

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1955)

Artikel: Geschäftsbericht
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676038>

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: 17.12.2025

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

Geschäftsbericht

Verkehr und Betrieb

I. Verkehr und Verkehrseinnahmen

Das Jahr 1955 ist noch in stärkerem Masse als das Vorjahr durch eine auf Hochtouren laufende Wirtschaft gekennzeichnet. Diese weiterhin gute Wirtschaftslage hat denn auch auf die Verkehrswirtschaft im allgemeinen günstige Auswirkungen gehabt. Sowohl hinsichtlich der Transportmengen als auch der Verkehrseinnahmen verzeichnen die Schweizerischen Bundesbahnen eine leichte Zunahme des Personenverkehrs und einen beträchtlichen Aufschwung des Güterverkehrs.



1. Verkehr

a) Personenverkehr

Im Personenverkehr ist die Zahl der beförderten Reisenden gegenüber dem Vorjahr trotz dem sich ständig verschärfenden Wettbewerb um 3,9 Millionen oder 1,9% auf 208,4 Millionen Personen angestiegen. Damit wurde die im Jahre 1947 erzielte bisherige Höchstfrequenz von 213 Millionen Reisenden nahezu erreicht.

Die Verkehrszunahme ist auf den vermehrten einheimischen Einzelreise- und Abonnementsverkehr (allgemeine und Schülerabonnemente) sowie auf den internationalen Reiseverkehr zurückzuführen, wobei sich

bei ersterem immerhin eine Stagnationsphase abzuzeichnen beginnt. Im ausländischen Fremdenverkehr erhöhte sich die Zahl der Ankünfte landesfremder Gäste von 3,43 auf 3,70 Millionen und jene der Übernachtungen von 11,36 auf 12,08 Millionen. Die grösste Gruppe ausländischer Gäste stellten wiederum die Deutschen, gefolgt von den Engländern, Franzosen und den Besuchern aus den Vereinigten Staaten. Ebenso erfuhr der einheimische Touristenverkehr, der in den beiden vorhergehenden Jahren etwas rückläufig war, im Berichtsjahr eine Zunahme der Ankünfte von 2,51 auf 2,57 Millionen und der Übernachtungen von 11,37 auf 11,60 Millionen. Wenn sich das Transportvolumen der Bundesbahnen verhältnismässig günstig entwickelt hat, so muss doch beigefügt werden, dass der Strassen- und der Luftverkehr in erheblich stärkerem Masse an der guten Wirtschafts- und Verkehrskonjunktur Anteil haben konnten.



Rangierbahnhof MuttENZ

b) Güterverkehr

Der Mitte 1953 einsetzende Aufschwung im Güterverkehr hat sich im Berichtsjahr in noch verstärktem Masse fortgesetzt. Allerdings ist um die Jahresmitte in der Aufwärtsbewegung eine Verlangsamung eingetreten. Während die Gütertransporte in der ersten Jahreshälfte um 1,57 Millionen oder 16,5% über jenen der entsprechenden Vorjahresperiode lagen, sind sie im zweiten Halbjahr nur noch um 900 000 Tonnen oder 7,8% angewachsen. Im Gesamtergebnis wurden im Gepäck-, Expressgut-, Post-, Tier- und Güterverkehr (sog. Gesamtgüterverkehr) 23,5 Millionen Tonnen befördert. Es ist dies das höchste von den Bundesbahnen erzielte Transportvolumen. Verglichen mit dem vorjährigen Verkehr ergibt sich eine Zunahme von 2,5 Millionen Tonnen oder 11,8%.

Diese erfreuliche Entwicklung des Güterverkehrs ist vor allem dem internationalen Transitverkehr zuzuschreiben, der sich während des ganzen abgelaufenen Jahres auf aussergewöhnlich hohem Stand bewegte und sich im Vergleich zum letzten Vorkriegsjahr (1938) mehr als verdoppelt hat. Auch die Einfuhr ist andauernd stark angewachsen; sie hat eine bisher nie festgestellte Höhe erreicht und den Umfang des Jahres 1938 um einen

Drittel überstiegen. Im Binnenverkehr erfolgte im Zusammenhang mit der unvermindert fortbestehenden günstigen Inlandskonjunktur ebenfalls eine kleine Ausweitung. Dagegen hat die Ausfuhr nur geringfügig zugenommen und gegen Jahresende wieder eine erhebliche Abschwächung erfahren. Der internationale Güterverkehr (Einfuhr, Ausfuhr und Transit zusammengekommen) ist von 13,5 Millionen Tonnen im Jahre 1954 auf 15,2 Millionen Tonnen im Jahre 1955, d. h. durchschnittlich um 12,5% angestiegen.

Bemerkenswert ist, dass der Transitverkehr – trotz einer Steigerung des Lastwagenverkehrs ab und nach der Grenze um rund 20% gegenüber dem Vorjahr – zugenommen hat. Ein beträchtlicher und stark anwachsender Teil dieses die Schweiz transitierenden Verkehrsstromes entfällt auf den *Lebensmittelverkehr*. Diese Entwicklung dürfte vorläufig noch andauern.

Über alle Grenzübergänge sind zusammen 743 513 beladene Güterwagen (1954: 623 764) in die Schweiz gerollt.

Mit der wachsenden Motorisierung des Verkehrs gewinnen auch die *Transporte von Automobilen* durch die Alpentunnel ständig an Bedeutung.

Durch den Gotthardtunnel beförderte Personenautos, Gesellschaftswagen und Lastautos:

Im Jahre	1937	1950	1953	1954	1955
	10 015	32 498	46 767	57 660	86 108

Die Beförderung von *unverpacktem Zement* hat sehr beträchtliche Ausmasse angenommen. In 9024 Transporten mit den grossen und 2610 Transporten mit den kleinen Silowagen wurden total 261 933 Tonnen Zement in loser Schüttung befördert, davon 78 114 Tonnen für Kraftwerkbauten und 183 819 Tonnen an die übrigen Baustellen in der ganzen Schweiz.

Der *Trajektverkehr* über den *Bodensee* zwischen Friedrichshafen–Romanshorn hat gegenüber dem Vorjahr weiter zugenommen. In beiden Richtungen wurden zusammen 27 684 beladene und 7850 leere Güterwagen, total also 35 534 Wagen, trajektiert, das sind 5761 Wagen mehr als im Jahre 1954. Seit der am 5. Januar 1948 erfolgten Wiederaufnahme des Trajektverkehrs ist dies das beste Ergebnis. Demgegenüber hat sich der ab 22. Mai 1955 zusammen mit der Deutschen Bundesbahn eingeführte Autofährbetrieb über den Bodensee zwischen Romanshorn–Friedrichshafen noch nicht befriedigend entwickelt.

2. Verkehrseinnahmen

Die Einnahmen aus dem *Personenverkehr* haben mit 315,1 Millionen Franken den höchsten Stand seit Bestehen der Bundesbahnen erreicht. Der Mehrertrag gegenüber dem Vorjahr beträgt 10,0 Millionen Franken oder 3,3%. Die Einnahmenvermehrung verläuft sozusagen proportional zur Vergrösserung des Transportvolumens.

Die Einnahmen aus dem *Gesamtgüterverkehr* (Gepäck-, Expressgut-, Tier-, Güter- und Postverkehr) belaufen sich auf 457,2 Millionen Franken; dieser Betrag stellt ebenfalls das bisherige Einnahmenmaximum der Bundesbahnen dar. Das Vorjahresergebnis wird um 43,8 Millionen Franken oder 10,6% übertroffen.

Entsprechend den vermehrten Einnahmen im Personen- und Güterverkehr sind die gesamten *Verkehrseinnahmen* mit einem Total von 772,3 Millionen Franken gegenüber den letztjährigen Höchstseinnahmen neuerdings um 53,7 Millionen Franken oder 7,5% höher ausgefallen.

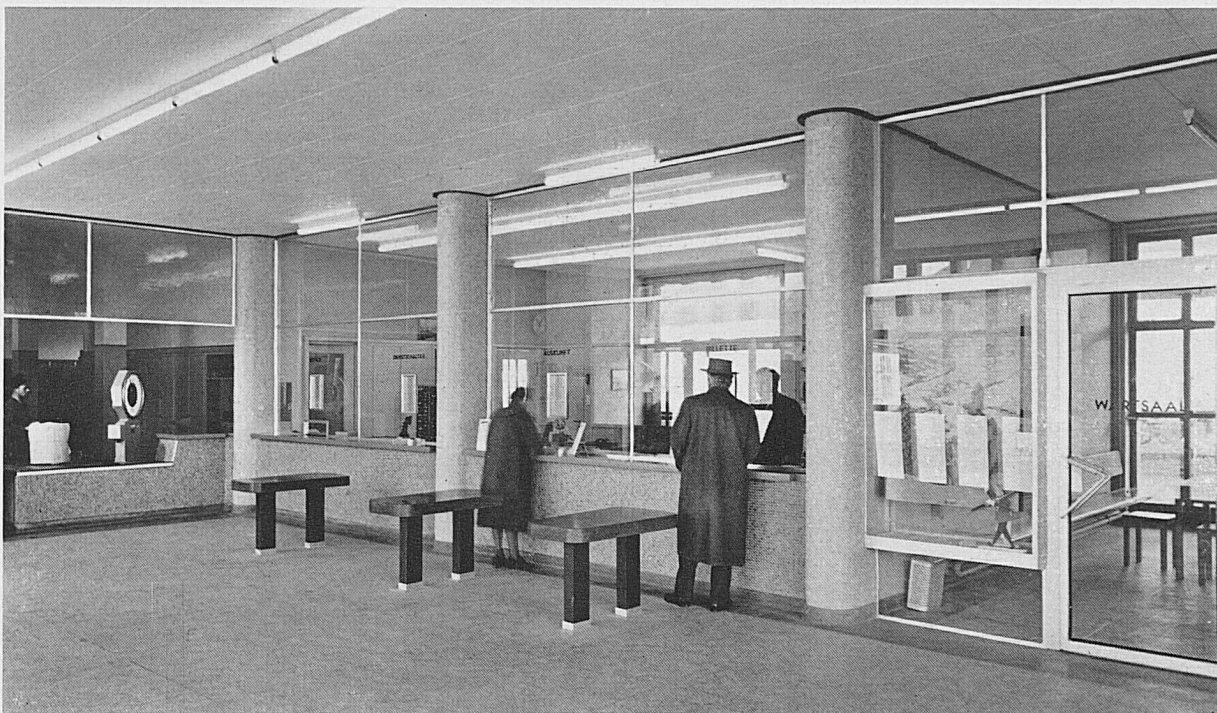
Zusammenfassender Überblick über die Entwicklung des Verkehrs und der Verkehrseinnahmen:

Personenverkehr:	1938	1947	1950	1952	1953	1954	1955
Reisende, in Millionen	113	213	194	206	203	204	208
Einnahmen, in Millionen Franken	131,9	270,0	263,8	299,8	304,2	305,1	315,1
Gesamtgüterverkehr:							
Menge, in Millionen Tonnen	13,9	18,2	18,0	19,4	19,4	21,3	23,5
Einnahmen, in Millionen Franken	175,7	341,6	325,9	370,9	382,9	413,5	457,2

II. Tarifwesen

1. Personen-, Gepäck- und Expressguttarife

Die dynamische Entwicklung des Verkehrs und des Tourismus wirft ständig neue Probleme auf und erfordert periodisch eine grundlegende Überprüfung unserer *Tarifpolitik* und unserer allgemeinen kommerziellen Tätigkeit. Es gilt, den Reisenden vom Ausgangsort aus für die Fahrt mit der Bahn zu gewinnen. Daher drängen sich namentlich im Ausland neue Massnahmen auf. Ein wichtiges Instrument sind dabei die Reisebüros, die bei der Wahl der Routen und der Verkehrsmittel einen grossen Einfluss auf ihre Kunden ausüben. Eine einzigartige, sehr wertvolle Gelegenheit, den Kontakt mit amerikanischen und anderen Reisebüros zu vertiefen, bot sich anlässlich des ASTA-Kongresses in Lausanne (siehe «Verkehrswerbung», Seite 15).



Moderne Schalterhalle

Am 28. November genehmigte das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement den Übergang zum Zweiklassensystem. Diese Änderung tritt am 3. Juni 1956 sowohl im internationalen als auch im internen Verkehr in Kraft. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) hat besondere Einführungsbestimmungen erlassen.

a) Binnentarife

Wie schon im Vorjahr, so erfuhren die schweizerischen Personentarife auch im Berichtsjahr keine Änderungen. Was den Umsatz an Fahrausweisen anbelangt, so verzeichnen die Generalabonnemente eine Abnahme, die Halbtax- und Netzabonnemente hingegen eine weitere Zunahme.

Sonntagsbillette gelangten bis 27. März und ab 17. Dezember zur Ausgabe. Ausser für die nationalen Ausstellungen und Messen gewährten die SBB die Fahrvergünstigung «einfach für retour» für das Eidgenössische Jodlerfest in Fribourg, das Eidgenössische Turnfest in Zürich, das Eidgenössische Hornusserfest in Derendingen und das Schweizerische Trachten- und Alphirtenfest in Unspunnen.

Aus Anlass des hundertjährigen Bestehens der schweizerischen Bodenseeschifffahrt kamen Schulen und Gruppen von Jugendlichen in den Genuss von Gratisrundfahrten bzw. stark verbilligten Rundfahrten.

b) Internationale Tarife

Die internationalen Tarife wurden weiter ausgebaut und verbessert. Im Schosse des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) gelangten die Arbeiten für die Einführung eines *gemeinsamen internationalen Personen- und Gepäcktarifes* (TCV) sowie eines *internationalen Expressguttarifes* (TCEX) zum Abschluss. Durch dieses Werk werden die formellen Tarifbestimmungen im europäischen Verkehr weitgehend vereinheitlicht, was für die Auskunfterteilung und die Billetaussgabe bedeutende Erleichterungen bringt.

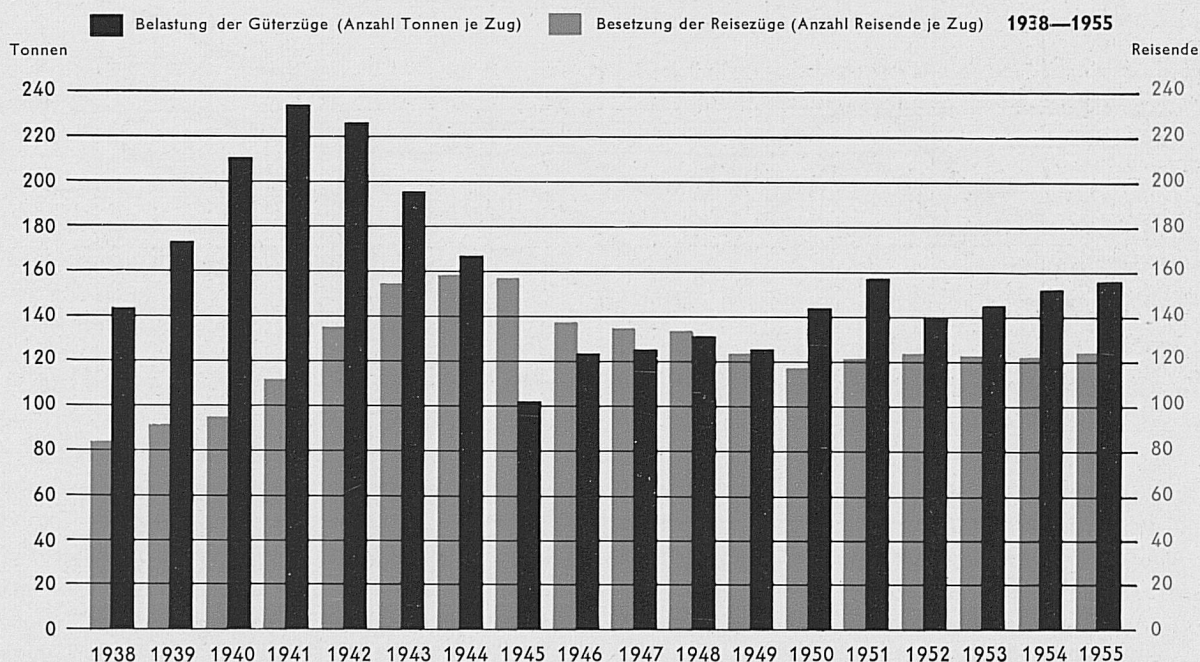
In Grossbritannien, Griechenland, Schweden, Norwegen und den Niederlanden wurden die Personenfahrpreise erhöht.

2. Güter- und Tiertarife

a) Binnentarife

Die Arbeiten für einen *gemeinsamen Tarif Schiene/Strasse* für den Transport von Futtergetreide ab den Basler Rheinhäfen konnten so gefördert werden, dass der Tarif auf 1. März 1956 in Kraft treten kann. Dieser Versuch bietet grosses Interesse, denn es handelt sich um den ersten Gemeinschaftstarif Schiene/Strasse. Die Erfahrungen, die damit gemacht werden, dürften für die künftige Zusammenarbeit ausschlaggebend sein.

Der Vertrag mit den Mineralölimporteurs (sog. *Carbura-Vertrag*), der eine Zeitlang gefährdet war, wurde vollständig revidiert und mit weiteren Zugeständnissen für Benzin und Heizöl rückwirkend auf 1. Januar 1955 in Kraft gesetzt.



Ende 1955 haben 150 Verträge mit Kunden (nicht Spediteure) über die Anwendung *pauschalierter Frachten* bestanden. Rund 100 weitere Pauschalfrachtabkommen sind ausgearbeitet und der Kundschaft angeboten worden. Die Anwendung pauschalierter Frachten ist sowohl für die Kunden als auch für die Bahn eine wertvolle Rationalisierungsmassnahme.

Mit dem Speditionsgewerbe konnte auf 1. Juli ein Vertrag betreffend die Neuordnung der *Pauschalierung des Spediteur-Sammelgutverkehrs* (sog. *PS-Verkehr*) abgeschlossen werden. Die Reform bringt neben Vereinfachungen der Abfertigungsarbeiten eine leichte Tarifierhöhung.

Die «Compagnie Nouvelle des Cadres» (CNC) in Paris, deren Aufgabe die Gruppierung einzelner Behälter zu ganzen Wagenladungen ist, hat eine weitere Agentur in Basel eröffnet.

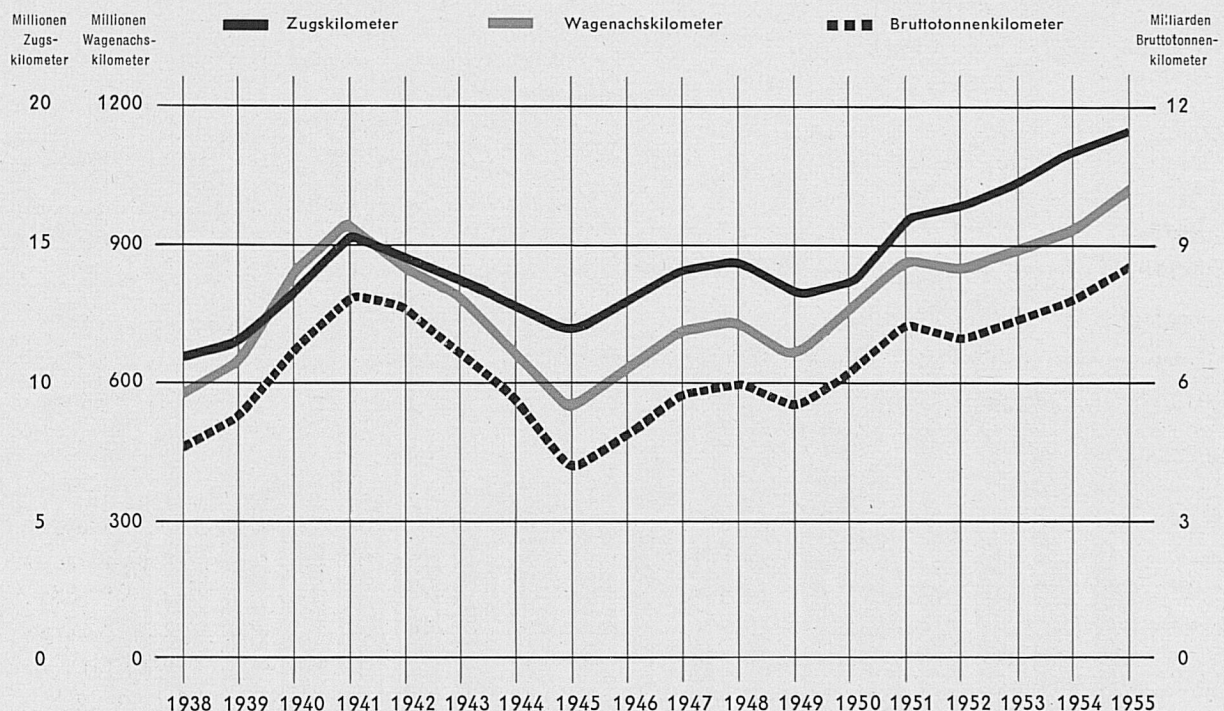
Die Einführung einer *Bahnhofbenutzungsgebühr* konnte noch nicht verwirklicht werden, und die Verhandlungen gehen weiter. Es handelt sich darum, Transporte, die wohl Bahnanlagen benutzen, aber keine oder nur ungenügende Frachten einbringen, mit einer besonderen Gebühr zu belasten.

b) Internationale Tarife

Der neu eingeführte *Agrumentarif* für Transporte ab der spanisch/französischen Grenze und ab einigen französischen Häfen nach Deutschland sieht u. a. auch Leitungswege über Genf vor.

Auf den 1. Mai wurden im Rahmen der Montanunion *direkte internationale Tarife für Kohle und Erze* in Kraft gesetzt. Die bestehenden Transittarife Deutschland–Italien und Frankreich/Saar–Italien werden dadurch nicht berührt. Die Frage der Einführung ähnlicher Tarife für Eisen und Stahl wird geprüft. Wegen der Beteiligung der der Montanunion nicht angehörenden Länder (z. B. Schweiz, Österreich) an diesen direkten Tarifen sind Verhandlungen im Gange.

Leistungen der Güterzüge
1938–1955



Die II. Kommission des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), deren Vorsitz die SBB führen, bereinigte die *Einheitliche Warennomenklatur* und brachte diese mit dem Internationalen Zolllarif und dem Einheitlichen Güterverzeichnis der UNO für den internationalen Warenaustausch in Übereinstimmung.

Ferner wurde die Frage der «*tarifarischen Zusammenarbeit der Eisenbahnen auf internationaler Ebene*» geprüft und ein entsprechender Abkommens-Entwurf aufgestellt. Gegenstand von Studien bildete neben der Einführung eines internationalen Stückguttarifes auch die Vereinheitlichung der internen Tarife der verschiedenen Verwaltungen.

Die erstrebte weitere Liberalisierung der *Frachtzahlungsbestimmungen* konnte verwirklicht werden. Es bestehen nur noch wenige Ausnahmen vom Internationalen Übereinkommen über den Güterverkehr (CIM). Barvorschüsse zwischen Ländern der Europäischen Zahlungsunion (EPU) sind im Betrage von 200 Franken zugelassen. Zum erstenmal seit 1940 sind in beschränktem Umfange (1000 Franken) auch wieder Nachnahmen im Verkehr mit Westdeutschland, Belgien, England, Holland und Skandinavien gestattet.

3. Posttarif

Am 24. Oktober wurde mit der PTT eine neue Vereinbarung über die Postbeförderungsentschädigung abgeschlossen; die Genehmigung durch das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement erfolgte am 9. November. Die neue Vereinbarung trat rückwirkend auf den 1. Januar 1955 in Kraft und ersetzt die auf Grund des Entscheides des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes vom 30. März 1951 im Sinne eines Provisoriums getroffene Regelung.

Im Vergleich zur Übergangslösung 1952/1954 bringt die neu geregelte Postbeförderungsentschädigung – auf den Verkehr des Jahres 1954 bezogen – den SBB eine Einbusse von 1,8 Millionen Franken oder 6%. Gegenüber der Ordnung 1937/1950 ergibt sich jedoch eine Erhöhung um 9 Millionen Franken oder 47%.

Die verschiedenen, von den Bundesbahnen im Zusammenhang mit der Postbeförderung erbrachten Nebenleistungen – wie Beleuchtung, Schmierung, Heizung und äussere Reinigung der Bahnpostwagen, Briefkastenleerung auf den Stationen, Besorgung des Postdienstes in den Zügen u. a. m. – wurden bisher von der PTT besonders bezahlt. Im Sinne einer Vereinfachung ist die Abgeltung dieser Leistungen nun ebenfalls in die Postbeförderungsentschädigung einbezogen worden.

Damit dürfte die lange Leidensgeschichte der Postbeförderungsentschädigung abgeschlossen und eine wohlabgewogene Lösung für die nächste Zukunft gefunden worden sein.

III. Eisenbahn und andere Verkehrsmittel

Die *Motorfahrzeugdichte* hat sich in der Schweiz seit 1939 mehr als vervierfacht und in den letzten sechs Jahren mehr als verdoppelt. Im Jahre 1955 zirkulierten 544 331 Motorfahrzeuge, das sind 60 348 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr. Eine so starke jährliche Zunahme ist bisher noch nie festgestellt worden.

Die grösste Vermehrung (33 311) ist bei einem Gesamtbestand von 270 821 bei den Personenwagen eingetreten. Motorräder aller Arten zirkulierten 216 441, das sind 22 636 mehr als im Vorjahr. Die Zahl der Lieferwagen bis zu einer Tonne Tragkraft stieg um 934 auf 15 883 an, während 26 038 Lastwagen mit mehr als einer Tonne Tragkraft (1397 mehr als im Vorjahr) im Verkehr standen. Bei den Cars ist ein Zuwachs um 70 auf 2502 Wagen festzustellen.

Im Strassenverkehr stehen wir vor einer sich von Jahr zu Jahr verstärkenden *Individualisierung des Reisens*. Diese gibt dem modernen Verkehr je länger je mehr sein Gepräge. Demgegenüber tritt die Zunahme des gewerbmässigen Strassenverkehrs weniger stark in Erscheinung. In vermehrtem Masse machen sich jedoch neue Wettbewerbsformen bemerkbar, wie etwa die zunehmende Verwendung von Werkomnibussen im Berufsverkehr. Im internationalen Verkehr besteht die Tendenz, Pendelfahrten nach Ferienorten einzurichten und die bestehenden internationalen Automobillinien auszudehnen. Auch beim Flugverkehr nimmt die Konkurrenz neue Formen an, wie die stark verbilligten Charterflüge und Flugpauschalreisen. Zudem schaltet sich das Flugzeug auf immer kürzere Entfernungen ein. Obwohl den Reisebüros im Verkauf von Bahnbilketten erhöhte Befugnisse eingeräumt worden sind, dürften die Umsätze für Flug- und Carreisen noch in stärkerem Masse zugenommen haben.

Im Personenverkehr hielt insbesondere die seit Jahren festzustellende Verlagerung des Geschäftsreisverkehrs auf die Strasse weiter an. Im Güterverkehr müssen die Bundesbahnen sogar im Transit Italien–Deutschland und weiter mit Konkurrenztransporten des Autos rechnen.

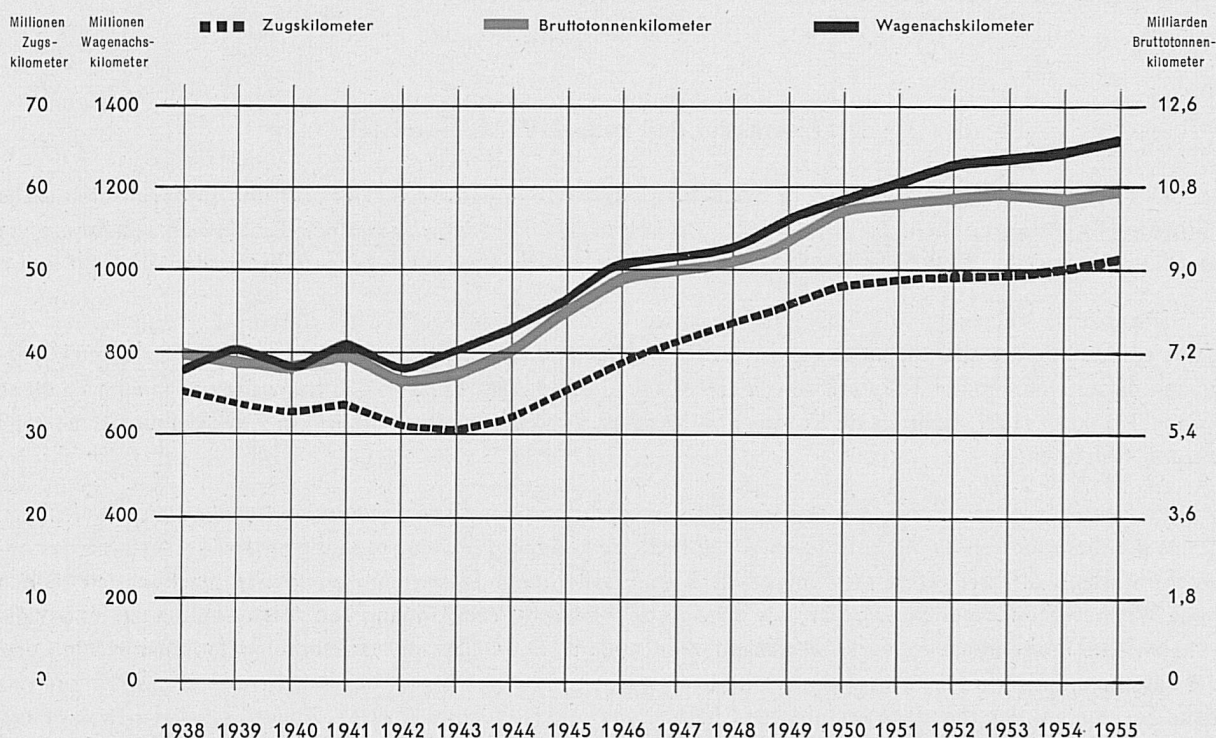
Es liegt auf der Hand, dass die ständig fortlaufende Motorisierung nicht ohne Einfluss auf die Eisenbahn bleiben kann. Solange die gute Wirtschaftslage anhält und das gesamte Transportvolumen immer grösser wird, besteht keine unmittelbare Gefahr für eine Unterbeschäftigung der Schweizerischen Bundesbahnen. Es ist auch richtig, dass die Strassenverkehrsmittel ihren Anteil am grösseren Verkehrsanfall erhalten. Es ist aber ein Gebot weitsichtiger *Verkehrspolitik*, dafür zu sorgen, dass dieser Verkehrsboom nicht zu einer Überdimensionierung des Angebotes an Transportmitteln führt, die schon heute namentlich bei einem auch nur bescheidenen Rückgang der Transportnachfrage in eine volkswirtschaftlich zu teure Verkehrsbedienungsarten ausarten.

müsste. Die Gefahr einer Fehlentwicklung im Verkehr ist um so grösser, als in den Bemühungen um eine Verkehrskoordination im Berichtsjahr keine wesentlichen Fortschritte erzielt worden sind. Insbesondere war es leider nicht möglich, die angestrebte Nahverkehrsordnung zu verwirklichen.

