebnen-Wangen ist ebenfalls in Arbeit.

Im Zusammenhang mit Strassenkorrektionen sind drei bedeutende neue Unterführungen gebaut worden, nämlich die beiden Unterführungen der neuen Kantonsstrasse Zürich–Winterthur bei Brüttisellen und die Unterführung «Altmarkt» der Strasse über den Obern Hauenstein bei Liestal.

5. *Signal- und Sicherungsanlagen.* Im Berichtsjahr sind 20 elektrische Stellwerkanlagen, 367 Lichtsignale und 18 elektrische Barrierenwinden in Betrieb genommen worden.

Die Strecken Puidoux-Chexbres–Palézieux, Reuchenette-Péry–Sonceboz-Sombeval, Fräschels–Kallnach, Courtételle–Courfaivre, Ardon–Chamoson, Corcelles-Peseux–Chambrelien, Interlaken Ost–Oberried, Langnau–Wiggen, Gisikon-Root–Ebikon, Giubiasco–Cadenazzo, Wetzikon–Hinwil und Zürich Oerlikon–Glattbrugg sind mit dem Streckenblock ausgerüstet worden.

Weitere 18 km unseres Netzes sind mit der automatischen Zugsicherung an den Vor-, Durchfahr- und Ausfahrsignalen versehen worden.

In Romanshorn und Schaffhausen ist die Erstellung von Bremsprobe- und Abfahrbefehlsignalanlagen in Arbeit.

6. *Niveauübergänge.* Es sind insgesamt 22 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 14 durch Unter- oder Überführungen ersetzt. Zwei Niveauübergänge mussten neu eröffnet werden.

7. *Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen.* Als erste Teile des allgemeinen Ausbaues des Fernmeldenetzes sind die erweiterten Telephonieausrüstungen in den Zentralen Bern, Lausanne, Vernayaz und Brig und die neuen Mehrfachtelephonieausrüstungen Bern–Lausanne und Lausanne–Brig in Betrieb genommen worden. Die Arbeiten für den Ausbau der Fernmeldeanlagen Basel–Olten–Luzern und Luzern–Bellinzona wurden weitergeführt, ebenso die Arbeiten für die Verlegung und Erweiterung der Telephonzentrale in Wil und für die Erweiterung des Telephonkabelnetzes in Rorschach. Die elektrische Verständigungseinrichtung für den Güterdienst in Zürich und die Lautsprecheranlage in Romanshorn sind vollendet. In Schaffhausen und Rorschach ist die Erstellung von Lautsprecheranlagen in Arbeit. – Erstmals bei den SBB wurde im Rangierbahnhof Biel eine neue Beleuchtungsart mit 30 m hohen Türmen und darauf montierten Scheinwerfern ausgeführt. – Für das EUROP-Bureau sind zwei direkte Telephonleitungen Bern–Strassburg und drei Leitungen Bern–Frankfurt in Betrieb genommen worden. Über diese Leitungen können alle Hauptverwaltungen der am EUROP-Abkommen beteiligten Bahnen erreicht werden. – Basel SBB ist mit einer direkten Fernschreibleitung an das Fernschreibnetz der Deutschen Bundesbahn angeschlossen worden.

C. Erneuerung der Geleise

Im Berichtsjahr sind folgende Arbeiten ausgeführt worden:

a) Geleise- und Schotterernеuerungen
169,5 km Geleiseumbau mit neuem Material,
55,4 km Geleiseumbau mit gebrauchtem Material,
21,9 km Schotterernеuerung allein.

b) Weichenerneuerung
418 Weicheneinheiten mit neuem Material,
275 Weicheneinheiten mit gebrauchtem Material.

Die Geleiseerneuerungen mit gebrauchtem Material konnten infolge ungenügenden Materialanfalles nicht im vorgesehenen Umfange durchgeführt werden. Dafür wurden aber mehr Umbauten mit neuem Material ausgeführt, so dass das Gesamtprogramm vollumfänglich erfüllt werden konnte.

D. Unterhaltsarbeiten

Die allgemeinen Unterhaltsarbeiten konnten programmgemäss durchgeführt werden. Bis zum Jahresende waren etwa 75% des Bahndienstpersonals in die Soufflagemethode eingeführt, so dass im Berichtsjahr rund 700 km Geleise nach diesem Verfahren bearbeitet werden konnten. Die Einführungsphase des Soufflageverfahrens ist als abgeschlossen zu betrachten. Bis heute ist das Verfahren vor allem auf Strecken mit besondern Verhältnissen, wie sie beispielsweise die Steilrampen der Gotthardlinie, die Brünig- und Seetallinie aufweisen, noch nicht eingeführt worden.

E. Elektrifikation

Auf der Strecke Sissach–Läufelfingen–Olten ist am 4. Oktober der elektrische Betrieb aufgenommen worden. Für die Strecke Monthey–St-Gingolph ist die Elektrifikation in Vorbereitung. – Zwischen Olten und Aarburg-Oftringen wird eine neue Speiseleitung erstellt. Zwischen Brig und Visp werden die hölzernen Fahrleitungsmaste durch Eisenkonstruktionen ersetzt.

F. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse

Im Monat Februar verursachten schwere Schneefälle und Schneeverwehungen zahlreiche Verkehrsstörungen. Im Jura allein, wo die Schneehöhe bis zwei Meter betrug, kosteten die Räumungsarbeiten über 200 000 Franken.

Vom 6.–9. Februar gingen zwischen Amsteg und Wassen mehrere Lawinen nieder, so am 6., 7. und 9. Februar die Wylerplankenlawine bei der Station Gurtnellen und am 8. Februar die Bristenlawine bei km 48,840 zwischen Amsteg und Gurtnellen. Es entstanden Zugsverspätungen bis zu drei Stunden.

In der Nacht vom 19./20. Februar ging auf der Strecke Ebligen–Oberried zu unbekannter Zeit und völlig unbemerkt die Bolaui-Lawine nieder. Sie füllte den östlichen Einschnitt des Bolaui-Tunnels bei km 62,572 mit Schnee in der Höhe von drei bis zehn Meter. Zug 3451 fuhr mit voller Geschwindigkeit in die Schneemasse und entgleiste. Vierzehn Verletzte, erheblicher Sachschaden und ein Betriebsunterbruch von zwölf Stunden waren die Folgen.

Um Mitternacht vom 11. auf den 12. März lösten die italienischen Eisenbahner einen 48stündigen Generalstreik aus. Während der Personenverkehr mit vereinzelten Reisezügen und Autocars zwischen Chiasso und Mailand und Domodossola und Mailand aufrechterhalten werden konnte, ruhte der Güterverkehr fast vollständig.

Am 21., 22. und hauptsächlich am 26. Juni wurden infolge starker Regenfälle in verschiedenen Gegenden der Kreise II und III die Bahnanlagen von Hochwasser überflutet. Es entstanden Erdrutsche und Geleiseunterspülungen, die zu Betriebsunterbrüchen und Betriebsgefährdungen führten. Am meisten betroffen wurden im Kreis II Langnau, Luzern und Hergiswil–Alpnachstad, im Kreis III das Zürcher Oberland, der ganze Kanton Glarus und die March.

Am 5. Juli wurde zwischen km 7,300 und 7,400 der Strecke Meggen–Luzern das Geleise durch einen Erdrutsch verschüttet. Der Verkehrsunterbruch dauerte von 16.45 bis 19.00 Uhr. Die direkten Züge mussten über Rotkreuz umgeleitet werden, während der Lokalverkehr mit Autobussen aufrechterhalten wurde.

Auf der Strecke Lausanne–Brig war der durchgehende Bahnverkehr vom 7. August 17.15 Uhr bis 8. August 5.30 Uhr auf der Station Saxon wegen der Ausschreitungen der Früchteproduzenten unterbrochen. Die Schnellzüge wurden über den Lötschberg umgeleitet, während der Lokalpersonenverkehr bis Charrat und bis Riddes abgewickelt wurde.

Am 7. und teilweise am 8. August vormittags streikten die französischen Eisenbahner. Auf den Grenzpunkten Genf, Vallorbe, Les Verrières und Le Locle verkehrten am 7. mit wenigen Ausnahmen keine SNCF-Züge. In der Région de l'Est wurde vom 7. August 12.00 Uhr bis 8. August 12.00 Uhr gestreikt. In dieser Zeit verkehrten in Delle keine und in Basel SNCF nur einzelne Reisezüge Richtung Strassburg. Vom 11. bis 25. August streikten die Eisenbahner erneut. In gewissen Gebieten verkehrten noch einige Züge, in andern keine. Der Simplon-Orient-Express und die übrigen internationalen Schnellzüge von und nach Italien fuhren meistens nur bis und ab Lausanne. In Le Locle, Delle und Pontarlier haben mit wenigen Ausnahmen keine SNCF-Züge verkehrt. In der Zeit vom 11.–25. August sind indessen in Genf, Vallorbe und Basel verschiedene Reisezüge eingetroffen und abgefertigt worden. In Basel ist ein Teil des internationalen Verkehrs, insbesondere die sogenannten Agenturzüge (von Reiseagenturen organisierte Touristenzüge) sowie Extrazüge für belgische Kinder und italienische Bergarbeiter über die deutsche Route Wasserbillig oder Aachen umgeleitet worden.

Am 11. Dezember war der Personenverkehr zwischen der Schweiz und Italien wegen eines 24stündigen Streiks der italienischen Eisenbahner stark gestört. Nur einige Züge verkehrten mit ihrer Normalausrüstung ab und Richtung Mailand. Der Güterverkehr ruhte vollständig, was sich insbesondere am Gotthard für den Nord-Süd-Verkehr ungünstig auswirkte. Zwischen Basel und Bellinzona mussten rund 15 000 t Güter, was ungefähr einem Tagesverkehr entspricht, zurückgehalten werden.

Abteilung Kraftwerke

A. Energiewirtschaft

1. Die im Kraftwerk Miéville auf Grund des Energielieferungsvertrages mit der Salanfe AG. vom 23. September 1949 eingebaute Einphasenstrom-Maschinengruppe von 22 000 kW bzw. kVA Dauerleistung wurde am 24. Januar 1953 in Betrieb gesetzt.

Mit den Centralschweizerischen Kraftwerken (CKW) in Luzern wurde am 16. Juli 1953 ein Vertrag über die Gründung einer Aktiengesellschaft «Kraftwerk Göschenen AG.» zur gemeinsamen Ausnützung der Wasserkräfte im Gotthardgebiet oberhalb Göschenen abgeschlossen. Dieser Vertrag sieht grundsätzlich eine Beteiligung der SBB und der CKW von je 50% am Aktienkapital, an der Turbinenleistung und am zufliessenden Wasser vor; er räumt den SBB ein Optionsrecht ein, wonach sie ohne Änderung ihrer fünfzigprozentigen Beteiligung am Aktienkapital ihr Anrecht am zufliessenden Wasser auf 55% erhöhen können gegen Übernahme der dieser Erhöhung entsprechenden Jahreskosten. Durch den Vollausbau der Gefällstufe Göscheneralp–

Göschenen mit einer Stauanlage von 75 Millionen m³ Wasser und mit der Zuleitung der Gewässer aus dem hinteren Urserental sollen bei einer fünfzigprozentigen Beteiligung unsere Energiedisponibilitäten um 206 Millionen kWh vermehrt werden, wovon 160 Millionen kWh auf den Produktionsanteil im Kraftwerk Göschenen und 46 Millionen kWh auf die Mehrproduktion im Kraftwerk Amsteg entfallen.

Zur Deckung unseres Energiebedarfes bis zur Inbetriebnahme des Kraftwerkes Göschenen haben wir uns mit Nachträgen zu den bestehenden Energielieferungsverträgen die zusätzliche Lieferung von 30 Millionen kWh (25 Millionen kWh im Winter und 5 Millionen kWh im Sommer) durch die Nordostschweizerische Kraftwerke AG. und durch die S.A. l'Energie de l'Ouest-Suisse gesichert.

2. Im Betriebsjahr 1952/53 (Oktober 1952 bis September 1953) wurden erzeugt bzw. bezogen:

	(1951/52)	
In den eigenen Kraftwerken	(708 338 000 kWh)	724 921 000 kWh
In den Gemeinschaftskraftwerken	(235 046 000 »)	252 647 000 »
Aus fremden Kraftwerken	(152 396 000 »)	130 260 000 »
Total der erzeugten und bezogenen Energie	(1 095 780 000 kWh)	1 107 828 000 kWh

Diese Energie wurde wie folgt verwendet:

	(1951/52)	
Für die eigene Zugsförderung ab Unterwerk	(842 354 000 kWh)	868 650 000 kWh
Für andere eigene Zwecke		5 896 000 »
Abgabe an Privatbahnen		28 583 000 »
Eigenverbrauch der Kraftwerke und Unterwerke, Übertragungs- und Umformerverluste		141 477 000 »
Total für den Bahnbetrieb		1 044 606 000 »
Abgabe an andere Abnehmer (Servitutlieferungen)		10 113 000 kWh
Abgabe von Überschussenergie		38 990 000 »
Verbrauch zum Wasserpumpen im Etzelwerk		10 904 000 »
Übertragungsverluste		3 215 000 »
Total für andere Zwecke		63 222 000 kWh
Gesamtverbrauch		1 107 828 000 kWh

Der Energieverbrauch ab Unterwerk für die eigene Zugsförderung im Betriebsjahr 1952/53 weist gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 26 296 000 kWh, d. h. von 3,12 % auf. Diese Zunahme ist auf den starken Transit-Güterverkehr, zur Hauptsache aber auf den vermehrten Strombedarf für die Zugsheizung infolge der ungewöhnlich schlechten Witterungsverhältnisse bis Ende Juni zurückzuführen.

3. Zu Beginn des Winters 1952/53 waren unsere Stauseen vollständig gefüllt. Trotzdem fehlten uns 90 Millionen kWh, um den Energiebedarf der Winterperiode mit der Produktion unserer Kraftwerke (bei ungünstigen Wasserverhältnissen) und den ordentlichen Energielieferungen der Elektrizitätswerke zu decken. Wie im Vorjahr war die ausserordentliche Energieaushilfe der Elektrizitätswerke durch die technischen Austauschmöglichkeiten von Einphasenenergie auf 55 Millionen kWh beschränkt. Dank der ungewöhnlich starken Niederschläge in den Monaten November und Dezember 1952 musste die Energieaushilfe der Elektrizitätswerke nur zum Teil beansprucht werden. Im weitern konnte im Ritomsee, dessen Stauraum durch die Erstellung der neuen Staumauer von 27,5 auf 47 Millionen m³ vergrössert wurde, ein Wasservorrat von 14 Millionen m³ zurückbehalten werden, der ganz für die nächste Winterperiode gewonnen wurde. Die Wasserführung in unseren Kraftwerken entsprach in der Folge bis im Juli dem langjährigen Mittel. Dann folgte eine eigentliche Trockenperiode bis Ende September. Die Wasserführung ging derart zurück, dass mit der Absenkung des Sihlsees bereits am 9. August und mit derjenigen des Barberinesees am 25. August begonnen werden musste.

