

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1942)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1942
Autor: Meile
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676022>

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

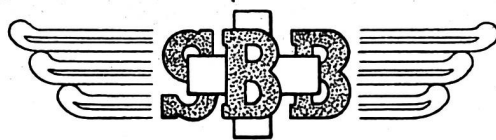
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 14.12.2025

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



Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1942.

I. Umfang des Netzes.

Die Länge der im Eigentum des Bundes stehenden Linien beträgt auf Ende 1942 2917,162 km

Hievon stehen ausser Betrieb die Strecken:

Otelfingen-Niederglatt . . . 12,609 km

Kleinere Anschlußstrecken

von zusammen 7,053 » *) 19,662 »

Verbleiben: Eigene Linien im Betrieb 2897,500 km

Hievon haben die Bundesbahnen verpachtet die Strecken:

Wohlen-Bremgarten . . . 7,041 km

Wattwil-Ebnat-Kappel . . . 5,062 » 12,103 km

Die Länge des auf eigene Kosten betriebenen eigenen Netzes beträgt . 2885,397 km

Die Bundesbahnen haben gepachtet die Linien:

Nyon-Crassier-La Rippe . 5,885 km

Vevey-Puidoux-Chevbres . 7,825 » 13,690 »

Die Gesamtlänge des auf eigene Kosten betriebenen Netzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) beträgt 2899,087 km

Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:

Kreis I 942,828 km

Kreis II 967,753 »

Kreis III 988,506 »

Die Schweizerischen Bundesbahnen sind am Betriebe anderer Bahnen wie folgt beteiligt:

a. Der gesamte Betrieb wird besorgt auf der Güterbahn Basel-DRB-Kleinhöninger-Rheinhafen 4,005 km

b. Der Zugbegleitungs- und der Zugförderungsdienst wird besorgt auf den Strecken: Crassier-La Rippe-Divonne-Les Bains — km *)

Pont-Brassus 13,107 »

Les Verrières (Grenze)-Pontarlier — » *)

Münster-Lengnau 12,979 »

Koblenz (Grenze)-Waldshut 1,743 »

Iselle (Eigentumsgrenze)-Domodossola 19,088 »

Pino (Grenze)-Luino 14,856 »

Kleinere Anschlußstrecken

von zusammen 3,185 » 64,988 »

Die Länge der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt 68,943 km

Die Gesamtbetriebslänge des auf eigene Kosten betriebenen Eisenbahnnetzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) und der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt 2968,030 km

Die Eigentums- und Betriebslängen sind vom Jahre 1938 an in Übereinstimmung mit der schweizerischen Eisenbahnstatistik nach den international geltenden Grundsätzen neu berechnet, wodurch sich im Vergleich zu den früheren Angaben kleinere Abweichungen ergeben.

*) Diese Anschlussstrecken konnten der kriegerischen Ereignisse halber im Jahre 1942 nicht mehr betrieben werden.

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Die Entwicklung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1942 stand weiterhin im Zeichen der Kriegskonjunktur.

Im Personenverkehr hat sich die schon vor dem Kriege einsetzende und anhaltende Aufwärtsbewegung im Jahre 1942 fortgesetzt. Im Vergleich zum Vorjahre, das bereits eine aussergewöhnliche Frequenzsteigerung von 18,93 Millionen Personen oder 15,2 % brachte, ist der Reiseverkehr neuerdings um 15,38 Millionen oder 10,7 % auf insgesamt 158,79 Millionen Personen angewachsen, was einen neuen Höhepunkt in der Personenbeförderung darstellt. Gegenüber dem Durchschnitt der letzten fünf Friedensjahre hat die Zahl der Reisenden um 47,52 Millionen oder 42,7 % zugenommen. Die im verflossenen Jahre erfolgte Verkehrsbelebung ist dem vermehrten Verkehr mit gewöhnlichen Billetten, vor allem aber dem stark gesteigerten Berufsverkehr mit General- und Streckenabonnements zuzuschreiben, während der internationale Fremdenverkehr, wie in den vorhergehenden Kriegsjahren, fast gänzlich ausfiel.