Der Güterverkehrsverband (GVV) erwies sich weiterhin als Instrument zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse. Verschiedene Probleme, die der verschiedenen Interessenlage wegen leicht zu Friktionen hätten führen können, wurden in offener gegenseitiger Aussprache und dank der Verständigungsbereitschaft aller Partner weitgehend bereinigt. Unter anderem gelangte auch die Frage der Schaffung eines Gesamtarbeitsvertrages für die Mitglieder der Gemeinschaft für den Überlandverkehr (GU) zur Behandlung. Es liegt in der Natur der Dinge, dass gewisse Fragen wie die der Bestandesbeschränkung, der Festsetzung der Transportkapazität, der Tarifgestaltung, der Behandlung der Aussenseiter usw. immer wieder zu neuen Diskussionen Anlass bieten. Der Güterverkehrsverband wird sich daher nach wie vor für die Erhöhung der Produktivität aller Verkehrsmittel einsetzen und seine Rolle als ordnendes und verbindendes Organ der gewerbmässigen Transportunternehmer von Schiene und Strasse auch in Zukunft zu spielen haben.

Leistungen der Reisezüge

1938—1955



IV. Betrieb

1. Betriebsleistungen

Im Personenverkehr und besonders im Güterverkehr sind die Betriebsleistungen weiter angestiegen. Die zugskilometrischen Leistungen der Reisezüge erhöhten sich um 945 000 oder 1,9 % auf 51,45 Millionen Zugskilometer und die bruttotonnenkilometrischen Leistungen um 140 Millionen oder 1,3 % auf 10,73 Milliarden Bruttotonnenkilometer. Bei den Güterzügen sind die Zugskilometer um 1,57 Millionen oder 9,0 % auf 18,97 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 905 Millionen oder 11,6 % auf 8,72 Milliarden angewachsen. Im Vergleich zu den jahresdurchschnittlichen Leistungen während des zweiten Weltkrieges haben die Zugskilometer der Reisezüge eine Zunahme um mehr als die Hälfte und jene der Güterzüge eine solche um zwei Fünftel erfahren.

Der Jahresfahrplan 1955/56 brachte im internen schweizerischen Verkehr einige bedeutende Verbesserungen. Der Sommerabschnitt weist gegenüber dem Vorjahr rund 1900 km und der Winterabschnitt 1800 km Mehrleistungen pro Tag auf. Durch Wegfall von Leerzügen konnten diese Mehrleistungen im Sommer pro Tag um 440 km und im Winter um 200 km verringert werden. Die Tagesleistungen der Reisezüge erreichten im Sommer 138 100 km und im Winter 135 600 km.

2. Betriebsplanung

a) Allgemeines

Im Berichtsjahr wurden die Richtlinien für die *betriebliche Planungsarbeit* der nächsten Jahre festgelegt. Eine Gesamtkonzeption für die zukünftigen Betriebsleistungen nach Art, Menge und Zeit lässt sich nur auf Grund einer besseren Kenntnis der *Kosten* und des *Verkehrs* gestalten. Diese beiden unerlässlichen Grundlagen müssen durch umfangreiche, systematische, mit wissenschaftlichen Methoden durchgeführte Untersuchungen geschaffen werden. Kostenanalysen des Rangierdienstes, des Stückgutumlades, des Wagenumlaufes und weitere Untersuchungen sowie eine verfeinerte Betriebsstatistik werden die Aufstellung einer Transport-Selbstkostenrechnung ermöglichen. Eingehende Ermittlungen der Verkehrsströme werden ein zuverlässiges Bild des Verkehrs vermitteln.

Auf diesen Grundlagen hat die Planungsarbeit aufzubauen. Bereits zeichnen sich die grossen Linien der folgenden Fernziele ab:

Für den *Reisezugfahrplan* ist eine stärkere Differenzierung der Zuggattungen nach den Verkehrszwecken (leichter und schwerer Städteverkehr, Nahverkehr usw.) anzustreben. Die Reisezugbildung ist im Sinne des Leichtverkehrs aufzulockern und durch artreine Standardkompositionen zu vereinfachen. Vor allem aber müssen die Reisegeschwindigkeiten einschneidend verbessert werden. Dies setzt u. a. voraus, dass die Reisezüge mit allen Mitteln von den güterdienstlichen Nebenaufgaben (Beförderung von Express- und Eilgut, Milch, Tieren usw.) befreit werden.

Im *Güterzugfahrplan* stehen die wesentliche Verkürzung der Beförderungsdauer, die Konzentration des Rangiergeschäftes auf einige grosse Rangierbahnhöfe und die damit mögliche Kostensenkung sowie die bessere Ausnützung der Güterwagen durch Beschleunigung des Ladegeschäftes und des gesamten Umlaufes im Vordergrund. Für den Wagenladungsverkehr sind somit Standort und Kapazität der grossen Rangierbahnhöfe auf Grund eines auszuarbeitenden Idealfahrplanes neu festzulegen. Im Stückgutverkehr werden die Möglichkeiten und Auswirkungen einer Konzentration des Ein- und Auslades auf bestimmte Gruppenbahnhöfe untersucht.

Der *Betriebsleitung* sind Mittel in die Hand zu geben, die ihr gestatten, den Betrieb straff und unmittelbar zu lenken. Es sind deshalb eingehende Studien über Notwendigkeit, Umfang und Auswirkungen von zentralen Zugleitungen auf den Strecken, Betriebsüberwachungen in den grossen Personen- und Rangierbahnhöfen, Fernsteuerung usw. in Aussicht genommen.

b) Grundlagenbeschaffung

Der Beschaffung betrieblicher Planungsunterlagen dienen folgende *Untersuchungen und Erhebungen* grösseren Ausmasses:

In Ausführung eines Beschlusses der Europäischen Reisezugfahrplankonferenz sind unter dem Vorsitz der SBB die Vorbereitungen für die Ermittlung der *Verkehrsströme im internationalen Reiseverkehr* aller Länder Europas getroffen worden. Bei diesen Erhebungen werden nicht nur wie bis anhin die Zahl, sondern auch Herkunft und Reiseziel aller internationalen Reisenden festgestellt. Die Ermittlungen liefern somit zuverlässige Grundlagen für die Bildung der internationalen Reisezüge und die Führung durchlaufender Wagen sowie vor allem für die sehr wichtigen internationalen Städteverbindungen.

Zweimal wurde während je einer Woche auf dem gesamten schweizerischen Normalspurnetz eine *Verkehrsstrom- und Umlaufermittlung aller Güterwagen* durchgeführt. Deren Ergebnisse werden für die Gesamtplanung der grossen Rangierbahnhöfe, die Neukonstruktion des Güterzugfahrplanes, die Transportkosten-

rechnung, die Tarifbildung und die Beschaffung zweckmässigen Rollmaterials ausgewertet. Auf Grund einer Spezialerhebung über die *Verkehrsströme der flüssigen Treib- und Brennstoffe* in allen Grenzbahnhöfen konnten die Möglichkeiten einer Zusammenfassung des Verkehrs in Blockzügen abgeklärt und Unterlagen für Konkurrenzmassnahmen geschaffen werden.

Verschiedene Sondererhebungen im Zürcher Vorortsverkehr (Verkehrsströme, Nebenaufgaben usw.) waren notwendig, um einen Vorschlag für die Sanierung des Betriebes auf der Strecke Zürich–Meilen–Rapperswil auszuarbeiten. Dieser sieht eine völlig neue Betriebskonzeption vor.

In 18 Bahnhöfen wurden die genauen *Kosten des Rangierdienstes* erhoben. Diese Analyse ermöglicht die Aufteilung der Rangierkosten auf die verschiedenen Verkehrsarten und die Rationalisierung des Rangierbetriebes. Eine Belastungsanalyse in rund 50 Bahnhöfen und Stationen gestattete eine systematische Beurteilung des Bedürfnisses und der *Wirtschaftlichkeit von Rangierfahrzeugen*.

Ferner wurden eine Analyse der Kosten für das Zugpersonal durchgeführt, ein Vorschlag für die versuchsweise Organisation eines Stückgut-Gruppenbahnhofs ausgearbeitet, eine detaillierte Wirtschaftlichkeitsrechnung für eine verkehrsschwache Nebenlinie aufgestellt sowie die grundlegenden Studien für die Beschleunigung der Ladearbeiten am Zug weiterverfolgt.

Im kommenden Jahr soll das Schwergewicht auf die praktische Auswertung der bisherigen Untersuchungsergebnisse gelegt werden. Die Rangieranalyse, die Erhebungen über die internationalen Reiseverkehrsströme und die Belastungsanalyse der Rangierfahrzeuge werden aber weitergeführt. An neuen Untersuchungen sind in Aussicht genommen: Verkehrsströme des Stückgutverkehrs, Reiseverkehrsströme des internen Verkehrs, Umfang und Strom der verschiedenen Nebenaufgaben der Reisezüge, betriebliche Engpässe.

3. Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene

An der unter dem Vorsitz des Vorstehers des Bau- und Betriebsdepartementes in Wiesbaden abgehaltenen *Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz* konnte wiederum eine Anzahl Verbesserungen im internationalen Verkehr erreicht werden. Im Schosse dieser Organisation wurde auch die Frage der Schaffung guter Nachtverbindungen mit modernen, den heutigen Bedürfnissen entsprechend ausgestatteten Zügen geprüft.

An der *Europäischen Güterzugfahrplankonferenz (LIM)*, die unter dem Vorsitz der tschechoslowakischen Eisenbahnen in Paris stattfand, wurden bei verschiedenen internationalen Güterzugverbindungen Verbesserungen erzielt.

Im November wurde in Bern die *Konferenz zur Festlegung der von den Reiseagenturen in England, Frankreich, Belgien, Holland und Deutschland bestellten Extrazüge nach der Schweiz und im Transit durch unser Land nach Österreich und Italien* abgehalten.

Das vom EUROP-Ausschuss unter dem Vorsitz der Bundesbahnen in Kopenhagen revidierte *Übereinkommen über die gemeinschaftliche Benützung von Güterwagen (EUROP-Wagenpool)* ist am 1. Oktober in Kraft getreten und bringt zahlreiche Verbesserungen. Insbesondere sind die Verwaltungen in Zukunft gehalten, zwecks Erhöhung ihres Apports grundsätzlich UIC-Standard- oder Einheitswagen in den EUROP-Wagenpark einzubringen.

Die dieselelektrischen «TRANS-EUROP-EXPRESS»-Züge mit ihren modern und komfortabel eingerichteten Wagen sollen ihren Dienst am 2. Juni 1957 aufnehmen und zwischen den grossen westeuropäischen Städten rasche Verbindungen herstellen.

4. Umschlagsmittel

Die Bemühungen, den Betrieb zu rationalisieren und die Leistungen der Bahn noch besser den Bedürfnissen der Kundschaft anzupassen, sind im abgelaufenen Jahr fortgesetzt worden. Vor allem wird der Einsatz moderner Umschlagsmittel gefördert.

Die *Palettierung* des Stückgutverkehrs ist systematisch ausgedehnt worden. Sämtliche Stationen der SBB sind nun mit Handgabelhubwagen ausgerüstet, und auch die bedeutenderen Privatbahnen verfügen über solche Geräte (s. Bild). Die Güterhallen von 13 grossen Bahnhöfen sind vollständig auf Palettierung umgestellt und mit Gabelhubtraktoren ausgerüstet (s. Bild Seite 12). Ende 1955 standen für den modernisierten Güterumschlag u. a. 130 Gabelhubtraktoren, 1508 Handgabelhubwagen und rund 94 000 Standardpaletten Typ I zur Verfügung.

Eine erfreuliche Produktivitätssteigerung im Stückgutumschlag ergibt sich aus der Tatsache, dass immer mehr Privatunternehmungen dazu übergehen, für den inner- und ausserbetrieblichen Transport ihrer Güter das Palettensystem anzuwenden. Die SBB haben bis Ende 1955 mit 574 Privatfirmen sog. Palettenabkommen abgeschlossen, wobei insgesamt rund 70 000 austauschbare Standardpaletten zum Einsatz gelangen.



Verwendung von Palett und Handgabelhubwagen

Die Ende 1954 gegründete «Schweizerische Studiengesellschaft für rationellen Güterumschlag» (SSRG) begegnet seitens der Industrie, des Handels, von Verbänden und öffentlichen Institutionen lebhaftem Interesse. Die Gründung der Gesellschaft, welche jetzt mehrere Arbeitsgruppen und Untergruppen aufweist, entsprach einem wirklichen Bedürfnis. Damit ist die Entwicklung einer Reihe neuer Güterwagentypen, die einen billigen und raschen Güterumschlag ermöglichen, angeregt worden.

Im Hinblick auf die starke Nachfrage nach bahneigenen *Kleinbehältern* und *Faltkisten* wurde der Bestand nochmals erhöht. Die Entwicklung geht weiter, und Versuche mit neuen Modellen – u. a. auch mit Gummi-behältern – stehen in Aussicht. Um den Auslad von Kohle, Klinker, Sand, Schotter usw. zu erleichtern, sind 80 *Grossbehälter* von 9 m³ Inhalt in Betrieb genommen worden. Diese Behälter können mittels Kran in die gewöhnlichen Lastwagen der Empfänger entleert werden. Für den Transport von Flüssigkeiten sind vom eigenen Fahrgestell abnehmbare Kesselbehälter «Swisscontainercars» von je 6500 l Inhalt angeschafft worden.

V. Pachtbetriebe und Beteiligung an anderen Unternehmungen

1. Pachtbetriebe

Entsprechend der günstigen Wirtschaftslage und dem starken Reiseverkehr haben die Umsätze der 66 *Bahn-hofbuffets* SBB bei gleichbleibenden Preisen im gesamten noch etwas zugenommen. Auch die *Zeitungskioske* und übrigen Verkaufsstellen für Reisebedarf erzielten etwas höhere Umsätze als letztes Jahr. Eine Reihe von Kiosken ist modernisiert, und 5 Verkaufsstellen sind neu in Betrieb genommen worden. Die Kommission zur Überwachung der angebotenen Literatur hat verschiedene Ausstellverbote verfügt.

Der *Schlafwagenverkehr* mit Deutschland ist durch die Weiterführung des bisher zwischen Hamburg und Basel eingesetzten Schlafwagentriebzuges «Komet» bis Zürich sowie durch die Vermehrung der Zahl der gewöhnlichen Schlafwagenkurse weiter verbessert worden. Die Reduktion der Schlafwagentaxen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (CIWL) wurde auf die Verbindungen mit Holland, Deutschland und Skandinavien ausgedehnt.



Einsatz eines Gabelhubtraktors
in der Güterhalle Bern-Weier-
mannshaus

Die *Speisewagen* erfreuen sich allgemein und besonders für Gesellschaftsreisen einer immer grösseren Beliebtheit. Infolge Anstieges der Kosten und der Lebensmittelpreise musste der Preis für das Menu in bisheriger Art erhöht werden. Dem Reisenden wird nun neuerdings auch ein kleineres Menu zu niedrigerem Preis angeboten.

Die Einrichtungen unserer Pachtbetriebe waren das Ziel von Studienkommissionen verschiedener europäischer Bahnverwaltungen sowie solcher aus Australien und Südafrika.

2. Beteiligung an anderen Unternehmungen

Die «*Etzelwerk AG.*», die ihre Energieproduktion von 209 Millionen kWh (1953/54) auf 294 Millionen kWh (1954/55) erhöhen konnte, richtete für das am 30. September 1955 abgeschlossene 24. Geschäftsjahr 1954/55 auf dem Aktienkapital von 20 Millionen Franken eine Dividende von 5% aus.

Auch die «*Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG.*» weist eine Erhöhung der Energieproduktion auf, nämlich von 183 Millionen kWh (1953/54) auf 267 Millionen kWh (1954/55). Für das ebenfalls am 30. September 1955 endende 14. Geschäftsjahr 1954/55 wurde auf dem Aktienkapital von 12 Millionen Franken eine Dividende von 4% bezahlt.

Am 16. Februar gründeten die Schweizerischen Bundesbahnen und die Centralschweizerischen Kraftwerke die «*Kraftwerk Göschenen AG.*» (KWG), welche die gemeinsame Ausnützung der Wasserkräfte im Gottshardgebiet oberhalb Göschenen bezweckt. Die SBB sind an dem vorläufig 10 Millionen Franken betragenden Aktienkapital dieser Gesellschaft mit 5 Millionen Franken beteiligt und haben davon vereinbarungsgemäss 1 Million Franken dem Kanton Uri abgetreten. Das Aktienkapital ist einstweilen mit 20% einbezahlt worden.

Die «*Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève SA.*» schliesst ihre Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Gewinn ab. Aus den Vorjahren ist jedoch noch ein Defizit abzutragen; das Aktienkapital von 600 000 Franken bleibt daher für ein weiteres Jahr ohne Dividende.

Der Ertrag aus dem Kühllagergeschäft der «*Bahnhof-Kühlhaus AG. in Basel*» hat im Berichtsjahr zugenommen. Eine bedeutende Steigerung erfuhr ferner der Beeisungsdienst für transitierende, zumeist den Italienischen Staatsbahnen gehörende Kühlwagen. Es wurde wiederum eine Dividende von 7% ausgeschüttet.

Die «*INTERFRIGO, Internationale Eisenbahngesellschaft für Kühlwagentransporte*», weist eine weitere Verkehrszunahme auf, die insbesondere auf die Vergrösserung des Lebensmittelverkehrs zurückzuführen ist. Im Jahre 1954 wurden 45 860 und 1955 54 312 Transporte ausgeführt. Die Frage der Erweiterung des Wagenparks wird geprüft. Die von den SBB und den Bahnhof-Kühlhäusern in Basel und Genf gegründete Arbeitsgemeinschaft «*FRIGO-SUISSE*» übernahm vertraglich die Vertretung der «*INTERFRIGO*» in der Schweiz.

Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) genehmigte am 20. Oktober in Bern ein internationales Abkommen über die Gründung der «*EUROFIMA*», Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial. Die eigentliche Gründung dieser Gesellschaft, an welcher sich 14 europäische Eisenbahnverwaltungen beteiligen werden, wird nach der Ratifikation des genannten Abkommens voraussichtlich im Frühjahr 1956 erfolgen. Zweck der EUROFIMA ist es, den Bau von Eisenbahnmaterial (vorerst Güterwagen) auf internationaler Grundlage zu finanzieren. Die EUROFIMA wird den Verwaltungen die Güterwagen durch Miete-Kauf-Verträge zur Verfügung stellen. Die Bundesbahnen werden sich an dem 50 Millionen Franken betragenden Kapital der Gesellschaft mit 8% beteiligen.

Verwaltung und Personal

I. Verwaltungsrat, Generaldirektion und Kreisdirektionen

1. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat behandelte während des Berichtsjahres in sechs Sitzungen 35 Geschäfte. Die Öffentlichkeit wurde über die gefassten Beschlüsse laufend informiert. In Verbindung mit den Sitzungen nahm der Rat drei Besichtigungen vor.

Am 20. April, wenige Tage nach Vollendung seines 70. Lebensjahres, kam Herr Nationalrat Dr. *Henri Perret*, Le Locle, bei einem Unfall ums Leben. Der Verstorbene gehörte dem Verwaltungsrat seit 1. April 1951 an. Als Direktor des kantonalen neuenburgischen Technikums, als Politiker und als Mitglied des Verwaltungsrates der SBB genoss Dr. Perret hohes Ansehen. Die Eisenbahnen verlieren in ihm einen treuen Freund und Berater.

Am 8. Mai starb in seinem 71. Altersjahr Herr Dipl.-Ing. *Ettore Brenni*, Mendrisio, der seine reichen Kenntnisse und Erfahrungen als Ingenieur und Industrieller dem Verwaltungsrat während mehr als einem Vierteljahrhundert zur Verfügung gestellt hatte. Nachdem Herr Brenni als junger Diplom-Ingenieur im Dienste der Bundesbahnen an der Erstellung der Doppelspur Mendrisio-Chiasso mitarbeitete, fühlte er sich zeit seines Lebens mit unserem nationalen Verkehrsunternehmen besonders eng verbunden.

An Stelle dieser verstorbenen beiden Mitglieder sowie als Ersatz für Herrn Nationalrat Dr. Luigi Albrecht, dessen Wirken im letzten Geschäftsbericht gewürdigt worden ist, wählte der Bundesrat für den Rest der laufenden Amtsdauer 1954–1956 in den Verwaltungsrat die Herren Dr. *Gion Darms*, Ständerat, Chur, *Gaston Schelling*, Stadtpräsident von La Chaux-de-Fonds, und *Gino Nessi*, Direktor der Banca Popolare di Lugano.

2. Generaldirektion und Kreisdirektionen

Die drei Departementschefs traten 42mal zu *Generaldirektionssitzungen* zusammen, an welchen sie insgesamt 313 Beschlüsse fassten.

In vier *Direktorenkonferenzen* besprach die Generaldirektion mit den Kreisdirektoren und einzelnen Abteilungschefs nebst rein internen Angelegenheiten namentlich folgende Geschäfte: grundsätzliche Planungsfragen bei Bau und Betrieb, Aufhebung der 1. Wagenklasse und Übergang zum Zweiklassensystem, Programm für die Triebfahrzeugbeschaffung, Organisationsmitarbeiter der Abteilungschefs, Erwerb eines Chalets zur Schaffung eines SBB-Heims, Nebenbezüge des Personals. Zu zwei dieser Konferenzen waren auch alle Abteilungschefs der Generaldirektion eingeladen.

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

Die Leitung der *Abteilungen* der Generaldirektion blieb in den Händen derselben Abteilungschefs. Bei den Abteilungen der Kreisdirektionen hingegen sind zwei Mutationen zu verzeichnen. Wegen Erreichens der Altersgrenze trat im Kreis III der Chef der Abteilung für Zugförderung, Herr Dipl. Ing. Hans Weber, auf den 30. Juni 1955 in den Ruhestand. Als neuer Obermaschineningenieur wurde Herr Dr. Ing. Erwin Meyer, Stellvertreter des Chefs des Zugförderungs- und Werkstädtendienstes bei der Generaldirektion, gewählt. Ferner erklärte im Kreis III der Chef der Verwaltungsabteilung, Herr Rechtsanwalt Hans Sträuli, altershalber seinen Rücktritt auf 31. Dezember 1955. Die Leitung wurde seinem bisherigen Stellvertreter, Herrn Dr. Hans Girsberger, anvertraut.

II. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

1. Aufklärung

Die Bundesbahnen unterrichteten die Öffentlichkeit wie bis anhin in der Hauptsache fallweise durch Abgabe frei verwendbarer Mitteilungen an die Presse, die Herausgabe des SBB-Nachrichtenblattes, der Quartalsberichte und des Geschäftsberichtes sowie durch Veranstaltung zahlreicher Betriebsbesichtigungen. Diese Informationen wurden ferner durch sachdienliche Auskünfte anlässlich mehrerer Presseveranstaltungen ergänzt. Der zuverlässigen und raschen Orientierung wurde grösste Aufmerksamkeit geschenkt.

Die Presse öffnete ihre Spalten wiederum bereitwillig für die Besprechung der wichtigeren Bahnprobleme, wie Konsolidierung der finanziellen Lage der Eisenbahnen, Baufinanzierung der Bundesbahnen, rechtliche und finanzielle Gleichbehandlung der Verkehrsmittel, Koordination ihres Einsatzes, Abgeltung ihrer bahnfremden und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch die öffentliche Hand, Schaffung einer Güternahverkehrsordnung, Bau eines zweiten Gotthardtunnels für den Autotransport nach dem Vorschlag des nidwaldischen Baudirektors R. Joller. Kommentiert wurden namentlich auch der Ausbau der grossen Bahnhöfe Basel, Bern und Chiasso, der Bielersee- und der Gotthardlinie sowie die Schaffung der EUROFIMA, der internationalen Finanzierungsgesellschaft zum Ankauf von Eisenbahnmaterial.

Die in- und ausländische illustrierte Presse veröffentlichte zahlreiche Schilderungen aus dem Bundesbahnbereich. Im Hinblick auf das auf den 1. Juni 1956 fallende Jubiläum «50 Jahre Simplontunnel» ist mit der Bereitstellung von Dokumentations- und Bildmaterial für Presse und Radio sowie mit der Erstellung eines Dokumentarfilms begonnen worden.

Die schweizerischen Radiostudios gaben wiederholt Hörberichte über Eisenbahnangelegenheiten durch. Stets geschätzt ist die von Marcel de Carlini mit grossem Geschick verfasste Aufklärung über Verkehrsfragen – insbesondere auch Eisenbahnverkehrsfragen – in der traditionellen Mittwochsending «Le Rail – La Route – Les Ailes» des Radiostudios Genf. Diese Sendung trat 1955 in das zehnte Jahr ihres Bestehens. Die vom Radiostudio Lugano regelmässig am Montag über den Äther geschickten Verkehrsmitteilungen werden von den Hörern im Tessin sehr begrüsst.

Dass die Herausgabe der dritten SBB-Informationsbroschüre, betitelt «Neues von den SBB», sowie des SJW-Bastelheftes «Wir spielen Eisenbahn» einem grossen Bedürfnis entsprach, kann wohl daraus ersehen werden, dass beide Aufklärungsschriften wenige Wochen nach Erscheinen bereits vergriffen waren. Der Verlag für Wissenschaft, Technik und Industrie in Basel hat das seit Jahren vergriffene Eisenbahnbuch «Geheimnisse der Eisenbahn» in vollständiger Neubearbeitung in Form eines kleinen Eisenbahnlexikons herausgegeben.

In Zusammenarbeit mit grösseren ausländischen Fernsehgesellschaften und Bildagenturen konnten im Gotthardgebiet im Februar Filmaufnahmen über die von den Bundesbahnen durchgeführten Sicherheitsmassnahmen und Schneeräumungsarbeiten gedreht werden. Die Fernsehsendung wurde im März in den USA ausgestrahlt. Die Bundesbahnen erstellten ferner zusammen mit einigen Privatbahnen einen farbigen Dokumentarfilm, der zeigen will, wie die vielen Schönheiten der Schweiz auch mit der Eisenbahn leicht zu erreichen sind.



An der diesjährigen internationalen Konferenz der Filmspezialisten der UIC-Eisenbahnverwaltungen in Paris kamen die Vorteile einer engen Zusammenarbeit auf dem Aufklärungsgebiet des Filmwesens mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck.

Die der Lehrerschaft zur Verfügung stehenden 60 Schulreferenten – es sind dies besonders geschulte Bundesbahnbeamte – haben im Berichtsjahr auf Wunsch der Lehrer beinahe 1000 Schulklassen besucht und diese durch Vorträge, Filmvorführungen und Betriebsbesichtigungen mit der Eisenbahn näher bekannt gemacht.

Der in einer modernen, raumsparenden Compactus-Anlage untergebrachte, rund 65 000 Bände umfassende Bücherbestand der Bibliothek wurde sowohl seitens des Bundesbahnpersonals als auch von Aussenstehenden rege in Anspruch genommen. Seit dem Jahre 1924 hat die Bibliothek für 101 Dissertationen und 22 Studienarbeiten Dokumentation zur Verfügung gestellt.

2. Verkehrswerbung

Unter dem Motto «Die Schweiz sieht man am besten von der Bahn aus» wurde im Frühjahr eine Werbekampagne in Holland unternommen. Durch Schaufensterauslagen bei 40 holländischen Reisebüros, durch Plakate und Zeitungsinsertate wurde für Bahnreisen und Ferien in der Schweiz geworben. In allen wichtigen Zeitungen Hollands erschienen Artikel aus der Feder von zehn zu einer Schweizerreise eingeladenen Redaktoren.

In der Schweiz wurde im Frühsommer eine grossangelegte *Prospektaktion* durchgeführt, die alle *Fahrausweise des Personenverkehrs* umfasste. Eine zeichnerisch und textlich originell abgefasste Darstellung in deutscher und französischer Fassung unter der Schlagzeile «Wie nützt man die Eisenbahn richtig aus?» wurde an alle Haushaltungen von über 50 Städten und anderen grösseren Ortschaften verteilt. In Genf fand diese Aktion durch Inserate Unterstützung, in denen auf das neue Auskunftsbüro SBB im Stadtzentrum hingewiesen wurde.

An den Gestaden des Genfersees fand im Oktober der *ASTA-Kongress* statt, an dem 2000 leitende Reisebürofachleute aus den USA und anderen Ländern teilnahmen. Zusammen mit der PTT und den Privatbahnen benützten die Bundesbahnen diesen Anlass, den Reisebürofachleuten die Leistungsfähigkeit und Qualität des öffentlichen Transportsystems der Schweiz vor Augen zu führen und für die Eisenbahn zu werben.

Während eines grossen Teils des Jahres wurden die *Automobilistenkreise* in verschiedenen umfassenden Aktionen durch Plakate, Prospekte, Inserate und Schaufensterdekorationen auf die Vorteile und Annehmlichkeiten der Bahnbenützung aufmerksam gemacht. Mit den gleichen Werbemitteln wurde auch auf die Autofähre Romanshorn–Friedrichshafen sowie auf die Transportmöglichkeiten von Autos durch die Alpentunnel hingewiesen.

Die Bundesbahnen waren wiederum an den Messen von Basel, Lausanne und St.Gallen, am Automobilsalon in Genf sowie überdies an der Messe von Verona vertreten. In der Schweiz und im angrenzenden Ausland haben an 435 Film- und Werbeveranstaltungen über 110 000 Besucher teilgenommen. In die allgemeine Werbetätigkeit wurden wie üblich Plakate, Prospekte, Inserate, bewegliche und unbewegliche Schaufensterdekorationen sowie Fahrpläne einbezogen.

III. Internationale Geschäfte

Die wachsende europäische Produktion, der zunehmende europäische Warenaustausch und die immer enger werdende europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Wirtschaft vergrössern Umfang und Bedeutung der internationalen Geschäfte ständig.

Im Arbeitsprogramm des *Internationalen Eisenbahnverbandes* (UIC) für das Jahr 1955 standen Fragen der internationalen tarifarischen und betrieblichen Zusammenarbeit (im einzelnen s. Abschnitte Tarifwesen und Betrieb) sowie der internationalen technischen Vereinheitlichung, Standardisierung und Normung der festen Anlagen und des Rollmaterials (s. Abschnitte Bauwesen und Zugförderung). Das *Forschungs- und Versuchsamt* (ORE) der UIC sowie die *Internationale Eisenbahnkongress-Vereinigung* entfalteten auf diesen Gebieten ebenfalls eine besondere Aktivität. Alle diese Arbeiten sind für die Rationalisierung und Erhöhung der Produktivität von Bedeutung.