B. Kraftwerke

1. *Vernayaz.* Die beiden neuen Dreiwicklungs-Transformatoren 11 000/9 000/13 000 kVA wurden in Betrieb gesetzt und die Arbeiten an der zugehörigen Schaltanlage für den Anschluss des Einphasengenerators «Miéville» an das Kraftwerk Vernayaz beendet.

In der Freiluftschaltanlage wurden die zwei alten Speisepunktschalter durch schnellwirkende Ölstrahlschalter ersetzt.

Die abgehende 132 kV-Leitung Nr. 84 wurde mit einer neuen Distanzschutzapparatur ausgerüstet.

2. *Barberine.* Die Bauarbeiten für die neue Staumauer in Vieux-Emosson konnten infolge der schlechten Witterung und grossen Schneemengen erst Ende Mai wieder aufgenommen werden. Die Bauinstallationen, der Felsausbruch für die Fundamente und die Zufahrtsstrasse von den Steinbrüchen zur Baustelle wurden programmgemäss fertiggestellt. Nach der Injektion des Felsens mit Zement konnten bis zum 29. Oktober dank des günstigen Herbstwetters 6040 m³ Beton eingebracht werden, was rund 10% der gesamten Mauerkubatur entspricht.

Der Stollen für die Zuleitung der Veudale in den Stausee Vieux-Emosson von 719 m Länge wurde fertiggestellt.

Im Hinblick auf die grossen Materialtransporte im Jahre 1954 und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wurde die Fahrgeschwindigkeit der Standseilbahn Barberine durch Umbau des Antriebes von 0,75 auf 1,00 m/Sek. erhöht.

Am 31. Dezember 1953 betrug der Nutzinhalt des Barberinesees 22,3 (Vorjahr 32,4) Millionen m³, was in den Kraftwerken Barberine und Vernayaz zusammen einer Energiemenge von 63,1 (91,7) Millionen kWh entspricht. Die tiefste Absenkung mit einem verbleibenden Nutzinhalt von 5,0 (4,7) Millionen m³ wurde am 20. April (10. April) erreicht. Der Stauraum des Sees beträgt 39,0 Millionen m³.

3. *Massaboden.* Die zweite Einphasen-Maschine mit Transformator und zugehöriger Schaltanlage wurde am 12. Februar dem Betrieb übergeben. Damit ist der Einbau der beiden Einphasengeneratoren von 4250 kVA und die Erweiterung der Freiluftschaltanlage beendet.

4. *Amsteg.* In der 15 kV-Drehstromanlage wurde ein schnellwirkender ölarmer Schalter eingebaut.

5. *Göschenen.* Der Ausbau der Gotthardstrasse in der Schöllenen erforderte die Verlegung der Druckleitung des Nebenkraftwerkes Göschenen auf einer Länge von 116 m.

6. *Ritom.* Der Garegnastollen von insgesamt 2484 m Länge wurde im vergangenen Jahr in der Dolomitzone ohne Unterbruch weiter vorgetrieben. Bei einer Sondierbohrung in Richtung der Stollenachse stiess man bei Tunnelmeter 1038 auf standfesten Gneis. Die Mächtigkeit der noch zu durchfahrenden Dolomitzone betrug Ende Dezember 46 m. In der anschliessenden Gneiszone verbleiben noch 643 m zu durchfahren.

Die neue Staumauer mit einer Betonkubatur von 37 500 m³ wurde fertiggestellt. Der Stauraum des Ritomsees wird durch die neue Staumauer um 19,5 auf 47,0 Millionen m³ erhöht, was im Kraftwerk Ritom eine Mehrerzeugung von 32,9 Millionen kWh ergibt.

Infolge Höherstaues des Ritomsees wurden die alten automatischen Drosselklappen in der Apparatenkammer durch neue, stärkere Abschlussorgane ersetzt und der Druckstollen auf einer Länge von 380 m mit einem armierten Gunitring ausgekleidet.

Die Erstellung der neuen Strassen und Fahrwege in der Umgebung der Staumauer und im Seegebiet wurde beendigt.

Am 31. Dezember 1953 betrug der Nutzinhalt des Ritomsees 35,1 (Vorjahr 27,1) Millionen m³, was einer Energiemenge von 58,2 (44,5) Millionen kWh entspricht. Die tiefste Absenkung mit einem verbleibenden Nutzinhalt von 13,3 (1,2) Millionen m³ wurde am 23. April (17. April) erreicht. Der Stauraum des Sees beträgt 47,0 Millionen m³

7. *Etzelwerk.* Zwei abgehende 66 kV-Übertragungsleitungen wurden mit neuen Distanzschutzapparaturen ausgerüstet.

Am 31. Dezember 1953 betrug der Nutzinhalt des Sihlsees 37,9 (Vorjahr 84,5) Millionen m³. Der auf die SBB entfallende Anteil von 25,4 (42,7) Millionen m³ entspricht einer Energiemenge von 25,4 (42,7) Millionen kWh. Der Sihlsee erreichte seinen tiefsten Stand am 21. März (4. März) mit einem verbleibenden Nutzinhalt von 14,2 (15,0) Millionen m³. Der Stauraum des Sees beträgt 91,8 Millionen m³.

8. *Rupperswil-Auenstein.* Die beiden alten Einphasen-Dreiwicklungs-Transformatoren der Sonderanlage der SBB wurden durch zwei neue Zweiwicklungs-Transformatoren von je 18 400 kVA ersetzt.

C. Übertragungsleitungen

Dringende Bauvorhaben bedingten eine Verlegung der 66 kV-Übertragungsleitung Giornico–Giubiasco in der Ortschaft Cresciano auf die linke Seite der Bahnlinie Biasca–Bellinzona.

Die 66 kV-Übertragungsleitung Granges–Massaboden wurde längs eines Teilabschnittes zwischen Visp–Brig mit der Fahrleitung zu einer Gemeinschaftsleitung umgebaut.

D. Unterwerke

Der Einbau der neuen 15 kV-Speisepunktumschalter und der zugehörigen Automatik wurde in den Unterwerken Freiburg, Emmenbrücke und Olten weitergeführt und in den Unterwerken Biel, Delsberg, Neuenburg, Sihlbrugg und Sargans in Angriff genommen.

Die Arbeiten für den II. Ausbau des Distanzschutzes im 66 kV-Leitungsnetz Amsteg-Nord und auf den 132 kV-Übertragungsleitungen Vernayaz–Rupperswil wurden begonnen. In den Unterwerken Kerzers, Rupperswil, Steinen, Brugg und Seebach wurden insgesamt 13 Leitungsschalter mit den neuen Relaisapparaturen ausgerüstet.

Die im Kraftwerk Rupperswil-Auenstein ausgebauten Einphasen-Transformatoren wurden im Unterwerk Rupperswil in Betrieb gesetzt.

Rechnungen

Gesamtüberblick

Die anhaltende Hochkonjunktur und Vollbeschäftigung in unserem Lande führten im Jahre 1953 zu bisher nicht erreichten Betriebserträgen. An der Ertragsverbesserung gegenüber dem Vorjahr sind sämtliche Verkehrsarten beteiligt. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr überschreiten erstmals die 300-Millionengrenze. Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr sind gegenüber dem Vorjahr prozentual noch etwas stärker gestiegen als im Personenverkehr und erreichen das bisher beste Ergebnis des Jahres 1951. Der Güterverkehr im engern Sinne bleibt indessen sowohl mengen- wie einnahmenmässig unter dem Ergebnis jenes Jahres. Der Verbesserung des Betriebsertrages steht allerdings, als Folge der neuen Ämterklassifikation und der höheren Mieten für Güterwagen im internationalen Verkehr, ein sprunghaftes Ansteigen des Betriebsaufwandes gegenüber, so dass trotz Höchsteinnahmen der Betriebsüberschuss des Vorjahres nicht ganz erreicht wird. Der Unterschied gegenüber dem bisher grössten Betriebsüberschuss, welcher im Jahre 1951 erzielt wurde, beträgt 4,6 Millionen Franken.

Unsere letztjährige Beurteilung des Betriebsergebnisses gilt auch für das abgelaufene Jahr. Der Betriebserfolg darf mit Rücksicht auf die den Eisenbahnen im Interesse der Volkswirtschaft auferlegten Verpflichtungen betrieblicher und tarifarischer Natur sowie die ungleichen Voraussetzungen hinsichtlich der Tragung der Kosten des Transportweges im Wettbewerb mit andern Transportmitteln als gut bezeichnet werden. Er ist um so bemerkenswerter, als er bei einem sich ständig vergrössernden Park an Strassenmotorfahrzeugen erzielt wurde. Weiterhin 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 Tilgung des Abschreibungsrückstandes, Verzinsung des Fehlbetrages der Pensions- und Hilfskasse, Teuerungszulagen an die Pensionierten), so dass das Jahr 1953 trotz Rekordeinnahmen mit einem Aktivsaldo von nur 8,7 Millionen Franken abschliesst und die Verzinsung des Dotationskapitals wiederum nicht möglich ist.

Die Zusammenfassung von Aufwand und Ertrag der Erfolgsrechnung, d. h. der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt im Vergleich zum Vorjahr und Voranschlag folgendes Bild:

	Rechnung 1952 Fr.	Voranschlag 1953 Fr.	Rechnung 1953 Fr.
Gesamtaufwand:			
Personalaufwand	382 932 080	371 378 500	396 946 155
Sachaufwand	223 794 790	228 227 800	235 110 296
Abschreibungen	108 422 443	106 348 000	107 744 545
Kapitalkosten	49 498 616	49 813 000	48 739 639
Übrige Aufwendungen	49 276 185	44 485 000	48 329 161
abzüglich: Aktivierbare Bauaufwendungen	—101 040 840	—111 100 000	—107 654 019
	712 883 274	689 152 300	729 215 777
Gesamtertrag:			
Betriebsertrag	729 230 689	697 628 900	746 095 566
Übrige Erträge	11 798 810	7 837 000	11 795 511
	741 029 499	705 465 900	757 891 077
Ertragsüberschuss:			
Tilgung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	20 000 000	16 313 600	20 000 000
Reingewinn des Berichtsjahres	8 146 225	—	8 675 300

Der Personal- und Sachaufwand umfasst auch den Aufwand zu Lasten der Anlagenrechnung. Aus diesem Grunde werden die aktivierbaren Bauaufwendungen in der Zusammenstellung des Gesamtaufwandes der Erfolgsrechnung in Abzug gebracht. Sie lassen sich nicht präzis auf den Personal- und Sachaufwand aufteilen. Es kann immerhin gesagt werden, dass die aktivierbaren Bauaufwendungen zu über 90% Sachaufwand sind.

Der *Personalaufwand* als wichtigster Aufwandsposten zeigt folgende Entwicklung:	Rechnung 1952 Fr.	Voranschlag 1953 Fr.	Rechnung 1953 Fr.
Besoldungen, Gehälter und Löhne	283 310 817	286 974 700	290 240 224
Teuerungszulagen	12 073 784	—	12 300 438
	295 384 601	286 974 700	302 540 662
Ortszuschläge	9 547 474	9 537 300	9 557 539
Kinderzulagen	7 563 961	7 448 000	7 979 810
Kinderzuschüsse	379 176	—	407 712
Übrige Besoldungs- und Lohnbestandteile (Heiratszulagen, Geburtszulagen, Dienstaltersgeschenke, Besoldungsnachgenüsse usw.)	2 331 087	2 323 700	2 335 572
Total Besoldungen, Gehälter, Löhne und dazugehörige Bezüge	315 206 299	306 283 700	322 821 295
Nebenbezüge und verschiedene Vergütungen	18 275 851	17 981 300	18 486 490
Dienstkleider	4 867 597	4 596 900	5 302 906
Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse [PHK] [1])	24 209 071	24 438 000	29 328 718
Beiträge an die AHV	6 213 515	6 057 500	6 367 620
Unfallversicherung	6 903 127	6 924 600	7 418 848
Andere Aufwendungen für das Personal (Prämien und Belohnungen, Beiträge an die Krankenkasse für das SBB-Personal, Abgabe alkoholfreier Getränke usw.)	1 061 308	464 700	516 075
	376 736 768	366 746 700	390 241 952
abzüglich: Beteiligung Dritter an den Personalausgaben	—3 966 588	—3 301 400	—3 756 767
Aufwendungen für das eigene Personal	372 770 180	363 445 300	386 485 185
Ausgaben für fremde Arbeitskräfte (Unternehmerarbeiter, Putzfrauen usw.)	10 161 900	7 933 200	10 460 970
	382 932 080	371 378 500	396 946 155

[1]) Ohne die Ergänzungsbeiträge an die PHK.

Durch Beschluss vom 29. Januar 1954 erliess der Bundesrat mit rückwirkender Gültigkeit ab 1. Januar 1953 die *neue Ämterklassifikation*. Daraus ergibt sich für die Bundesbahnen im Dauerzustand, der etwa in 10 Jahren erreicht wird, eine jährliche Mehrbelastung von 11,5 Millionen Franken bei den Besoldungen und 1,5 Millionen Franken bei den wiederkehrenden Beiträgen an die PHK, den Teuerungszulagen und den Beiträgen an die AHV. Zu dieser jährlich wiederkehrenden Mehrbelastung kommt der zum Ausgleich der Deckungskapitalbelastung für die Erhöhung des versicherten Verdienstes von der Verwaltung einmalig zu leistende Beitrag an die PHK. Dieser beträgt schätzungsweise das 2½fache der Besoldungserhöhungen, insgesamt somit 25 bis 30 Millionen Franken, und verteilt sich entsprechend der in den einzelnen Jahren fälligen Besoldungserhöhungen auf die bis zur Erreichung des Beharrungszustandes erforderlichen Jahre.