Entsprechend der Verkehrsausweitung sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr, die im Jahre zuvor einen Mehrertrag von 25,40 Millionen Franken oder 18,6 % abwarfen, auf 176,81 Millionen Franken angestiegen und haben damit die bisherigen Höchsteinnahmen des Jahres 1941 um 15,19 Millionen Franken, d. h. um 9,4 %, überschritten.

Im Gegensatz zu der fortschreitenden Entwicklung des Personenverkehrs trat beim Güterverkehr, der von 1938 bis 1941 eine Steigerung der Transportmengen von 9,44 Millionen Tonnen oder 68,1 % aufwies, im Jahre 1942 ein Rückschlag ein. Die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Gütermengen sanken gegenüber dem vorjährigen Rekordverkehr um 908 000 Tonnen, somit um 3,9 % auf 22,41 Millionen Tonnen und stehen noch um 8,07 Millionen Tonnen oder 56,3 % über dem durchschnittlichen Verkehrsvolumen der letzten fünf Vorkriegsjahre.

Mit den verringerten Gütertransporten sind auch die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr bei einem Total von 275,56 Millionen Franken verglichen mit dem bisher günstigsten Frachtertragnis des Vorjahres um 2,86 Millionen Franken oder 1,0 % niedriger ausgefallen.

Die rückläufige Gestaltung des Güterverkehrs im vergangenen Jahre ist auf die infolge der wachsenden Schwierigkeiten im zwischenstaatlichen Güteraustausch eingetretene Drosselung des schweizerischen Aussenhandels- und Durchfuhrverkehrs zurückzuführen.

Die Einfuhr, die in bedeutendem Umfange schwergewichtige Massengüter umfasst, verzeichnete eine gegenüber den beiden Vorjahren verlangsamte mengenmässige Abnahme von 479 000 Tonnen oder 9,8 % auf 4,42 Millionen Tonnen. Dieser abermalige Rückgang betrifft ausschliesslich industrielle Rohstoffe, wogegen Lebensmittel und Fabrikate eine bescheidene Zunahme aufzuweisen haben. Wertmässig ergibt sich eine kleine Erhöhung um 25,00 Millionen Franken oder 1,2 % auf insgesamt 2049 Millionen Franken, wovon 1100 Millionen Franken, somit mehr als die Hälfte, auf die seit 1938 erfolgten Preissteigerungen entfallen. Im Vergleich zum letzten Friedensjahre ist das Importvolumen als hauptsächlichste Auswirkung der verminderten Einfuhr von Rohstoffen und Lebensmitteln um rund 3 Millionen Tonnen oder 41 % gesunken, der Einfuhrwert aber durch die seitherige Verteuerung der Importwaren von 116 % um 442 Millionen Franken oder 28 % gestiegen.

Die Ausfuhr, die im Jahre 1941 noch eine bescheidene mengen- und wertmässige Erholung aufweisen konnte, erfuhr im Berichtsjahre erneut einen empfindlichen Mengenrückgang von 118 000 Tonnen oder 22,5 % auf 405 000 Tonnen, dagegen eine Werterhöhung um 108,40 Millionen Franken oder 7,4 % auf 1572 Millionen Franken. Seit dem letzten Vorkriegsjahre hat der Export der Menge nach einen Rückschlag von mehr als 200 000 Tonnen oder 34 %

Abbildung 1.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.
1913—1942.