Auf Wunsch der *Europäischen Konferenz der Verkehrsminister* befasst sich die UIC mit der Ausarbeitung eines umfassenden Berichtes über die finanzielle Lage der europäischen Eisenbahnen.

Die *Aussenminister* der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (CECA) äussern die Absicht, eine Organisation zu schaffen, die im Rahmen der Bestrebungen zur Schaffung eines gemeinsamen Marktes beauftragt würde, «einen Plan zur Entwicklung eines europäischen Netzes von Kanälen, Autobahnen und elektrifizierten Eisenbahnen» zu entwerfen. Dieser Frage ist Aufmerksamkeit zu schenken.

Der *Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission der UNO* untersuchte u. a. die Zweckmässigkeit der verschiedenen Massnahmen zur Koordination des Verkehrs.

Im Berichtsjahr wurden das internationale Abkommen über die Gründung der «*EUROFIMA*» unterzeichnet (siehe Seite 13), das Übereinkommen über den «*EUROP*»-Wagenpool revidiert (siehe Seite 10) und mit der Schaffung des «*TRANS-EUROP-EXPRESS*» begonnen (siehe Seite 10).

Im Rahmen des schweizerischen *Darlehens für die Elektrifikation* der Strecke Basel–Karlsruhe im Betrage von 140 Millionen Franken wurden der Deutschen Bundesbahn via westdeutsche Regierung am 2. Juli weitere 35 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Die Forderung der SBB gegenüber der Deutschen Bundesbahn erhöhte sich damit auf 70 Millionen Franken, für welchen Betrag sie gegenüber dem Eidgenössischen Finanzdepartement Schuldnerin geworden sind.

In Nachachtung des mit Frankreich abgeschlossenen *Darlehensvertrages* über 200 Millionen Franken zwecks Finanzierung der *Elektrifikation* der Strecken *Strassburg–Basel* und *Dijon–Vallorbe* haben die SBB im Laufe des Jahres zwei weitere Tranchen (25 Millionen und 30 Millionen Franken) ausbezahlt. Die entsprechenden Beträge wurden vereinbarungsgemäss vom Eidgenössischen Finanzdepartement zur Verfügung gestellt. Die Forderung der Bundesbahnen gegenüber den Französischen Staatsbahnen und die Schuld der Bundesbahnen gegenüber dem Eidgenössischen Finanzdepartement betragen auf Jahresende je 80 Millionen Franken. Die auf Grund des Elektrifizierungsabkommens geschaffene «Kommission SNCF–CFF/BLS» hielt im März eine erste Sitzung ab, an welcher zahlreiche gemeinsame betriebliche und kommerzielle Fragen behandelt wurden.



Zugshalt
in Zürich Stadelhofen

Am 23. Juli wurden in Rom ein Vertrag zwischen der Eidgenossenschaft und der Italienischen Republik sowie ein Abkommen zwischen den SBB und den Italienischen Staatsbahnen (FS) unterzeichnet, die ein *Finanzierungsdarlehen* von 200 Millionen Franken an die FS zum Gegenstand haben. Diese Mittel sollen u. a. den Ausbau des Bahnhofes Domodossola, die Elektrifikation der Strecken von Arona und Pino–Luino nach Alessandria sowie von Laveno nach Gallarate und den Ausbau der heute noch einspurigen Teilstrecke Arona–Gallarate auf Doppelspur erlauben. Der Darlehensbetrag ist – in Erwartung der Ratifikation durch die beteiligten Regierungen – einstweilen dem Ufficio Italiano dei Cambi in Rom zur Verfügung gestellt worden.

Der leitende Ausschuss des *Internationalen Eisenbahntransportkomitees* (CIT), dessen Geschäftsführung die SBB besorgen, befasste sich in Stockholm u. a. mit der Vereinheitlichung der Eisenbahnhaftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden, der direkten Beförderung im gemischten Eisenbahn–Überseeverkehr und mit den Rechtsverhältnissen der Güterbeförderung auf privaten Anschlussgeleisen. Die neuen Verbandsübereinkommen und Vorschriften, die zusammen mit den revidierten Berner Konventionen über den internationalen Personen-, Gepäck- und Güterverkehr am 1. März 1956 in Kraft treten sollen, konnten bereinigt werden. Bei den internationalen Kundmachungstarifen wurden die noch bestehenden Abweichungen vom IÜG nach Möglichkeit beseitigt.

IV. Personalwesen

1. Personalbestand

<i>Gliederung hinsichtlich Dienstzweige</i>	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter Jahresdurchschnitt				Unterschied 1954/1955
	1954	%	1955	%	
<i>Verwaltungsdienst</i> : Personal der Generaldirektion und der Verwaltungsabteilungen der Kreise	1 265	3,2	1 289	3,3	+ 24
<i>Baudienst</i> : Personal für den Unterhalt der Bahnanlagen	6 099	15,7	6 065	15,5	— 34
<i>Bahnbewachungsdienst</i> : Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 321	3,4	1 247	3,2	— 74
<i>Stationsdienst</i> : Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter usw.	17 827	45,9	18 101	46,3	+ 274
<i>Zugbegleitdienst</i> : Zugführer, Kondukteure usw.	3 143	8,1	3 168	8,1	+ 25
<i>Zugförderungsdienst</i> : Lokomotivführer, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 305	11,1	4 315	11,0	+ 10
<i>Werkstätdienst</i> : Meister und Arbeiter der Hauptwerkstätten und Depotwerkstätten usw.	4 590	11,8	4 594	11,8	+ 4
<i>Kraftwerkdienst, Rheinhardendienst und Schiffsdienst auf dem Bodensee</i>	312	0,8	317	0,8	+ 5
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, total	38 862	100,0	39 096	100,0	+ 234
<i>Gliederung hinsichtlich Anstellungsverhältnis</i>					
Ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal	34 906	89,8	35 099	89,8	+ 193
Nicht ständig und nicht mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal	1 768	4,6	1 795	4,6	+ 27
Lehrlinge	809	2,1	815	2,1	+ 6
Total eigenes Personal	37 483	96,5	37 709	96,5	+ 226
Unternehmerarbeiter	1 379	3,5	1 387	3,5	+ 8
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, total	38 862	100,0	39 096	100,0	+ 234

Zufolge der Verkehrszunahme war eine Personalvermehrung vor allem im Stationsdienst unumgänglich geworden; sowohl der Bestand an ständigem als auch an nicht ständigem Personal (Aushilfsarbeiter) wurde erhöht. Andererseits gestattete die Aufhebung von Niveauübergängen eine Verringerung des im Barrierendienst tätigen Personals.

2. Rekrutierung des Personals

Im Vergleich zu den Vorjahren gestaltete sich die Rekrutierung des Stations- und Zugpersonals trotz der Hochkonjunktur etwas günstiger. Abgesehen vom Bereiche des Kreises III, wo die Anmeldungen für Stellen des Betriebsdienstes spärlich waren, konnte der notwendige Nachwuchsbedarf gedeckt werden. Es sind insgesamt 254 Stations- und 175 Zugdienstlehrlinge eingestellt worden. Der Bedarf an Nachwuchspersonal für den Fahr- und Depotdienst konnte, wenn auch knapp, sichergestellt werden. Das Unterangebot an Lokomotivpersonal ist tragbar, weil in absehbarer Zeit zweimännig bediente Dampflokomotiven durch einmännig bediente elektrische Lokomotiven oder Dieseltriebfahrzeuge ersetzt werden. Rekrutierungsschwierigkeiten zeigten sich insbesondere auch beim wissenschaftlichen und technischen Personal.

In den vergangenen Jahren der Hochkonjunktur hat sich ganz allgemein gezeigt, dass der früher so begehrte Beruf des Eisenbahnbeamten die Jugend nicht mehr so stark zu begeistern vermag, obschon er interessanter ist denn je. Dabei dürfte die Lohnfrage die geringste Rolle spielen. Vielmehr scheuen die jungen Leute die Verantwortung, den unregelmässigen Dienst sowie die Betriebsgefahren und suchen sich bequemere Berufe aus.

In rund 1800 Fällen hat sich der *Psychotechnische Dienst* bei der Personalrekrutierung beratend beteiligt. Daneben versuchte er, die psychologischen Mittel zur Erfassung der Eignung für bestimmte Eisenbahnberufe zu verbessern. Von besonderer Wichtigkeit sind die Eignungsuntersuchungen für den Lokomotivführerberuf, da die qualifizierte Auslese des Fahrdienstpersonals einen namhaften Beitrag zur Förderung und Erhaltung der Betriebssicherheit darstellt. Die Anforderungen an sich sollen nicht erhöht werden; indessen wird vor allem auf diesem Gebiet versucht, Mittel zu finden, welche eine möglichst genaue Feststellung des Eignungsgrades



Im Führerstand der neuesten Lokomotive Ae 6/6

erlauben. Die Ergebnisse der Bewährungskontrollen bei Stations- und Handwerkerlehrlingen haben gezeigt, dass es sich lohnt, ähnliche Kontrollen auch bei anderen Personalgruppen durchzuführen. Eine Reihe von Problemen des Personaleinsatzes stellt sich im Zusammenhang mit dem Neubau der Oberbauwerkstätte in Hägendorf.

3. Dienstverhältnis im allgemeinen

Die eidgenössischen Räte haben dem vom Bundesrat aufgestellten *Ämterverzeichnis* vom 3. September 1954 – dem Verzeichnis der Ämter, deren Träger die Eigenschaft von Beamten zukommt – die Genehmigung erteilt. Die Revision dieses Verzeichnisses musste wegen Umgestaltung der Ämterklassifikation erfolgen.

Ebenfalls durch die neue Ämterklassifikation bedingt, fanden zahlreiche Konferenzen mit den Personalverbänden über die neuen *Zulassungs- und Beförderungsvorschriften*, dem wichtigsten Ausführungserlass zur Ämtereinreihung, statt. Im Herbst konnten die Verhandlungen im Sinne weitgehender Einigung mit dem Personal abgeschlossen werden. Nach erfolgter Zustimmung seitens des Verwaltungsrates und des als Koordinationsstelle amtierenden Eidgenössischen Finanz- und Zolldepartementes hat die Generaldirektion die neuen Vorschriften am 7. November 1955 mit Gültigkeit ab 1. Januar 1954 in Kraft gesetzt. Sie traf auch die notwendigen Anordnungen, um für das Personal des Verwaltungsdienstes einen *Stellenplan* errichten zu können.

Das «Bundesgesetz betreffend die *Arbeitszeit beim Betriebe* der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten (Arbeitszeitgesetz)» garantiert dem ihm unterstellten Personal jährlich 56 Ruhetage, währenddem das diesem Gesetz nicht unterstellte Personal der Verkehrsbetriebe – bei den SBB das Verwaltungs- und das Werkstattepersonal – 60 Ruhetage geniesst. Die von den Personalverbänden verlangte Erhöhung der Ruhetage von 56 auf 60 wurde von der in Art.18 des Arbeitszeitgesetzes vorgesehenen Paritätischen Kommission befürwortet, worauf der Bundesrat mit Botschaft vom 12. Dezember 1955 eine entsprechende Teilrevision des Arbeitszeitgesetzes beantragt hat. Bereits sind weitere Begehren zum Arbeitszeitgesetz angemeldet.



Blick in ein modern ausgestattetes Stationsbureau

Ebenso erfolgreich wie im Vorjahr wurde das in Art. 67 des Beamtengesetzes verankerte *Mitspracherecht des Personals* gepflegt. Verschiedene Fachausschüsse, die Hilfs- und Krankenkassenkommissionen tagten in mehreren Sitzungen und behandelten teils wichtige Sachfragen. Erfreulicherweise haben wiederum zahlreiche Bedienstete Vorschläge für Vereinfachungen und Verbesserungen der Arbeitsgestaltung und Dienstabwicklung eingereicht. Gestützt auf das Reglement über die *Prämierung von nützlichen Vorschlägen* konnten 15 Einsender, deren Vorschläge namhafte Einsparungen versprechen, mit Geldprämien von 50 bis 5000 Franken belohnt werden.

In Anlehnung an das Vorgehen der vor zwei Jahren bei der Bundesverwaltung gebildeten Zentrale für Organisationsfragen hat die Generaldirektion mit der Ausbildung sog. *Organisationsmitarbeiter* begonnen. Der sowohl theoretisch wie auch praktisch orientierte kurze Ausbildungskurs bezweckt, die Teilnehmer mit dem «Organisations- und Produktivitätssteigerungsgedanken» vertraut zu machen, so dass sie fähig sein werden, neben ihrer Arbeit selbständig Arbeitsvereinfachungen zu studieren und den Vorgesetzten Vorschläge zu unterbreiten.

4. Besoldungswesen

Angeichts der zunehmenden Schwierigkeiten, denen die Rekrutierung qualifizierten Nachwuchses beim wissenschaftlichen und technischen Personal begegnet, mussten – unter besserer Ausschöpfung der gesetzlich gebotenen Möglichkeiten – die *Anfangsbezüge der Akademiker, Techniker und Zeichner* mit Gültigkeit ab 1. Januar erhöht werden. Aus demselben Grunde sind die Taggelder und Zulagen der *Stationslehrlinge* heraufgesetzt worden. Die Verbesserung erfolgte in Anpassung an die bei der PTT geltenden Ansätze.

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 8. November 1955 den besoldungsrechtlichen Teil der Verordnung über das Dienstverhältnis der *Angestellten* der allgemeinen Bundesverwaltung (Angestelltenordnung) geändert und ergänzt. Die für die Bundesbahnen bisher massgebend gewesenen Gehaltsansätze müssen diesen Änderungen angepasst werden.

Die Bundesversammlung beschloss am 20. Dezember 1955, die den Beamten des Bundes und der Bundesbahnen im Berichtsjahr gewährte Teuerungszulage von 5,5% der Besoldung für das Jahr 1956 auf 7% zu erhöhen. Dabei soll der Mindestbetrag für Verheiratete 560 Franken und für Ledige 490 Franken ausmachen. Ausserdem wird ein Zuschuss von 30 Franken zur Kinderzulage ausgerichtet. Gemäss Bundesratsbeschluss vom 30. Dezember 1955 haben auch die im vollen Tagwerk beschäftigten, nicht im Beamtenverhältnis stehenden Arbeitskräfte Anspruch auf Ausrichtung der Teuerungszulage.

Mit Wirkung ab 1. Januar hat die Generaldirektion die *Zulage für Nachtdienst* um ca. 50% erhöht. Mit den Personalverbänden fanden Verhandlungen statt über die Festsetzung der Nebenbezüge des fahrenden Personals, der Vergütung für auswärtige Verwendung und der Vergütung für Verwendung in einem höher eingereichten Amt, bei aussergewöhnlichen Nachtarbeiten sowie in langen Tunneln.

5. Personalfürsorge

a) Pensions- und Hilfskasse

Ende 1955 stellte sich die Zahl der Bezüger von Pensionen (Zurückgetretene, Invalide, teilweise Invalide, Witwen, Waisen und Vollwaisen) auf 22 659 Personen (1954: 22 603). Das Total der Jahrespensionen erreichte am 31. Dezember 1955 71 299 345 Franken (1954: 69 977 728).

Die mit Beschluss der Bundesversammlung vom 22. Dezember 1954 im Berichtsjahr gewährten Teuerungszulagen, welche 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. Sämtlichen Rentenbezügern der Personalversicherungskassen des Bundes wurde ferner eine zusätzliche, vierteljährlich zahlbare Teuerungszulage für das Jahr 1955 von 6% für die Altrentner und 5,5% für die Neurentner der in Prozents des versicherten Verdienstes festgesetzten Kassenleistung ausgerichtet. Die Zulage hatte mindestens 192 Franken für die Bezüger von Invalidenrenten, 120 Franken für die Bezüger von Witwenrenten und 40 Franken für die Bezüger von Waisenrenten zu betragen. Den Invalidenrentenbezügern wurde ferner eine vierteljährliche Zulage von 30 Franken für jedes in Ausbildung stehende Kind unter 18 Jahren zugesprochen.

Im Zusammenhang mit dem anlässlich der letztjährigen Beratung der Teuerungszulagen vom Nationalrat angenommenen Postulat, wonach die unübersichtlich gewordene Regelung der Rentenansprüche von Altrentnern durch die zuständigen Behörden zu prüfen sei, wird eine Zusammenfassung der verschiedenen Rentnerkategorien geprüft, um die Ausrichtung einheitlicher Teuerungszulagen für alle Rentner zu erlangen. Gleichzeitig ist auch eine Anpassung des festen Zuschlages für Invalidenrentner an die durch die zweite AHV-Gesetzesrevision auf 1. Januar 1954 erhöhten Renten in Prüfung.

Für die Mitglieder der Pensions- und Hilfskasse wird ein Stabilisierungsfonds geschaffen, der durch vorsorgliche Rücklagen des Personals und der Verwaltung geäuft werden soll. Der Fonds wird eine später allenfalls notwendig werdende Verbesserung der Versicherungsverhältnisse erleichtern.

b) Alters- und Hinterlassenenversicherung

Von unserer Kassenstelle wurden Ende 1955 1151 (1954: 1014) einfache Altersrenten, 1876 (1620) Ehepaar-Altersrenten, 808 (708) Witwenrenten, 480 (398) einfache Waisenrenten und 6 (5) Vollwaisenrenten ausgerichtet. Die ausbezahlte Rentensumme betrug total 4,7 Millionen Franken (3,9 Millionen Franken).

c) Unfallversicherung

Die SUVA-Agenturen der Bundesbahnen haben im Berichtsjahr die Abrechnungen für 8520 (1954: 8137) Betriebsunfälle und 3182 (3118) Nichtbetriebsunfälle abgeschlossen. An Invalide und Hinterlassene wurden per Ende 1955 in der Betriebsunfallversicherung 1493 (1495) und in der Nichtbetriebsunfallversicherung 658 (651) Renten ausgerichtet. Die ausbezahlten Versicherungsleistungen für im Berichtsjahr abgeschlossene Schadenfälle und ausbezahlte Renten betrugen 5,9 Millionen Franken (5,9 Millionen Franken).

d) Krankenkasse

Durch eine Teilrevision der Statuten wurden auf 1. Januar die Ansätze der Tagesentschädigungen in der Spitalzusatzversicherung erweitert und die Leistungspflicht u. a. auch auf Unfälle ausgedehnt. Gleichzeitig konnte die Tuberkuloseversicherung durch Erhöhung der Pflegebeiträge in Heilanstalten und Ausdehnung der Bezugsdauer weiter ausgebaut werden. Mit Wirkung ab 1. August sind sodann die Leistungen für die Folgen der Kinderlähmung wesentlich verbessert worden; die Kasse kann über die Pflichtleistungen hinaus freiwillig weitere Leistungen erbringen.

Dem Antrag der Abgeordnetenversammlung der Krankenkassenkommissionen vom 29. November entsprechend ist der monatliche Mitgliederbeitrag in der Pflegeversicherung wegen weiteren Anstieges der Kassenleistungen mit Wirkung ab 1. Januar 1956 um 1 Franken erhöht worden.

e) Hilfsfonds

Am 26. April erliess die Generaldirektion ein neues Reglement über den *Hilfsfonds* der SBB mit Gültigkeit ab 1. Mai. Es enthält wie bisher Bestimmungen über die Leistungen an nicht pensionsberechtigten Bediensteten und neu solche über Leistungen für allgemeine Fürsorgezwecke. Letztere dürfen nur gewährt werden, wenn andere Quellen nicht zur Verfügung stehen. Sie stellen eine willkommene Ergänzung der Sozialleistungen der Bundesbahnen dar und dienen in erster Linie dem bedürftigen aktiven Personal; ausnahmsweise können auch Hinterbliebene und Pensionierte unterstützt werden. Regelmässig wiederkehrende Leistungen werden nicht zugesprochen.

f) Unfallverhütung

Der *Unfallverhütungsdienst* machte anlässlich von Kursen namentlich Stationslehrlinge und Aufsichtsorgane des Bau- und Stationsdienstes mit den Betriebsgefahren bekannt. In drei Hauptwerkstätten wurden praktische Instruktionkurse über maschinelle Holzbearbeitung durchgeführt. 20 Betriebsbesichtigungen gaben Anlass, prophylaktische Massnahmen zu beantragen; sie wurden ausnahmslos durchgeführt. Die zunehmende Häufung von Unfällen infolge Überfahrens von Baupersonal bei Arbeiten in Geleisen gab Veranlassung, alle während der letzten 20 Jahre vorgekommenen Unfälle dieser Art in bezug auf ihre kausalen Bedingungen zu durchleuchten. Die gewonnenen Erkenntnisse und Lehren wurden den interessierten Diensten bekanntgegeben.

g) Bahnärztlicher Dienst

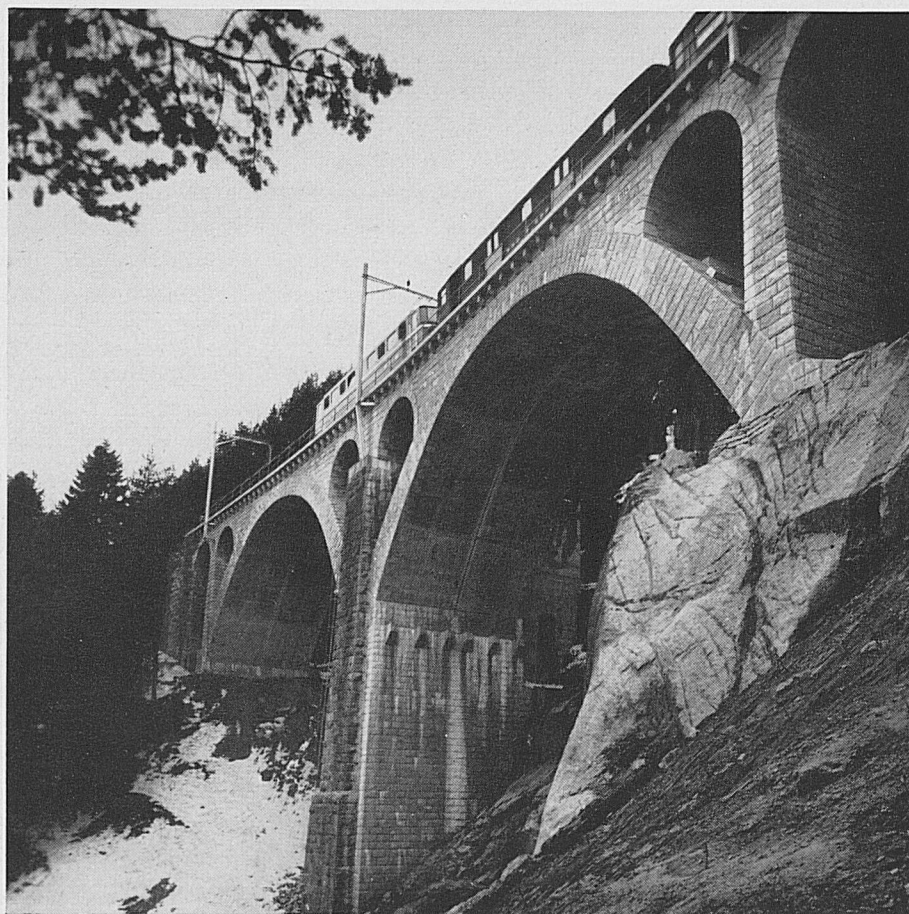
Im Berichtsjahr kamen 17 737 (1954: 15 702) Krankheitsfälle und 5946 (5767) Unfälle zur Anmeldung, wobei die Kurzabsenzen nicht berücksichtigt sind. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive Kurzabsenzen, beträgt 586 696 (1954: 539 287). Bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 35 947 Köpfen ergibt sich somit eine Morbidität (Krankheitstage pro Beschäftigten) von 16,32 Tagen gegenüber 15,08 im Jahre 1954 und 16,23 im Jahre 1953. Die Zunahme der Zahl der Krankheitsfälle bzw. die Vergrösserung der Morbidität ist vor allem auf die Grippewelle der ersten Monate des Jahres zurückzuführen.

	1953	1954 Tage	1955
<i>Die Morbidität verteilt sich wie folgt:</i>			
Auf Krankheiten	11,79	10,97	11,93
Auf Unfälle	3,56	3,30	3,50
Auf Kurzabsenzen	0,88	0,81	0,89

<i>Morbidität nach Beschäftigungsgruppen:</i>			
Bureaudienst	9,02	8,92	9,50
Dienst im Freien	21,25	18,82	19,37
Dienst im Bureau und im Freien.	14,24	13,63	15,08
Dienst auf der Lokomotive	14,10	12,13	13,67
Zugsbegleitungsdienst	17,69	16,30	18,72
Dienst in den Hauptwerkstätten (Arbeiter)	18,20	17,90	18,46

<i>Mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall):</i>			
Bei Krankheiten	24,59	24,98	24,18
Bei Unfällen	21,33	20,50	21,17
Bei Kurzabsenzen.	1,90	1,88	1,91

Die Ergebnisse der Schirmbilduntersuchungen (Entdeckung von aktiven und latenten Tuberkulosefällen sowie von Tumoren und Herzerkrankungen) haben die Notwendigkeit einer regelmässigen periodischen Kontrolle des Personals bestätigt.



Die soeben fertig umgebaute Kellerbach-Brücke an der Gott-hardlinie zwischen Wassen und Göschenen.

Technischer Ausbau

I. Bauwesen

1. Baupolitik

Die ständig zunehmenden Verkehrsleistungen sowie der verschärfte Konkurrenzkampf mit anderen Verkehrsmitteln und ausländischen Transitlinien lassen die bestehenden Mängel im Ausbau unserer festen Anlagen immer stärker hervortreten. Es ist daher unbedingt notwendig, den Ausbau des Netzes in den nächsten Jahren durch Heranziehung der noch nicht investierten Abschreibungsmittel zu beschleunigen. Der planmässige Einsatz dieser zusätzlichen Mittel wird gegenwärtig durch Ausarbeitung eines Zehnjahresprogrammes vorbereitet. Neben der Weiterführung der Doppelspurbauten und der Inangriffnahme grösserer Bahnhofumbauten wird dieses Bauprogramm vor allem auch den Ausbau der Stationen der wichtigen, stark belasteten, älteren Doppelspurstrecken umfassen, Stationen, die beim heutigen gewaltig gesteigerten Zugverkehr für den Betrieb immer mehr zu störenden Engpässen werden.

In Anbetracht des Strebens nach wirtschaftlicher Betriebsführung und Beschleunigung der Güterbeförderung kommt dem Ausbau der wichtigsten Rangierbahnhöfe eine besondere Bedeutung zu. Durch Anwendung der modernen Rangiertechnik wird es möglich sein, die Güterzugbildung auf die Grenzbahnhöfe und einige grosse Neuanlagen im Landesinnern zu konzentrieren. Als Grundlage für die Planung dieser Anlagen sind im Berichtsjahr umfangreiche Erhebungen über die Verkehrsströme im Güterverkehr durchgeführt worden (vgl. Seite 9).

Der heutige Oberbau der SBB stammt aus der Zeit der Verstaatlichung der Eisenbahnen. Die seit der Jahrhundertwende eingetretene sehr starke Zunahme des Verkehrs, der Achslasten und der Geschwindigkeiten hat auch zu wesentlich grösseren Beanspruchungen des Geleises geführt. Es wird deshalb notwendig, auf einen widerstandsfähigeren Oberbau überzugehen. Zurzeit wird geprüft, ob Geleise und Ausweichungen stark belasteter Linien in Zukunft mit der im Schosse des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) in Aussicht genommenen Schiene mit vereinheitlichtem Profil und einem Gewicht von 54 kg (heute 46 kg) pro Meter ausgerüstet werden sollen.

Gleichzeitig wird eine Verbesserung des vorhandenen Oberbaumaterials angestrebt. Zu diesem Zweck ist der Einbau von lückenlos geschweisstem Geleise weiter gefördert worden. Ende 1955 betrug die Totallänge der durchgehend geschweissten Geleise 23 km; davon sind 14 km auf Holz-, 5 km auf Beton- und 4 km auf Stahlschwellen verlegt. Auf der Stahlschwellen-Versuchsstrecke zwischen Killwangen und Dietikon – der ersten dieser Art in Europa – wurde zugleich versuchsweise eine doppelt-elastische Schienenbefestigung eingeführt. Ferner wird eine weitere Verbesserung der Materialgüte angestrebt. An den im Rahmen der UIC durchgeführten Studien für die Vereinheitlichung der technischen Lieferbedingungen – u. a. für Stahlschienen, Holzschwellen, Kupferfahrdraht usw. – waren die Bundesbahnen mitvertreten.

Auch im Brückenbau werden Normalisierungsstudien durchgeführt; durch Messungen an Modellen und Bauwerken wird das wirkliche Verhalten der Konstruktionen weiter abgeklärt.

Auf dem Gebiete des Sicherungswesens ist der schweizerische Prototyp einer elektrischen Stellwerkanlage mit einem Geleisebildstellpult in Baukastenform fertiggestellt und wird im Bahnhof Lyss im Januar 1956 mit signalmässigen Rangierfahrstrassen und Zwergsignalen in Betrieb genommen werden (nebenstehendes Bild).

2. Die wichtigsten Bauobjekte

a) Bahnhofbauten

Das bereinigte Projekt für den *Bahnhofumbau Bern* ist den kantonalen und städtischen Behörden Mitte des Jahres unterbreitet worden und hat ihre Zustimmung erhalten. Zwischen dem Regierungsrat des Kantons Bern, dem Gemeinderat der Stadt Bern und der Generaldirektion begannen im Herbst Verhandlungen über die Finanzierung dieses grossen Bauvorhabens; sie konnten inzwischen erfolgreich abgeschlossen werden. Die Bundesbahnen werden ihre Aufwendungen für den Bahnhofumbau in das den eidgenössischen Räten im

Laufe des Jahres 1956 zu unterbreitende ausserordentliche Finanzierungsprogramm aufnehmen und hoffen – allseitige Zustimmung der zuständigen Organe vorausgesetzt –, im Jahre 1957 mit dem Bau des grossen Werkes beginnen zu können.

Im neuen *Rangierbahnhof Genève-La Praille* sind die Planie für die Geleiseanlagen und ein Teil der Richtungs-Geleisegruppe sowie der Freiverladeanlage beendet. Die Arbeiten für den Bau der Verbindungslinie *Genève-Cornavin-La Praille* wurden programmgemäss weitergeführt.