Der Mehraufwand aus der neuen Ämterklassifikation für das Jahr 1953 ist bei den Besoldungen auf 4,8 Millionen Franken, bei den Teuerungszulagen, wiederkehrenden Beiträgen an die PHK und den Beiträgen an die AHV auf 0,6 Millionen Franken zu schätzen. Dazu kommt der für die Erhöhung des versicherten Verdienstes einmalig an die PHK zu entrichtende Beitrag von rund 12 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung der im Jahre 1952 im Hinblick auf die erwartete grosse Deckungskapitalbelastung bei den Beiträgen an die PHK vorverrechneten 3,5 Millionen Franken und der mit der Höhereinreihung des Lokomotivpersonals im Zusammenhang stehenden Herabsetzung der Nebenbezüge um 0,4 Millionen Franken mussten zu Lasten der Rechnung 1953 im ganzen noch 13,5 Millionen Franken zurückgestellt werden. Dieser Betrag entspricht annähernd der Gesamterhöhung des Personalaufwandes, welcher gegenüber 1952 um 14 Millionen Franken zugenommen hat. Die Belastungen aus der neuen Ämterklassifikation dürften im Beharrungszustand ungefähr gleich hoch sein wie der im Jahre 1953 verbuchte Betrag. Wohl ist bei den Besoldungen mit einer von

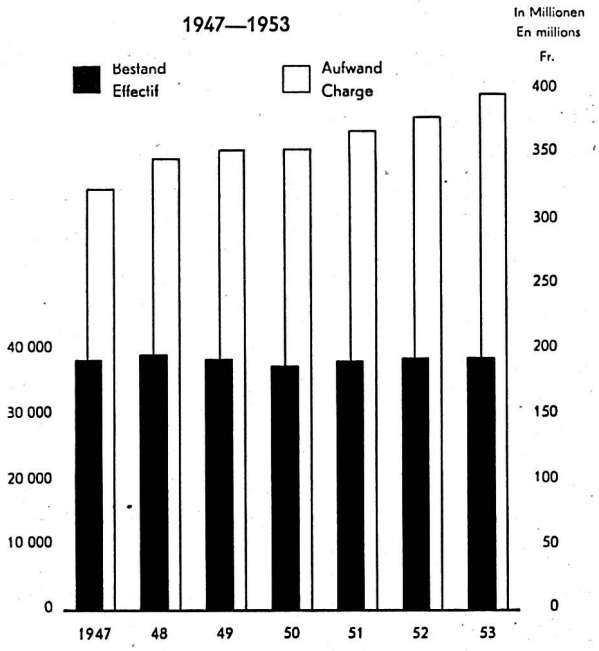
Jahr zu Jahr steigenden Belastung zu rechnen. Der Besoldungszuwachs zwischen den einzelnen Jahren und damit die für die Erhöhung des versicherten Verdienstes einmalig zu leistenden Beiträge an die PHK gehen indessen von Jahr zu Jahr zurück, um schliesslich im Beharrungszustand ganz wegzufallen.

Im Voranschlag konnten die Teuerungszulagen noch nicht veranschlagt werden. Die Überschreitung des Voranschlages entspricht annähernd den Teuerungszulagen und den ebenfalls nicht veranschlagten Auswirkungen der neuen Ämterklassifikation.

Abgesehen von den Mehraufwendungen aus der Ämterklassifikation sind innerhalb der verschiedenen Posten des Personalaufwandes gegenüber dem Vorjahr noch folgende Veränderungen zu verzeichnen:

Die *Besoldungen, Gehälter und Löhne* sind um 2,1 Millionen Franken gestiegen. Einerseits haben die höheren Durchschnittsbezüge zu einer Erhöhung um 2,7 Millionen Franken, anderseits die Personalverminderung zu einer Einsparung von 0,6 Millionen Franken geführt. Die höheren Durchschnittsbezüge sind bedingt durch zahlreich fällig gewordene Besoldungs- und Lohnerhöhungen. Dies ist die Folge der verhältnismässig grossen Zahl von Bediensteten, welche das Maximum ihrer Besoldungs- bzw. Lohnklasse noch nicht erreicht haben.

Personalbestand und -aufwand
1947—1953



Die *Nebenbezüge und verschiedenen Vergütungen* sind gegenüber 1952 um 0,2 Millionen Franken gestiegen, obschon die Nebenbezüge im Zusammenhang mit der Höhereinreihung des Lokomotivpersonals um 0,4 Millionen Franken niedriger sind. Einmal wurde die Rechnung 1953 mit einem Teuerungsausgleich von 450 000 Franken auf den Vergütungen für auswärtige Verwendung und den Nebenbezügen für das fahrende Personal, der rückwirkend auf 1. Januar 1953 zu gewähren ist, belastet. Sodann sind die Ansätze für Vergütungen für Dienstreisen mit dem Inkrafttreten der neuen Beamtenordnung auf 1. Oktober 1952, bei gleichzeitiger Erhöhung der für die Ausrichtung der Vergütungen erforderlichen Mindestdauer der Abwesenheit, erhöht worden.

Die Mehraufwendungen für *Dienstkleider* stehen im Zusammenhang mit dem auf 1. April 1953 in Kraft getretenen neuen Dienstkleiderreglement. Dieses brachte eine weitergehende Abgabe von Dienstkleidern an das ständig oder teilweise im Freien beschäftigte Personal, wobei die erstmalige Ausrüstung im Jahre 1953 besonders ins Gewicht fällt.

Die *Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse* ohne die Auswirkungen aus der neuen Ämterklassifikation betragen 20,5 Millionen Franken. Sie umfassen die wiederkehrenden Beiträge von 19,3 Millionen Franken (Vorjahr 17,5 Millionen Franken) und den zum Ausgleich der Deckungskapitalbelastung für Erhöhung des versicherten Verdienstes von der Verwaltung zu übernehmenden Betrag von 1,2 Millionen Franken (Vorjahr 6,7 Millionen Franken). Die höheren wiederkehrenden Beiträge sind bedingt durch den Einbezug des bis Ende 1952 als Teuerungszulage ausgerichteten Besoldungselftels in den versicherten Verdienst gemäss I. Nachtrag vom 19. Dezember 1952 zu den Statuten vom 9. Oktober 1950. Die Minderaufwendungen bei den Beiträgen für Verdiensterhöhungen sind hauptsächlich auf die im Jahre 1952 im Hinblick auf die Ämtereinreihung vorgenommene Vorverrechnung von 3,5 Millionen Franken zurückzuführen.

Im Posten *Unfallversicherung* sind folgende Aufwendungen für das eigene Personal enthalten:	Rechnung 1952 Fr.	Voranschlag 1953 Fr.	Rechnung 1953 Fr.
Prämien an die SUVA für Betriebsunfälle	4 415 836	4 066 900	4 197 248
für Nichtbetriebsunfälle	1 885 757	2 140 000	2 316 054
Verschiedenes (kapitalisierte Werte der Zuschussrenten, Überlassung von Renten usw.)	601 534	717 700	905 546
	6 903 127	6 924 600	7 418 848

Gemäss Bundesbeschluss vom 19. September 1952 wurde der bei der SUVA versicherbare Höchstbetrag mit Wirkung ab 1. Januar 1953 von 7800 auf 9000 Franken erhöht. Auf den gleichen Zeitpunkt wurden die Prämiensätze für Betriebsunfälle bei der Gefahrenklasse «Betrieb» von 18 ‰ auf 16 ‰ ermässigt und jene für Nichtbetriebsunfälle für das männliche Personal von 7 ‰ auf 8 ‰ und für das weibliche Personal von 5,5 ‰ auf 6,5 ‰ erhöht. Die Änderungen bei den an die SUVA bezahlten Prämien sind diesen Massnahmen zuzuschreiben. Die Aufwendungen für kapitalisierte Werte der Zuschussrenten waren im Vorjahr verhältnismässig niedrig, weshalb hier eine Zunahme um 0,3 Millionen Franken eingetreten ist.

Beim Posten *Andere Aufwendungen für das Personal* ist die im Jahre 1952 an den Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete der SBB gewährte Zuwendung von 530 000 Franken weggefallen.

Von der *Beteiligung Dritter an den Personalausgaben* entfallen auf	Rechnung 1952 Fr.	Voranschlag 1953 Fr.	Rechnung 1953 Fr.
Krankengeld der SUVA	1 885 200	1 668 400	1 846 204
Renten der SUVA und der Militärversicherung	477 214	435 300	541 798
Erwerbsausfallentschädigungen bei Militärdienst	1 040 604	700 700	708 176
Beteiligung des Personals an der Versicherung gegen Nichtbetriebsunfälle	372 171	367 200	453 559
Andere Beteiligungen	191 399	129 800	207 030
	3 966 588	3 301 400	3 756 767

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

	Rechnung 1952	Voranschlag 1953	Rechnung 1953
Ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Beamte, Angestellte, Betriebsarbeiter und anderes ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal)	34 487	34 599	34 710
Nicht ständig und nicht mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal (Aushilfsarbeiter, Aushilfswärter im Barrieren- und Stationsdienst und andere nicht ständige Arbeitnehmer)	2 120	2 049	1 838
Stationslehrlinge	472	593	514
Zugsdienstlehrlinge	147	130	91
Handwerkerlehrlinge	281	271	277
Total eigenes Personal (ohne fremde Arbeitskräfte)	37 507	37 642	37 430

Der durchschnittliche Personalbestand konnte gegenüber dem Vorjahr um 77 und gegenüber dem Voranschlag um 212 Personen gesenkt werden. Davon entfallen 18 bzw. 112 auf die Lehrlinge. Die Unternehmerarbeiter sind in diesen Zahlen nicht inbegriffen. Die Zunahme dieser Arbeitskräfte wirkt sich in den Ausgaben für fremde Arbeitskräfte aus, die gegenüber dem Vorjahr um 0,3 und gegenüber dem Voranschlag um 2,5 Millionen Franken gestiegen sind. An dieser Vermehrung sind die Unternehmerarbeiter mit 0,24 bzw. mit 2,36 Millionen Franken beteiligt. Dies entspricht einer Vermehrung der Unternehmerarbeiter um 40 Mann gegenüber dem Vorjahr und um 370 Mann gegenüber dem Voranschlag. Die Zahl der gesamten Arbeitskräfte hat somit gegenüber dem Vorjahr um 37 Mann abgenommen und gegenüber dem Voranschlag um 158 Mann zugenommen.

Die Erhöhung des *Sachaufwandes* um 11,3 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr beruht hauptsächlich auf den höheren Ausgaben für Bau-, Unterhalts- und Reparaturmaterialien, die in erster Linie im Zusammenhang mit der Zunahme der aktivierbaren Bauaufwendungen gestiegen sind. Ferner haben die Wagenmieten und die Ausgaben für Fremdstrom zugenommen. Dagegen sind bei den übrigen Sachausgaben vor allem die Ausgaben für Verbrauchsmaterial zurückgegangen.

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

Der Sammelposten *Übrige Aufwendungen* umfasst die übrigen Aufwendungen der Gewinn- und Verlustrechnung, hauptsächlich die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse (25,3 Millionen Franken) sowie die Teuerungszulagen an die Pensionierten (21,7 Millionen Franken).

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

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 zu Lasten verschiedener Erfolgs- und Bilanzkonten.

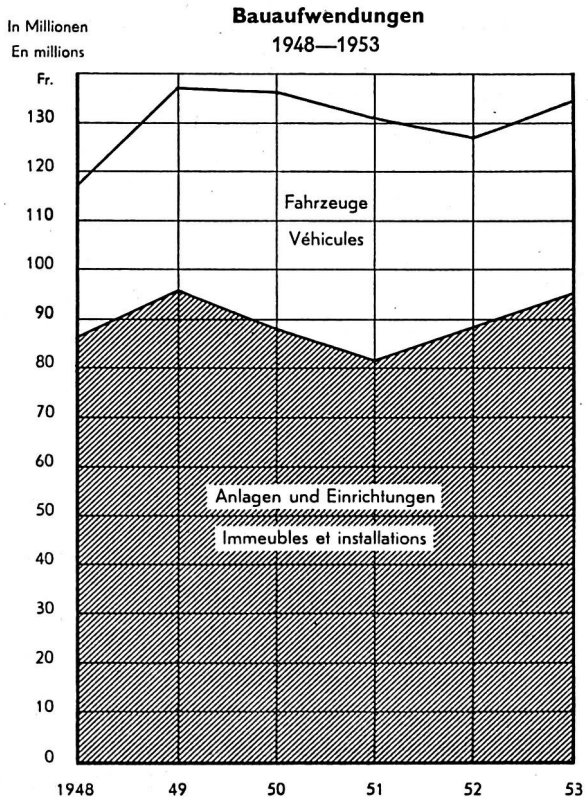
Baurechnung

Die Baurechnung für das Jahr 1953 weist im Vergleich zu Voranschlag und Vorjahr folgende Aufwendungen aus:

	Rechnung 1952 Fr.	Voranschlag 1953 Fr.	Rechnung 1953 Fr.
Anlagen der Bahn			
Anlagen und Einrichtungen			
Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	20 025 535	20 836 200	21 084 631
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	4 254 053	4 675 900	4 613 180
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	11 902 936	12 395 000	13 211 291
Elektrifizierung von Linien	911 618	1 544 700	796 486
Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	36 006 496	41 862 200	39 990 137
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	3 850 625	4 596 000	3 967 749
Fahrzeuge	38 693 440	38 778 000	39 701 000
Anlagen der Kraftwerke	7 561 217	7 000 000	7 559 044
Anlagen der Werkstätten	4 049 909	4 312 000	3 685 356
	127 255 829	136 000 000	134 608 874
Allgemeine Reserve für Unvorhergesehenes	—	2 000 000	—
	127 255 829	138 000 000	134 608 874

Vom Gesamtbetrag von 134,6 Millionen Franken sind 107,7 Millionen Franken aktivierbare Aufwendungen, die als Vermehrung des Anlagevermögens verbucht wurden. Die verbleibenden 26,9 Millionen Franken wurden als nicht aktivierbare Aufwendungen der Betriebsrechnung belastet und sind im Aufwand der Betriebsrechnung inbegriffen.

Wie im Jahr 1952 ist den bundesrätlichen Weisungen zur Bekämpfung des Lohn- und Preisauftriebes dadurch Rechnung getragen worden, dass die Voranschlagsbeträge nicht in voller Höhe beansprucht wurden. Wegen des ausserordentlich günstigen Bauwetters in der zweiten Hälfte des Jahres 1953 fiel die Unterschreitung im Jahre 1953 mit 3,4 Millionen Franken wesentlich niedriger aus als im Jahr 1952, das umgekehrt schlechtes Bauwetter aufwies. Im Durchschnitt der beiden Jahre 1952 und 1953 sind die Bauaufwendungen annähernd gleich hoch wie im Jahr 1951. Wir sind damit der im Budget 1953 eingegangenen Verpflichtung, die Bauaufwendungen der Jahre 1952 und 1953 auf der Höhe derjenigen des Jahres 1951 zu halten, im Rahmen des Möglichen nachgekommen.



Das dem Voranschlag zugrunde liegende Bauprogramm konnte im übrigen eingehalten werden. Ausser den unvermeidbaren Differenzen zwischen veranschlagten und tatsächlichen Jahresausgaben sind keine ausserordentlichen Abweichungen vom Voranschlag zu verzeichnen.

Die Einzelobjekte im Kostenbetrag von mehr als 100 000 Franken sind mit den Voranschlagsbeträgen und den tatsächlichen Ausgaben im Anhang zur Baurechnung (Seiten 61–77) aufgeführt. Zu den beiden Sammelposten «Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen» sowie «Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten» machen wir folgende ergänzende Angaben:

Die *Erneuerung von Geleisen und Weichen* zeigt im Vergleich zu Voranschlag und Vorjahr folgendes Bild (die Erneuerung von Fahrleitungsanlagen erforderte wie in den Vorjahren nur geringe Beträge):

	Rechnung 1952		Voranschlag 1953		Rechnung 1953	
Geleiseerneuerungen	Gel.-km [1])	Fr.	Gel.-km [1])	Fr.	Gel.-km [1])	Fr.
mit neuem Material	158,8	24 110 675	159,1	27 510 300	169,5	27 380 375
mit gebrauchtem Material	61,3	4 794 433	61,1	5 779 600	55,4	4 086 953
Schotterernenerungen und Schwellenvermehrungen allein	21,6	958 389	21,8	804 500	21,9	875 423
Weichenerneuerungen	Einheiten		Einheiten		Einheiten	
mit neuem Material	328	3 846 986	388	5 317 900	418	5 364 616
mit gebrauchtem Material	249	1 817 855	285	1 907 700	275	1 829 673
		35 528 338		41 320 000		39 537 040

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

Mengenmässig wurde das Erneuerungsprogramm leicht überschritten. Insbesondere wurden wegen Mangels an gutem gebrauchtem Material mehr Erneuerungen mit neuem Material ausgeführt. Betragsmässig blieben die Ausgaben trotzdem unter dem Voranschlag, weil das Oberbaumaterial billiger zu stehen kam als veranschlagt.

Die Aufwendungen für die *Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten* verteilen sich auf:	Bureauausstattungen Fr.	Maschinen und Geräte Fr.
Verwaltungsdienst	207 905	68 395
Baudienst	60 910	1 432 661
Stations- und Zugsdienst	233 964	1 749 066
Zugförderungsdienst	46 803	168 045
	549 582	3 418 167

Von den Aufwendungen für Maschinen und Geräte sind besonders zu erwähnen: beim Baudienst die Anschaffung von Traktoren und andern Fahrzeugen (1 000 000 Franken), beim Stations- und Zugsdienst die Ausrüstung von Güterhallen mit modernen Güterumschlagsmitteln für die Palettierung und die Anschaffung von Kleinbehältern für den Behälterverkehr (1 300 000 Franken).

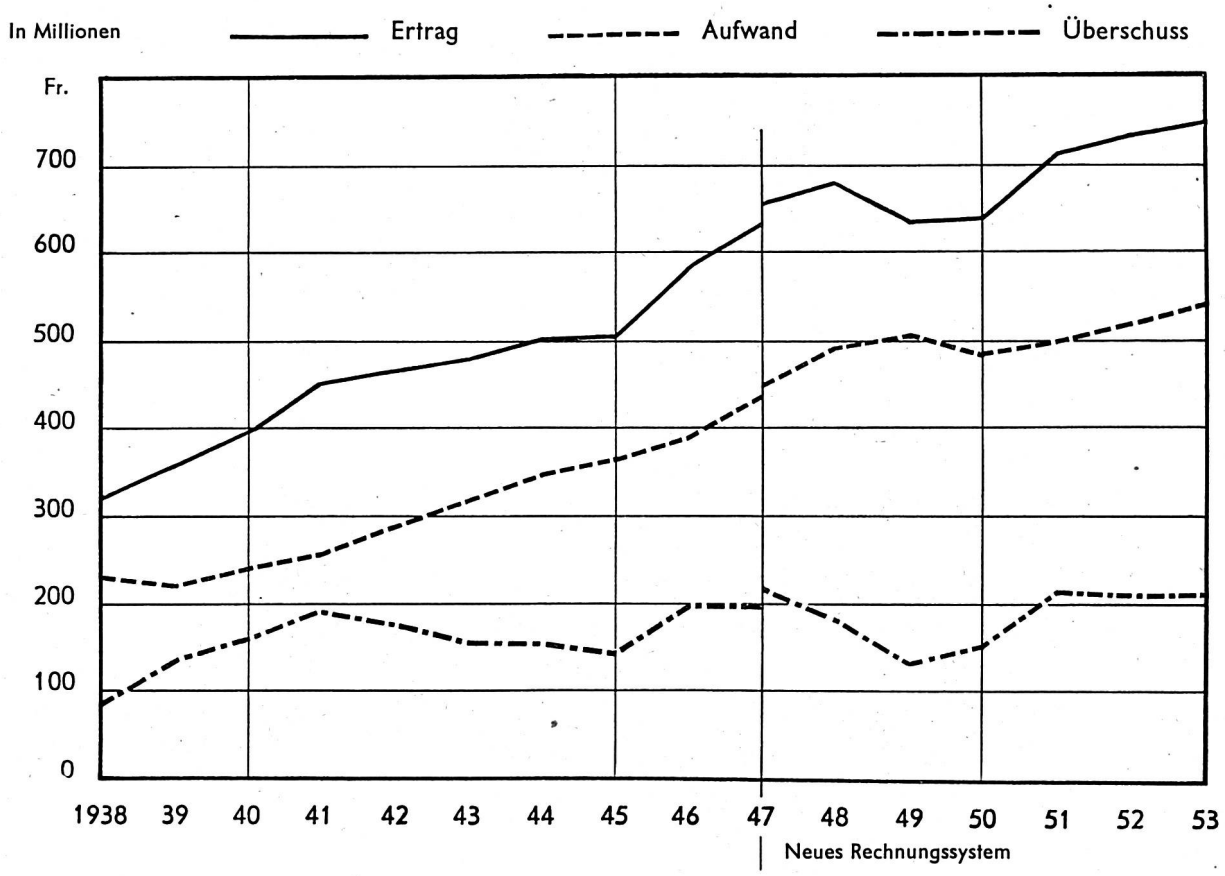
Betriebsrechnung

Die Betriebsrechnung zeigt in den Jahren 1950–1953 folgendes Bild:

	Rechnung 1950		Rechnung 1951		Rechnung 1952		Rechnung 1953	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Betriebsertrag	641 868 714	100	715 483 118	100	731 436 365	100	748 467 077	100
Betriebsaufwand	487 036 400	75,9	501 112 402	70,0	519 702 131	71,1	538 693 537	72,0
Betriebsüberschuss	154 832 314	24,1	214 370 716	30,0	211 734 234	28,9	209 773 540	28,0

Der *Betriebsertrag* übertrifft das letztjährige Rekordergebnis um 17 Millionen Franken. Der *Betriebsaufwand* ist aber noch etwas stärker gestiegen, nämlich um 19 Millionen Franken, so dass beim *Betriebsüberschuss* gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang von 2 Millionen Franken zu verzeichnen ist.

Ertrag, Aufwand und Überschuss der Betriebsrechnung
1938—1953



Betriebsaufwand

Der Betriebsaufwand des Jahres 1953 versteht sich unter Berücksichtigung der Auswirkungen aus der rückwirkend auf 1. Januar 1953 in Kraft getretenen neuen Ämterklassifikation. Im Voranschlag konnten weder diese Mehraufwendungen noch die Teuerungszulagen an das Personal veranschlagt werden, weshalb wir davon absehen, die Abweichungen gegenüber dem Voranschlag zu kommentieren. Im übrigen verweisen wir hinsichtlich der Entwicklung des Personal- und Sachaufwandes auf die Ausführungen im Gesamtüberblick.

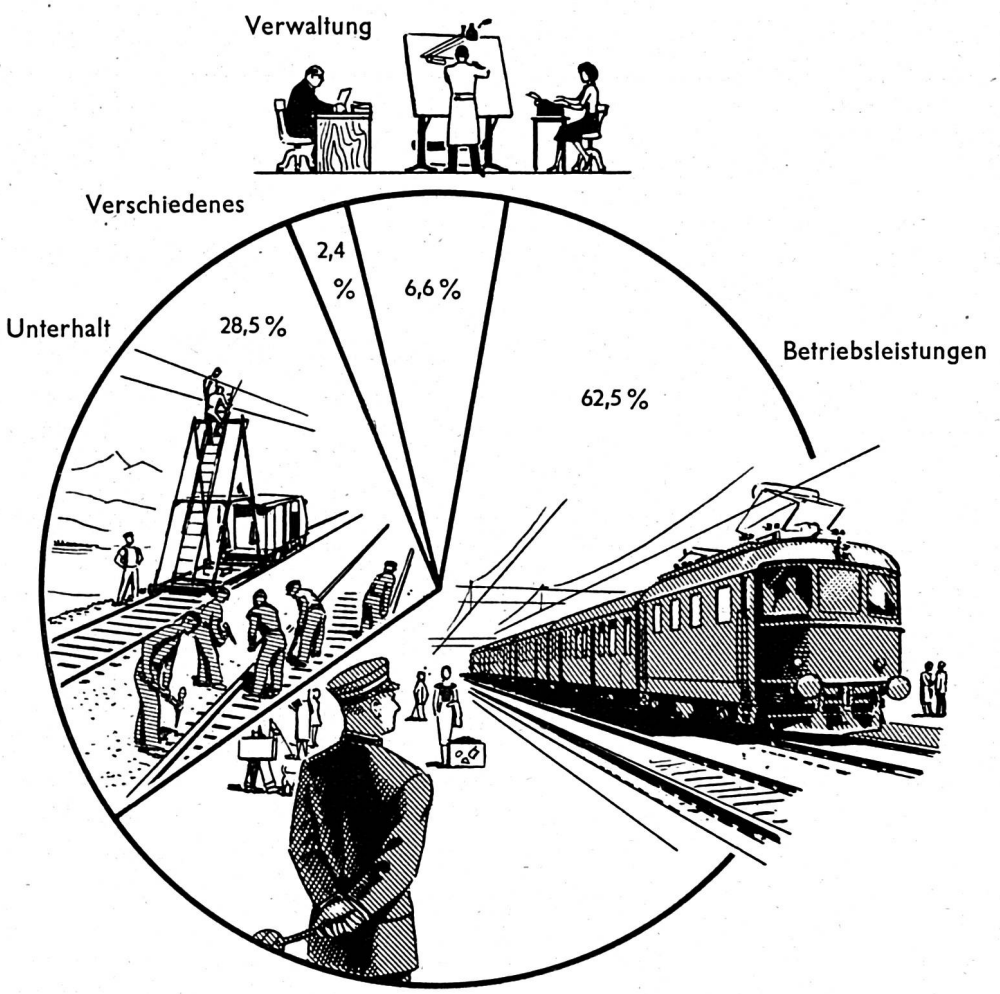
Die nachstehende Übersicht zeigt den Betriebsaufwand im Vergleich zum Vorjahr und zum Voranschlag.

	Rechnung 1952 Fr.	%	Voranschlag 1953 Fr.	%	Rechnung 1953 Fr.	%
Verwaltung	*33 404 222*	*6,4*	*30 801 000*	*6,1*	*35 353 811*	*6,6*
Betrieb	*472 301 581*	*90,9*	*462 165 700*	*91,6*	*490 609 278*	*91,0*
Leitung und Allgemeines	17 739 365	3,4	19 605 200	3,9	22 670 641	4,2
Betriebsleistungen	305 812 926	58,9	296 364 000	58,7	314 295 237	58,3
Unterhalt	148 749 290	28,6	146 196 500	29,0	153 643 400	28,5
Verschiedenes	*13 996 328*	*2,7*	*11 907 200*	*2,3*	*12 730 448*	*2,4*
	519 702 131	*100*	*504 873 900*	*100*	*538 693 537*	*100*

An der Erhöhung des Betriebsaufwandes um 19 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr sind die Personalkosten mit 14 Millionen Franken und die Sachkosten mit 5 Millionen Franken beteiligt.

Der Aufwand für *Verwaltung* umfasst die Kosten für den Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung, sämtliche Abteilungen der Generaldirektion sowie für die Verwaltungsabteilungen der Kreise. Ausser den Personalkosten sind vor allem die Provisionen für den Verkauf von Fahrausweisen gestiegen als Folge des regen Reiseverkehrs aus dem Auslande, der auf 1. Januar 1953 erhöhten Provisionsansätze sowie einer Nachverrechnung für das Jahr 1952 (+ 1 Million Franken). Ferner sind die Lagergemeinkosten der Materialverwaltung wegen höherer Abschreibungen von entwerteten Materialvorräten (+ 0,4 Millionen Franken) höher ausgefallen als im Vorjahr. Dagegen sind die Druckkosten zurückgegangen (— 1,3 Millionen Franken).

Aufteilung des Betriebsaufwandes
1953



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

	Rechnung 1952 Fr.	Voranschlag 1953 Fr.	Rechnung 1953 Fr.
Leitung des Baudienstes (Bauabteilungen der Kreise, Bahningenieurbureaux, Baubureaux)	6 475 299	6 204 500	6 359 654
Leitung des Stations- und Zugsbegleitdienstes (Betriebsabteilungen der Kreise, Wagenrepartitionsdienst, Ausgleichsstelle)	4 525 054	4 382 300	4 572 243
Leitung des Zugförderungsdienstes (Abteilungen für Zugförderung in den Kreisen)	975 486	898 100	991 880
Pacht und Miete (für Bahnstrecken, Fahrzeuge u. a.)	2 573 237	5 098 500	7 222 837
Besorgung des Betriebes durch fremde Bahnen und andere Dritte (Gemeinschaftsdienst, Zugs- und Fahrdienstleistungen)	3 190 289	3 021 800	3 524 027
	17 739 365	19 605 200	22 670 641

Die Aufwendungen für *Pacht und Miete* haben in erster Linie infolge der nach den Bestimmungen des Übereinkommens über die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) auf 1. Januar 1953 in Kraft getretenen höheren Mietgebühren zugenommen. Sodann brachte auch das Europ-Übereinkommen vermehrte Mieten für Güterwagen. Die Bundesbahnen waren noch nicht in der Lage, eine ihrem grossen internationalen Verkehr entsprechende Anzahl Wagen in den Europ-Wagenpark einzubringen. Sie benützten daher mehr Europ-Wagen als sie in den gemeinsamen Park eingebracht haben. Die Mietansätze für den Barausgleich dieser Überbeanspruchung liegen jedoch in bestimmten Fällen und insbesonders für die Zeit vom 15. September bis 15. Dezember wesentlich über den Ansätzen für RIV-Wagen. Dem Rechnungsjahr 1953 sind ferner 1 Million

Franken belastet worden für die auf Ende 1953 im Personenwagenaustausch des internationalen Verkehrs geschuldeten Achskilometer, deren Ausgleich durch Gegenleistungen innerhalb der im RIC-Übereinkommen festgelegten Frist nicht möglich war.