Das in *Lyss* fertig erstellte neue Aufnahmegebäude (Bild Seite 15) samt modernster elektrischer Stellwerkanlage (Bild unten) wird Mitte Januar 1956 dem Betrieb übergeben werden. Der Umbau der Geleiseanlage «Seite Biel» ist vollendet. Dagegen trat bei den Arbeiten im Geleisekopf «Seite Bern» eine Verzögerung ein, weil sich der zur Aufhebung eines Niveauüberganges notwendige Landerwerb schwierig gestaltete.



Der Bahnhofsvorstand bedient die modernste elektrische Stellwerkanlage mit Geleisebildstellpult

Airolo besitzt jetzt eine neue Personenunterführung und neue Perronanlagen. Die übrigen Bauarbeiten dürften im Laufe des Jahres 1956 beendet werden, so dass anschliessend mit dem ebenfalls dringlichen Bahnhofumbau *Göschenen* begonnen werden kann.

Beim Ausbau der *Basler Bahnhofanlagen* steht die Erweiterung des Rangierbahnhofes im Vordergrund. Das Projekt ist in Ausarbeitung. Im Personenbahnhof wird nächstens an die Errichtung einer neuen Sicherungsanlage «Ostseite» sowie an Elektrifikationsarbeiten auf der Westseite herantreten.

Nachdem im Jahre 1954 das generelle Erweiterungsprojekt für den Ausbau der Bahnhofanlagen von *Chiasso* fertig ausgearbeitet worden war, wurde im Berichtsjahr mit der betrieblichen und technischen Detailbearbeitung der ersten Bauetappe – welche den Neubau des Rangierbahnhofes umfasst – begonnen. Ende 1956 dürfte ein baureifes Projekt vorliegen. Die öffentlich-rechtliche Plangenehmigung und das Enteignungsverfahren für das benötigte Terrain sind im Gange. Um möglichst schnell die dringend notwendige Vergrösserung der Aufnahmefähigkeit dieses Bahnhofes zu erreichen, ist vorgesehen, einen Teil der Richtungsgeleisegruppe des neuen Rangierbahnhofes als Voretappe noch im Jahre 1956 auszuführen.

Im Zuge des im Jahre 1954 begonnenen Ausbaues des Bahnhofes *Buchs SG* wurden im Berichtsjahr die neuen Geleisefelder der Richtungsgruppe fertig erstellt; im Verlaufe des Sommers konnte der Ablaufbetrieb weitgehend aufgenommen werden. Auch mit der Elektrifikation der neuen Geleiseanlage ist begonnen worden.

Die im Laufe des Jahres 1954 im Zusammenhang mit der *Bahnhofserweiterung Zürich* eingereichten beiden Gutachten zu einem Generalverkehrsplan der Stadt Zürich haben eine solche Fülle von Problemen aufgeworfen, dass die städtischen Behörden noch nicht zu endgültigen Schlussfolgerungen gekommen sind. Weder Stadt noch Kanton Zürich haben deshalb im Berichtsjahr ihre Stellungnahme zu dem von den Bundesbahnen am 30. Juni 1954 vorgelegten Rahmenprojekt festlegen können. Das Projekt für den neuen Rangierbahnhof im Limmattal zwischen Dietikon und Killwangen-Spreitenbach wurde indessen weiter bearbeitet. Der Bau dieses grossen Rangierbahnhofes wird der erste bedeutende Schritt im Rahmen der Erweiterung der Zürcher Bahnhofsanlagen sein. Das Plangenehmigungsverfahren ist eingeleitet und der Landerwerb bereits im Gange.

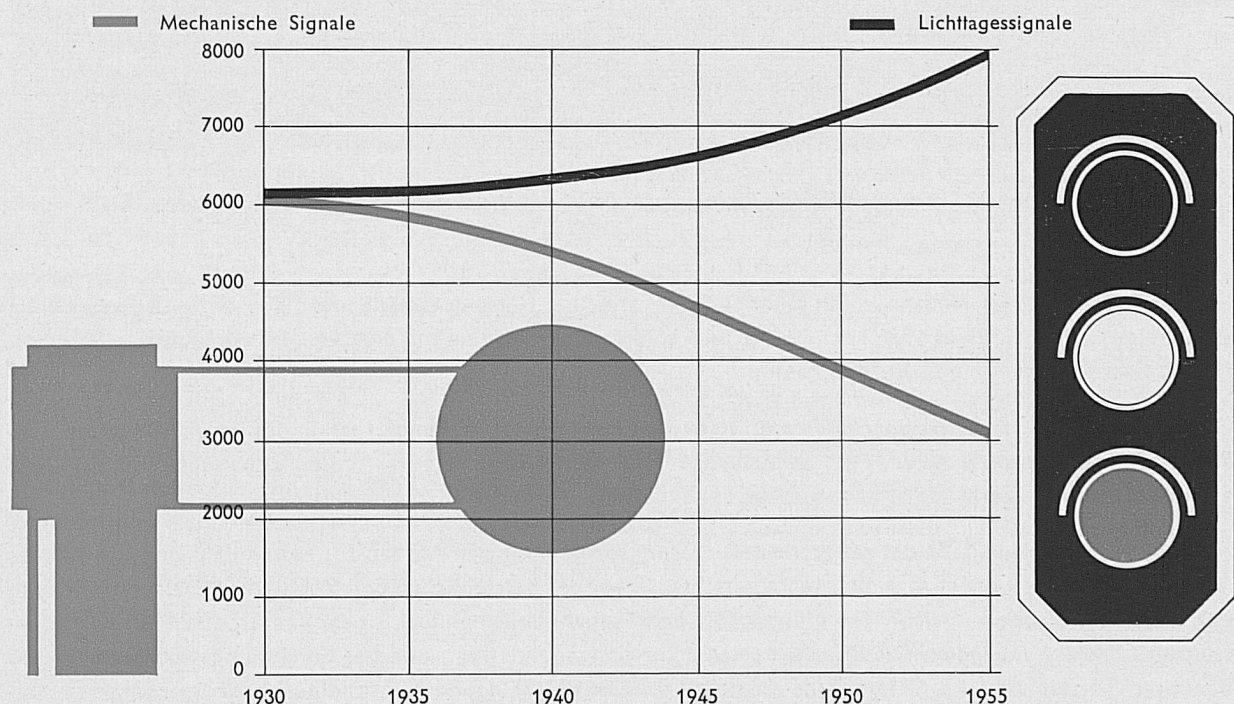
b) Doppelspuren

Der doppelspurige Betrieb konnte auf den nachstehend angeführten, insgesamt 17,8 km messenden Strecken aufgenommen werden: Lachen–Siebnen–Wangen am 29. März, Murg–Unterterzen am 17. Mai, Cottens–Rosé am 2. Oktober und Niederbipp–Wangen a. A. am 13. Dezember.

Der Ausbau auf Doppelspur der Teilstrecken La Neuveville–Ligerz, Signalstation Gellert–linkes Rheinufer (Basler Verbindungsbahn), Oensingen–Niederbipp und Bissone–Maroggia–Melano ist im Gange; auf den Strecken Grandson–Onnens–Bonvillars und Sargans–Bad Ragaz wird mit den Arbeiten in absehbarer Zeit begonnen. Das Doppelspur-Projekt für die Strecke Ligerz–Twann muss zufolge anderer Führung der Staatsstrasse nochmals überarbeitet werden. Im Zusammenhang mit den Studien über den Ausbau der Strecke Zürich–Tiefenbrunnen–Stäfa ist ein vollständig neues Betriebskonzept entworfen worden.

c) Sicherungs-, Niederspannungs- und Schwachstromanlagen

Im Jahre 1955 sind 11 elektrische Stellwerkanlagen in Betrieb genommen worden. 207 Lichttagessignale wurden erstellt; damit standen Ende des Berichtsjahres 3102 mechanischen Formsignalen 4828 Lichtsignale gegenüber.



Der Ausbau des Streckenblockes wurde programmgemäss weitergeführt, so dass Ende 1955 51% der Einspur- und 91% der Doppelspurstrecken mit dem Block ausgerüstet waren.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Telephonzentrale Bellinzona und der Mehrfachtelephonieanlagen Basel–Bern und Luzern–Bellinzona wurde der Ausbau des Fernmeldenetzes fortgesetzt.

d) Brückenbauten

Im Zuge des Ersatzes der Eisenbrücken der Gotthardlinie durch steinverkleidete Betonbrücken wurden die Kellerbach-Brücke (s. S. 23) und die untere Watterer-Brücke umgebaut. Von den 15 alten Eisenbrücken zwischen Erstfeld und Biasca waren bis Ende 1955 deren 5 durch Betonbrücken ersetzt. Die zweite Spur Wangen a. A. - Oensingen gab Veranlassung, zwei Stahlbrücken mit geschweissten Vollwandträgern zu erstellen (s. Bild S. 45). Die stählerne Fachwerkbrücke über den Aabach (zweite Spur Lachen-Sieben-Wangen) konnte dem Betrieb übergeben werden. Ein Teil des gewölbten Viaduktes über den Sihlquai in Zürich wurde zwecks Verbreiterung der Strasse durch eine Eisenbetonkonstruktion ersetzt.

e) Niveauübergänge

Es sind insgesamt 27 Niveauübergänge aufgehoben worden, wobei 9 durch Unter- oder Überführungen ersetzt wurden. Als bedeutende Kreuzungsbauwerke seien genannt: die Strassenüberführungen auf dem neuen Staatsstrassen-Abschnitt Lyss-Biel, «im Ort» an der Axenstrasse sowie die Unterführung zwischen Schinznach Bad und Brugg.

Die Bemühungen um die Aufhebung von Niveauübergängen wurden seitens der SBB tatkräftig unterstützt. Die Initiative zur Beseitigung von Niveauübergängen muss jedoch in erster Linie von den Kantonen und Gemeinden in ihrer Eigenschaft als Strasseneigentümer ergriffen werden.

Da die Beseitigung von Niveauübergängen nur langsam vor sich gehen kann, bemühen sich die Bundesbahnen, die Erhöhung der Sicherheit auf den noch mit Barrieren ausgerüsteten Übergängen nach Kräften zu fördern. Als Mittel kommen Zugsmeldeeinrichtungen sowie Abhängigkeiten zwischen Signalen und Barrieren in Frage.

3. Erneuerung und Unterhalt der Geleise

Im Berichtsjahre wurden insgesamt 199,5 km Geleise samt dem Schotterbett und auf 14,8 km Geleise nur der Schotter erneuert. Darüber hinaus wurden 585 Weicheneinheiten ausgewechselt. Das im Voranschlag vorgesehene Erneuerungsprogramm ist vollständig erfüllt worden. Die sowohl nach dem Soufflage- als auch nach dem Krampverfahren durchgeführten Geleiseunterhaltsarbeiten verliefen programmgemäss. Die Soufflagemethode ist, nachdem sie sich gut bewährt hat, zum Standardunterhaltsverfahren erklärt worden. Mit zwei Schienenschleifzügen konnten etwa 450 km riffelbehaftete Geleise erfolgreich geschliffen werden.

Mit dem Oberbau-Messwagen wurden etwa 80% der in gewissen Zeitabständen zu überwachenden Streckengeleise hinsichtlich ihrer Lage untersucht. Dabei konnte trotz ständig wachsender Beanspruchung im allgemeinen eine Verbesserung der Geleiselage festgestellt werden, was auf die vermehrte Systematik im Unterhalt zurückzuführen ist.

4. Elektrifikation

Die beim Ausbau der Doppelspur erstellten Geleise (s. S. 26) wurden mit dem Fahrdrat ausgerüstet. Im übrigen haben die Bundesbahnen im Landesinnern keine weiteren Strecken elektrifiziert. Im Grenzgebiet indessen machte die Elektrifikation der die Verbindung mit dem Ausland herstellenden Linien weitere Fortschritte.

Zwischen *La Plaine und Genf* wurden die Vorarbeiten für die Elektrifikation (Kunstbauten, Fernmelde- und Signalkabel, Sicherungsanlagen) beschleunigt. Die mit 1500 V Gleichstrom fahrenden Lokomotiven der SNCF werden bis nach Genève-Cornavin verkehren; hier müssen einige Geleise und Fahrleitungen angepasst werden, um die Verbindung der beiden Stromsysteme zu ermöglichen.

Voraussichtlich kann die elektrische Zugförderung zwischen *Les Verrières und Pontarlier* auf den Fahrplanwechsel im Sommer 1956 aufgenommen werden. Die Lokomotiven der SBB werden alsdann mit 15 000 V/16²/3 Hertz-Strom von Neuchâtel bis Pontarlier verkehren können. Der Anschluss an das mit 25 000 V/50 Hertz zu elektrifizierende Netz der SNCF erfolgt in Pontarlier.

Auf der von den SBB verpachteten Strecke *St-Louis-Basel* beabsichtigt die SNCF, im Jahre 1957 die elektrische Zugförderung mit Wechselstrom 25 000 V/50 Hertz aufzunehmen. In Anbetracht der engen Platzverhältnisse im Bahnhof Basel und der Intensität des Verkehrs bildet die Verbindung der beiden Stromsysteme

ein schwer zu lösendes Problem. Der nun beschlossene Einsatz von Zweifrequenz-Lokomotiven – diese sind für beide Stromsysteme verwendbar – hat die Lösung wesentlich vereinfacht.

Seit 4. Juni hat die Deutsche Bundesbahn zwischen Freiburg i. Br. und Basel Bd. Bf. für einige Züge die elektrische Zugförderung eingeführt. Die *Verbindungsbahnstrecke Basel Bd. Bf. – Basel SBB* wird gleichzeitig mit den Arbeiten für die Doppelspur auf dem linken Rheinufer elektrifiziert werden.

II. Zugförderung und Werkstätten

1. Zugförderung und Fahrzeugpark

Die umfangreichen Studien und Erhebungen über die Erneuerung der Fahrzeuge – insbesondere auch über den Ersatz der Dampflokomotiven – wurden fortgesetzt. Die systematischen Untersuchungen erstreckten sich ausserdem auf Einsatz, Unterhalt und Bedienung der Triebfahrzeuge. Die Entwicklung der Fahrzeuge wird bewusst auf drei Ziele ausgerichtet: Steigerung der Leistungsfähigkeit, universelle Verwendbarkeit und Verbilligung des Betriebes.

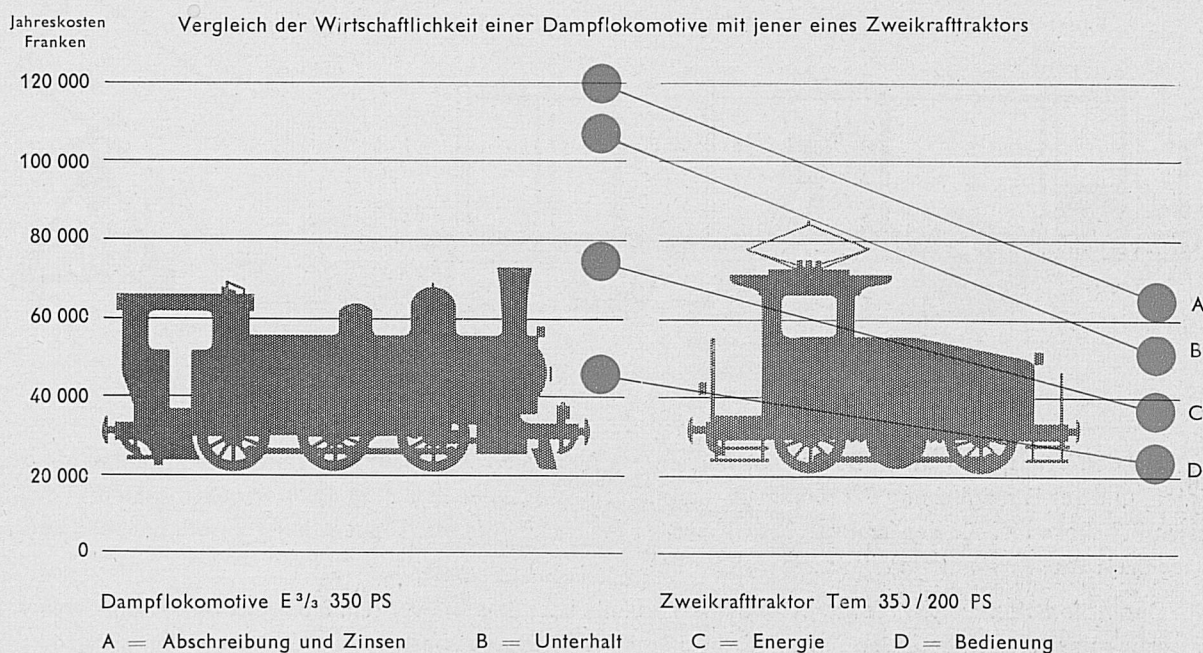


Der mit der Ae 6/6-Lokomotive «LUZERN» geführte «Versuchs-Güterzug»

Durch den Einsatz neuer elektrischer Lokomotiven mit 6 Triebachsen (Ae 6/6) soll vor allem die Leistungsfähigkeit der Gotthardlinie gesteigert werden. Über 95% aller Schnellzüge können mit diesen Triebfahrzeugen auf den Steilrampen in Einfachtraktion geführt werden, bei Verwendung der üblichen Lokomotiven mit 4 Triebachsen hingegen nur 65%. Von Basel nach Erstfeld wurden Güterzüge versuchsweise mit 1600 t Wagenlast und mit durchschnittlicher Geschwindigkeit von 70 km/h geführt, während unsere alten Güterzugslokomotiven höchstens 1350 t mit einer mittleren Geschwindigkeit von nur 35–40 km/h zu schleppen vermögen. Der Zeitgewinn stellt sich auf rund 80 Minuten.

Die im Laufe des Jahres 1955 neu eingesetzten 3 Streckenlokomotiven Ae 6/6 (als erste Lieferung einer Serie von 12 Stück) und 6 Triebwagen CFe 4/4 (als letzte Lieferung einer Serie von 31 Stück) vermochten den Mehrverkehr gegenüber dem Vorjahr knapp zu bewältigen, so dass auf elektrisch betriebenen Linien kein vermehrter Dampfbetrieb notwendig war. Für die unter dem Fahrdraht geleisteten 895 400 Dampf-km wurden 16 100 t Kohle im Werte von 1,37 Millionen Franken verfeuert. Für die gleiche Zugförderungsarbeit wären rund 9 Millionen kWh elektrischer Energie nötig gewesen, die 360 000 Franken gekostet hätten.

Die zum Lokomotivpark der Bundesbahnen gehörenden 210 *Dampflokomotiven* sind mit wenigen Ausnahmen mehr als 40 Jahre alt. Sie sind veraltet, ausgebraucht und arbeiten unwirtschaftlich. Die Revision der Dampflokomotiven und ihr Betrieb kommen so teuer zu stehen, dass ihr planmässiger Ersatz vorzuziehen ist. Die Untersuchungen darüber haben zur Aufstellung eines detaillierten Bauprogrammes für die nächsten 10 Jahre geführt. An die Stelle der noch vorhandenen 109 Strecken- und 101 Rangier-Dampflokomotiven werden 58 Diesellokomotiven, 31 Zweikrafttraktoren und 82 elektrische Triebfahrzeuge treten. Dem Beschaffungsaufwand von 140 Millionen Franken stehen nach Abzug der Beträge für Verzinsung und Amortisation jährliche Einsparungen von rund 8,3 Millionen Franken gegenüber. Da der ordentliche Voranschlag die Verwirklichung dieses Programmes nicht erlaubt, wollen die Bundesbahnen versuchen, auf dem Wege über eine Erhöhung des im SBB-Gesetz verankerten Plafonds für festverzinsliche Schulden zusätzliche Mittel zu erhalten. Um inzwischen auch im Rahmen des ordentlichen Voranschlages möglichst viele der «altersschwachen» Dampfrangierlokomotiven E 3/3 ausrangieren zu können, wurde im Berichtsjahr eine grössere Zahl Rangiertraktoren Typ Tem 350/200 PS bestellt.



Eingehende Versuche mit je einem französischen, englischen und schweizerischen Baumuster haben zur Entwicklung einer mittelschweren *dieselektrischen Rangierlokomotive* Typ Em 3/3 geführt. Es sind davon vorläufig 6 Stück bestellt worden.

Die planmässige Erneuerung des Wagenparkes für den internationalen Reisezugverkehr nahm ihren Fortgang. Für die Führung der neuartigen und modernen Diesellokomotiven «TRANS-EUROP-EXPRESS» sind die Bauarbeiten im Gange. Zusammen mit den Niederländischen Eisenbahnen sind 5 derartige TEE-Züge bestellt worden.

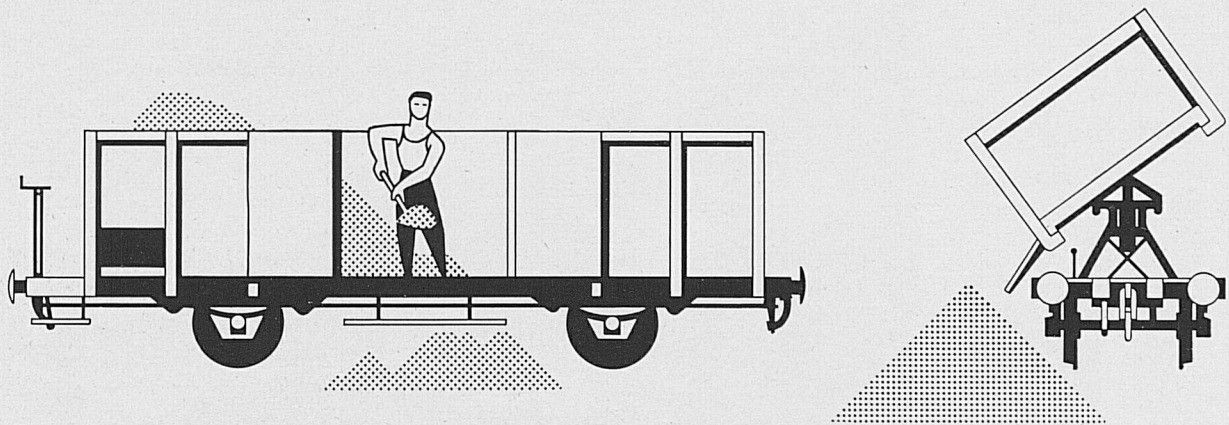
Nach erfolgreichem Abschluss des Ideenwettbewerbes für einen neuen *Leichtstahl-Personenwagen* für den Inlandverkehr erteilten die Bundesbahnen der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen und der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik AG. in Schlieren den gemeinsamen Auftrag, die Baupläne aus-

zuarbeiten sowie je 2 Prototypwagen herzustellen. Am Ende des Berichtsjahres lag die fertige Plansammlung vor; der Bau der Wagen war so weit fortgeschritten, dass diese im Laufe des Monats März in den Probetrieb genommen werden können.

Auf Grund der mit den 3 *Güterwagen-Prototypen* gemachten Erfahrungen sind 700 solche normale, gedeckte Wagen (Typ K4) bestellt worden. Ferner sind die Vorbereitungen für die Bestellung von 500 offenen Güterwagen vom Typ L7 getroffen worden. Durch diese Anschaffungen in grossem Umfange soll die chronisch gewordene Knappheit an Güterwagen gemildert werden. Beide Wagenbauarten entsprechen den vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) aufgestellten Vorschriften über die Normalisierung und Austauschbarkeit der Bestandteile der neu zu bauenden Güterwagen für den internationalen Verkehr. Der Grossteil der bestellten Wagen wird schon für den Herbstverkehr 1956 zur Verfügung stehen.

Nachdem sich der Umfang der Zementtransporte andauernd vergrössert (vgl. S. 3), wurden 80 weitere Zementtransportwagen bestellt. 30 Wagen dieser Bestellung sind bis Ende 1955 abgeliefert worden.

In enger Zusammenarbeit mit der Studiengesellschaft für den rationellen Güterumschlag werden *Spezialgüterwagen* entwickelt, wobei das Interesse vor allem dem rationellen Umlad aller möglichen Transportgüter gilt. So sind beispielsweise grossräumige, gedeckte Güterwagen mit verschiebbarem Leichtmetalldach geschaffen und 20 derartige Wagen bereits in Betrieb genommen worden. Diese Spezialwagen eignen sich besonders für den Umschlag von Gütern mittels Kran (siehe Titelbild). Während für den Entlad von 15 t Kohle aus einem gewöhnlichen Güterwagen ca. 3 Arbeitsstunden benötigt werden, ist die gleiche Arbeit mit einem der neuen Hub-Kipper in wenigen Minuten und ohne Anstrengung erledigt.



Für den Transport von staub- und kornförmigen Gütern aller Art (Chemikalien, Nahrungsmittel, pulvrige Erden) und zur Ermöglichung des pneumatischen Umschlages ist der Bau eines Güterwagentyps mit drei druckfesten Behältern und für den Transport von Getreide die Schaffung eines Wagens mit grossem Behälter studiert worden. Je drei Musterwagen befinden sich im Bau.

Der Automobiltransport durch den Gotthard konnte beschleunigt werden, indem dank konstruktiver Verbesserung der dafür eingesetzten Spezialkompositionen rascher als bisher verladen und abgeladen werden kann.

Hervorzuheben ist, dass die Rollmateriallieferanten der Bundesbahnen trotz Hochkonjunktur termingerecht lieferten. Über die Zusammensetzung des Fahrzeugparkes und seine wichtigsten Veränderungen gibt die Tabelle auf Seite 68 Bescheid.

Um in Zukunft die zahlreichen Planungsprobleme technischer, fahrdienstlicher und wirtschaftlicher Natur noch systematischer bearbeiten zu können, wurde ein besonderes *Studienbüro* geschaffen.

2. Schiffsbetrieb auf dem Bodensee

Gemäss Vereinbarung mit der Munizipalgemeinde Romanshorn und der Deutschen Bundesbahn ist am 22. Mai ein *Autofährbetrieb* zwischen Romanshorn und Friedrichshafen aufgenommen worden. Im Hafen von Romanshorn wurden eine besondere Anlegestelle mit schwimmender Landebrücke sowie ein Abfertigungs- und Zollgebäude erstellt.

Zur Ergänzung des Schiffparkes ist der Bau eines Motorschiffes mit einem Fassungsvermögen von 320 Personen in Auftrag gegeben worden. Es ist für den fahrplanmässigen Querverkehr sowie für Gesellschaftsfahrten vorgesehen und wird auf Beginn der Reisesaison 1956 in Betrieb genommen werden können.

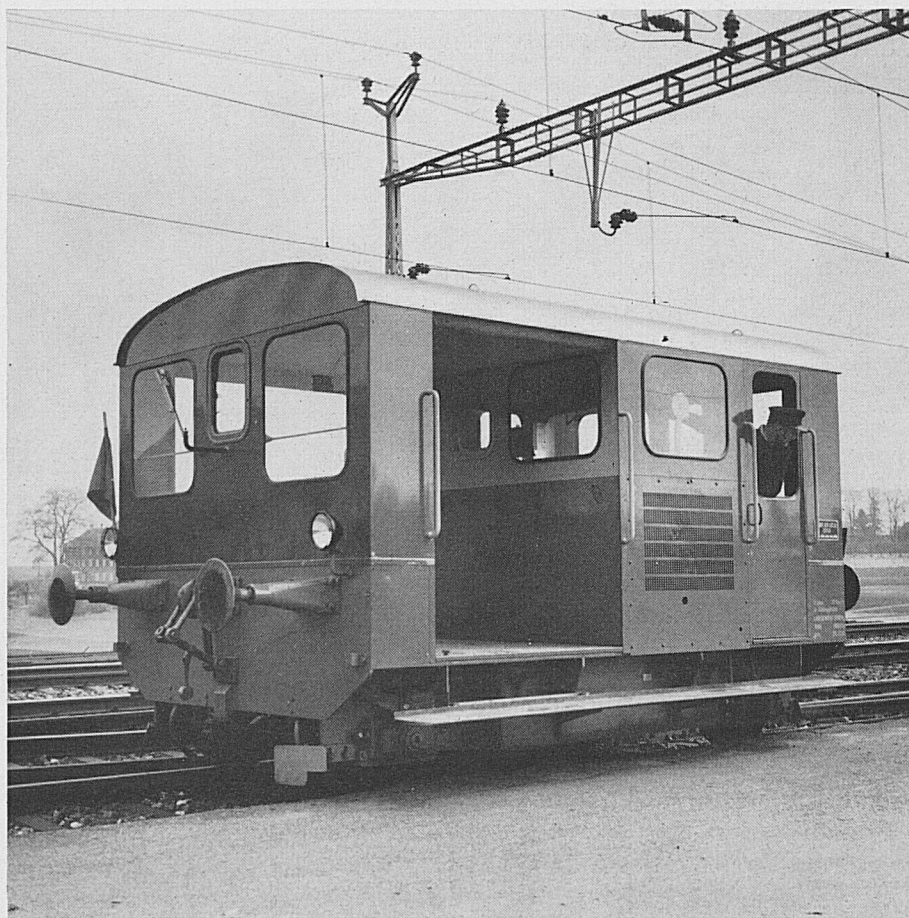
In der Schiffswerft Romanshorn sind die Arbeitseinrichtungen verbessert sowie den heutigen Bedürfnissen entsprechende Dienst- und Arbeitsräume erstellt worden.