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

	Rechnung 1952 Fr.	Voranschlag 1953 Fr.	Rechnung 1953 Fr.
Bahnbewachung	9 481 372	8 987 300	9 524 235
Stationsdienst	170 107 794	164 858 000	177 009 618
Zugsbegleitung	38 668 822	36 680 600	39 547 907
Zugförderung	86 917 760	85 198 600	87 464 254
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	637 178	639 500	749 223
	305 812 926	296 364 000	314 295 237

Die Erhöhung der Kosten der Betriebsleistungen um 8,5 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr beruht zur Hauptsache auf den höheren Personalkosten und den höheren Stromkosten. Anderseits sind die Aufwendungen für feste und flüssige Treibstoffe und die übrigen Verbrauchsmaterialien zurückgegangen.

Die Kosten der *Zugförderung* setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1952 Fr.	Voranschlag 1953 Fr.	Rechnung 1953 Fr.
Fahrpersonal	42 389 860	40 989 400	44 192 252
Fahrstrom	26 493 901	28 369 000	27 408 414
Feste und flüssige Treibstoffe	9 589 649	7 685 000	7 119 897
Schmierstoffe für die Triebfahrzeuge	529 621	470 000	487 558
Übrige Kosten des Fahrdienstes	215 320	212 000	204 938
Depotdienst	4 736 670	4 578 000	4 832 408
Visiteurdienst	2 962 739	2 895 200	3 218 787
	86 917 760	85 198 600	87 464 254

Die Kosten der Zugförderung sind gegenüber 1952 nur unwesentlich, nämlich um 0,5 Millionen Franken gestiegen. Bei den einzelnen Positionen sind indessen wesentliche Verschiebungen zu verzeichnen. Den Mehrkosten für das *Fahrpersonal* (+ 1,8 Millionen Franken), den *Fahrstrom* (+ 0,9 Millionen Franken) und den *Depot- und Visiteurdienst* (+ 0,35 Millionen Franken) stehen Minderkosten bei den *festen und flüssigen Treibstoffen* (— 2,5 Millionen Franken) gegenüber. Die höheren Stromkosten sind eine Folge der ungünstigen Wasserverhältnisse im letzten Quartal des Jahres 1953, in welchem in vermehrtem Masse Fremdenergie beansprucht werden musste. Im Rückgang der Kosten bei den Treibstoffen kommt in erster Linie der bei den Kohlen eingetretene Preisrückgang zum Ausdruck. Ausserdem sind die Fahrleistungen der Dampflokomotiven etwas zurückgegangen.

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

	Rechnung 1952		Voranschlag 1953		Rechnung 1953	
	km	%	km	%	km	%
Elektrische Triebfahrzeuge	71 599 018	90,5	70 300 000	90,1	73 470 950	91,0
Dampflokomotiven und andere thermische Triebfahrzeuge	4 946 089	6,2	5 000 000	6,4	4 652 990	5,7
Traktoren	2 627 040	3,3	2 700 000	3,5	2 636 925	3,3
	79 172 147	100	78 000 000	100	80 760 865	100

Die Zunahme der Fahrleistungen gegenüber 1952 um 1,6 Millionen km oder 2% ist zur Hauptsache auf die Mehrleistungen im Personenverkehr zurückzuführen.

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

	Rechnung 1952 Fr.	Voranschlag 1953 Fr.	Rechnung 1953 Fr.
Anlagen und Einrichtungen	*83 970 806*	*84 206 500*	*87 625 160*
gewöhnlicher Unterhalt	60 520 426	59 706 500	62 962 511
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	23 450 380	24 500 000	24 662 649
Fahrzeuge	*64 778 484*	*61 990 000*	*66 018 240*
gewöhnlicher Unterhalt	63 292 887	61 170 000	65 112 847
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	1 485 597	820 000	905 393
	148 749 290	*146 196 500*	*153 643 400*

Ohne Berücksichtigung der im gewöhnlichen Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen enthaltenen Kosten für die Räumung der Bahn von Schnee und Eis, welche dank günstigerer Witterungsverhältnisse um 2,1 Millionen Franken niedriger sind, beträgt die Erhöhung der gesamten Unterhaltskosten gegenüber 1952 rund 7 Millionen Franken. Daran sind die Anlagen und Einrichtungen mit 5,8 und die Fahrzeuge mit 1,2 Millionen Franken beteiligt. Die Zunahme der nicht aktivierbaren Bauaufwendungen bei den Anlagen und Einrichtungen steht im Zusammenhang mit dem höheren Bauvolumen.

Im Aufwand für *Verschiedenes* sind als wichtigster Posten die Kosten der Lieferungen und Leistungen zu Lasten Dritter enthalten, ferner die Aufwendungen für Schadenereignisse (Brände, Entgleisungen usw.) und für Leistungen aus Haftpflicht sowie die kapitalisierten Werte der Zuschussrenten und die Aufwendungen für den Luftschutz und dergleichen. Gegenüber dem Vorjahr sind vor allem die Aufwendungen für Schadenereignisse und die Haftpflichtschäden zurückgegangen, ferner ist die im Jahre 1952 getätigte Zuwendung an den Fonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete weggefallen. Dagegen haben die Arbeiten zu Lasten Dritter zugenommen. Im gesamten bleiben die Aufwendungen um 1,3 Millionen Franken unter jenen des Jahres 1952.

Betriebsertrag

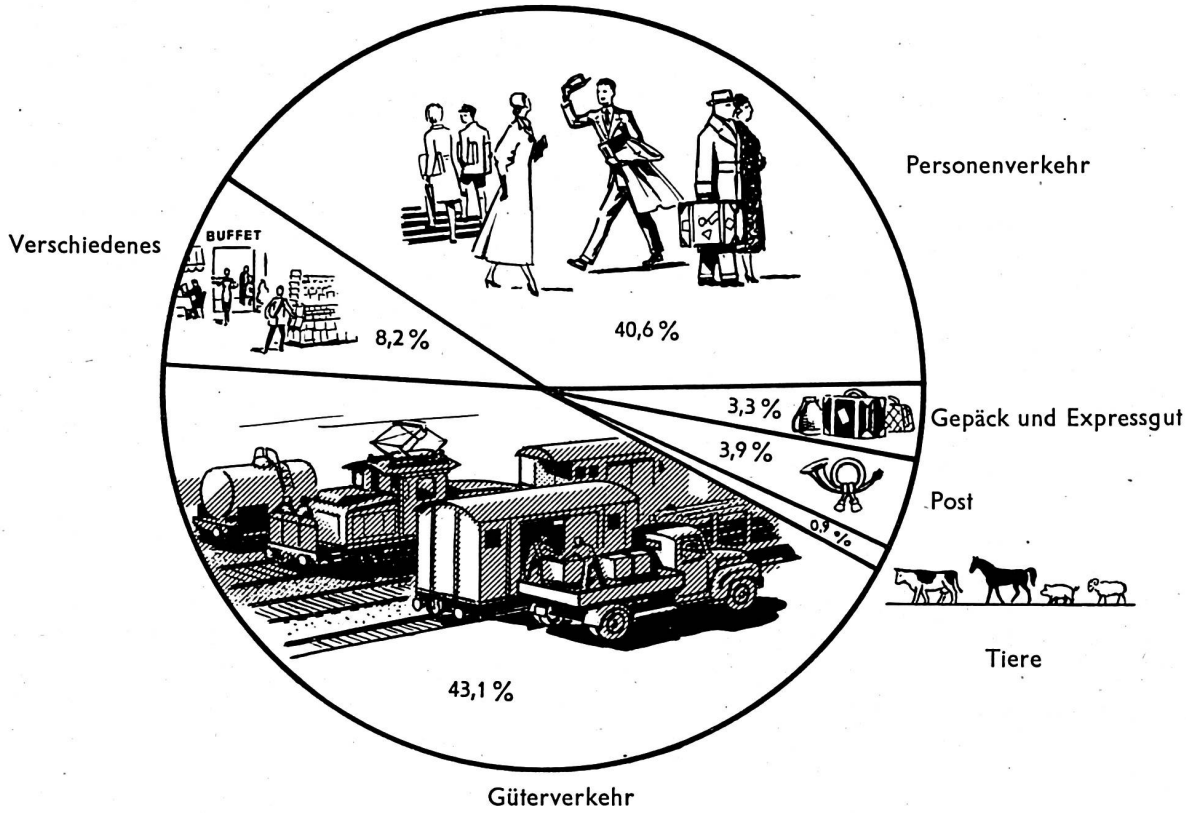
Die *Verkehrseinnahmen* haben sich seit 1950 wie folgt entwickelt:

	Rechnung 1950 Fr.	%	Rechnung 1951 Fr.	%	Rechnung 1952 Fr.	%	Rechnung 1953 Fr.	
Personenverkehr . .	*263 788 911*	*44,7*	*274 354 045*	*41,8*	*299 842 495*	*44,7*	*304 192 510*	*4*
Gesamtgüterverkehr .	*325 905 726*	*55,3*	*382 884 375*	*58,2*	*370 892 813*	*55,3*	*382 887 983*	*5*
Gepäck- und Expressgutverkehr	19 830 860	3,4	21 143 502	3,2	23 780 553	3,6	24 665 554	
Postverkehr . . .	17 034 635	2,9	22 199 795	3,4	28 317 592	4,2	29 001 604	
Tierverkehr . . .	5 851 983	1,0	5 382 806	0,8	6 028 627	0,9	6 479 274	
Güterverkehr . .	283 188 248	48,0	334 158 272	50,8	312 766 041	46,6	322 741 551	
	589 694 637	*100*	*657 238 420*	*100*	*670 735 308*	*100*	*687 080 493*	*1*

Beim Vergleich mit den Vorjahren ist die im Personenverkehr auf 1. April 1952 und im Güterverkehr auf 1. Januar in Kraft getretene Tariferhöhung zu berücksichtigen.

Gegenüber 1952 verzeichnen sämtliche Verkehrsarten Mehreinnahmen. Im *Personenverkehr* betrage 4,4 Millionen Franken oder 1,45% und im *Gesamtgüterverkehr* 12 Millionen Franken oder 3,2%. Insamt liegen die Verkehrseinnahmen um 16,4 Millionen Franken oder 2,4% über dem Ergebnis des Jahres 1 Die Einnahmen aus dem Personenverkehr überschreiten erstmals die 300-Millionengrenze. Die Zahl der b derten Personen ist jedoch gegenüber dem Rekordjahr 1947 um 4,5% und gegenüber 1952 um 1,4% rückgegangen. Im *Güterverkehr* wurden weder die bisherigen Höchsteinnahmen des Jahres 1951 noch die kehrsleistungen jenes Jahres erreicht.

Aufteilung des Betriebsertrages
1953



Die *verschiedenen Erträge* setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1952 Fr.	Voranschlag 1953 Fr.	Rechnung 1953 Fr.
Entschädigungen für Betriebsleistungen für fremde Bahnen und andere Dritte	18 588 758	18 370 200	18 217 434
Pacht- und Mietzinseinnahmen	23 558 894	23 198 500	24 805 682
Übrige Erträge	18 553 405	18 574 200	18 363 468
	60 701 057	60 142 900	61 386 584

An der Verbesserung der *Pacht- und Mietzinseinnahmen* sind hauptsächlich die Pachtbetriebe und die Fahrzeugmieten beteiligt. Die letzteren haben als Folge der auf 1. Januar 1953 in Kraft getretenen höheren Mietgebühren für RIV-Wagen zugenommen.

Gewinn- und Verlustrechnung

Das Berichtsjahr schliesst im Vergleich zu Vorjahr und Voranschlag wie folgt ab:

	Rechnung 1952	Voranschlag 1953	Rechnung 1953
	Millionen Franken		
Ertrag der Gewinn- und Verlustrechnung			
Betriebsüberschuss	211,7	195,6	209,8
Übriger Ertrag	23,6	21,4	23,7
	235,3	217,0	233,5
Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung [1])	207,2	200,7	204,8
Ertragsüberschuss	28,1	16,3	28,7

[1]) Ohne Tilgung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau.

	Rechnung 1952	Voranschlag 1953	Rechnung 1953
	Millionen Franken		
Ertragsüberschusss	28,1	16,3	28,7
Tilgung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	20,0	16,3	20,0
Reingewinn des Berichtsjahres	8,1	—	8,7

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

	Unterschied gegenüber Vorjahr	Unterschied gegenüber Voranschlag
	Millionen Franken	
Ertrag		
Zunahme der Verkehrseinnahmen	+ 16,4	+ 46,8
Zunahme der verschiedenen Betriebserträge	+ 0,7	+ 1,2
Zunahme der Ertragsposten der Gewinn- und Verlustrechnung	+ 0,1	+ 2,3
Total Ertragssteigerungen	+ 17,2	+ 50,3
Aufwand		
Zunahme des Aufwandes der Betriebsrechnung	+ 19,0	+ 33,8
Niedrigere bzw. höhere Abschreibungen auf Materialvorräten	— 1,6	+ 2,6
Stärkere Abtragung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	—	+ 3,7
Veränderung der übrigen Aufwandsposten der Gewinn- und Verlustrechnung	— 0,8	+ 1,5
Total Aufwandsvermehrungen	+ 16,6	+ 41,6
Verbesserung	+ 0,6	+ 8,7

Die Aufwandsvermehrung gegenüber dem Vorjahr wird bis auf 0,2 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 vom Anlagevermögen* zeigen folgende Entwicklung:

	Rechnung 1952 Fr.	Voranschlag 1953 Fr.	Rechnung 1953 Fr.
Abschreibungen von Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen:			
ordentliche	81 596 858	84 528 000	84 034 462
zusätzliche	21 900 000	20 900 000	20 400 000
von Restbuchwerten	607 912	800 000	573 196
	104 104 770	106 228 000	105 007 658
Abschreibungen von Beteiligungen	5 499	—	7 539
	104 110 269	106 228 000	105 015 197

Die Abschreibungen von den Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen sind auf Grund des vom Bundesrat genehmigten Abschreibungsreglementes berechnet. Die ordentlichen Abschreibungen haben gegenüber der Rechnung 1952 wegen der steigenden Anlagewerte zugenommen. Aus dem gleichen Grunde haben die zusätzlichen Abschreibungen, die sich nach dem Unterschied zwischen dem buchmässigen Anlagewert und den

Wiederbeschaffungskosten bemessen, abgenommen. Ordentliche und zusätzliche Abschreibungen zusammen betragen 3,23% (Rechnung 1952 3,27%) der Anschaffungs- oder Erstellungskosten der abschreibungspflichtigen Anlagen. Die einzelnen Abschreibungssätze und -beträge sind aus der Anlagen- und Abschreibungsrechnung auf den Seiten 56–57 (Spalte 7) ersichtlich.