3. Werkstätten

In den Hauptwerkstätten wurden u. a. folgende Rollmaterialunterhaltsarbeiten durchgeführt:

<i>Triebfahrzeuge</i>	Elektrische Lokomotiven	Thermische Lokomotiven	Triebwagen
Schnellreparaturen	774	72	263
Zwischenrevisionen	176	16	10
Revisionen	140	31	12
Total	1090	119	285

<i>Wagen der SBB</i>	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen	Dienstwagen
Schnellreparaturen	5322	995	8 632	795
Revisionen	2103	301	5 494	528
Haupt- und Zwischenreparaturen sowie Reparaturen von schweren Beschädigungen	107	27	876	—
Total	7532	1323	15 002	1323



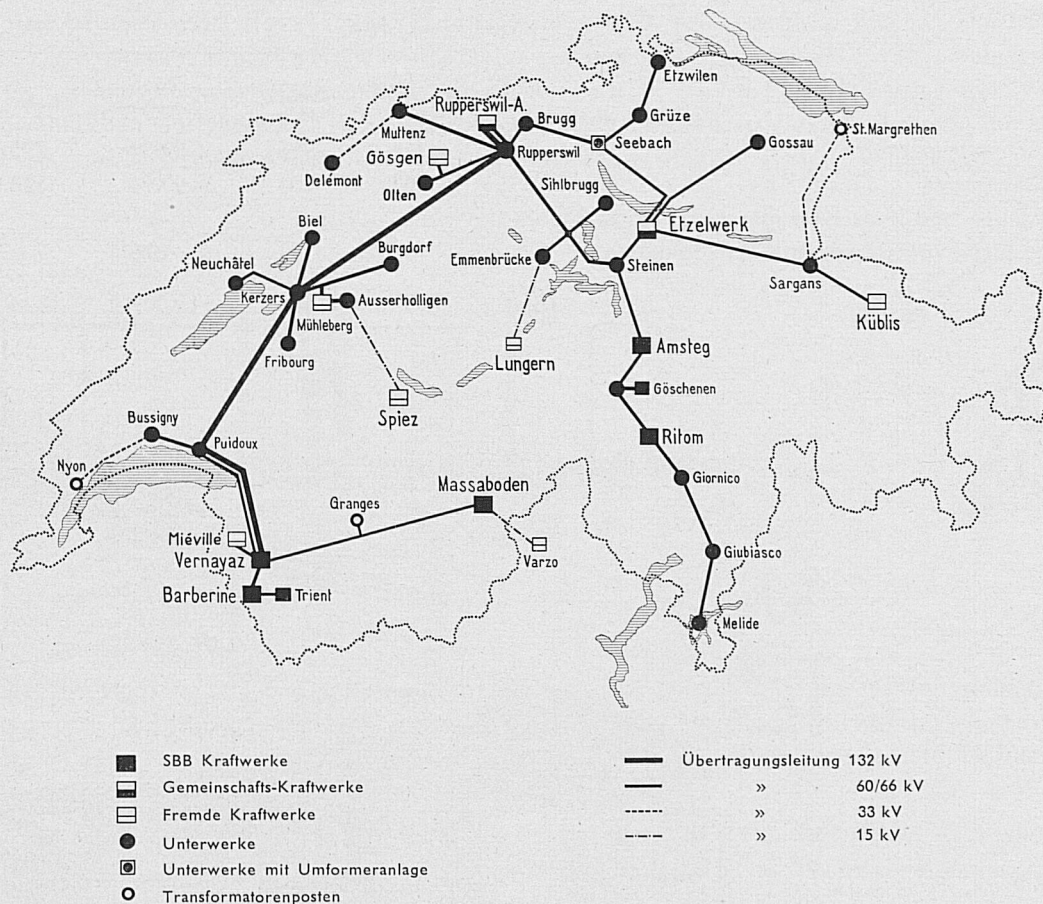
Der neue Rangiertraktor Tm

Die Werkstätteanlagen und -einrichtungen wurden im Berichtsjahre verbessert und modernisiert. Nachdem Ende 1955 der letzte Teil der neuen *Wagenreparatur-Werkstätte Yverdon* fertig erstellt worden ist, kann in absehbarer Zeit der volle Fliessbandbetrieb aufgenommen werden. Ende 1957 dürfte es dank den Massnahmen zur Produktivitätssteigerung möglich sein, dieser Werkstätte alle gedeckten Güterwagen für den Unterhalt zuzuteilen. Ohne Personalvermehrung wird es gelingen, hier 12 000 Güterwagen statt wie bisher 7600 zu revidieren.

In der *Werkstätte Biasca* ist eine Eisenkorn-Strahlanlage für die Entrostung von Güterwagen-Untergestellen in Betrieb genommen worden. Eine gleiche Anlage wurde in der *Werkstätte Chur* erstellt.

Im erweiterten Materialmagazin der *Werkstätte Zürich* werden nun auch Bestandteile für «EUROP»-Wagen gelagert. Für das Farbspritzen an Triebfahrzeugen und grossen Fahrzeugteilen ist eine Farbspritzanlage eingerichtet worden.

Kraftwerke, Unterwerke und Übertragungsleitungen der SBB



III. Energiewirtschaft und Kraftwerke

Der gesamte Energiebedarf der Eisenbahnen ist im Jahre 1955 infolge des grösseren Verkehrs weiter gestiegen. Er betrug 1,13 Milliarden kWh (gemessen ab Werk) und zeigt gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 4,5%. Bei Dampfbetrieb wären 1,7 Millionen Tonnen Kohle erforderlich gewesen. Der milde und nasse Winter 1954/55 erleichterte die Versorgung bis zum Eintritt der Schneeschmelze im Frühjahr. Der Sommerbedarf konnte wie in den früheren Jahren nur unter Inanspruchnahme der Akkumulation gedeckt werden, weil die Wasserführung in den Laufkraftwerken schon frühzeitig zurückging. Die zweite Jahreshälfte war niederschlagsarm. Die Stauseen mussten vom Beginn der Winterperiode an übermässig in Anspruch genommen werden, und es waren daher strenge Sparmassnahmen zur Schonung der Reserven erforderlich.

Es zeigt sich – besonders im Hinblick auf die zu erwartende weitere Zunahme des Bedarfes –, dass nicht nur eine Vermehrung der Akkumulierung zwecks Sicherstellung der Winterversorgung, sondern auch eine Erhöhung der Sommererzeugung notwendig ist. Bereits sind diesbezügliche Massnahmen getroffen worden. Es sind dies die Zuleitung der Unteralpreuss in den Ritomsee, die Beteiligung der Bundesbahnen am Kraftwerk Göschenen und der Ersatz des Drehstromgenerators im Kraftwerk Amsteg durch einen Einphasengenerator.

Ende 1955 bestanden 7 bahneigene Kraftwerke (Amsteg, Ritom, Vernayaz, Barberine, Massaboden, Göschenen und Trient), 2 Gemeinschaftswerke (Etzel und Rapperswil-Auenstein), 7 Anschlüsse an fremde Elektrizitätswerke (Miéville, Mühleberg, Spiez, Gösgen, Lungernsee, Seebach und Küblis), 25 Unterwerke, 3 Transformatorenposten und 1255 km Übertragungsleitungen. Von dem 2926 km messenden Schienennetz werden 2836 km oder 97% elektrisch betrieben; 97% der Transportarbeit (17,9 Milliarden Bruttotonnenkilometer) wurden elektrisch geleistet. An das Netz der SBB waren 21 Privatbahnen mit einer Streckenlänge von 714 km und einem Energiebedarf von 30,4 Millionen kWh angeschlossen. Seit 25. Juli wird die Strecke Basel–Freiburg i. Br. der Deutschen Bundesbahn vom Unterwerk MuttENZ aus versorgt.

Im Betriebsjahr 1954/55 (1. Oktober 1954 bis 30. September 1955) wurden erzeugt und bezogen:

	(1953/54) kWh	(1954/55) kWh
In den eigenen Kraftwerken	(688 695 000)	741 811 000
In den Gemeinschaftskraftwerken	(204 309 000)	278 923 000
Aus fremden Kraftwerken	(208 725 000)	150 284 000
Total der erzeugten und bezogenen Energie	<u>(1 101 729 000)</u>	<u>1 171 018 000</u>

Diese Energie wurde wie folgt verwendet:

Für die eigene Zugförderung ab Unterwerk	(887 217 000)	920 669 000
Für andere eigene Zwecke		5 497 000
Abgabe an Privatbahnen		30 408 000
Eigenverbrauch der Kraftwerke und Unterwerke sowie Übertragungsverluste		151 356 000
Total für den Bahnbetrieb		<u>1 107 930 000</u>
Abgabe an andere Abnehmer (Servitute)		10 128 000
Abgabe von Überschussenergie		39 268 000
Verbrauch zum Wasserpumpen im Etzelwerk		10 622 000
Übertragungsverluste		3 070 000
Total für andere Zwecke		<u>63 088 000</u>
Gesamtverbrauch		<u>1 171 018 000</u>

Nach einer Bauzeit von 7½ Jahren und nach Überwindung aussergewöhnlich grosser Schwierigkeiten beim Durchfahren einer 400 m langen Dolomitschicht wurde am 28. Mai die letzte Trennwand des 2,5 km langen *Garegnastollens* durchbrochen. Seit 11. Juni fliesst nun die Garegna in den Ritomsee. Im Berichtsjahr führte der Stollen eine Wassermenge von 14 Millionen m³, was einer Energiemenge von 23 Millionen kWh im Kraftwerk Ritom entspricht.

Im Juli beschloss der Landrat des Kantons Uri einen ersten Nachtrag zur Reusskonzession, worin die Nutzungsbedingungen für die Ableitung der Unteralpreuss festgelegt werden. Anfangs August wurde vom Val Canaria aus die Erstellung des 4,5 km langen Stollens für die Zuleitung der Unteralpreuss nach Ritom in Angriff genommen. Zur Winterszeit, wenn das Val Canaria wegen Lawinengefahr nicht begehbar ist, erfolgt der Zugang zur Baustelle von Piora aus durch den Garegnastollen. Diesem Umstand ist es zuzuschreiben, dass die Arbeiten ganzjährig durchgeführt werden können und dass mit ihrem Abschluss im Frühjahr 1958 gerechnet werden kann. Die Zuleitung der Unteralpreuss ergibt im Mittel der Jahre eine Erhöhung der Energieproduktion des Kraftwerkes Ritom um 30 Millionen kWh.

Ende Oktober konnte nach 2½-jähriger Bauzeit die Staumauer Vieux-Emosson fertiggestellt werden (s. Umschlag letzte Seite). Das einen maximalen Inhalt von 11,5 Millionen m³ aufweisende Staubecken ermöglichte es, während des Baustadiums im Laufe des Sommers bereits eine Wassermenge von 10,5 Millionen m³ aufzuspeichern. Damit kann in den Kraftwerken Barberine und Vernayaz eine Energiemenge von 30 Millionen kWh erzeugt werden.

In einer ersten Ausbaustufe des neu gegründeten Kraftwerkes Göschenen (vgl. S. 13) soll die Gefällstufe Göschenalp–Göschenen unter Zuleitung von Gewässern aus dem hinteren Urserental ausgebaut werden. Die mittlere jährliche Energieerzeugung des Werkes wird 320 Millionen kWh betragen, wovon 160 Millionen kWh den SBB zukommen werden. Ausserdem wird sich die Winterproduktion im Kraftwerk Amsteg um 45 Millionen kWh und im Kraftwerk Wassen um 50 Millionen kWh erhöhen.

Der Verwaltungsrat KWG regelte den Bauleitungsvertrag mit der Elektro-Watt AG. in Zürich und genehmigte die Vergebungen für den Grundablass- und Umleitstollen, den Staudamm sowie der Materialtransporte. Die Arbeiten für die Stollen und den Staudamm wurden im Frühsommer begonnen und programmgemäss weitergeführt.

An weiteren Massnahmen von Bedeutung wurden durchgeführt:

die Inbetriebnahme von zwei Regulier-Transformatoren in Vernayaz, wodurch die Betriebsspannung auf den 132 kV Übertragungsleitungen Vernayaz–Puidoux–Kerzers–Rupperswil und auf den von Kerzers aus versorgten Juralinien verbessert wurde,

der Umbau der 66 kV Schaltanlage im Kraftwerk Amsteg zur Anpassung der Anlage an die ständig zunehmenden Anforderungen des Betriebes,

der Einbau von neuzeitlichen Schnellschaltern in den Unterwerken zum Schutz der Fahrleitungen und Fahrzeuge im Falle von Störungen,

die Ausrüstung der 132 kV Leitungen und eines Teiles der 66 kV Leitungen mit dem modernen schnellwirkenden Leitungsschutz.

Im Berichtsjahr ereigneten sich in den Kraftwerken, Unterwerken und auf den Übertragungsleitungen kein schwerer Unfall und keine nennenswerten Störungen; das Jahr darf in dieser Hinsicht für den Kraftwerkdienst als ein gutes bezeichnet werden.

IV. Materialbeschaffung

Das Berichtsjahr brachte auf den Weltmärkten nicht nur eine Weiterentwicklung der Konjunktur, sondern liess sie zu ungeahnter Höhe emporsteigen. Trotz beachtlichen Kapazitätserweiterungen vieler Industrien gelang es der Produktion nicht, die Nachfrage auf allen Sektoren zu befriedigen. Vereinzelte Mangelerscheinungen begannen sich abzuzeichnen, und die Lieferfristen wuchsen an – in der eisenschaffenden Industrie bis zu 8 Monaten.

Ungeachtet dieser für die Industrie äusserst günstigen Lage hielten sich die Preiserhöhungen vorerst in verhältnismässig bescheidenen Grenzen. Erst gegen Jahresende setzten sich in den Preisen einzelner Industriegruppen sprunghafte Steigerungen durch.

Obwohl die Vorräte – insbesondere beim Oberbaumaterial und bei den Kohlen – wegen der verlängerten Lieferfristen gesunken sind, ist die Vorratshaltung noch immer ausreichend. Alle Dienststellen konnten ohne wesentliche Verzögerungen mit den gewünschten Materialien beliefert werden.

In der Zusammenlegung aller Einkäufe der SBB bei der Materialverwaltung sind, vor allem in Zusammenarbeit mit dem Zugförderungsdienst, weitere Fortschritte erzielt worden.

Für Materialbeschaffung wurden insgesamt 71 274 900 Franken ausgegeben und für Altmaterialverkäufe 8 479 800 Franken eingenommen.

Die Fahrbahnkosten der Schweizerischen Bundesbahnen

Bau und Unterhalt der Fahrbahn von Eisenbahn und Motorfahrzeug, um nur die beiden wichtigsten Verkehrsträger zu nennen, unterliegen ungleichen finanzökonomischen Gesetzen. Während die Eisenbahnen von jeher selbst für den Bau und den Unterhalt ihres Schienenweges zu sorgen und für die Kosten aufzukommen hatten, werden die Strassen von der öffentlichen Hand erstellt und unterhalten. Der Staat trägt auch primär sämtliche Strassenkosten. Ob und wie weit der Motorfahrzeugverkehr die ihm anlastbaren Strassenkosten durch Sondersteuern und -zölle deckt, ist eine umstrittene Frage, mit der wir uns hier nicht befassen. Gegenstand der nachfolgenden Darlegungen sind einzig die Fahrbahnkosten der Schweizerischen Bundesbahnen. Diese Kosten sind aus den Rechnungen nicht ohne weiteres ersichtlich. Sie sollen deshalb einmal zusammengestellt und auf ihre Bedeutung im Ausgabenhaushalt der Bundesbahnen hin untersucht werden.

Die Anlagen und ihre Kosten

Die Fahrbahn der Eisenbahn im engsten Sinne ist der *Schienenweg*. Technisch gesehen zerfällt er in den Unterbau und in den Oberbau. Der Unterbau umfasst den Bahnkörper, auf dem die Geleise ruhen, mit Einschluss der zur Überwindung der topographischen Hindernisse notwendigen Kunstbauten wie Tunnel, Brücken, Schutzbauten usw. Als Oberbau wird das eigentliche Geleise bezeichnet, bestehend aus den Schwellen, Schienen, Weichen und den Befestigungsmitteln.

Betrieblich lässt sich der Schienenweg unterteilen in die Streckengeleise, die ein- oder mehrspurig sein können, und in die Stationsgeleise. Die letztern dienen dem Überholen der Züge sowie dem Abstellen und Manövrieren von ganzen Zügen oder einzelnen Fahrzeugen. Die Stationsgeleise finden im Strassenverkehr ihre Parallele in den Nebenstrassen der Ortschaften, den Parkplätzen, den Ausweich- und Wendestellen. Infolge der Schienengebundenheit und der Führung langer Züge, die ein einfaches Ausweichen und Wenden der Fahrzeuge ausschliessen, machen die Stationsgeleise einen verhältnismässig grossen Anteil des gesamten Schienenweges aus. Bei einer Eigentumslänge des SBB-Netzes von 2926 Kilometern (zwei- und mehrspurige Strecken einfach gezählt) erreichen die Stationsgeleise eine Länge von rund 2100 Kilometern.

Neben dem eigentlichen Schienenweg zählen aber auch die *Einrichtungen zur Sicherung des Zugsverkehrs* zu den Anlagen der Fahrbahn. Solche Sicherungseinrichtungen sind die Signal- und Stellwerkanlagen der Stationen, der Streckenblock, die Barrierenanlagen u.a.m. Auch das bahneigene Telephon- und Telegraphennetz hat zu einem wesentlichen Teil Sicherungsfunktionen zu erfüllen. Die Sicherungseinrichtungen der Bahn haben ihr Gegenstück in den Verkehrssignalen des Strassenverkehrs.

Auf Grund der Rechnungszahlen für das Jahr 1955 ergeben sich für die *Fahrbahn* folgende Werte:

	Anlagewert (Erstellungs- oder Anschaffungskosten)		Aufgelaufene Abschreibungen		Bilanzwert	
	Mio Fr.	%	Mio Fr.	%	Mio Fr.	%
Allgemeine Kosten						
(Projektierungs- und Bauleitungskosten, Bauzinsen)	150	9	100	11	50	6
Grunderwerb	180	10	—	—	180	22
Unterbau	(755)	(44)	(295)	(33)	(460)	(55)
Bahnkörper (Dämme, Einschnitte, Schotterbett usw.)	302	18	108	12	194	23
Tunnel und Galerien	240	14	86	10	154	19
Brücken, Viadukte und Durchlässe	213	12	101	11	112	13
Oberbau	451	26	384	43	67	8
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	188	11	112	13	76	9
Total	1724	100	891	100	833	100

Die Tunnel und Brücken sowie der Oberbau sind vollständig der Fahrbahn zugerechnet. Vom Grunderwerb wurde ein Abzug für das nicht durch die Fahrbahn beanspruchte Terrain gemacht. An Allgemeinen Kosten ist der dem Wertverhältnis der Fahrbahnkosten zu den übrigen Anlagen entsprechende Anteil eingesetzt. Von den Gesamtkosten des Unterbaues sind schliesslich die Kosten für die Strassen, Wege und Vorplätze weggelassen und bei den Fernmelde- und Sicherungsanlagen nur die Hälfte des Wertes der Telephon- und Telegraphenanlagen als zur Fahrbahn gehörend berücksichtigt.

Die beim Bau der Gotthardbahn, des Simplontunnels sowie der Rickenbahn erhaltenen Subventionen im Betrage von rund 130 Millionen Franken sind von den ausgewiesenen Erstellungskosten abgezogen. Es sei gleich beigefügt, dass es sich dabei von der Erfolgsrechnung aus gesehen nicht um reine Subventionen à fonds perdu handelte. Sie waren vielmehr an bestimmte Gegenleistungen, vor allem Zugeständnisse tariflicher Natur, gebunden.



Die Entschuldung der Bundesbahnen durch den Bund im Jahre 1945 ermöglichte es, die Buchwerte der Fahrbahn wie folgt zu korrigieren: Vom Anlagewert wurden 31 Millionen Franken aus dem Titel der Baukontobereinigung abgesetzt. Das Anlagekonto wurde damit von ihm zu Unrecht belasteten, nicht aktivierbaren Aufwendungen sowie von Werten untergegangener Anlagen, deren Absetzung unterblieben war, gesäubert. Sodann wurden die unterlassenen oder ungenügenden Abschreibungen zum Teil nachgeholt, wodurch sich der Stand der aufgelaufenen Abschreibungen für die Fahrbahn um 125 Millionen Franken erhöhte bzw. der Bilanzwert senkte. Aus dieser Entlastung der Fahrbahnrechnung durch die Sanierung darf kaum gefolgert werden, es sei den Bundesbahnen ein Teil der Fahrbahnkosten vom Bund abgenommen worden. Denn die Sanierung stellte im wesentlichen nichts anderes dar als eine nachträgliche Abgeltung von bahnfremden Lasten, die den Bundesbahnen im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse überbunden worden waren. Ohne diese Lasten hätten sie die Fahrbahn aus eigener Kraft genügend abschreiben können.

Auffallend ist der hohe Anteil des Unterbaues mit 44% der Gesamtkosten der Fahrbahn. Die besondere Bodengestaltung unseres Landes machte den Bau von Brücken und Tunnel, von Dämmen und Einschnitten, von Bergverbauungen u. a. m. in einem Umfange notwendig wie in keinem der umliegenden Länder. Dass die Bundesbahnen daneben auch noch pro Kilometer Betriebslänge mehr Stationen und Wegkreuzungen aufweisen als die meisten andern Bahnen, sei nur nebenbei erwähnt.

Der Anlagewert des Oberbaues ist verhältnismässig niedrig, weil die Erneuerungskosten bis zum Jahre 1945 der Betriebsrechnung belastet wurden, im Gegensatz zu den übrigen Anlagen, bei denen diese Kosten auf das Anlagekonto verbucht werden unter Absetzung des Anlagewertes der erneuerten Anlagen. Seit 1946 wird nunmehr auch für den Oberbau in dieser Weise verfahren.

Pro Kilometer *Eigentumslänge* betragen die Fahrbahnkosten rund 590 000 Franken. Sie werden in Zukunft noch steigen. Dazu werden beitragen der Ausbau weiterer Strecken auf Doppelspur, die Vervollkommnung der Sicherungsanlagen und der Ausbau der ungenügenden Geleiseanlagen verschiedener grosser Bahnhöfe. Schliesslich bewirkt allein schon die Erneuerung der bestehenden Anlagen ein Ansteigen des Anlagewertes, weil die Erneuerungskosten in der Regel wesentlich höher sein werden als die ursprünglichen Baukosten.

Obwohl nicht zur Fahrbahn im eigentlichen Sinne gehörend und deshalb in den vorstehenden Zahlen nicht inbegriffen, verdient ein weiterer Teil des Anlagevermögens, nämlich die Anlagengruppe «*Hochbau und feste Einrichtungen*», in diesem Zusammenhang der Erwähnung. Die unter diesem Titel zusammengefassten Anlagen, wie Aufnahmegebäude, Güterschuppen, Fahrzeugremisen, Betriebswerkstätten und Stationseinrichtungen, sind keineswegs ausschliesslich dem Eisenbahnbetrieb arteigene Anlagen, wie dies auf den ersten Blick den Anschein haben mag. Ihr Vorhandensein ist nicht durch die *Art* des Verkehrsmittels bedingt, sondern durch seine *Funktion* als Träger des öffentlichen Verkehrs. Auch der Motorfahrzeugverkehr bedarf solcher Anlagen, wenn er an Stelle der Eisenbahn als öffentlicher Verkehrsträger auftritt. Der Anlagewert dieser *Sonderanlagen des öffentlichen Verkehrs*, wie wir sie bezeichnen möchten, beziffert sich auf rund 470 Millionen Franken.

Die Jahreskosten

Das in der Fahrbahn investierte Kapital muss abgeschrieben und verzinst werden, ferner sind die Anlagen zu unterhalten und zu bedienen. Diese Kosten belasten die Jahresrechnung 1955 mit folgenden Beträgen:

	Mio Fr.	%
Abschreibungen	39	21
Zinsen	27	15
	66	36
Unterhalt	67	36
Sicherung	53	28
Total	186	100

Die *Abschreibungen* bemessen sich nach der zu erwartenden Nutzungsdauer der Anlagen. Für die Fahrbahnanlagen gelten folgende Abschreibungssätze: Allgemeine Kosten sowie Brücken, Viadukte und Durchlässe 1,5%, übriger Unterbau 1%, Oberbau 3%, Fernmelde- und Sicherungsanlagen 4%. Sie verstehen sich in Prozenten des Anlagewertes. Einzig beim Oberbau bemessen sich die Abschreibungen für die Streckengeleise nicht nach den historischen Anlagewerten, sondern nach den heutigen Erneuerungskosten.

Die *Zinsen* sind vom Bilanzwert der Anlagen (Erstellungskosten abzüglich aufgelaufene Abschreibungen) und zum mittleren Zinssatz von rund 3 $\frac{1}{4}$ % gerechnet.

Die *Unterhaltskosten* umfassen sowohl die Aufwendungen für den ordentlichen Unterhalt als auch die nicht aktivierbaren Bauaufwendungen, die zwar über den gewöhnlichen Unterhalt hinausgehen, aber keine wesentliche Verbesserung der Anlagen in wirtschaftlicher oder betrieblicher Hinsicht zur Folge haben. Den direkten Kosten ist sodann ein Betreffnis für Leitung und Aufsicht zugefügt.

Auf die einzelnen Anlagengruppen aufgeteilt, betragen die Unterhaltskosten:

	Mio Fr.	in % des Anlagewertes
Unterbau	22	2,9
Oberbau	33	7,3
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	12	6,4
Total	67	4,8

Beim Vergleich der Unterhaltskosten mit den Anlagewerten darf nicht übersehen werden, dass die letztern historische Werte sind, die zum Teil noch aus dem vorigen Jahrhundert stammen. Beim Oberbau kommt dazu die bereits erwähnte Tiefhaltung des Anlagewertes durch das besondere Buchungsverfahren. Das Verhältnis von Unterhaltskosten zu Anlagewert vermag deshalb besonders bei dieser Anlagengruppe nicht viel auszusagen.

Die Kosten für die *Sicherung des Verkehrs* setzen sich zusammen aus den Aufwendungen für die Bewachung und Offenhaltung der Bahn und den anteiligen Kosten des Stationsdienstes für die Bedienung der Sicherungseinrichtungen und die Regelung des Zugverkehrs. Den letztern Kosten entsprechen beim Strassenverkehr die Aufwendungen für die Verkehrspolizei.

Die Bewachung und Offenhaltung der Bahn umfasst den Streckenwärterdienst, den Barrieren- und Blockdienst sowie die Räumung der Bahn von Schnee und Eis. Die Kosten hierfür konnten ohne weiteres der Buchhaltung entnommen werden; sie betragen pro 1955 13 Millionen Franken.

Dagegen sind die Kosten der Sicherung des Zugverkehrs in der Buchhaltung nicht separat erfasst, sondern in den Aufwendungen für den Stationsdienst inbegriffen. Sie liessen sich jedoch auf Grund von Zeitnormen und Schlüsselzahlen in genügender Genauigkeit ermitteln; für das Jahr 1955 sind sie mit 40 Millionen Franken in die Rechnung einzusetzen.

Interessant ist das *Verhältnis der Jahreskosten der Fahrbahn zum übrigen Betriebsaufwand, zu den Verkehrseinnahmen und zu den Betriebsleistungen*.

Die 186 Millionen Franken Fahrbahnkosten machen 26% des gesamten Betriebsaufwandes mit Einschluss der Abschreibungen und Zinsen aus. Bezogen auf die Verkehrseinnahmen beansprucht die Deckung der Fahrbahnkosten rund 25% der Einnahmen. Von jedem eingenommenen Franken müssen somit rund 25 Rappen für die Fahrbahn ausgegeben werden. Auf die Betriebsleistungen verteilt, ergibt sich ein Kostenanteil pro Bruttotonnenkilometer von rund 1 Rappen.

Diese Verhältniszahlen gelten nur für das Jahr 1955. Bei sich änderndem Verkehrsvolumen ändern sich auch die Verhältniszahlen, weil die Fahrbahnkosten nicht proportional zu den Verkehrsleistungen verlaufen. Bei steigendem Verkehr steigen sie – vorausgesetzt, dass der Mehrverkehr ohne Vermehrung der Anlagen bewältigt werden kann – wesentlich weniger stark als die Einnahmen. Bei sinkendem Verkehr lassen sie sich nicht annähernd im gleichen Masse senken wie die Einnahmen zurückgehen. Ein Verkehrsrückgang von 30% hätte beispielsweise einen Einnahmefall von rund 230 Millionen Franken zur Folge. Die Fahrbahnkosten liessen sich jedoch, gleiches Preisniveau vorausgesetzt, um kaum mehr als 10–15 Millionen Franken senken. Das bedeutet, dass zur Deckung der Fahrbahnkosten nicht nur ein Viertel der Verkehrseinnahmen wie im Jahre 1955, sondern ein Drittel notwendig wäre.

Der «Fixkostencharakter» der Fahrbahnkosten liegt vor allem im hohen Anteil der festen Abschreibungs- und Zinskosten begründet. Aber auch die Unterhalts- und Bedienungskosten der Anlagen verlaufen nur zum kleinern Teil proportional zum Verkehrsvolumen. Der Anteil der proportionalen Kosten an den gesamten Fahrbahnkosten dürfte 20% kaum übersteigen. Wie sich dies bei schlechtem Geschäftsgang auswirkt, zeigt ein Vergleich mit dem Krisenjahr 1935. Trotzdem in jenem Jahr die Fahrbahnkosten in absoluten Zahlen um 77 Millionen Franken oder rund 40% niedriger waren als im Jahr 1955, war ihr Anteil an den Einnahmen um 11% höher als im Jahr 1955. Das heisst, dass damals die Fahrbahnkosten von jedem eingenommenen Franken mehr als einen Drittel, nämlich 36 Rappen, beanspruchten.

Schlussbetrachtungen

In der Fahrbahn der Bundesbahnen ist ein Kapital von rund 1,7 Milliarden Franken investiert. Wenn man von dem Betrag ausgeht, der notwendig wäre, um die Anlagen heute zu erstellen, beträgt ihr Wert sogar ein Mehrfaches des investierten Kapitals.

Die Fahrbahn belastet die Rechnungen der Bundesbahnen mit Kosten für Abschreibungen und Zinsen, Unterhalt und Sicherung in der Grössenordnung von 185 Millionen Franken pro Jahr. Solange sich über den Schienenweg ein angemessener Verkehr abwickelt, können die Bundesbahnen diese Kosten aufbringen. Sie werden aber zu einer drückenden Last, wenn ihnen Verkehr in wesentlichem Umfange verloren geht. Soweit der Verkehr abwandert, weil er durch andere Verkehrsträger besser und wirtschaftlicher vollbracht werden kann, ist dagegen nichts einzuwenden. Wenn aber die Abwanderung deswegen erfolgt, weil der motorisierte Strassenverkehr in bezug auf die Tragung der Fahrbahnkosten begünstigt ist, so geschieht dies auf Kosten der Allgemeinheit: Sie hat dann in Form vermehrter Strassenbaukosten für die Überbeanspruchung des Strassenetzes und über die Defizitdeckung der Bundesbahnen bzw. über die Privatbahnhilfe für die ungenügende Ausnützung des Schienenweges aufzukommen. Das Problem der gerechten Belastung des motorisierten Strassenverkehrs mit den ihm zukommenden Strassenkosten ist deshalb nicht nur für die Eisenbahnen, sondern für die Volkswirtschaft als Ganzes von grosser Bedeutung.

Rechnungen

Überblick über die Erfolgsrechnung

Die aus der Betriebsrechnung sowie der Gewinn- und Verlustrechnung bestehende Erfolgsrechnung gestaltet sich für das Jahr 1955 und im Vergleich zum Vorjahr, auf das Wesentliche beschränkt, wie folgt:

	1954	1955 Millionen Franken	Unterschied 1954/1955
Verkehrseinnahmen:			
Personenverkehr	305,1	315,1	+ 10
Gesamtgüterverkehr	413,5	457,2	+ 43,7
Total	718,6	772,3	+ 53,7
Verschiedene Betriebserträge	63,4	67,1	+ 3,7
Betriebsertrag im ganzen	782	839,4	+ 57,4
Betriebsaufwand	547,2	569,4	+ 22,2
Betriebsüberschuss	234,8	270	+ 35,2
Nettolast der Gewinn- und Verlustrechnung	180,8	180	— 0,8
Ertragsüberschuss	54	90	+ 36
Tilgung des Abschreibungsrückstandes:			
ordentliche	20	20	—
zusätzliche	18,3	40	+ 21,7
Rückstellung für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene- Strasse	4	6	+ 2
Ausserordentliche Abschreibungen ¹⁾	3	—	— 3
Reingewinn des Berichtsjahres	8,7	24	+ 15,3
Einlage in die gesetzliche Reserve	8	8	—
Verzinsung des Dotationskapitals	—	16	+ 16

¹⁾ Abschreibung der durch aussergewöhnliche Bauerschwernisse entstandenen Mehrkosten bei der Erweiterung des Ritom-Kraftwerkes (Garegnastollen).

Die Rechnungsergebnisse des Jahres 1954, die seinerzeit Höchstwerte darstellten, sind im abgelaufenen Geschäftsjahr neuerdings übertroffen worden. Der gesamte *Betriebsertrag* ist gegenüber dem Vorjahr um 57,4 Millionen Franken oder 7,3% auf 839,4 Millionen Franken gestiegen und überschreitet somit erstmals die 800-Millionen-Grenze. An diesem erfreulichen Ergebnis sind sämtliche Einnahmequellen beteiligt. Ausschlaggebend war in erster Linie der Güterverkehr, der vor allem im Sektor Transit erheblich zugenommen hat. Der Personenverkehr, bei welchem im Jahre 1954 eine gewisse Stagnation festzustellen war, hat ebenfalls neuen Auftrieb erhalten.

Die günstige Verkehrsentwicklung führte indessen auch zu einer Erhöhung des *Betriebsaufwandes*. Die Leistungssteigerung bedingte eine Personalvermehrung sowie Mehrkosten für Wagenmieten und den Fahrstrom. Ferner haben auch die höheren Bezüge des Personals als Folge der neuen Ämterklassifikation, der neuen Beförderungsvorschriften und der höhern Teuerungszulagen sowie die allgemeine Teuerung bei den Sachausgaben den Betriebsaufwand wesentlich beeinflusst. Er ist gegenüber 1954 um 22,2 Millionen Franken oder 4% auf 569,4 Millionen Franken angewachsen.

Der *Betriebsüberschuss* übersteigt das letztjährige Ergebnis um 35,2 Millionen Franken und erreicht mit 270 Millionen Franken einen Rekord, der im Hinblick auf die stark erhöhten Personalausgaben im Jahre 1956 einmalig sein dürfte.

Die ordentlichen Aufwendungen und Erträge der Gewinn- und Verlustrechnung haben sich gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verändert. Die Nettolast beträgt 180 Millionen Franken. Nach deren Deckung verbleibt vom Betriebsüberschuss noch ein *Ertragsüberschuss* von 90 Millionen Franken gegenüber 54 Millionen Franken im Vorjahr. Die Erfolgsrechnung des Jahres 1955 schliesst somit um 36 Millionen Franken besser ab als 1954.

Der Ertragsüberschuss gestattet, wie in den Vorjahren, den Abschreibungsrückstand der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau um die ordentliche Jahresquote von 20 Millionen Franken zu tilgen und der gesetzlichen Reserve 8 Millionen Franken zuzuweisen. Sodann ist es möglich, das *Dotationskapital* zu 4% voll zu verzinsen, was 16 Millionen Franken erfordert. Von den restlichen 46 Millionen Franken wurden 40 Millionen Franken zur Tilgung des noch verbleibenden Abschreibungsrückstandes und 6 Millionen Franken für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse zurückgestellt.

Die vollständige Tilgung des *Nonvaleurs Abschreibungsrückstand* ist die naheliegendste und gegebene Verwendung des erzielten Ertragsüberschusses, geht doch die Verlusttilgung der Bildung von Reserven, Rücklagen und Rückstellungen vor. Die Rückstellung für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse soll mit der vor einem Jahr gebildeten Rückstellung für die beschleunigte Durchführung von Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit auf Niveauübergängen von 4 Millionen Franken verschmolzen werden. Die vereinigte Rückstellung beträgt somit auf Ende 1955 10 Millionen Franken. Ihr Verwendungszweck spricht für sich selbst. Die Bundesbahnen haben als Folge des ständig zunehmenden Strassenverkehrs mit steigenden Aufwendungen für die Aufhebung oder die vermehrte Sicherung von Niveauübergängen zu rechnen. Da die Durchführung dieser Verbesserungen sich weitgehend nach der Gestaltung der Strassenausbauprogramme richtet und deshalb von den Bundesbahnen nur beschränkt beeinflussbar ist, können einzelne Jahre ausserordentlich stark belastet werden. Die Rückstellung soll hiezu den notwendigen Ausgleich schaffen. Es gelingt auch nicht immer, derartige Kosten rechtzeitig in den SBB-Voranschlägen vorzusehen.

Nach Vornahme dieser ausserordentlichen Tilgung und Rückstellung bleibt einschliesslich des Aktivsaldo des Vorjahres ein Aktivsaldo von 1,5 Millionen Franken, über dessen Verwendung nach Art. 16¹ des SBB-Gesetzes die Bundesversammlung verfügen wird.

Dank der günstigen Ertragsverhältnisse konnte die *Konsolidierung der Finanzlage* weiterhin gefördert werden. Mit der vollständigen Tilgung des Abschreibungsrückstandes wird gewissermassen der letzte Akt der mit dem Bundesbahngesetz angestrebten Sanierung vollzogen. Der Abschreibungsrückstand war anlässlich der Sanierung wohl bekannt, der Bund lehnte es indessen ab, ihn zulasten der Bundeskasse zu übernehmen. In diesem Zusammenhang darf rückblickend auf die zehnjährige Gültigkeitsdauer der im Bundesbahngesetz, im Interesse der Konsolidierung der Finanzlage festgelegten Bestimmungen über den Finanzhaushalt festgestellt werden, dass die Bundesbahnen in dieser Zeit den Abschreibungsrückstand von 245 Millionen Franken abgetragen, eine Reserve von 40 Millionen Franken gebildet und darüber hinaus 55 Millionen Franken an Zinsen für das Dotationskapital an die Bundeskasse abgeliefert haben: 1946 und 1947 je 16, 1948 7 und 1955 16 Millionen Franken. Während der 6 Jahre 1949–1954 blieb das Dotationskapital unverzinst. Ferner mussten zur Deckung des Verlustes im Jahre 1949 von 39,8 Millionen Franken Bundesmittel in der Höhe von 13 Millionen Franken herangezogen werden; 26,8 Millionen Franken trug die Auflösung der gesetzlichen Reserve bei. Der Beitrag der Bundesbahnen zur Konsolidierung ihrer Finanzlage ist um so bemerkenswerter, als er trotz eines sich ständig vergrössernden Parkes an Strassenmotorfahrzeugen und der den Eisenbahnen im Interesse der Volkswirtschaft auferlegten Verpflichtungen sowie der ungleichen Voraussetzungen hinsichtlich der Arbeitsbedingungen und der Tragung der Kosten des Fahrweges im Wettbewerb mit andern Transportmitteln zustande kam.

Die Zusammenfassung von Ertrag und Aufwand der Erfolgsrechnung nach Ertrags- und Aufwandarten, wie wir sie während der letzten Jahre veröffentlicht haben, zeigt im Vergleich zum Vorjahr folgendes Bild:

	1954	1955	Unterschied 1954/1955
	Millionen Franken		
Ertrag:			
Betriebsertrag	780	837,3	+ 57,3
Übrige Erträge	13	13,8	+ 0,8
	793	851,1	+ 58,1

Aufwand:	1954	1955 Millionen Franken	Unterschied 1954/1955
Personalaufwand	400,6	416,4	+ 15,8
Sachaufwand	255,7	269,2	+ 13,5
Abschreibungen	108,5	108,3	— 0,2
Kapitalkosten	47,2	47,2	—
Übrige Aufwendungen	48,4	48,4	—
abzüglich: Aktivierbare Bauaufwendungen	— 121,4	— 128,4	+ 7
	739	761,1	+ 22,1
Ertragsüberschuss	54	90	+ 36

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



Die neue Diesellokomotive Bm 6/6

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 dieser Zusammenfassung ist daher nicht identisch mit dem in der Betriebsrechnung ausgewiesenen Ertrag.

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

Der *Personalaufwand* ist im nachfolgenden besonderen Abschnitt erläutert.

Der *Sachaufwand*, der auch den Aufwand zulasten der Anlagenrechnung umfasst, ist gegenüber dem Vorjahr um 13,5 Millionen Franken gestiegen. Davon stehen 7 Millionen Franken im Zusammenhang mit der Zunahme der aktivierbaren Bauaufwendungen.

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 (25,6 Millionen Franken) sowie die Teuerungszulagen an die Pensionierten (21,3 Millionen Franken).

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

Personalaufwand

Der im vorangehenden Abschnitt ausgewiesene Personalaufwand von 416,4 Millionen Franken setzt sich im Vergleich zum Vorjahr und Voranschlag wie folgt zusammen:

	Rechnung 1954 Fr.	Voranschlag 1955 Fr.	Rechnung 1955 Fr.
Besoldungen und Löhne	297 854 842	298 408 000	302 573 656
Teuerungszulagen	12 389 079	12 515 000	16 937 616
	310 243 921	310 923 000	319 511 272
Ortszuschläge	9 778 454	9 743 000	9 856 782
Kinderzulagen	8 352 324	8 208 000	8 732 345
Kinderzuschüsse	420 217	409 800	878 991
Übrige Besoldungs- und Lohnbestandteile (Heiratszulagen, Geburtszulagen, Dienstaltersgeschenke, Besoldungsnachgenüsse usw.)	2 501 713	2 115 000	2 472 418
Total Besoldungen, Löhne und dazugehörige Bezüge . . .	331 296 629	331 398 800	341 451 808
Nebenbezüge und verschiedene Vergütungen	18 850 590	18 344 300	22 342 288
Dienstkleider	4 924 043	4 839 000	4 130 055
Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse ohne Ergänzungsbeiträge	23 863 723	26 383 200	27 043 892
Beiträge an die AHV	6 501 636	6 547 200	6 731 020
Unfallversicherung	7 385 506	7 308 900	7 455 298
Andere Aufwendungen für das Personal (Prämien und Belohnungen, Beiträge an die Krankenkasse für das SBB-Personal, Abgabe alkoholfreier Getränke usw.)	460 573	515 000	462 902
Aufnung eines Fürsorgefonds	1 000 000	—	—
	394 282 700	395 336 400	409 617 263
abzüglich: Beteiligung Dritter an den Personalausgaben . .	—3 962 404	—3 688 600	—3 971 209
Aufwendungen für das eigene Personal	390 320 296	391 647 800	405 646 054
Ausgaben für fremde Arbeitskräfte (Unternehmerarbeiter, Putzfrauen usw.)	10 274 400	8 813 300	10 738 922
	400 594 696	400 461 100	416 384 976

Die vom Bundesrat am 29. Januar 1954 mit rückwirkender Gültigkeit ab 1. Januar 1953 beschlossene *neue Ämterklassifikation* konnte auch im vergangenen Jahr noch nicht abgeschlossen werden, da die Überleitungsmassnahmen für verschiedene Ämter erst auf Grund der neuen, im November 1955 erlassenen Beförderungsvorschriften vorgenommen werden können. Die die Jahre 1953 und 1954 betreffenden Besoldungsnachverrechnungen wurden zulasten der in der Rechnung 1954 gemachten Rückstellung verbucht. Der Saldo dieser Rückstellung wurde anderseits zulasten der Rechnung 1955 auf den Betrag der für die Jahre 1954 und 1955 noch zu erwartenden Nachverrechnungen erhöht. Im vorstehenden Personalaufwand für die Jahre 1954 und 1955 sind daher alle bereits eingetretenen und im Sinne einer vorsichtigen Schätzung noch zu erwartenden Auswirkungen für diese beiden Jahre enthalten. Im Voranschlag konnten sie dagegen noch nicht vollständig berücksichtigt werden. Ein Teil der Budgetüberschreitung beim Personalaufwand ist auf diesen Umstand zurückzuführen.

Die *Besoldungen und Löhne* haben gegenüber der Rechnung 1954 um 4,7 Millionen Franken zugenommen. Hievon entfallen 3,4 Millionen Franken auf die neue Ämterklassifikation, welche das Besoldungs- und Lohnniveau gegenüber dem Stand vor der neuen Ämterklassifikation bis Ende 1955 um insgesamt 11,5 Millionen Franken erhöht hat. Die restliche Vermehrung um 1,3 Millionen Franken ist durch die Erhöhung des Personalbestandes bedingt.

Durch Beschluss der Bundesversammlung vom 22. Dezember 1954 wurden die *Teuerungszulagen* für das aktive Personal von 4 auf 5,5% und die *Kinderzuschüsse* von 12 auf 24 Franken pro Kind heraufgesetzt, wodurch gegenüber 1954 Mehraufwendungen von 4,5 Millionen Franken bei den Teuerungszulagen und 0,5 Millionen Franken bei den Kinderzuschüssen entstanden sind.

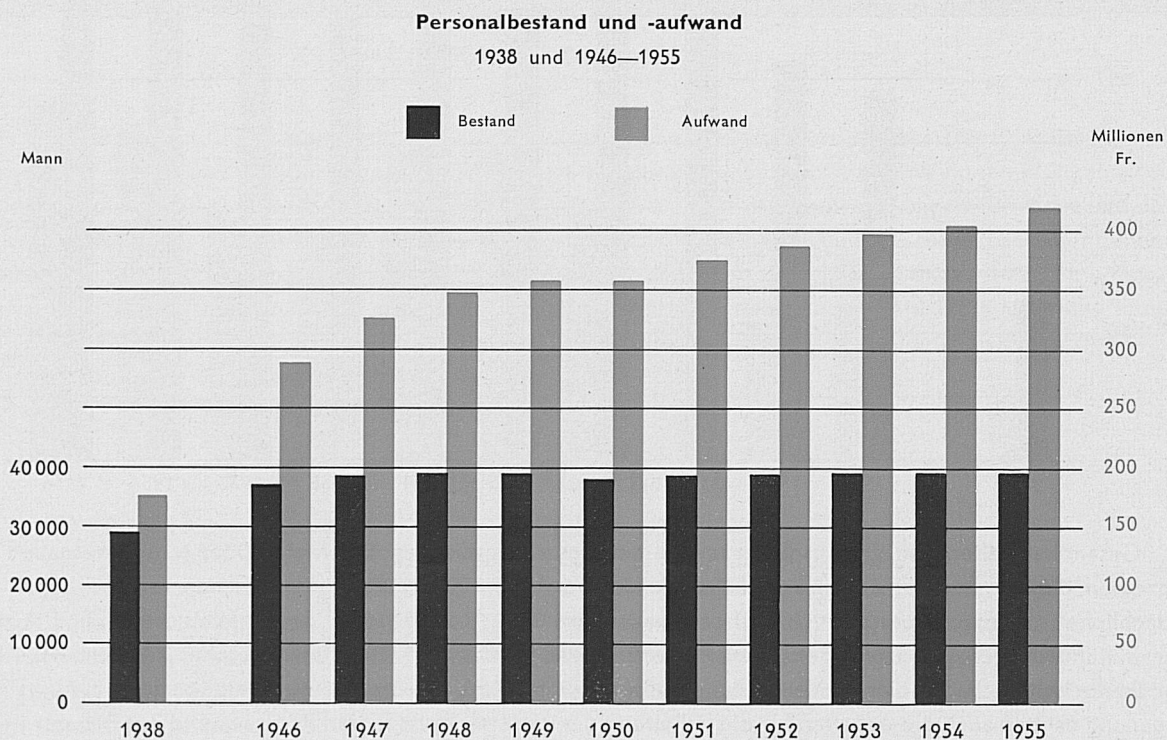
Die Mehrausgaben für *Nebenbezüge und verschiedene Vergütungen* in der Höhe von 3,5 Millionen Franken verteilen sich folgendermassen: 2,4 Millionen Franken sind durch die Erhöhung der Vergütungen für Nachtdienst ab 1. Januar 1955 bedingt; 0,7 Millionen Franken entfallen auf vermehrte Vergütungen für nicht ausgeglichene Überzeit und für nicht bezogene Ruhe- und Ferientage, während die restlichen 0,4 Millionen Franken vor allem die Folge erhöhter Fahrdienstleistungen sind.

Die Verminderung der Aufwendungen für *Dienstkleider* um 0,8 Millionen Franken ist auf die unregelmässige Fälligkeit der Dienstkleiderabgaben zurückzuführen. Für 1956 sind wieder höhere Aufwendungen zu erwarten.

Die *Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse* setzen sich zusammen aus den wiederkehrenden Beiträgen von 20,4 (Vorjahr 20,1) Millionen Franken und dem zum Ausgleich der Deckungskapitalbelastung für die Erhöhung des versicherten Verdienstes von der Verwaltung zu übernehmenden Betrag von 6,6 (Vorjahr 3,7) Millionen Franken. Die Zunahme ist in erster Linie auf die Erhöhung des versicherten Verdienstes infolge der neuen Beförderungsvorschriften zurückzuführen.

Die *Beteiligung Dritter an den Personalausgaben* umfasst das Krankengeld der SUVA, die Renten der SUVA und der Militärversicherung, die Erwerbsausfallentschädigungen bei Militärdienst, die Beteiligung des Personals an der Versicherung gegen Nichtbetriebsunfälle und dergleichen.

Hinsichtlich der dem Personalaufwand zugrunde liegenden *Personalbestände* verweisen wir auf die Tabelle auf Seite 18. Die Personalvermehrung gegenüber 1954 beträgt 234 Mann (wovon 8 Unternehmerarbeiter). Gegenüber dem Voranschlag ist der Personalbestand beim eigenen Personal um 64 Mann und bei den Unternehmerarbeitern um 215 Mann höher.



Baurechnung

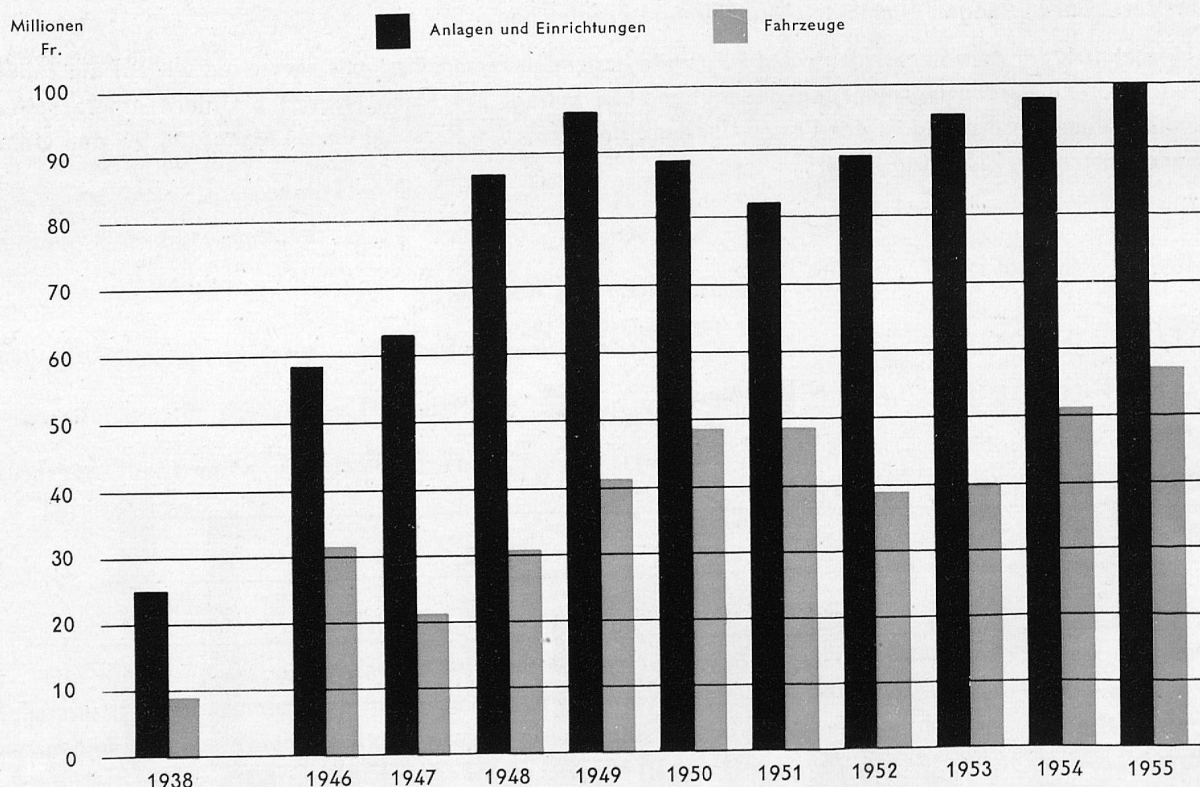
(Seiten 56/57)

Für den Ersatz, den Umbau und die Vermehrung der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge wurden folgende Beträge aufgewendet bzw. veranschlagt:

	Rechnung 1954 Fr.	Voranschlag 1955 Fr.	Rechnung 1955 Fr.
Anlagen der Bahn			
Anlagen und Einrichtungen			
Um- und Ausbau von Bahnhofsanlagen und Dienstgebäuden	20 954 077	23 046 400	25 234 755
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	5 155 867	5 635 500	6 083 747
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	13 709 422	13 710 000	12 449 481
Elektrifizierung von Linien	3 141 695	2 050 000	2 830 766
Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen . . .	39 070 660	35 450 100	35 302 379
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten. . .	4 955 033	4 442 000	5 291 211
Fahrzeuge	50 896 105	54 663 000	56 750 182
Anlagen der Kraftwerke.	7 559 893	7 600 000	6 617 044
Anlagen der Werkstätten	2 971 097	7 203 000	5 633 188
	148 413 849	153 800 000	156 192 753
Allgemeine Reserve für Unvorhergesehenes.	—	2 700 000	—
	148 413 849	156 500 000	156 192 753

Bauaufwendungen

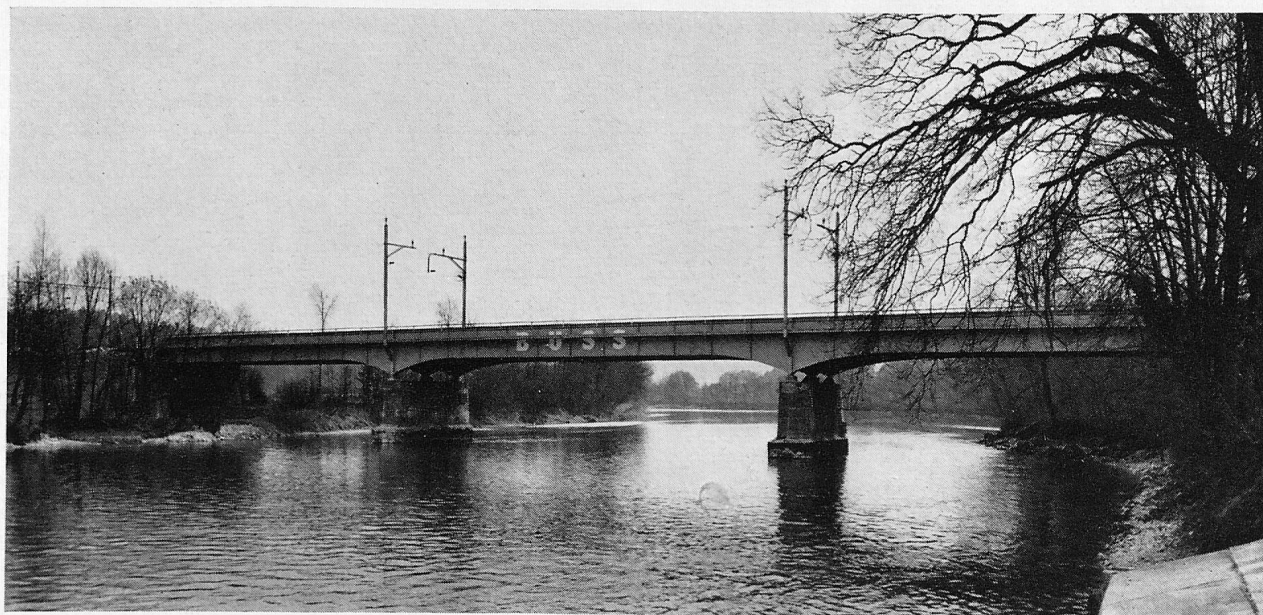
1938 und 1946—1955



Gesamthaft halten sich die Ausgaben im Rahmen des Voranschlages. Die Mehr- oder Minderausgaben der einzelnen Kapitel sind zur Hauptsache auf die unvermeidbaren Verschiebungen zwischen veranschlagten und tatsächlichen Jahresausgaben zurückzuführen. So konnte eine Anzahl Bauten des Kapitels «Um- und Ausbau von Bahnhofsanlagen und Dienstgebäuden» rascher vorangebracht werden als vorgesehen. Andererseits wurde der Baufortschritt an der Genfer Verbindungsbahn durch bauliche Schwierigkeiten verzögert. Eine starke Verzögerung erlitten auch die Arbeiten für die Zuleitung der Unteralpe in den Ritomsee und der Bau der neuen

Oberbauwerkstätte Hägendorf. Im erstern Fall war die Verzögerung bedingt durch die sich hinziehenden Konzessionsverhandlungen, im zweiten Fall durch die beim Landerwerb aufgetretenen Schwierigkeiten. Die Mehraufwendungen für die Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten wurden durch die notwendig gewordene vermehrte Anschaffung von Geräten und Einrichtungen für die Leistungssteigerung beim Güterumschlag in den Güterhallen usw. verursacht. Schliesslich wurde bei den Fahrzeugen die Lieferung von Güterwagen nach Möglichkeit beschleunigt, um den grossen Mangel an solchen Wagen so bald als möglich zu beheben.

Die Beträge der einzelnen Kapitel verteilen sich auf eine grosse Zahl von einzelnen Bauten und Anschaffungen. Allein im Kapitel «Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden» sind es 390 Einzelobjekte. Die grössern, den Betrag von 100 000 Franken übersteigenden Objekte sind im Anhang zur Baurechnung (Seiten 69–86) einzeln mit den veranschlagten und den tatsächlichen Aufwendungen aufgeführt. Wesentliche Abweichungen der Abrechnungssumme vollendeter Bauten vom bewilligten Kredit sind darin stichwortartig begründet. Der Anhang enthält auch die bisher im Textteil dargestellte Zusammensetzung der Kapitel «Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen» und «Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten».



Die neue Stahlbrücke über die Aare bei Wangen an der Aare

Die *Finanzierung* der Bauaufwendungen war in vollem Umfange durch die Betriebserträge des Berichtsjahres möglich. Von den 156,2 Millionen Franken Gesamtaufwendungen wurden vorab 27,8 Millionen Franken als nicht aktivierbare Aufwendungen der Betriebsrechnung belastet. Es sind dies Aufwendungen für Arbeiten an bestehenden Anlagen, die mehr den Charakter von Unterhaltsarbeiten haben und die daher nach den geltenden Abschreibungs- und Aktivierungsgrundsätzen nicht aktiviert werden dürfen. Von diesen nicht aktivierbaren Aufwendungen entfallen rund 40% auf die Geleise- und Weichenerneuerungen. Die 128,4 Millionen Franken aktivierbare Bauaufwendungen sind durch die Abschreibungen des Berichtsjahres mehr als gedeckt. Wir verweisen auf die Ausführungen zur Bilanz (Seite 51).

Betriebsrechnung

(Seiten 58/59)

Wir sehen davon ab, in den Erläuterungen zur Betriebsrechnung die Abweichungen gegenüber den Budgetzahlen im einzelnen zu begründen. Einmal wurden die der Veranschlagung zugrunde gelegten Verkehrsleistungen wesentlich übertroffen. Sodann konnten die höheren Teuerungszulagen, die Erhöhung der Vergütungen für Nachtdienst und die Auswirkungen der neuen Beförderungsvorschriften im Voranschlag nicht berücksichtigt werden.

Die Betriebsrechnung zeigt in den Jahren 1953–1955 folgendes Bild:

	Rechnung 1953		Rechnung 1954		Rechnung 1955	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Betriebsertrag	748 467 077	100	782 043 013	100	839 394 372	100
Betriebsaufwand	538 693 537	72	547 254 972	70	569 443 173	67,8
Betriebsüberschuss	209 773 540	28	234 788 041	30	269 951 199	32,2

Sowohl der Ertrag als auch der Aufwand sind gegenüber dem Vorjahr abermals stark gestiegen. Der *Betriebsertrag* hat um 57,4 Millionen Franken oder 7,3% und der *Betriebsaufwand* um 22,2 Millionen Franken oder 4% zugenommen. Der *Betriebsüberschuss* des Jahres 1954 ist um 35,2 Millionen Franken oder 15% übertroffen worden.