Die *Abschreibungen vom Betriebsvermögen* setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1952	Voranschlag 1953	Rechnung 1953
	Fr.	Fr.	Fr.
Abschreibungen			
von Materialvorräten	4 097 022	100 000	2 723 912
von Debitorenguthaben	215 152	20 000	5 435
	4 312 174	120 000	2 729 347

Von den Materialvorräten wurden zur Anpassung der Buchwerte an die teilweise gesunkenen Marktpreise und zur Berücksichtigung anderer Wertverminderungen 2,7 Millionen Franken, gegenüber 4,1 Millionen Franken in der Rechnung 1952, abgeschrieben.

Die *Kapitalkosten* zeigen folgende Entwicklung:

	Rechnung 1952	Voranschlag 1953	Rechnung 1953
	Fr.	Fr.	Fr.
Zinsen für feste Verbindlichkeiten	45 885 221	44 780 000	44 994 196
Zinsen für laufende Verbindlichkeiten	2 448 913	4 025 000	2 507 964
Tilgung von Anleihenskosten	661 000	661 000	661 000
Finanzkosten (Kommissionen, Gebühren, Transfertaxen usw.)	503 482	347 000	576 479
	49 498 616	49 813 000	48 739 639

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 3,15%

Die *Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse* sind gegenüber dem Vorjahr um rund 1,9 Millionen Franken gestiegen. Sie verstehen sich für die von den Bundesbahnen nach den Statuten dieser Kasse zu tragenden Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital (21 Millionen, Vorjahr 20,7 Millionen Franken) und den Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der garantierten vierprozentigen Verzinsung der Wertbestände dieser Kasse (2,7 Millionen Franken). Sodann sind in diesem Posten 1,6 Millionen Franken enthalten zur Abtragung der entstandenen Mehrbelastung im Deckungskapital für die in den Jahren 1949 bis 1952 Pensionierten (Neurentner), als Folge der auf 1. Januar 1953 in Kraft getretenen Statutenänderung. Gemäss I. Nachtrag vom 19. Dezember 1952 zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse ist diese Mehrbelastung durch jährliche Beiträge in der Höhe der für diese Pensionsbezüger wegfallenden Teuerungszulagen zu tilgen, soweit sie nicht durch technische Gewinne abgetragen werden kann.

Von den *Teuerungszulagen an die Pensionierten* entfallen 18,4 Millionen Franken auf die ordentlichen und 3,3 Millionen Franken auf die zusätzlichen Teuerungszulagen (Vorjahr 20,5 bzw. 3,2 Millionen Franken). Am Rückgang der ordentlichen Teuerungszulagen um 2,1 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr sind in erster Linie die Neurentner beteiligt, deren ordentliche Teuerungszulagen infolge Erhöhung des für den Rentenanspruch massgebenden versicherten Verdienstes um einen Zehntel gemäss I. Nachtrag vom 19. Dezember 1952 zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse weggefallen sind (– 1,6 Millionen Franken). Die ordentlichen Teuerungszulagen an die Altrentner haben auf Grund der Änderung in der Anrechnung der Leistungen der AHV auf die Teuerungszulagen gemäss Bundesbeschluss vom 27. März 1953 eine nominelle Erhöhung von annähernd 0,5 Millionen Franken erfahren, sind anderseits jedoch wegen der ständigen Abnahme des Bestandes an Altrentnern gegenüber dem Vorjahr um rund eine Million Franken zurückgegangen.

Die *Rücklage zur Deckung grosser Schäden* wurde auf Grund des vom Verwaltungsrat genehmigten Reglementes vom 26. September 1946 mit 500 000 Franken gespiesen.

Im Posten *Sonstige Aufwendungen* ist unter anderem der Anteil der Bundesbahnen am Betriebsdefizit der Rheinhäfen beider Basel enthalten. Für das Jahr 1953 beträgt er 568 698 (Vorjahr 575 183) Franken.

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 andern Kosten. Da im Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung ohne Ausnahme sämtliche Abschreibungen, Kapitalkosten usw. ausgewiesen sind, müssen die im Betriebsaufwand bereits berücksichtigten Beträge zum Ausgleich auf der Ertragsseite der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt werden.

Der *Rohertrag aus vorsorglich erworbenen Grundstücken* hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Millionen Franken vermindert, während sich der *Ertrag aus Beteiligungen* nur unwesentlich verändert hat. Der *Ertrag aus dem Betriebsvermögen* ist um 0,2 Millionen Franken gestiegen.

In den *Sonstigen Erträgen* sind der Überschuss aus der Altmaterialrechnung und der Gegenwert der nicht eingelösten, verjährten Coupons und Obligationen enthalten.

Bilanz

Die wichtigsten Bilanzposten sind:

Aktiven	Ende 1952	Ende 1953	*Passiven*	Ende 1952	Ende 1953
	Millionen Franken			Millionen Franken	
Anlagevermögen	1786,5	1784,4	Eigenkapital	434,1	442,6
Betriebsvermögen	185,8	195,7	Fremdkapital	1647,4	1609,2
Rechnungsabgrenzungsposten	28,6	32,4	Rückstellungen	3,9	21,4
Zu tilgende Aufwendungen	125,4	104,8	Rechnungsabgrenzungsposten	40,7	43,3
			Aktivsaldo	0,2	0,8
	2126,3	2117,3		2126,3	2117,3

Anlagevermögen

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

	Ende 1945 (Sanierung)	Ende 1952	Ende 1953
	Millionen Franken		
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge	1995,9	1654,7	1662,4
Unvollendete Bauten	48,4	101,9	91,8
Vorsorglich erworbene Grundstücke	4,3	9,8	10,3
Beteiligungen	18,2	20,1	19,9
Gesamtes Anlagevermögen	2066,8	1786,5	1784,4
Dazu: Noch nicht getilgter Abschreibungsrückstand der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	—	118,4	98,4
Total	2066,8	1904,9	1882,8
Unterschreitung des gesetzlichen Bauplafonds (Bilanzwert der Sanierungsbilanz)		161,9	184,0

Der Betrag von 184 Millionen Franken entspricht dem Überschuss der Abschreibungen über die Investierungen während der Jahre 1946–1953. Bis zur Höhe dieses Betrages können in den kommenden Jahren die Investierungen die Jahresabschreibungen übersteigen. Für eine Überschreitung des gesetzlichen Bauplafonds bedarf es dagegen eines dem Referendum unterstellten Bundesbeschlusses.

Zu den einzelnen Posten geben wir noch folgende Erläuterungen:

Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge. Über diesen wichtigsten Bilanzposten gibt die im Anschluss an die Bilanz dargestellte Anlagen- und Abschreibungsrechnung (Seiten 56–57) Auskunft.

Der Anlagewert (Erstellungs- oder Anschaffungskosten der vorhandenen Anlagen) hat gegenüber dem Vorjahr um 99,0 Millionen Franken zugenommen. Um diesen Betrag übersteigen die Erstellungs- oder Anschaffungskosten der im Rechnungsjahr vollendeten Bauten (117,7 Millionen Franken) den Anlagewert der im Rechnungsjahr untergegangenen Anlagen (18,7 Millionen Franken).

Die Abschreibungen haben um 91,3 Millionen Franken zugenommen. Die Zunahme ergibt sich als Differenz aus den Abschreibungen des Jahres 1953 (104,4 Millionen Franken) und den von der Abschreibungsrechnung abzusetzenden, aufgelaufenen Abschreibungen auf den im Rechnungsjahr untergegangenen Anlagen (13,1 Millionen Franken).

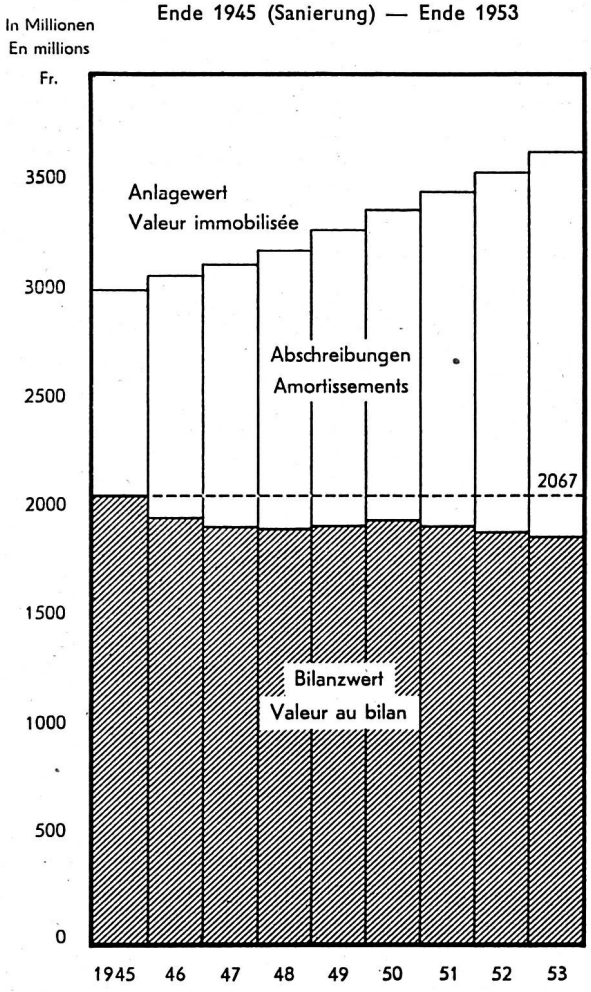
Die *unvollendeten Bauten* haben gegenüber dem Vorjahr um 10,1 Millionen Franken abgenommen.

Die *vorsorglich erworbenen Grundstücke* haben um 0,5 Millionen Franken zugenommen, während die *Beteiligungen* um 0,2 Millionen Franken abgenommen haben. Die letztern setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Kraftwerke	19 600 000
Verschiedene	300 031
	19 900 031

Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge

Ende 1945 (Sanierung) — Ende 1953



---- = Bilanzwert der Sanierungsbilanz, der nur auf Grund eines dem Referendum unterstellten Bundesbeschlusses überschritten werden darf (Art. 18³ des SBB-Gesetzes).

Betriebsvermögen

Die *Materialvorräte* setzen sich zusammen aus

	Stand Ende 1952 Fr.	Stand Ende 1953 Fr.
Material für den Unterhalt und die Erneuerung von Anlagen und Einrichtungen		
Oberbau	55 505 279	58 615 312
Signal- und Sicherungsanlagen	4 017 563	4 002 480
Elektrische Anlagen	10 662 133	10 969 840
Verschiedenes Baumaterial	3 169 107	2 590 439
Material für den Unterhalt und den Bau von Fahrzeugen	32 600 616	31 683 173
Allgemeines Material		
Brennmaterial	9 895 725	7 544 224
Dienstkleider	5 356 328	4 860 739
Inventargegenstände	1 083 975	980 814
Beleuchtungs-, Reinigungs- und Schmiermaterial usw.	1 540 442	1 279 670
Verschiedenes	148 967	91 254
	123 980 135	122 617 945

Die Vorräte halten sich mengenmässig, mit Ausnahme des Oberbaumaterials, ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres und entsprechen den für die reibungslose Abwicklung des Betriebes notwendigen Mengen. Die Erhöhung der Bestände an Oberbaumaterial hängt mit der Verkürzung der Lieferfristen im Jahre 1953 zusammen. Während im Jahre 1952 von der bestellten Schienenmenge auf Jahresende 6800 Tonnen noch ausstanden, wurde im Jahre 1953 bis auf 1700 Tonnen die ganze Auftragsmenge abgeliefert.

Die Vorräte sind in Übereinstimmung mit den obligationenrechtlichen Bewertungsvorschriften zum Einstandspreis bzw. zum Marktpreis, soweit dieser niedriger ist, bewertet. Zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres wurden 2,7 Millionen Franken abgeschrieben gegenüber 4,1 Millionen Franken im Jahre 1952.

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

	Fr.
Obligationen und Schuldscheine	1 009 641
Hypothekardarlehen	673 218
Aktien	57 539
	1 740 398

Die *Debitoren* haben gegenüber dem Vorjahr um 7,9 Millionen Franken zugenommen; sie setzen sich zusammen aus:

	Fr.
Laufende Debitorenguthaben	37 258 250
Ausländische Bahnverwaltungen	6 169 730
Verschiedene	11 287 148
	54 715 128

Die auf der Aktivseite der Bilanz ausgewiesenen *Abrechnungskonten* sind um rund 4,5 Millionen Franken höher als im Vorjahre; sie setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Verkehrskontrolle	16 282 032
Aufträge in Arbeit	1 440 621
Verschiedene	1 865 599
	19 588 252

Die *transitorischen Aktiven* setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Vorschüsse an Stationen zur Auszahlung von Pensionen und Teuerungszulagen	6 426 948
Vorausprämien an die SUVA	6 305 958
Verschiedene	83 266
	12 816 172

Zu tilgende Aufwendungen

Der *Abschreibungsrückstand der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau* nahm im Rechnungsjahr um die zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung abgetragene Jahresquote von 20 Millionen Franken ab.

Die *Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen* haben um die Abschreibung von 661 000 Franken zu Lasten des Rechnungsjahres abgenommen.

Eigenkapital

Das *Dotationskapital* des Bundes beträgt unverändert 400 Millionen Franken, während die *gesetzliche Reserve* gegenüber dem Vorjahr um die Zuweisung von 8 Millionen Franken aus dem Reingewinn des Jahres 1953 zugenommen hat.

Der *Rücklage zur Deckung grosser Schäden* wurde zu Lasten des Rechnungsjahres 1953 ein Betrag von 523 716 Franken, wovon 500 000 Franken zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung und 23 716 Franken zu Lasten der Basler Rheinhäfen zugewiesen.