Betriebsertrag

Die *Verkehrseinnahmen* als wichtigste Ertragsquelle haben sich seit 1953 wie folgt entwickelt:

	Rechnung 1953		Rechnung 1954		Rechnung 1955	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr	304 192 510	44,3	305 109 668	42,5	315 084 951	40,8
Gesamtgüterverkehr	382 887 983	55,7	413 473 090	57,5	457 234 018	59,2
Gepäck- und Expressgutverkehr . . .	24 665 554	3,6	25 732 998	3,6	27 552 764	3,6
Postverkehr	29 001 604	4,2	29 926 003	4,1	30 103 798	3,9
Tierverkehr	6 479 274	0,9	7 031 240	1,0	7 571 646	1,0
Güterverkehr	322 741 551	47,0	350 782 849	48,8	392 005 810	50,7
	687 080 493	100	718 582 758	100	772 318 969	100

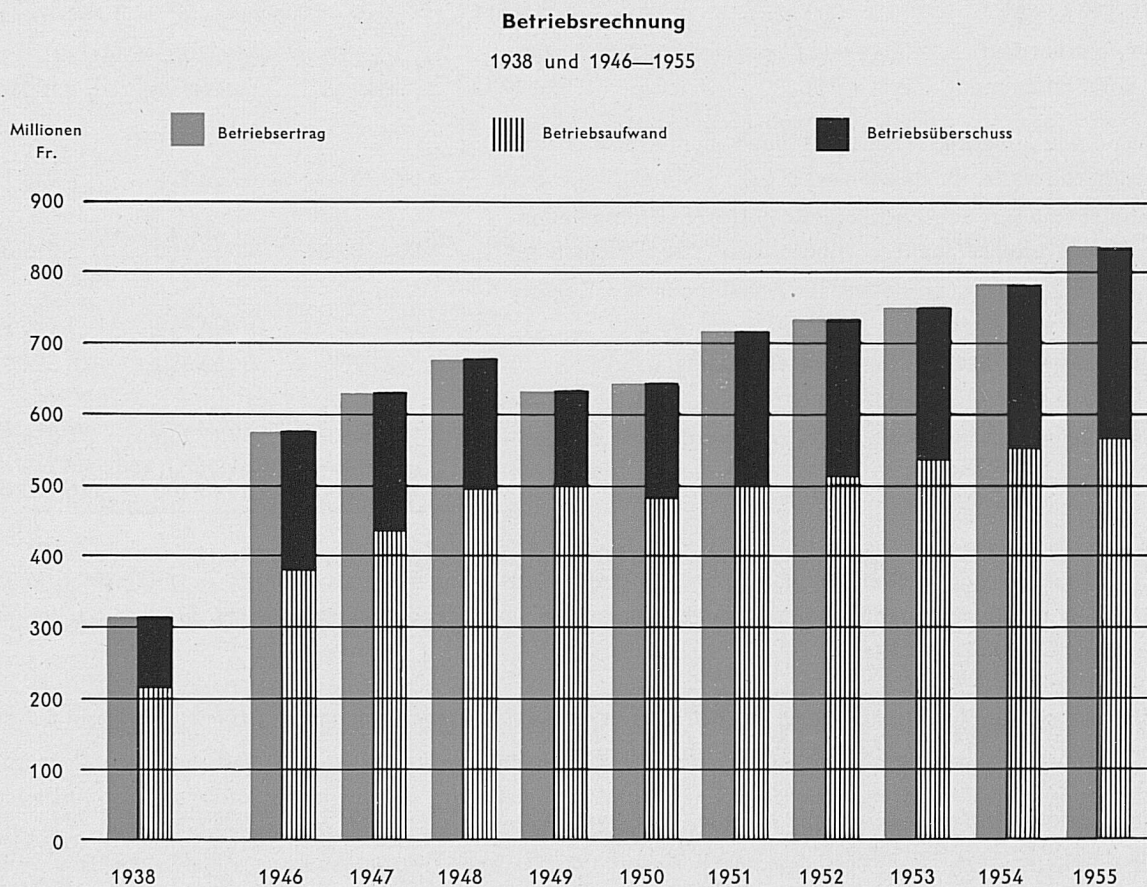
An der Ertragssteigerung gegenüber dem Vorjahr um 53,7 Millionen Franken oder 7,5% sind, wie schon eingangs erwähnt, sämtliche Verkehrsarten beteiligt. Zu besonderen Bemerkungen geben lediglich die Postverkehrseinnahmen Anlass. Wie im Abschnitt «Tarifwesen» dargelegt, brachte die neue Postbeförderungsentschädigung im Vergleich zur Übergangslösung 1952/54, auf den Verkehr des Jahres 1954 bezogen, eine Einbusse von 1,8 Millionen Franken. Dieser Ausfall wurde indessen etwas mehr als ausgeglichen durch den Mehrverkehr und die Entschädigung für die im Zusammenhang mit der Postbeförderung erbrachten Nebenleistungen – wie Beleuchtung, Heizung, äussere Reinigung der Bahnpostwagen, Briefkastenleerung auf den Stationen usw. (0,9 Millionen Franken), welche nun ebenfalls mit der Postbeförderungsentschädigung abgegolten werden. Bisher wurden sie besonders vergütet und die Einnahmen unter den verschiedenen Erträgen ausgewiesen.

Die *verschiedenen Erträge* setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1953	Rechnung 1954	Rechnung 1955
	Fr.	Fr.	Fr.
Entschädigungen fremder Bahnen und anderer Dritter für Betriebsleistungen	18 217 434	18 941 283	19 124 704
Pacht- und Mietzinseinnahmen	24 805 682	26 246 401	27 510 205
Übrige Erträge	18 363 468	18 272 571	20 440 494
	61 386 584	63 460 255	67 075 403

Im Posten *Entschädigungen fremder Bahnen und anderer Dritter für Betriebsleistungen* haben als Folge der Verkehrszunahme und des höheren Kostenniveaus die Vergütungen in Gemeinschaftsbahnhöfen und für Zug- und Fahrleistungen gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Millionen Franken zugenommen. Dagegen sind im Zusammenhang mit der Neuordnung der Postbeförderungsentschädigung die Einnahmen aus den im Postverkehr

erbrachten Nebenleistungen von 0,9 Millionen Franken weggefallen. An der Verbesserung der *Pacht- und Mietzinseinnahmen* sind hauptsächlich die Pachtbetriebe beteiligt. Die Zunahme der *übrigen Erträge* ist vor allem auf vermehrte Einnahmen aus Aufträgen zulasten Dritter zurückzuführen.



Betriebsaufwand

Hinsichtlich der Entwicklung des Personalaufwandes verweisen wir auf die Ausführungen im entsprechenden Abschnitt (Seite 42).

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

	Rechnung 1954		Voranschlag 1955		Rechnung 1955	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Verwaltung	36 463 850	6,7	35 318 600	6,6	35 791 024	6,3
Betrieb	496 888 365	90,8	492 128 000	91,3	518 444 270	91,0
Leitung und Allgemeines . . .	23 915 738	4,4	22 143 200	4,1	26 120 834	4,6
Betriebsleistungen	316 003 853	57,7	316 309 300	58,7	334 447 206	58,7
Unterhalt	156 968 774	28,7	153 675 500	28,5	157 876 230	27,7
Verschiedenes	13 902 757	2,5	11 333 300	2,1	15 207 879	2,7
	547 254 972	100	538 779 900	100	569 443 173	100

Von der Erhöhung des Betriebsaufwandes um 22,2 Millionen Franken oder 4% gegenüber dem Vorjahr entfallen 15,8 Millionen Franken auf den Personalaufwand und 6,4 Millionen Franken auf die übrigen Aufwendungen.

Der Aufwand für *Verwaltung* umfasst die Kosten für den Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung, sämtliche Abteilungen der Generaldirektion sowie für die Verwaltungsabteilungen der Kreise. Der Minderaufwand gegenüber dem Vorjahr ist vor allem dem Wegfall der im Jahre 1954 nachverrechneten Provisionen für den Verkauf von Fahrausweisen (1,3 Millionen Franken) zuzuschreiben. Andererseits sind die Personalkosten gestiegen.

Der Posten <i>Betrieb, Leitung und Allgemeines</i> setzt sich wie folgt zusammen:	Rechnung 1954	Voranschlag 1955	Rechnung 1955
	Fr.	Fr.	Fr.
Leitung des Baudienstes (Bauabteilungen der Kreise, Bahningenieurbureaux, Baubureaux)	6 599 945	6 396 100	7 026 135
Leitung des Stations- und Zugsbegleitdienstes (Betriebsabteilungen der Kreise, Wagenrepartitionsdienst, Ausgleichsstelle)	4 804 309	4 756 600	5 015 046
Leitung des Zugförderungsdienstes (Abteilungen für Zugförderung in den Kreisen)	1 049 413	1 006 900	1 128 952
Pacht und Miete (für Bahnstrecken, Fahrzeuge u. a.)	7 532 976	6 252 400	8 594 988
Besorgung des Betriebes durch fremde Bahnen und andere Dritte (Gemeinschaftsdienst, Zugs- und Fahrdienstleistungen)	3 929 095	3 731 200	4 355 713
	<u>23 915 738</u>	<u>22 143 200</u>	<u>26 120 834</u>

Die Erhöhung der Aufwendungen für *Pacht und Miete* von etwas mehr als 1 Million Franken steht im Zusammenhang mit dem ungenügenden eigenen Wagenpark und der daherigen ausserordentlich starken Beanspruchung ausländischer Wagen.

Die Mehrkosten für die *Besorgung des Betriebes durch fremde Bahnen und andere Dritte* sind sowohl auf den Mehrverkehr als auch auf höhere Kosten zurückzuführen.

Die Kosten der <i>Betriebsleistungen</i> verteilen sich wie folgt auf die verschiedenen Betriebszweige:	Rechnung 1954	Voranschlag 1955	Rechnung 1955
	Fr.	Fr.	Fr.
Bahnbewachung	9 282 385	9 347 000	9 475 590
Stationsdienst	177 729 327	177 865 700	190 244 621
Zugsbegleitung	39 050 439	39 440 300	41 392 784
Zugförderung	89 182 726	88 907 300	92 308 706
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee	758 976	749 000	1 025 505
	<u>316 003 853</u>	<u>316 309 300</u>	<u>334 447 206</u>

Im Mehraufwand von 18,4 Millionen Franken gegenüber 1954 wirkt sich, abgesehen von den Mehrkosten für den Energieverbrauch der Zugförderung (+ 0,9 Millionen Franken) und für die Vermehrung der Paletten im Güterumschlag (+ 1,2 Millionen Franken), vor allem der höhere Personalaufwand aus.

Die Kosten der <i>Zugförderung</i> setzen sich wie folgt zusammen:	Rechnung 1954	Voranschlag 1955	Rechnung 1955
	Fr.	Fr.	Fr.
Fahrpersonal	45 282 571	45 103 600	47 068 491
Fahrstrom	28 434 231	29 036 200	29 343 776
Feste und flüssige Treibstoffe	6 853 750	5 835 000	7 097 353
Schmierstoffe für die Triebfahrzeuge	463 191	400 000	435 268
Übrige Kosten des Fahrdienstes	211 423	194 500	182 923
Depotdienst	4 690 722	5 096 000	4 758 902
Visiteurdienst	3 246 838	3 242 000	3 421 993
	<u>89 182 726</u>	<u>88 907 300</u>	<u>92 308 706</u>

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

	Rechnung 1954		Voranschlag 1955		Rechnung 1955	
	km	%	km	%	km	%
Elektrische Triebfahrzeuge	75 019 106	91,1	73 500 000	91,9	78 212 912	91,2
Dampflokomotiven und andere thermische Triebfahrzeuge	4 598 086	5,6	4 000 000	5,0	4 568 939	5,3
Traktoren	2 733 639	3,3	2 500 000	3,1	2 970 298	3,5
	82 350 831	100	80 000 000	100	85 752 149	100

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 1954 Fr.	Voranschlag 1955 Fr.	Rechnung 1955 Fr.
<i>Anlagen und Einrichtungen</i>	91 040 645	88 130 900	92 903 348
gewöhnlicher Unterhalt	65 669 287	63 530 900	67 990 624
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	25 371 358	24 600 000	24 912 724
<i>Fahrzeuge</i>	65 928 129	65 544 600	64 972 882
gewöhnlicher Unterhalt	65 628 550	64 644 600	64 543 484
nicht aktivierbare Bauaufwendungen	299 579	900 000	429 398
	156 968 774	153 675 500	157 876 230

Im Aufwand für *Verschiedenes* sind als wichtigster Posten die Kosten der Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter enthalten, ferner die Aufwendungen für Schadenereignisse (Brände, Entgleisungen usw.) und für Leistungen aus Haftpflicht sowie die kapitalisierten Werte der Zuschussrenten, die Aufwendungen für den Luftschutz und dergleichen. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr ist hauptsächlich auf die umfangreicheren Aufträge zulasten Dritter zurückzuführen. Andererseits ist die im Vorjahr gemachte Zuwendung an den Fürsorgefonds von 1 Million Franken weggefallen.

Gewinn- und Verlustrechnung

(Seiten 60/61)

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Reingewinn von 24 Millionen Franken ab, aus dem die gesetzliche Reserve zu speisen und das Dotationskapital zu verzinsen ist. Das Ergebnis ist im «Überblick über die Erfolgsrechnung» (Seite 39) kommentiert. Nachfolgend beschränken wir uns auf die Erläuterung der wichtigsten Ertrags- und Aufwandsposten.

Ertrag

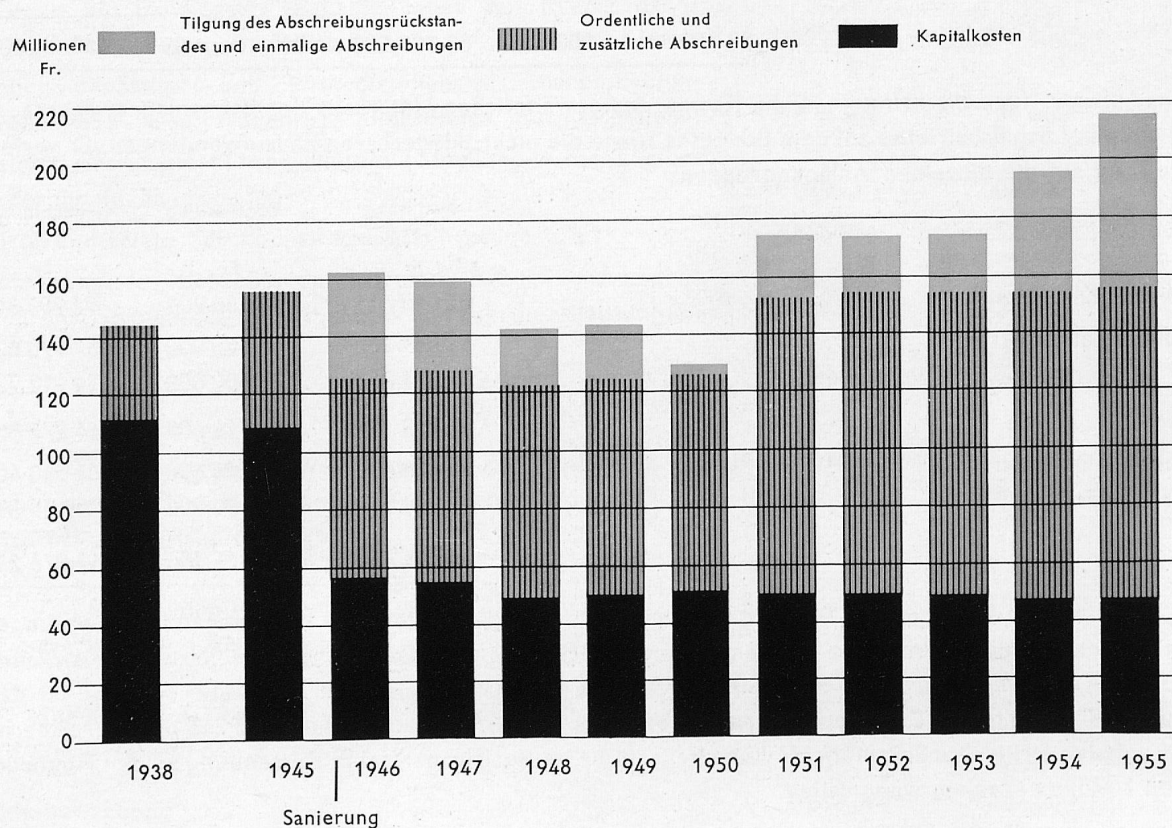
Der *Betriebsüberschuss* bildet den Hauptertragsposten der Gewinn- und Verlustrechnung. Er ist gegenüber dem Vorjahr um 35,2 auf 270 Millionen Franken gestiegen. Näheres hierüber ist im Abschnitt über die Betriebsrechnung ausgeführt.

Die *übrigen Ertragsposten* betragen insgesamt 25,5 Millionen Franken. Davon entfallen 18,6 Millionen Franken auf die kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen, die lediglich buchmässig einen Ertrag darstellen. Sie entsprechen denjenigen Abschreibungen und Zinsen, die für gewisse Betriebsteile mit Vollkostenabrechnung (z. B. Werkstätten und Kraftwerke) in den Betriebsaufwand eingerechnet wurden und die, weil die Abschreibungen und Zinsen gesamthaft als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung auszuweisen sind, zum Ausgleich auf die Ertragsseite dieser Rechnung eingestellt werden müssen. Die übrigen Posten bedürfen keiner weiteren Erläuterung. Es sei lediglich erwähnt, dass die «Sonstigen Erträge» hauptsächlich aus dem Überschuss der Erlöse aus Altmaterialverkäufen über die entsprechenden Buchwerte bestehen.

Aufwand

Die Abschreibungen vom Anlagevermögen und die Kapitalkosten bilden mit 108,1 bzw. 47,2 Millionen Franken die beiden grössten ordentlichen Aufwandposten der Gewinn- und Verlustrechnung.

Abschreibungen vom Anlagevermögen und Kapitalkosten
1938 und 1945—1955



Die Abschreibungen vom Anlagevermögen haben infolge der steigenden Anlagewerte gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Millionen Franken zugenommen. Die Abschreibungssätze sind durch das vom Bundesrat genehmigte Reglement vom 27. Juni 1946, revidiert am 1. Oktober 1951, festgelegt. Neben den ordentlichen, nach den tatsächlichen Anschaffungs- oder Erstellungskosten der Anlagen bemessenen Abschreibungen sind im Reglement für den Oberbau und die Fahrzeuge zusätzliche Abschreibungen vorgesehen, mit denen die ordentlichen Abschreibungen dieser beiden Anlagengruppen teilweise den heutigen Wiederbeschaffungskosten angeglichen werden. Die einzelnen Abschreibungssätze und -beträge sind aus der Anlagen- und Abschreibungsrechnung auf den Seiten 64/65 ersichtlich. Gesamthaft betragen sie 3,1% derstellungs- oder Anschaffungskosten sämtlicher Anlagen mit Ausnahme des Grund und Bodens. Im Vergleich zu Voranschlag und Vorjahr lauten die Zahlen:

	Rechnung 1954 Fr.	Voranschlag 1955 Fr.	Rechnung 1955 Fr.
Abschreibungen von Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen:			
ordentliche	87 319 161	91 779 000	91 303 719
zusätzliche	18 400 000	15 600 000	15 900 000
von Restbuchwerten	876 716	500 000	622 277
	106 595 877	107 879 000	107 825 996
Abschreibungen von vorsorglich erworbenen Grundstücken und von Beteiligungen.	41 000	—	315 984
	106 636 877	107 879 000	108 141 980

Die *Kapitalkosten* von 47,2 Millionen Franken haben sich gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verändert. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

	Rechnung 1954 Fr.	Voranschlag 1955 Fr.	Rechnung 1955 Fr.
Zinsen für feste Verbindlichkeiten	42 923 261	41 827 000	43 185 308
Zinsen für laufende Verbindlichkeiten	3 132 770	3 420 000	2 795 772
Tilgung von Anleihenskosten	661 000	661 000	661 000
Finanzkosten: Kommissionen, Gebühren, Transfertexten usw.	533 754	540 000	553 529
	<hr/> 47 250 785	<hr/> 46 448 000	<hr/> 47 195 609

Die Zinsen für die festen Verbindlichkeiten sind infolge der Umwandlung von 40 Millionen Franken Kontokorrentguthaben der Pensions- und Hilfskasse in feste Depotscheine gestiegen. Aus dem gleichen Grunde haben die Zinsen für die laufenden Verbindlichkeiten abgenommen. Der durchschnittliche Zinsfuss der festen Verbindlichkeiten betrug 3,15%.

Zwei weitere gewichtige und jährlich wiederkehrende Aufwandposten sind die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse mit 25,6 Millionen Franken und die Teuerungszulagen an Pensionierte mit 21,3 Millionen Franken. Beide Posten haben sich gegenüber dem Vorjahr nur unbedeutend verändert.

Die *Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse* umfassen die von den Bundesbahnen nach den Statuten dieser Kasse zu tragende Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital (21 Millionen Franken) und den Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der garantierten vierprozentigen Verzinsung der Wertbestände dieser Kasse (3 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). 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 die technischen Gewinne hiefür nicht ausreichen. Der Betrag erscheint letztmals in der Rechnung, da die Mehrbelastung mit diesem Jahr abgetragen ist.

Von den *Teuerungszulagen an Pensionierte* entfallen 17 Millionen Franken auf die ordentlichen Zulagen an die Altrentner und 4,3 Millionen Franken auf die zusätzlichen Teuerungszulagen. Gegenüber dem Vorjahr sind die ordentlichen Teuerungszulagen wegen der Abnahme des Bestandes an Altrentnern um 1,1 Millionen zurückgegangen. Andererseits wurden die zusätzlichen Teuerungszulagen mit Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1954 im gleichen Rahmen wie die Teuerungszulagen an die Aktiven erhöht, was Mehraufwendungen von einer Million Franken zur Folge hatte.

Die *übrigen ordentlichen Aufwandposten* fallen betragsmässig nicht ins Gewicht und bedürfen keiner besonderen Erläuterung.

An *ausserordentlichen Aufwandposten* sind der Gewinn- und Verlustrechnung belastet worden: 40 Millionen Franken für die Tilgung des nach Verbuchung der ordentlichen Jahresquote von 20 Millionen Franken verbleibenden Restbetrages des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau und 6 Millionen Franken zur Bildung einer Rückstellung für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse. Näheres hierüber ist im «Überblick über die Erfolgsrechnung» (Seite 39) gesagt.

Bilanz

(Seiten 62/63)

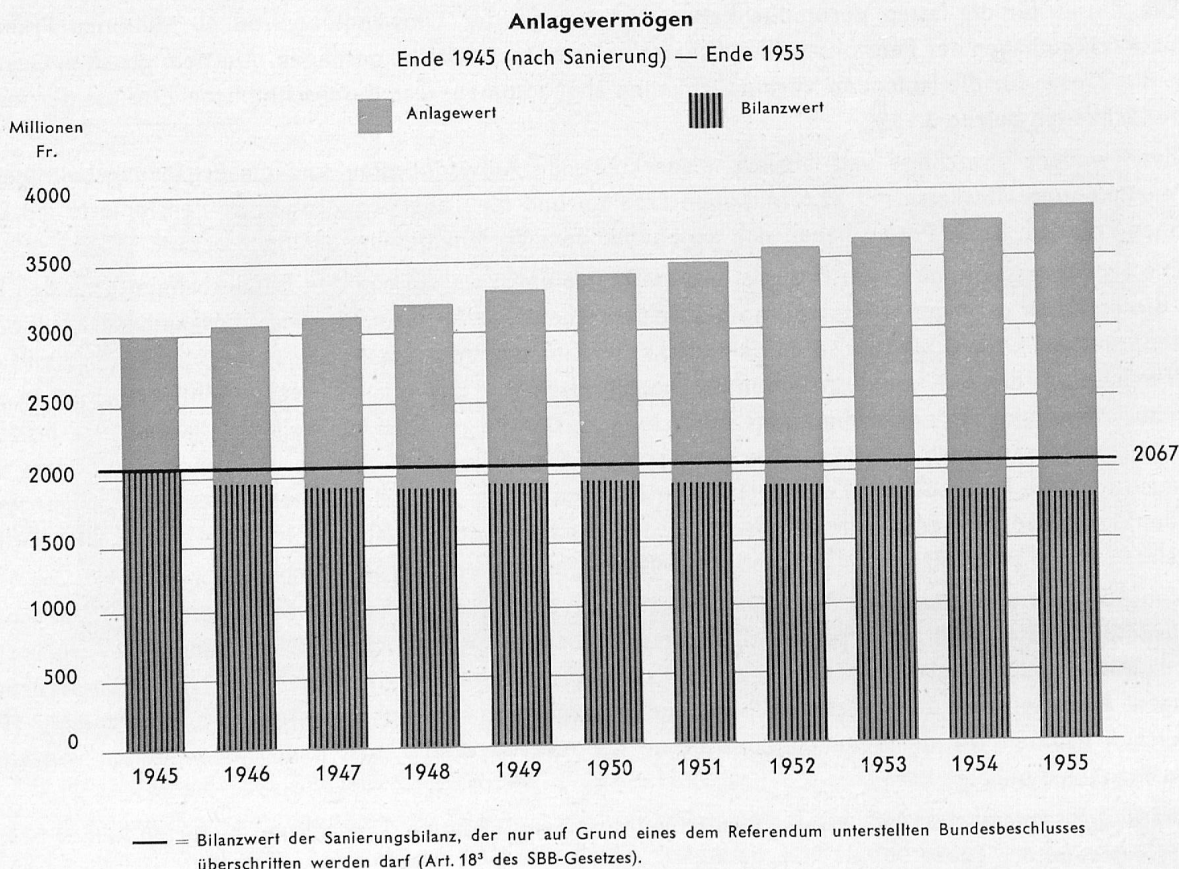
Aktiven

Das *Anlagevermögen* bildet mit seinem Bilanzwert von 1812,4 Millionen Franken den weitaus wichtigsten Aktivposten der Bilanz. Es hat im Berichtsjahr um 18,7 Millionen Franken, das heisst um den Überschuss des Wertzuwachses aus der Erneuerung und Vermehrung der Anlagen über die Jahresabschreibung, zugenommen.

Dank der vollständigen Tilgung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau hat sich der Finanzierungsspielraum innerhalb des durch den Bilanzwert des Anlagevermögens nach der Sanierung begrenzten gesetzlichen Bauplafonds weiter vergrössert. Er ist gegenüber dem Vorjahr

von 213,1 auf 254,4 Millionen Franken gestiegen. Um diesen Betrag können in den kommenden Jahren über die aus den jährlichen Abschreibungen verfügbaren Mittel hinaus Investitionen getätigt werden. Die Erhöhung des gesetzlichen Bauplafonds im Sinne von Art.18³ des SBB-Gesetzes wird damit keineswegs überflüssig. Trotz der gegenwärtigen Unterschreitung wird er in wenigen Jahren erreicht sein. Auf der einen Seite werden die Bauaufwendungen ansteigen, auf der andern Seite ist nicht damit zu rechnen, dass weiterhin im gleichen Umfange wie in den letzten Jahren ausserordentliche Abschreibungen und Tilgungen möglich sein werden.

Wie sich die einzelnen Anlagengruppen im Berichtsjahr verändert haben, ist in der Anlagen- und Abschreibungsrechnung auf den Seiten 64/65 dargestellt.



Das *Betriebsvermögen* ist von 173 Millionen Franken im Vorjahr auf 247,8 Millionen Franken, das heisst um 74,8 Millionen Franken, gestiegen. Die Zunahme ist zur Hauptsache auf die Erhöhung der flüssigen Mittel, als Folge des guten Jahresabschlusses, zurückzuführen. Diese Geldflüssigkeit ist vorübergehend. Sie wird infolge des vermehrten Mittelbedarfes für die Durchführung des Bau- und Erneuerungsprogrammes der nächsten Jahre, sowie durch die fällig werdenden Anlehensrückzahlungen bald wieder durch einen Geldmittelbedarf abgelöst werden.

Die Materialvorräte sind etwas geringer als im Vorjahr und setzen sich zusammen aus:

	Vorräte Ende 1954 Fr.	Vorräte Ende 1955 Fr.
Oberbaumaterial	52 963 601	48 839 481
Material für den Unterhalt und den Bau von Fahrzeugen	27 049 020	26 919 838
Stellwerk- und Elektromaterial	14 217 540	13 926 559
Brennmaterial	6 033 113	4 293 689
Dienstkleider	3 555 229	3 084 651
Verschiedenes Betriebs- und Baumaterial	3 802 757	3 870 092
	<u>107 621 260</u>	<u>100 934 310</u>

Hinsichtlich des Rückgangs der Vorräte verweisen wir auf den Abschnitt «Materialbeschaffung» des Geschäftsberichtes (Seite 34). Die Vorräte sind zum Einstandspreis bewertet; die Marktpreise lagen am Bilanzstichtag durchwegs höher.

Die Darlehen für die Elektrifizierung ausländischer Anschlußstrecken stellen insofern ein Aktivum besonderer Art dar, als die Bundesbahnen lediglich Vermittlerin dieser Darlehen zwischen dem Bund und den ausländischen Bahnverwaltungen sind. Der Darlehensforderung gegenüber den ausländischen Bahnverwaltungen steht deshalb eine gleich hohe Schuld beim Eidgenössischen Finanzdepartement gegenüber, die auf der Passivseite der Bilanz erscheint. Hinsichtlich der Veränderungen dieses Postens im Berichtsjahre verweisen wir auf den Abschnitt «Internationale Geschäfte» (Seite 16).

Das Bilanzbild hat sich durch den Wegfall des bisher unter den zu tilgenden Aufwendungen aufgeführten Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau wesentlich verbessert. Mit der Abtragung des vom Vorjahr verbliebenen Restbetrages von 60 Millionen Franken zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres ist dieser Nonvaleur von ursprünglich 245 Millionen Franken im Zeitraum von zehn Jahren durch Ertragsüberschüsse getilgt worden.

Die als zu tilgende Aufwendungen verbleibenden Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen stellen keinen eigentlichen Nonvaleur dar. Sie entsprechen dem Betrag, der bei gleichmässiger Verteilung dieser Kosten auf die Anleihensdauer als Anteil der restlichen Laufzeit verbleibt.

Passiven

Das Eigenkapital hat um 8,6 Millionen Franken zugenommen und beträgt 459,7 Millionen Franken. Das Dotationskapital lautet unverändert auf 400 Millionen Franken, während die gesetzliche Reserve von 32 auf 40 Millionen Franken und die Rücklage zur Deckung grosser Schäden von 19,1 auf 19,7 Millionen Franken zugenommen haben. Dass gemessen an der Grösse und Konjunktorempfindlichkeit der Bundesbahnen eine Reserve von 40 Millionen Franken noch immer bescheiden ist, bedarf kaum näherer Begründung.

Das Fremdkapital ist ebenfalls unbedeutend von 1552 auf 1565,4 Millionen Franken gestiegen.

Bei den festen Verbindlichkeiten weisen die Depotscheine der Pensions- und Hilfskasse infolge der Umwandlung von Kontokorrentguthaben dieser Kasse in Depotscheine eine Zunahme um 40 Millionen Franken auf. Andererseits ist die Obligationenschuld durch die planmässigen Rückzahlungen um 19,1 Millionen Franken zurückgegangen. Die festen Verbindlichkeiten setzen sich im Vergleich zum Vorjahr wie folgt zusammen:

		Rückzahlung	Ende 1954 Fr.	Ende 1955 Fr.
4%	1880 Schweizerische Centralbahn	1883–1957	2 209 000	1 276 000
2 ⁸ / ₁₁ %	1868 Franco-Suisse	1869–1958	2 175 250	1 653 300
3%	1869 Jougne-Eclépens	1869–1968	2 912 000	2 739 500
3%	1890 Eisenbahnrente	(jederzeit auf 1 Jahr kündbar)	69 333 000	69 333 000
3%	1903 SBB, différé	1913–1962 (vorzeitig kündbar)	36 073 000	32 161 000
3½%	1932 SBB	1938–1962	31 939 000	27 692 000
3½%	1935 SBB	1936–1960	22 525 000	19 662 000
3%	1938 SBB	1949–1973 (vorzeitig kündbar)	315 779 000	309 324 000
2½%	1939 Reskriptionen	{ erneuerbar bis 1963 }	25 000 000	25 000 000
2%	1939 Reskriptionen		20 000 000	20 000 000
	Übertrag		527 945 250	508 840 800

	Rückzahlung	Ende 1954 Fr.	Ende 1955 Fr.
Übertrag		527 945 250	508 840 800
3 ¹ / ₄ % 1946 Darlehen des Eidgenössischen Finanzdepartementes	1966	450 000 000	450 000 000
3 ¹ / ₄ % 1947 Darlehen des Eidgenössischen Finanzdepartementes	1977	100 000 000	100 000 000
3% 1949 Darlehen des Eidgenössischen Finanzdepartementes	1974	150 000 000	150 000 000
3 ¹ / ₂ % Depotscheine der SBB zugunsten der PHK	jederzeit	120 000 000	160 000 000
		<u>1 347 945 250</u>	<u>1 368 840 800</u>

Die laufenden Verbindlichkeiten sind vor allem infolge der erwähnten Umwandlung von Kontokorrentguthaben der Pensions- und Hilfskasse in Depotscheine zurückgegangen.

Das Darlehen für die Elektrifizierung ausländischer Anschlußstrecken ist bereits beim gleichlautenden Aktivposten kommentiert worden.

Den Rückstellungen wurde zu Lasten des Berichtsjahres ein Betrag von 6 Millionen Franken für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse zugewiesen. Zusammen mit den im Vorjahr für die beschleunigte Durchführung von Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit auf Niveauübergängen zurückgestellten 4 Millionen Franken stehen somit für diesen Zweck 10 Millionen Franken zur Verfügung. Näheres hierüber ist im Abschnitt «Überblick über die Erfolgsrechnung» (Seite 39) gesagt. Auf die Rückstellung für die Revision der Ämterklassifikation entfallen 12,9 Millionen Franken, und 3,9 Millionen Franken verteilen sich auf verschiedene, kleinere Rückstellungen.

Rechnungen und Übersichten

Baurechnung

Betriebsrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Wichtigste Zahlen der Erfolgsrechnung

Übersicht über den Fahrzeugbestand

Anhang zur Baurechnung: Verzeichnis der grösseren Bauten und Anschaffungen

Rechnung 1954		Rechnung 1955
Fr.	Baufwendungen	Fr.
	für:	
137 882 859.06	Anlagen der Bahn	143 942 520.84
86 986 754.41	<i>Anlagen und Einrichtungen</i>	87 192 338.39
20 954 077.50	Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	25 234 754.85
5 155 867.45	Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke	6 083 746.93
13 709 421.54	Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	12 449 480.97
3 141 695.17	Elektrifizierung von Linien	2 830 765.74
	Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen	
38 542 704.95	Erneuerung von Geleisen und Weichen	34 934 616.90
527 955.—	Erneuerung von Fahrleitungsanlagen	367 762.40
4 955 032.80	Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	5 291 210.60
50 896 104.65	<i>Fahrzeuge</i>	56 750 182.45
13 101 714.15	Triebfahrzeuge	16 927 095.70
29 273 668.10	Personen- und Gepäckwagen	27 977 595.95
8 520 722.40	Güter- und Dienstwagen	11 382 999.80
—	Schiffe	462 491.—
10 530 989.75	Anlagen der übrigen Betriebe	12 250 232.10
7 559 892.90	Kraftwerke	6 617 043.92
2 971 096.85	Werkstätten	5 633 188.18
148 413 848.81		156 192 752.94

für das Jahr 1955

Rechnung 1954		Rechnung 1955
Fr.	Verbuchung der Bauaufwendungen	Fr.
	auf:	
121 443 758.76	Anlagenrechnung (Aktivierbare Bauaufwendungen)	128 445 460.71
112 211 922.47	Bahn	118 600 398.88
61 615 396.57	Anlagen und Einrichtungen	62 279 614.73
50 596 525.90	Fahrzeuge	56 320 784.15
9 231 836.29	Übrige Betriebe	9 845 061.83
6 854 144.74	Kraftwerke	4 859 918.30
2 377 691.55	Werkstätten	4 985 143.53
26 970 090.05	Betriebsrechnung (Nicht aktivierbare Bauaufwendungen)	27 747 292.23
25 670 936.59	Bahn	25 342 121.96
25 371 357.84	Anlagen und Einrichtungen	24 912 723.66
299 578.75	Fahrzeuge	429 398.30
1 299 153.46	Übrige Betriebe	2 405 170.27
705 748.16	Kraftwerke	1 757 125.62
593 405.30	Werkstätten	648 044.65
148 413 848.81		156 192 752.94

Rechnung 1954		Rechnung 1955
Fr.	Aufwand	Fr.
36 463 850.26	Verwaltung	35 791 024.27
496 888 365.08	Betrieb	518 444 269.49
23 915 737.74	Leitung und Allgemeines	26 120 833.52
316 003 852.99	Betriebsleistungen	334 447 206.09
9 282 384.45	Bahnbewachung	9 475 590.47
177 729 327.02	Stationsdienst	190 244 621.03
39 050 439.01	Zugsbegleitung	41 392 784.23
89 182 726.21	Zugförderung	92 308 705.76
758 976.30	Schiffsbetrieb auf dem Bodensee.	1 025 504.60
156 968 774.35	Unterhalt	157 876 229.88
91 040 645.18	Anlagen und Einrichtungen	92 903 347.81
65 928 129.17	Fahrzeuge	64 972 882.07
13 902 756.41	Verschiedenes	15 207 879.48
547 254 971.75	Total Aufwand . .	569 443 173.24
234 788 040.82	Betriebsüberschuss	269 951 198.89
782 043 012.57		839 394 372.13

für das Jahr 1955

Rechnung 1954		Rechnung 1955
Fr.	Ertrag	Fr.
718 582 757.54	Verkehrseinnahmen	772 318 969.25
305 109 668.15	Personenverkehr	315 084 950.71
413 473 089.39	Gesamtgüterverkehr	457 234 018.54
25 732 997.24	Gepäck- und Expressgutverkehr	27 552 764.38
29 926 003.—	Postverkehr	30 103 798.35
7 031 240.15	Tierverkehr	7 571 645.41
350 782 849.—	Güterverkehr	392 005 810.40
63 460 255.03	Verschiedene Erträge	67 075 402.88
782 043 012.57	Total Ertrag	839 394 372.13

Gewinn- und Verlustrechnung

Rechnung 1954		Rechnung 1955
Fr.	Aufwand	Fr.
106 636 877.20	Abschreibungen vom Anlagevermögen	108 141 979.50
1 850 945.53	Abschreibungen vom Betriebsvermögen	165 395.69
47 250 784.91	Kapitalkosten	47 195 609.36
25 462 076.75	Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse	25 607 730.80
21 441 007.65	Teuerungszulagen an Pensionierte	21 345 706.20
500 000.—	Rücklage zur Deckung grosser Schäden	500 000.—
987 385.53	Sonstige Aufwendungen	1 019 993.44
20 000 000.—	Ordentliche Tilgung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen All- gemeine Kosten und Unterbau	20 000 000.—
25 330 599.35	Ausserordentliche Tilgungen, Abschreibungen und Rückstellungen: Tilgung des restlichen Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen All- gemeine Kosten und Unterbau	40 00 0000.—
	Rückstellung für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse . .	6 000 000.—
249 459 676.92	Total Aufwand	269 976 414.99
8 000 000.—	Einlage in die gesetzliche Reserve	8 000 000.—
—	Verzinsung des Dotationskapitals zu 4%	16 000 000.—
1 552 765.51	Aktivsaldo zur Verfügung der Bundesversammlung	1 520 650.29
259 012 442.43		295 497 065.28
	Zusammensetzung des Reingewinns einschliesslich Aktivsaldo des Vorjahres:	
	Aktivsaldo des Vorjahres.	1 552 765.51
	Reingewinn des Berichtsjahres	23 967 884.78
	Total	25 520 650.29

für das Jahr 1955

Rechnung 1954		Rechnung 1955
Fr.	Ertrag	Fr.
821 524.88	Aktivsaldo des Vorjahres.	1 552 765.51
234 788 040.82	Betriebsüberschuss.	269 951 198.89
18 874 644.64	Kalkulatorische Abschreibungen und Zinsen	18 600 915.10
842 457.70	Rohertrag der vorsorglich erworbenen Grundstücke	662 743.55
896 581.64	Ertrag der Beteiligungen	931 775.35
610 721.69	Ertrag des Betriebsvermögens.	1 355 550.93
2 178 471.06	Sonstige Erträge	2 442 115.95
259 012 442.43	Total Ertrag	295 497 065.28

Bilanz

Rechnung 1954		Rechnung 1955
Fr.	Aktiven	Fr.
1 793 682 749.61	Anlagevermögen	1 812 397 309.12
1 689 566 263.18	Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge	1 688 538 346.03
71 803 318.23	Unvollendete Bauten	89 366 633.29
12 413 137.20	Vorsorglich erworbene Grundstücke	13 792 296.80
19 900 031.—	Beteiligungen	20 700 033.—
172 962 836.47	Betriebsvermögen	247 784 975.60
21 733 134.59	Kasse, Postcheck, Banken	85 145 435.86
41 869 079.35	Debitoren	59 752 422.05
1 739 362.35	Wertschriften	1 952 807.50
107 621 260.18	Materialvorräte	100 934 310.19
60 000 000.—	Darlehen für die Elektrifizierung ausländischer Anschlußstrecken	350 000 000.—
60 000 000.—	Guthaben gegenüber den ausländischen Bahnen	350 000 000.—
40 372 224.58	Übrige Aktiven	42 599 314.31
25 983 884.18	Abrechnungskonten	27 298 905.21
14 388 340.40	Transitorische Aktiven	15 300 409.10
65 775 218.80	Zu tilgende Aufwendungen	5 114 218.80
60 000 000.—	Abschreibungsrückstand der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau	—.—
5 775 218.80	Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen	5 114 218.80
2 132 793 029.46		2 457 895 817.83

auf den 31. Dezember 1955

Rechnung 1954		Rechnung 1955
Fr.	Passiven	Fr.
451 135 058.07	Eigenkapital	459 661 858.07
400 000 000.—	Dotationskapital	400 000 000.—
32 000 000.—	Gesetzliche Reserve	40 000 000.—
19 135 058.07	Rücklage zur Deckung grosser Schäden	19 661 858.07
1 552 000 012.70	Fremdkapital	1 565 449 800.14
1 347 945 250.—	<i>Feste Verbindlichkeiten</i>	1 368 840 800.—
527 945 250.—	Obligationen-Anleihen und Reskriptionen	508 840 800.—
700 000 000.—	Darlehen des eidgenössischen Finanzdepartementes	700 000 000.—
120 000 000.—	Depotscheine der Pensions- und Hilfskasse der SBB	160 000 000.—
204 054 762.70	<i>Laufende Verbindlichkeiten</i>	196 609 000.14
7 097 270.25	Banken	4 687 986.37
45 073 576.85	Lieferantenrechnungen	43 735 798.06
14 460 324.80	Schuldverpflichtungen aus laufenden Haftpflicht- und Zuschuss- renten	14 716 920.60
59 383 391.50	Guthaben der Unterstützungskassen der SBB	37 752 312.28
78 040 199.30	Verschiedene Kreditoren	95 715 982.83
60 000 000.—	Darlehen für die Elektrifizierung ausländischer Anschlußstrecken	350 000 000.—
60 000 000.—	Schuld gegenüber dem eidg. Finanzdepartement	350 000 000.—
18 798 925.90	Rückstellungen	26 835 977.40
49 306 267.28	Übrige Passiven	54 427 531.93
42 027 513.48	Abrechnungskonten	47 257 761.43
7 278 753.80	Transitorische Passiven	7 169 770.50
1 552 765.51	Aktivsaldo zur Verfügung der Bundesversammlung	1 520 650.29
2 132 793 029.46		2 457 895 817.83

Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Anlagengruppe	Anlagewert			
	am Jahresanfang	Veränderungen im Rechnungsjahr		am Jahresende
		Zugang	Abgang	
1	2	3	4	5
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bahn	3 341 131 674.37	91 883 020.57	14 336 515.30	3 418 678 179.64
Anlagen und Einrichtungen	2 335 279 408.39	40 672 812.57	9 973 840.—	2 365 978 380.96
Allgemeine Kosten (Projektierung und Bauleitung, Bau- zinsen)	190 878 375.83	—	892 960.—	189 985 415.83
Grundstücke und Rechte	200 828 138.47	652 942.95	554 470.—	200 926 611.42
Unterbau:				
Brücken, Viadukte und Durchlässe.	211 055 326.62	2 310 572.15	248 720.—	213 117 178.77
Übriger Unterbau (Tunnel, Dämme, Einschnitte, Schotter- bett)	559 788 262.44	1 366 926.05	42 190.—	561 112 998.49
Oberbau	432 374 211.23	25 539 725.55	7 141 050.—	450 772 886.78
Hochbau und feste Einrichtungen:				
Verwaltungsgebäude	9 812 531.46	125 000.—	—	9 937 531.46
Gebäude für den Betriebsdienst	247 362 941.49	3 433 239.12	297 350.—	250 498 830.61
Stationseinrichtungen, Einrichtungen der Betriebswerk- stätten und Nebenbetriebe	41 754 119.15	1 125 606.10	179 800.—	42 699 925.25
Fahrleitungsanlagen	161 400 303.96	582 298.50	135 250.—	161 847 352.46
Fernmelde- und Sicherungsanlagen.	220 305 140.09	2 794 507.30	276 620.—	222 823 027.39
Mobilien und Geräte	59 720 057.65	2 741 994.85	205 430.—	62 256 622.50
Fahrzeuge	1 005 852 265.98	51 210 208.—	4 362 675.30	1 052 699 798.68
Triebfahrzeuge	419 647 300.77	16 473 680.—	791 388.70	435 329 592.07
Personen- und Gepäckwagen	378 024 322.55	31 001 169.—	3 186 689.—	405 838 802.55
Güter- und Dienstwagen	208 180 642.66	3 735 359.—	384 597.60	211 531 404.06
Kraftwerke	265 476 696.29	16 291 617.83	410 560.—	281 357 754.12
Konzessionen und Rechte	3 378 721.83	— 50 000.—	—	3 328 721.83
Grundstücke	2 332 462.45	— 508 317.50	—	1 824 144.95
Wasseranlagen und andere Tiefbauten	95 451 741.50	13 577 637.83	130 000.—	108 899 379.33
Rohrleitungen und Abschlussorgane	16 806 260.33	224 902.15	117 000.—	16 914 162.48
Gebäude der Kraft- und Unterwerke	30 102 485.96	267 741.05	—	30 370 227.01
Mechanische und elektrische Ausrüstung der Kraft- und Unter- werke.	72 654 057.21	2 640 931.60	111 600.—	75 183 388.81
Übertragungsleitungen	42 364 390.13	50 000.—	47 200.—	42 367 190.13
Mobilien und Geräte	2 386 576.88	88 722.70	4 760.—	2 470 539.58
Werkstätten	49 125 524.68	2 654 096.90	163 434.20	51 616 187.38
Grundstücke	1 651 792.45	—	—	1 651 792.45
Wege und Geleise	2 460 198.90	10 528.70	1 100.—	2 469 627.60
Gebäude	20 004 640.58	478 312.70	8 400.—	20 474 553.28
Einrichtungen	11 474 354.10	834 269.85	33 728.40	12 274 895.55
Maschinen, Mobilien und Geräte.	13 534 538.65	1 330 985.65	120 205.80	14 745 318.50
Schiffsdienst auf dem Bodensee	3 668 183.52	53 410.35	—	3 721 593.87
Grundstücke	17 736.—	—	—	17 736.—
Gebäude	201 674.30	40 000.—	—	241 674.30
Hafenanlagen	416 321.27	—	—	416 321.27
Einrichtungen	201 753.12	—	—	201 753.12
Maschinen, Mobilien und Geräte.	176 609.25	13 410.35	—	190 019.60
Schiffe.	2 654 089.58	—	—	2 654 089.58
	3 659 402 078.86	110 882 145.65	14 910 509.50	3 755 373 715.01

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

Abschreibungen					Bilanzwert			
am Jahresanfang	Veränderungen im Rechnungsjahr			am Jahresende	am Jahresanfang		am Jahresende	
	Zugang (Jahresabschreibung)		Abgang (Aufgelaufene Ab- schreibungen auf den Anlagenabgängen)					
6	7		8	9	10		11	
Fr.	in % von Sp. 2	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	in % von Sp. 2	Fr.	in % von Sp. 5
1 815 888 519.44		99 740 721.—	9 777 383.—	1 905 851 857.44	1 525 243 154.93	45,7	1 512 826 322.20	44,3
1 165 193 130.44		54 229 340.—	5 455 570.—	1 213 966 900.44	1 170 086 277.95	50,1	1 152 011 480.52	48,7
124 315 711.—	1,5	2 863 176.—	496 230.—	126 682 657.—	66 562 664.83	34,9	63 302 758.83	33,3
—	—	—	—	—	200 828 138.47	100	200 926 611.42	100
98 094 132.—	1,5	3 165 830.—	126 520.—	101 133 442.—	112 961 194.62	53,5	111 983 736.77	52,5
194 881 217.15	1,0	5 597 883.—	18 010.—	200 461 090.15	364 907 045.29	65,2	360 651 908.34	64,3
367 638 474.10		20 471 226.—	3 901 570.—	384 208 130.10	64 735 737.13	15,0	66 564 756.68	14,8
276 638 474.10	3,0	12 971 226.—	3 901 570.—	285 708 130.10				
91 000 000.—	1)	7 500 000.—	—	98 500 000.—				
2 375 125.—	1,0	98 125.—	—	2 473 250.—	7 437 406.46	75,8	7 464 281.46	75,1
104 498 255.—	2,0	4 947 259.—	225 510.—	109 220 004.—	142 864 686.49	57,8	141 278 826.61	56,4
23 349 033.09	3,0	1 252 624.—	153 160.—	24 448 497.09	18 405 086.06	44,1	18 251 428.16	42,7
87 898 629.—	2,5	4 035 008.—	111 620.—	91 822 017.—	73 501 674.96	45,5	70 025 335.46	43,3
126 059 555.—	4,0	8 812 206.—	255 060.—	134 616 701.—	94 245 585.09	42,8	88 206 326.39	39,6
36 082 999.10	5,0	2 986 003.—	167 890.—	38 901 112.10	23 637 058.55	39,6	23 355 510.40	37,5
650 695 389.—		45 511 381.—	4 321 813.—	691 884 957.—	355 156 876.98	35,3	360 814 841.68	34,3
599 795 389.—		37 111 381.—	4 321 813.—	632 584 957.—				
50 900 000.—	1)	8 400 000.—	—	59 300 000.—				
317 143 092.—	4,0+1)	22 985 892.—	756 054.—	339 372 930.—	102 504 208.77	24,4	95 956 662.07	22,0
204 198 790.—	4,0+1)	15 720 973.—	3 181 238.—	216 738 525.—	173 825 532.55	46,0	189 100 277.55	46,6
129 353 507.—	2,5+1)	6 804 516.—	384 521.—	135 773 502.—	78 827 135.66	37,9	75 757 902.06	35,8
123 423 438.12		5 929 862.—	270 440.—	129 082 860.12	142 053 258.17	53,5	152 274 894.—	54,1
963 837.—	1,0	33 787.—	—	997 624.—	2 414 884.83	71,5	2 331 097.83	70,0
—	—	—	—	—	2 332 462.45	100	1 824 144.95	100
30 954 099.—	1,5	1 431 776.—	64 400.—	32 321 475.—	64 497 642.50	67,6	76 577 904.33	70,3
10 980 476.—	3,0	504 188.—	112 800.—	11 371 864.—	5 825 784.33	34,7	5 542 298.48	32,8
10 447 455.—	2,0	602 050.—	—	11 049 505.—	19 655 030.96	65,3	19 320 722.01	63,6
45 825 813.—	3,0	2 179 622.—	80 860.—	47 924 575.—	26 828 244.21	36,9	27 258 813.81	36,3
22 805 973.12	2,5	1 059 110.—	10 620.—	23 854 463.12	19 558 417.01	46,2	18 512 727.01	43,7
1 445 785.—	5,0	119 329.—	1 760.—	1 563 354.—	940 791.88	39,4	907 185.58	36,7
27 286 744.90		1 457 954.—	156 342.70	28 588 356.20	21 838 779.78	44,5	23 027 831.18	44,6
—	—	—	—	—	1 651 792.45	100	1 651 792.45	100
1 235 428.40	1,5	36 903.—	836.—	1 271 495.40	1 224 770.50	49,8	1 198 132.20	48,5
10 264 917.25	2,0	400 093.—	7 229.05	10 657 781.20	9 739 723.33	48,7	9 816 772.08	47,9
7 095 017.35	3,0	344 231.—	29 519.80	7 409 728.55	4 379 336.75	38,2	4 865 167.—	39,6
8 691 381.90	5,0	676 727.—	118 757.85	9 249 351.05	4 843 156.75	35,8	5 495 967.45	37,3
3 237 113.22		75 182.—	—	3 312 295.22	431 070.30	11,8	409 298.65	11,0
—	—	—	—	—	17 736.—	100	17 736.—	100
201 674.30	2,0	—	—	201 674.30	—	—	40 000.—	16,6
416 321.27	1,5	—	—	416 321.27	—	—	—	—
201 753.12	3,0	—	—	201 753.12	—	—	—	—
111 926.20	5,0	8 830.—	—	120 756.20	64 683.05	36,6	69 263.40	36,5
2 305 438.33	2,5	66 352.—	—	2 371 790.33	348 651.25	13,1	282 299.25	10,6
1 969 835 815.68	3,10 2)	107 203 719.—	10 204 165.70	2 066 835 368.98	1 689 566 263.18	46,2	1 688 538 346.03	45,0

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

Wichtigste Zahlen

		1903	1913	1929
<i>Betriebsrechnung</i>				
1	Einnahmen aus dem Personenverkehr	43,9	84,6	156,3
	Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr:			
2	Gepäck- und Expressgutverkehr	4,2	8,5	12,8
3	Postverkehr	0,9	2,2	9,1
4	Tierverkehr	2,0	2,9	6,2
5	Güterverkehr	55,0	105,6	217,6
6	Total (2 + 3 + 4 + 5)	62,1	119,2	245,7
7	Verkehrseinnahmen (1 + 6)	106,0	203,8	402,0
8	Verschiedene Betriebserträge	5,1	8,9	29,4
9	Betriebsertrag im ganzen (7 + 8)	111,1	212,7	431,4
10	Betriebsaufwand	72,8	142,4	280,4
11	Betriebsüberschuss (9 — 10)	38,3	70,3	151,0
<i>Gewinn- und Verlustrechnung</i>				
	Ordentlicher Ertrag:			
12	Betriebsüberschuss (11)	38,3	70,3	151,0
13	Übriger ordentlicher Ertrag	14,4	15,7	22,9
14	Total (12 + 13)	52,7	86,0	173,9
	Ordentlicher Aufwand:			
15	Abschreibungen vom Anlagevermögen	12,3	19,7	25,7
16	Kapitalkosten	40,3	55,4	123,0
17	Ergänzungsbeiträge an die PHK	—	1,5	5,7
18	Teuerungszulagen an Pensionierte	—	—	—
19	Übriger ordentlicher Aufwand	0,2	0,5	1,5
20	Total (15 + 16 + 17 + 18 + 19)	52,8	77,1	155,9
21	Ertragsüberschuss (14 — 20)	—	8,9	18,0
22	Aufwandsüberschuss (20 — 14)	0,1	—	—
23	Ausserordentlicher Ertrag	—	—	35,0
24	Ausserordentlicher Aufwand	—	7,3	38,0
25	Reingewinn des Jahres (21 + 23 — 24)	—	1,6	15,0
26	Reinverlust des Jahres (22 — 23 + 24)	0,1	—	—
27	Zu verteiler Reingewinn bzw. zu deckender Reinverlust (—) einschliesslich Vortrag vom Vorjahr	1,0	8,0	15,0
	Gewinnverteilung bzw. Verlustdeckung (—):			
28	Einlage in die gesetzliche Reserve bzw. Entnahme	—	—	—
29	Verzinsung des Dotationskapitals	—	—	—
30	Defizitdeckung durch den Bund	—	—	—
31	Andere Gewinnverwendungen oder Verlustdeckungen	0,5	—	15,0
32	Vortrag auf neue Rechnung	0,5	8,0	—

der Erfolgsrechnung

1938	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	
Beträge in Millionen Franken											
131,9	258,2	270,0	276,6	278,3	263,8	274,4	299,8	304,2	305,1	315,1	1
8,3	16,4	18,2	20,3	19,4	19,8	21,1	23,8	24,7	25,8	27,5	2
9,9	15,3	16,2	16,7	16,6	17,0	22,2	28,3	29,0	29,9	30,1	3
3,8	6,0	7,0	6,4	6,3	5,9	5,4	6,0	6,5	7,0	7,6	4
153,7	267,9	300,2	299,6	261,8	283,2	334,2	312,8	322,7	350,8	392,0	5
175,7	305,6	341,6	343,0	304,1	325,9	382,9	370,9	382,9	413,5	457,2	6
307,6	563,8	611,6	619,6	582,4	589,7	657,3	670,7	687,1	718,6	772,3	7
15,5	22,7	23,2	57,7	53,1	52,1	58,2	60,7	61,4	63,4	67,1	8
323,1	586,5	634,8	677,3	635,5	641,8	715,5	731,4	748,5	782,0	839,4	9
229,4	387,4	437,2	495,6	503,5	487,0	501,1	519,7	538,7	547,2	569,4	10
93,7	199,1	197,6	181,7	132,0	154,8	214,4	211,7	209,8	234,8	270,0	11
93,7	199,1	197,6	181,7	132,0	154,8	214,4	211,7	209,8	234,8	270,0	12
32,1	21,4	20,1	21,2	21,7	22,4	22,6	23,6	23,7	23,4	24,0	13
125,8	220,5	217,7	202,9	153,7	177,2	237,0	235,3	233,5	258,2	294,0	14
32,9	70,7	72,5	73,3	74,7	76,5	103,9	104,1	105,0	106,6	108,1	15
112,4	53,9	51,2	48,3	48,8	51,3	50,3	49,5	48,7	47,3	47,2	16
14,4	23,9	24,0	24,1	24,2	23,4	23,6	23,4	25,3	25,5	25,6	17
—	—	—	21,1	21,0	22,0	24,0	23,7	21,8	21,4	21,3	18
1,3	4,1	3,1	3,5	1,8	2,4	4,7	6,5	4,0	3,4	1,8	19
161,0	152,6	150,8	170,3	170,5	175,6	206,5	207,2	204,8	204,2	204,0	20
—	67,9	66,9	32,6	—	1,6	30,5	28,1	28,7	54,0	90,0	21
35,2	—	—	—	16,8	—	—	—	—	—	—	22
—	6,5	2,2	2,4	7,1	—	—	—	—	—	—	23
—	49,0	43,7	20,0	30,1	1,6	22,5	20,0	20,0	45,3	66,0	24
—	25,4	25,4	15,0	—	—	8,0	8,1	8,7	8,7	24,0	25
35,2	—	—	—	39,8	—	—	—	—	—	—	26
— 35,2	25,4	25,4	15,0	— 39,8	—	8,0	8,1	8,8	9,5	25,5	27
—	9,4	9,4	8,0	— 26,8	—	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	28
—	16,0	16,0	7,0	—	—	—	—	—	—	16,0	29
—	—	—	—	— 13,0	—	—	—	—	—	—	30
— 7,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
— 27,7	—	—	—	—	—	—	0,1	0,8	1,5	1,5 ¹⁾	32

¹⁾ Unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung.

Übersicht über den Fahrzeugbestand

Die in Klammern gesetzten Zahlen geben den Fahrzeugbestand für Schmalspur (Brüniglinie) an und sind in den danebenstehenden Zahlen nicht enthalten. Unter «Zuwachs» sind sowohl neuerstellte als auch umgebaute Fahrzeuge zu verstehen.

	Bestand am 31. Dezember 1954		Zuwachs	Abgang	Bestand am 31. Dezember 1955		Bestellt und im Bau befindlich
Triebfahrzeuge							
<i>1. Elektrische Triebfahrzeuge</i>							
a) Lokomotiven							
Leichtschnellzugslokomotiven, Re		50	—	—		50	—
Übrige Schnellzugslokomotiven, Ae		356	3	—		359	9
Personen- und Güterzugslokomotiven, Be, Ce, De, HGe	(2)	104	—	—	(2)	104	—
Rangierlokomotiven, Ee		104	—	—		104	12
zusammen	(2)	614	3	—	(2)	617	21
b) Triebwagen							
Personentriebwagen, Re, Ce, CFe		56	6	—		62	—
Gepäcktriebwagen, Fe, Fhe	(16)	25	—	—	(16)	25	—
zusammen	(16)	81	6	—	(16)	87	—
c) Triebwagenzüge.		5	—	—		5	2
d) Traktoren für Stations- und Bahndienst, Ta, Te, Tea, Tem.	(2)	135	12	1	(2)	146	34
<i>2. Thermische Triebfahrzeuge</i>							
a) Lokomotiven							
Dampflokomotiven für Streckendienst, A-C, Eb-c, G, HG	(9)	116	—	7	(9)	109	—
Dampflokomotiven für Rangierdienst, E.		101	—	—		101	—
Diesellokomotiven für Streckendienst, Am, Bm		4	3	—		7	—
Diesellokomotiven für Rangierdienst, Em	—	—	—	—	—	—	6
zusammen	(9)	221	3	7	(9)	217	6
b) Triebwagen, CFm, Fm		2	—	—		2	—
c) Triebwagenzüge TEE	—	—	—	—	—	—	2
d) Traktoren für Stations- und Bahndienst, Tm	(5)	195	28	7	(5)	216	22
Wagen							
<i>1. Personenwagen (inklusive Speise- und Steuerwagen)</i>							
Personenwagen mit 4 Achsen	(108)	1 957	121	8	(108)	2 070	67
Personenwagen mit 2 oder 3 Achsen	(—)	1 639	—	107	(—)	1 532	—
zusammen	(108)	3 596	121	115	(108)	3 602	67
2. Gepäckwagen F, FZ	(15)	632	29	11	(15)	650	—
<i>3. Güterwagen</i>							
Gedeckte Güterwagen, J, K.	(102)	10 706	27	67	(102)	10 666	700
Offene Güterwagen, L, M, N.	(59)	7 108	22	94	(59)	7 036	—
Spezialwagen, O.	(52)	709	126	15	(52)	820	89
zusammen	(213)	18 523	175	176	(213)	18 522	789
<i>4. Dienstwagen</i>							
Schotterwagen, S	(17)	1 106	18	53	(17)	1 071	—
Übrige Dienstwagen, X	(16)	976	59	(1) 23	(17)	1 012	3
zusammen	(33)	2 082	77	(1) 76	(34)	2 083	3