Fremdkapital

Die *festen Verbindlichkeiten* haben gegenüber dem Vorjahre um rund 74,9 Millionen Franken abgenommen; sie setzen sich wie folgt zusammen:

		Rückzahlung	Fr.
4%	Schweizerische Centralbahn 1880	1883–1957	2 789 000
2 8/11%	Franco-Suisse 1868	1869–1958	2 682 900
3%	Jougne-Eclépens 1869	1869–1968	3 079 500
3%	Eisenbahnrente 1890	— [1])	69 333 000
3%	SBB 1903, différé	1913–1962 [2])	40 416 500
3½%	» 1932	1938–1962	44 226 000
3½%	» 1935	1936–1960	27 288 000
3%	» 1938	1949–1973 [2])	321 985 000
2½%	» 1939, Reskriptionen	erneuerbar bis 1963	25 000 000
2%	» 1939, Reskriptionen		20 000 000
3¼%	» 1946, Schweiz. Eidgenossenschaft	1966	450 000 000
3¼%	» 1947, Schweiz. Eidgenossenschaft	1977	100 000 000
3%	» 1949, Schweiz. Eidgenossenschaft	1974	150 000 000
3½%	Depotscheine der SBB zugunsten der PHK	jederzeit	120 000 000
			1 376 799 900

Die *laufenden Verbindlichkeiten* haben gegenüber dem Vorjahr um rund 36,7 Millionen Franken zugenommen. Der grösste Posten, die verschiedenen Kreditoren, setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Laufende Lieferantenrechnungen	41 898 253
Ausländische Bahnverwaltungen	11 970 780
Verschiedene	61 961 919
	115 830 952

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 die Revision der Ämtereinreihung und den Teuerungsausgleich auf den Nebenbezügen	17 474 000 [3])
Rückstellung für gefährdete Auslandguthaben	2 500 000
	21 390 657

Zu den auf der Passivseite der Bilanz ausgewiesenen Rechnungsabgrenzungsposten ist nichts besonderes zu bemerken. Der grösste Posten in den *Abrechnungskonten* betrifft die Abrechnungspendenzen der Verkehrskontrolle von 20,9 Millionen Franken und in den *transitorischen Passiven* die nicht verfallenen Ratenzinsen von rund 7 Millionen Franken.

[1]) Jederzeit auf 12 Monate kündbar.
[2]) Vorzeitig kündbar.
[3]) Davon 3,5 Millionen Franken zulasten des Jahres 1952.

Schlussbemerkungen und Anträge

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1953 schliesst mit einem Reingewinn von Fr. 8 821 524.88 ab. Hievon entfallen Fr. 8 675 299.67 auf den Reingewinn des Berichtsjahres und Fr. 146 225.21 auf den Saldovortrag des Vorjahres. Gestützt auf Art. 16, Abs. 1 a, des Bundesbahngesetzes von 1944 sind 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve einzulegen. Über den Rest von Fr. 821 524.88 hat die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung zu beschliessen.

Wie in den Vorjahren 1951 und 1952 berücksichtigt der Rechnungsabschluss die vollen reglementarischen Abschreibungen vom Anlagevermögen sowie die ganze Jahresquote von 20 Millionen Franken zur Abtragung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau. Ferner sind der Jahresrechnung 1953 die ihr zugehörigen finanziellen Auswirkungen aus der Revision der Ämterklassifikation belastet worden.

Wie in früheren Jahren ist auch die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1953 mit Aufwandsposten belastet, die das Geschäftsjahr nicht betreffen, z. B. die Verzinsung des Fehlbetrages der Pensions- und Hilfskasse, die Teuerungszulagen an die Pensionierten und die Jahresquote zur Tilgung des Abschreibungsrückstandes. Diese schweren finanziellen Lasten haben bewirkt, dass trotz der günstigen Betriebsergebnisse kein grösserer Reingewinn erzielt worden 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 der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1953 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1953 wird genehmigt.
3. Der sich nach der Einlage von 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve ergebende Aktivsaldo von Fr. 821 524.88 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Bern, den 13. April 1954.

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—1953

Verkehrseinnahmen 1903—1953

Baurechnung

Rechnung 1952		Rechnung 1953
Fr.	Bauaufwendungen	Fr.
	für:	
115 644 702.64	**Anlagen der Bahn**	**123 364 474.05**
76 951 262.37	*Anlagen und Einrichtungen*	*83 663 474.50*
20 025 535.16	Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	21 084 631.57
4 254 052.52	Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	4 613 179.74
11 902 936.04	Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	13 211 290.84
911 617.65	Elektrifizierung von Linien	796 486.30
	Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	
35 528 338.46	Erneuerung von Geleisen und Weichen	39 537 040.25
478 157.80	Erneuerung von Fahrleitungsanlagen	453 096.95
3 850 624.74	Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	3 967 748.85
38 693 440.27	*Fahrzeuge*	*39 700 999.55*
8 949 396.45	Triebfahrzeuge	8 943 422.65
24 539 220.25	Personen- und Gepäckwagen	22 578 531.40
4 984 057.57	Güter- und Dienstwagen	8 145 073.30
220 766.—	Schiffe	33 972.20
7 561 217.35	**Anlagen der Kraftwerke**	**7 559 043.66**
6 979 984.86	Kraftwerke	6 453 563.17
20 223.45	Übertragungsleitungen	349 299.75
561 009.04	Unterwerke	756 180.74
4 049 909.20	**Anlagen der Werkstätten**	**3 685 356.15**
127 255 829.19		**134 608 873.86**

für das Jahr 1953

Rechnung 1952		Rechnung 1953
Fr.	Verbuchung der Bauaufwendungen	Fr.
	auf:	
101 040 840.21	**Anlagenrechnung** (Aktivierbare Bauaufwendungen)	**107 654 019.30**
90 689 502.07	*Bahn*	*97 523 877.66*
53 481 658.80	Anlagen und Einrichtungen	58 983 009.31
37 207 843.27	Fahrzeuge	38 540 868.35
6 810 524.64	*Kraftwerke*	*6 784 356.04*
3 521 589.80	*Werkstätten*	*3 073 231.60*
19 223.70	*Schiffsdienst auf dem Bodensee*	*272 554.—*
26 214 988.98	**Betriebsrechnung** (Nicht aktivierbare Bauaufwendungen)	**26 954 854.56**
24 935 976.87	*Bahn*	*25 568 042.39*
23 450 379.87	Anlagen und Einrichtungen	24 662 649.39
1 485 597.—	Fahrzeuge	905 393.—
750 692.71	*Kraftwerke*	*774 687.62*
528 319.40	*Werkstätten*	*612 124.55*
127 255 829.19		**134 608 873.86**

Betriebsrechnung

Rechnung 1952	Aufwand	Rechnung 1953
Fr.		Fr.
33 404 222.60	**Verwaltung**	**35 353 811.24**
472 301 580.82	**Betrieb**	**490 609 278.05**
17 739 364.86	*Leitung und Allgemeines*	*22 670 640.69*
305 812 925.62	*Betriebsleistungen*	*314 295 237.19*
9 481 372.31	Bahnbewachung	9 524 235.43
170 107 793.72	Stationsdienst	177 009 617.91
38 668 821.44	Zugsbegleitung	39 547 906.60
86 917 760.15	Zugförderung	87 464 253.75
637 178.—	Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	749 223.50
148 749 290.34	*Unterhalt*	*153 643 400.17*
83 970 805.86	Anlagen und Einrichtungen	87 625 160.40
64 778 484.48	Fahrzeuge	66 018 239.77
13 996 327.78	**Verschiedenes**	**12 730 447.24**
519 702 131.20	**Total Aufwand**	**538 693 536.53**
211 734 233.79	**Betriebsüberschuss**	**209 773 540.41**
731 436 364.99		**748 467 076.94**

für das Jahr 1953

Rechnung 1952	Ertrag	Rechnung 1953
Fr.		Fr.
670 735 307.66	**Verkehrseinnahmen**	**687 080 492.79**
299 842 494.61	*Personenverkehr*	*304 192 510.25*
370 892 813.05	*Gesamtgüterverkehr*	*382 887 982.54*
23 780 552.93	Gepäck- und Expressgutverkehr	24 665 554.23
28 317 592.20	Postverkehr	29 001 603.50
6 028 626.94	Tierverkehr	6 479 274.23
312 766 040.98	Güterverkehr	322 741 550.58
60 701 057.33	**Verschiedene Erträge**	**61 386 584.15**
731 436 364.99	**Total Ertrag**	**748 467 076.94**

Gewinn- und Verlustrechnung

Rechnung 1952		Rechnung 1953
Fr.	**Aufwand**	Fr.
104 110 268.94	Abschreibungen vom Anlagevermögen	105 015 197.17
4 312 174.21	Abschreibungen vom Betriebsvermögen	2 729 347.46
49 498 615.73	Kapitalkosten	48 739 639.24
45 885 220.75	*Zinsen für feste Verbindlichkeiten*	*44 994 196.25*
2 448 912.62	*Zinsen für laufende Verbindlichkeiten*	*2 507 963.55*
661 000.—	*Tilgung von Anleihenskosten*	*661 000.—*
503 482.36	*Finanzkosten*	*576 479.44*
23 446 075.65	Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse	25 328 493.85
23 664 216.15	Teuerungszulagen an Pensionierte	21 739 763.25
500 000.—	Rücklage zur Deckung grosser Schäden	500 000.—
1 665 893.29	Sonstige Aufwendungen	760 904.06
20 000 000.—	Tilgung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	20 000 000.—
227 197 243.97	Total Aufwand	224 813 345.03
8 146 225.21	Reingewinn	8 821 524.88
8 000 000.—	*Einlage in die gesetzliche Reserve*	*8 000 000.—*
146 225.21	*Aktivsaldo zur Verfügung der Bundesversammlung*	*821 524.88*
235 343 469.18		233 634 869.91

für das Jahr 1953

Rechnung 1952	Ertrag	Rechnung 1953
Fr.		Fr.
—	Aktivsaldo des Jahres 1952	146 225.21
211 734 233.79	Betriebsüberschuss	209 773 540.41
18 751 391.80	Kalkulatorische Abschreibungen und Zinsen	19 486 845.60
646 945.97	Rohertrag der vorsorglich erworbenen Grundstücke	519 986.60
901 079.05	Ertrag der Beteiligungen	890 675.05
405 834.44	Ertrag des Betriebsvermögens	610 501.41
2 903 984.13	Sonstige Erträge	2 207 095.63
235 343 469.18	Total Ertrag	233 634 869.91

Bilanz

Rechnung 1952 Fr.	Aktiven	Rechnung 1953 Fr.
1 786 524 335.05	**Anlagevermögen**	**1 784 452 574.80**
1 654 705 100.95	Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge	1 662 448 935.43
101 872 953.40	Unvollendete Bauten	91 797 007.92
9 836 995.95	Vorsorglich erworbene Grundstücke	10 306 600.45
20 109 284.75	Beteiligungen	19 900 031.—
185 792 059.79	**Betriebsvermögen**	**195 725 688.44**
123 980 135.11	Materialvorräte	122 617 945.21
1 467 131.65	Wertschriften	1 740 398.25
46 793 378.90	Debitoren	54 715 127.89
13 551 414.13	Kasse, Postcheck, Banken	16 652 217.09
28 553 621.01	**Rechnungsabgrenzungsposten**	**32 404 424.35**
15 093 330.74	Abrechnungskonten	19 588 251.90
13 460 290.27	Transitorische Aktiven	12 816 172.45
125 427 818.15	**Zu tilgende Aufwendungen**	**104 766 818.15**
118 330 599.35	Abschreibungsrückstand der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	98 330 599.35
7 097 218.80	Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen	6 436 218.80
2 126 297 834.—		**2 117 349 505.74**

auf den 31. Dezember 1953

Rechnung 1952 Fr.	Passiven	Rechnung 1953 Fr.
434 085 667.07	**Eigenkapital**	**442 609 383.07**
400 000 000.—	Dotationskapital	400 000 000.—
16 000 000.—	Gesetzliche Reserve	24 000 000.—
18 085 667.07	Rücklage zur Deckung grosser Schäden	18 609 383.07
1 647 416 411.87	**Fremdkapital**	**1 609 196 198.56**
1 451 697 900.—	*Feste Verbindlichkeiten*	*1 376 799 900.—*
631 697 900.—	Obligationen-Anleihen	556 799 900.—
700 000 000.—	Darlehen des eidgenössischen Finanzdepartementes	700 000 000.—
120 000 000.—	Depotscheine der Pensions- und Hilfskasse der SBB	120 000 000.—
195 718 511.87	*Laufende Verbindlichkeiten*	*232 396 298.56*
23 436 240.75	Guthaben des eidgenössischen Finanzdepartementes, Kontokorrent	55 947 896.92
25 409 715.23	Guthaben der Unterstützungskassen der SBB	34 881 284.24
3 422 573.95	Verfallene Titel und Zinsscheine	3 169 586.45
13 863 555.95	Schuldverpflichtung aus laufenden Haftpflicht- und Zuschussrenten	14 163 146.70
6 530 575.70	Barhinterlagen und Garantierückhalte von Unternehmern u. dgl.	6 929 739.45
120 582 892.33	Verschiedene Kreditoren	115 830 951.81
2 472 957.96	Banken	1 473 692.99
3 916 657.40	**Rückstellungen**	**21 390 657.40**
40 732 872.45	**Rechnungsabgrenzungsposten**	**43 331 741.83**
32 764 848.50	Abrechnungskonten	35 894 389.83
7 968 023.95	Transitorische Passiven	7 437 352.—
146 225.21	**Aktivsaldo zur Verfügung der Bundesversammlung**	**821 524.88**
2 126 297 834.—		**2 117 349 505.74**

Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Anlagengruppe	Anlagewert			
	am Jahresanfang	Veränderungen im Rechnungsjahr		am Jahresende
		Zugang	Abgang	
1	2	3	4	5
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bahn	**3 132 684 538.06**	**110 909 182.71**	**18 027 243.20**	**3 225 566 477.57**
Anlagen und Einrichtungen	*2 226 783 158.78*	*57 286 868.21*	*12 360 506.50*	*2 271 709 520.49*
Allgemeine Kosten (Projektierung und Bauleitung, Bauzinsen)	193 064 845.83	—	1 116 680.—	191 948 165.83
Grundstücke und Rechte	200 579 593.72	129 580.10	116 740.—	200 592 433.82
Unterbau:				
Brücken, Viadukte und Durchlässe	206 814 175.72	1 451 938.55	21 380.—	208 244 734.27
Übriger Unterbau (Tunnel, Dämme, Einschnitte, Schotterbett)	551 200 737.24	2 320 905.20	42 380.—	553 479 262.44
Oberbau	384 626 739.93	31 629 456.75	8 655 400.—	407 600 796.68
Hochbau und feste Einrichtungen:				
Verwaltungsgebäude	9 405 331.46	—	35 000.—	9 370 331.46
Gebäude für den Betriebsdienst	231 876 040.76	10 898 736.43	1 142 396.50	241 632 380.69
Stationseinrichtungen, Einrichtungen der Betriebswerkstätten und Nebenbetriebe	38 474 957.26	1 325 816.49	119 820.—	39 680 953.75
Fahrleitungsanlagen	155 482 772.16	1 561 193.—	293 650.—	156 750 315.16
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	203 436 114.78	5 143 374.06	676 490.—	207 902 998.84
Mobiliar und Geräte	51 821 849.92	2 825 867.63	140 570.—	54 507 147.55
Fahrzeuge	*905 901 379.28*	*53 622 314.50*	*5 666 736.70*	*953 856 957.08*
Triebfahrzeuge	398 762 016.37	12 736 559.30	2 663 726.35	408 834 849.32
Personen- und Gepäckwagen	317 163 748.80	33 115 608.20	2 840 597.—	347 438 760.—
Güter- und Dienstwagen	189 975 614.11	7 770 147.—	162 413.35	197 583 347.76
Kraftwerke	**255 627 261.47**	**3 255 240.32**	**334 180.—**	**258 548 321.79**
Konzessionen und Rechte	3 252 098.98	90 622.85	14 000.—	3 328 721.83
Grundstücke	1 697 208.85	35 253.60	—	1 732 462.45
Wasseranlagen und andere Tiefbauten	89 486 573.89	265 167.61	—	89 751 741.50
Rohrleitungen und Abschlussorgane	16 614 399.48	41 860.85	—	16 656 260.33
Gebäude der Kraft- und Unterwerke	29 798 959.36	116 054.15	—	29 915 013.51
Mechanische und elektrische Ausrüstung der Kraft- und Unterwerke	70 193 277.45	2 670 569.16	318 980.—	72 544 866.61
Übertragungsleitungen	42 264 390.13	—	—	42 264 390.13
Mobiliar und Geräte	2 320 353.33	35 712.10	1 200.—	2 354 865.43
Werkstätten	**44 203 889.68**	**3 292 987.75**	**307 679.75**	**47 189 197.68**
Grundstücke	1 651 792.45	—	—	1 651 792.45
Wege und Geleise	2 357 966.70	94 033.55	6 589.40	2 445 410.85
Gebäude	18 521 133.68	1 112 101.90	82 135.50	19 551 100.08
Einrichtungen	10 342 263.20	841 991.35	98 741.35	11 085 513.20
Maschinen, Mobiliar und Geräte	11 330 733.65	1 244 860.95	120 213.50	12 455 381.10
Schiffsdienst auf dem Bodensee	**3 384 404.57**	**272 554.—**	**—**	**3 656 958.57**
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	147 568.50	17 815.80	—	165 384.30
Schiffe	2 399 351.38	254 738.20	—	2 654 089.58
	3 435 900 093.78	**117 729 964.78**	**18 669 102.95**	**3 534 960 955.61**

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

für das Jahr 1953

Abschreibungen					Bilanzwert			
am Jahresanfang	Veränderungen im Rechnungsjahr: Zugang (Jahresabschreibung)		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
1 643 804 495.79		**97 336 846.—**	**12 572 318.35**	**1 728 569 023.44**	**1 488 880 042.27**	**47,5**	**1 496 997 454.13**	**46,4**
1 074 960 970.44		*51 750 425.—*	*7 058 010.—*	*1 119 653 385.44*	*1 151 822 188.34*	*51,7*	*1 152 056 135.05*	*50,7*
119 735 346.—	1,5	2 895 973.—	607 660.—	122 023 659.—	73 329 499.83	38,0	69 924 506.83	36,4
—	—	—	—	—	200 579 593.72	100	200 592 433.82	100
92 013 338.—	1,5	3 102 213.—	19 660.—	95 095 891.—	114 800 837.72	55,5	113 148 843.27	54,3
183 904 677.15	1,0	5 512 007.—	36 410.—	189 380 274.15	367 296 060.09	66,6	364 098 988.29	65,8
336 719 918.10		19 738 802.—	4 630 810.—	351 827 910.10	47 906 821.83	12,5	55 772 886.58	13,7
261 919 918.10	3,0	11 538 802.—	4 630 810.—	268 827 910.10				
74 800 000.—	1)	8 200 000.—	—	83 000 000.—				
2 206 379.—	1,0	94 053.—	17 500.—	2 282 932.—	7 198 952.46	76,5	7 087 399.46	75,6
96 021 476.—	2,0	4 637 521.—	696 030.—	99 962 967.—	135 854 564.76	58,6	141 669 413.69	58,6
21 253 534.09	3,0	1 154 250.—	91 780.—	22 316 004.09	17 221 423.17	44,8	17 364 949.66	43,8
80 689 412.—	2,5	3 887 069.—	206 050.—	84 370 431.—	74 793 360.16	48,1	72 379 884.16	46,2
111 417 800.—	4,0	8 137 445.—	644 830.—	118 910 415.—	92 018 314.78	45,2	88 992 583.84	42,8
30 999 090.10	5,0	2 591 092.—	107 280.—	33 482 902.10	20 822 759.82	40,2	21 024 245.45	38,6
568 843 525.35		*45 586 421.—*	*5 514 308.35*	*608 915 638.—*	*337 057 853.93*	*37,2*	*344 941 319.08*	*36,2*
540 543 525.35		33 386 421.—	5 514 308.35	568 415 638.—				
28 300 000.—	1)	12 200 000.—	—	40 500 000.—				
275 309 080.—[3]	4,0+[1]	23 050 481.—	2 593 238.—	295 766 323.—	123 452 936.37	31,0	113 068 526.32	27,7
177 645 613.—[3]	4,0+[1]	15 686 550.—	2 758 657.—	190 573 506.—	139 518 135.80	44,0	156 865 254.—	45,1
115 888 832.35[3]	2,5+[1]	6 849 390.—	162 413.35	122 575 809.—	74 086 781.76	39,0	75 007 538.76	38,0
109 272 402.12		**5 747 656.—**	**286 340.—**	**114 733 718.12**	**146 354 859.35**	**57,3**	**143 814 603.67**	**55,6**
898 029.—	1,0	32 521.—	—	930 550.—	2 354 069.98	72,4	2 398 171.83	72,0
—	—	—	—	—	1 697 208.85	100	1 732 462.45	100
25 265 524.—	1,5	1 342 299.—	—	26 607 823.—	64 221 049.89	71,8	63 143 918.50	70,4
9 982 356.—	3,0	498 432.—	—	10 480 788.—	6 632 043.48	39,9	6 175 472.33	37,1
9 254 596.—	2,0	595 979.—	—	9 850 575.—	20 544 363.36	68,9	20 064 438.51	67,1
41 944 909.—	3,0	2 105 798.—	285 440.—	43 765 267.—	28 248 368.45	40,2	28 779 599.61	39,7
20 709 003.12	2,5	1 056 610.—	—	21 765 613.12	21 555 387.01	51,0	20 498 777.01	48,5
1 217 985.—	5,0	116 017.—	900.—	1 333 102.—	1 102 368.33	47,5	1 021 763.43	43,4
25 022 964.70		**1 282 598.—**	**258 776.30**	**26 046 786.40**	**19 180 924.98**	**43,4**	**21 142 411.28**	**44,8**
—	—	—	—	—	1 651 792.45	100	1 651 792.45	100
1 167 074.30	1,5	35 370.—	3 696.90	1 198 747.40	1 190 892.40	50,5	1 246 663.45	51,0
9 573 112.90	2,0	370 423.—	62 788.15	9 880 747.75	8 948 020.78	48,3	9 670 352.33	49,5
6 576 643.25	3,0	310 268.—	78 719.—	6 808 192.25	3 765 619.95	36,4	4 277 320.95	38,6
7 706 134.25	5,0	566 537.—	113 572.25	8 159 099.—	3 624 599.40	32,0	4 296 282.10	34,5
3 095 130.22		**67 362.—**	**—**	**3 162 492.22**	**289 274.35**	**8,5**	**494 466.35**	**13,5**
—	—	—	—	—	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	—	—	—	—
96 279.20	5,0	7 378.—	—	103 657.20	51 289.30	34,8	61 727.10	37,3
2 179 102.33	2,5	59 984.—	—	2 239 086.33	220 249.05	9,2	415 003.25	15,6
1 781 194 992.83	**3,23 [2]**	**104 434 462.—**	**13 117 434.65**	**1 872 512 020.18**	**1 654 705 100.95**	**48,2**	**1 662 448 935.43**	**47,0**

[2]) Durchschnittssatz, bezogen auf den gesamten Anlagewert ohne Grundstücke und ohne die voll abgeschriebenen Anlagen des Schiffsdienstes auf dem Bodensee
[3]) Der Abschreibungsbestand der Fahrzeuge ist auf den 1. Januar 1953 entsprechend dem tatsächlichen Altersaufbau neu auf die Fahrzeuggruppen aufgeteilt worden

Abschlüsse der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1953

Jahr	Betriebsrechnung			Gewinn- und Verlustrechnung				Jahr
	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Betriebsüberschuss	Einnahmen	Ausgaben	Aktivsaldo	Passivsaldo	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1903	111 162 317	72 843 405	38 318 912	52 733 897	52 818 046	—	84 149	1903
1904	114 631 785	77 587 053	37 044 732	53 163 791	53 606 926	—	443 135	1904
1905	120 677 369	80 156 945	40 520 424	55 484 628	54 893 629	590 999	—	1905
1906	132 837 573	87 407 906	45 429 667	58 212 022	53 435 232	4 776 790	—	1906
1907	142 934 991	96 450 388	46 484 603	57 615 928	55 680 543	1 935 385	—	1907
1908	142 129 314	100 958 946	41 170 368	52 668 511	55 952 398	—	3 283 887	1908
1909	165 540 622	111 550 171	53 990 451	64 662 073	71 292 372	—	6 630 299	1909
1910	187 604 055	117 130 672	70 473 383	83 078 335	75 129 577	7 948 758	—	1910
1911	196 511 857	124 647 775	71 864 082	85 195 477	78 084 593	7 110 884	—	1911
1912	206 056 419	136 883 959	69 172 460	84 342 944	75 116 349	9 226 595	—	1912
1913	212 721 315	142 405 716	70 315 599	85 800 944	84 187 587	1 613 357	—	1913
1914	183 538 680	135 194 538	48 344 142	60 873 607	78 108 858	—	17 235 251	1914
1915	176 271 286	125 529 063	50 742 223	62 260 685	78 890 805	—	16 630 120	1915
1916	192 597 561	138 762 930	53 834 631	66 614 352	85 321 179	—	18 706 827	1916
1917	201 441 792	158 907 063	42 534 729	53 460 460	82 698 855	—	29 238 395	1917
1918	239 288 579	217 714 510	21 574 069	33 610 554	88 459 481	—	54 848 927	1918
1919	341 746 756	290 892 080	50 854 676	65 573 214	96 417 278	—	30 844 064	1919
1920	394 030 776	358 327 883	35 702 893	63 737 612	95 438 926	—	31 701 314	1920
1921	353 972 187	341 918 002	12 054 185	34 339 857	106 845 698	—	72 505 841	1921
1922	344 215 450	313 712 867	30 502 583	75 955 833	121 469 512	—	45 513 679	1922
1923	367 694 186	260 246 837	107 447 349	124 186 520	120 495 532	3 690 988	—	1923
1924	404 510 301	272 031 489	132 478 812	148 793 341	133 639 807	15 153 534	—	1924
1925	385 942 258	276 071 357	109 870 901	137 803 196	136 318 255	1 484 941	—	1925
1926	376 079 223	266 152 873	109 926 350	128 950 489	138 529 830	—	9 579 341	1926
1927	395 525 415	267 050 533	128 474 882	150 138 417	146 987 261	3 151 156	—	1927
1928	420 167 809	268 560 075	151 607 734	173 256 621	166 160 338	7 096 283	—	1928
1929	431 357 872	280 382 031	150 975 841	208 612 358	193 578 194	15 034 164	—	1929
1930	420 546 375	291 419 950	129 126 425	154 831 536	153 236 698	1 594 838	—	1930
1931	389 449 904[1])	283 282 101	106 167 803	139 314 407	149 388 067	—	10 073 660	1931
1932	342 953 326[2])	273 301 767	69 651 559	108 770 302	158 593 506	—	49 823 204	1932
1933	336 615 946	259 924 815	76 691 131	105 055 217	153 873 822	—	48 818 605	1933
1934	333 586 857	247 572 243	86 014 614	114 506 954	157 476 061	—	42 969 107	1934
1935	314 775 834	240 337 181	74 438 653	100 925 775	159 648 635	—	58 722 860	1935
1936	291 366 033	224 727 854	66 638 179	95 348 108	163 028 483	—	67 680 375	1936
1937	338 312 023	224 628 513	113 683 510	141 765 903	156 322 681	—	14 556 778	1937
1938	323 141 000	229 484 644	93 656 356	121 119 786	156 357 837	—	35 238 051	1938
1939	361 168 840[3])	223 895 145	137 273 695	165 504 070	158 025 918	7 478 152	—	1939
1940	397 795 443	238 767 329	159 028 114	191 321 928	177 916 995	13 404 933	—	1940
1941	454 993 471	260 611 890	194 381 581	232 628 709	214 162 905	18 465 804	—	1941
1942	468 327 091	288 397 820	179 929 271	224 067 725	221 568 135	2 499 590	—	1942
1943	479 202 331	315 573 659	163 628 672	194 691 084	194 299 677	391 407	—	1943
1944	504 677 007	345 239 218	159 437 789	223 126 120	223 102 702	23 418	—	1944
1945	511 591 028	365 157 930	146 433 098	160 881 542	186 477 669	—	25 596 127	1945
1946	586 510 263	387 415 430[4])	199 094 833	227 043 396	201 678 216	25 365 180[5])	—	1946
1947	634 787 142	437 222 967	197 564 175	219 927 267	194 518 954	25 408 313	—	1947
	Betriebsertrag	Betriebsaufwand	Betriebsüberschuss	Ertrag	Aufwand	Aktivsaldo	Passivsaldo	
1948 [6])	677 329 740	495 620 935	181 708 805	205 349 535	190 338 723	15 010 812	—	1948[6])
1949	635 528 825	503 546 191	131 982 634	160 775 256	200 542 000	—	39 766 744	1949
1950	641 868 714	487 036 400	154 832 314	177 210 906	177 210 906	— [7])	—	1950
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
1953	748 467 077	538 693 537	209 773 540	233 488 645	224 813 345	8 675 300[8])	—	1953

[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.
[8]) Reingewinn des Rechnungsjahres, ohne Vortrag des Vorjahres.

Verkehrseinnahmen 1903—1953

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
1953	304 192 510	44,27	353 886 379	51,51	29 001 604	4,22	687 080 493	1953