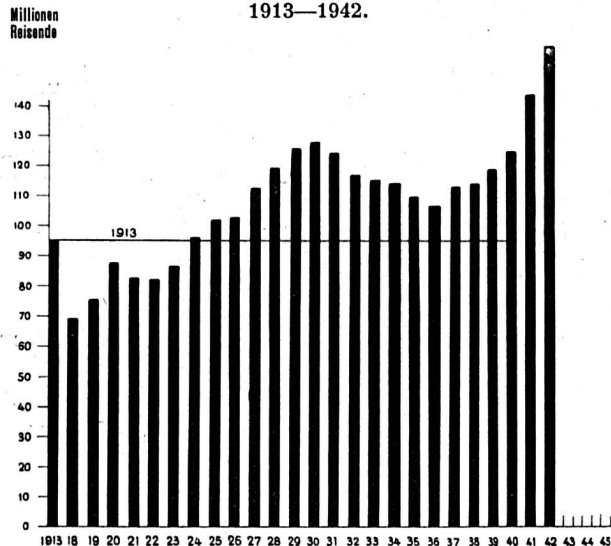
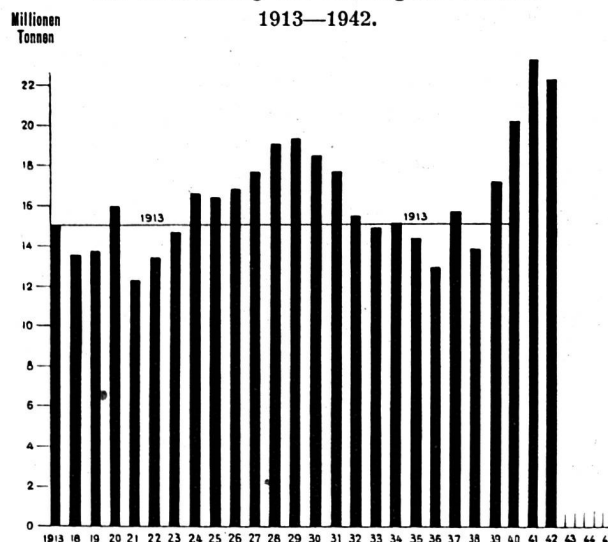


Abbildung 2.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.
1913—1942.



erlitten, woran sowohl Rohstoffe und Lebensmittel als namentlich Fabrikate beteiligt sind. Dem Werte nach ist zufolge der Steigerung der Exportpreise um 61 % eine Zunahme von 255 Millionen Franken, das sind 19 %, festzustellen.

Der Warenaustausch mit dem Auslande, der durch eine beachtliche Verringerung der Umsatzen bei gleichzeitiger Erhöhung der Wertziffern gekennzeichnet ist, schliesst für das Jahr 1942 mit einem gegenüber dem Vorjahresergebnis um 83 Millionen Franken verkleinerten Handelsbilanzdefizit von 478 Millionen Franken ab, das allerdings noch erheblich über dem durchschnittlichen Stand der letzten Vorkriegsjahre liegt.

Bei der Durchfuhr ist die seit Kriegsbeginn anhaltende und im Jahre 1941 bereits stark verlangsamte günstige Verkehrsentwicklung im Berichtsjahre erstmals wieder durch einen erheblichen Rückgang abgelöst worden.

Der Binnenverkehr hat sich — trotz der auf einzelnen Gebieten der schweizerischen Wirtschaft in Erscheinung getretenen Rückbildungstendenzen — unter den Auswirkungen der kriegswirtschaftlich bedingten zunehmenden Verlagerung von der Aussen- zur Binnenwirtschaft und der verstärkten staatlichen Massnahmen zur Förderung der Inlandkonjunktur im Gesamtergebnis des Jahres 1942 auf ungefährer Höhe des Vorjahres gehalten.

Die Transporteinnahmen erreichten den Betrag von 452,87 Millionen Franken; dies bedeutet gegenüber den vorjährigen Höchstleistungen eine Verbesserung von 12,33 Millionen Franken oder 2,8 %. Infolge der ansehnlich vermehrten Personenverkehrseinnahmen und der leicht verminderten Frachteinnahmen hat sich das Verhältnis der Einnahmen zwischen Personenverkehr und Güterverkehr zugunsten des Personenverkehrs verschoben, indem der prozentuale Anteil der Personenverkehrseinnahmen an den gesamten Transporteinnahmen von 36,7 % auf 39,1 % angestiegen, derjenige der Güterverkehrseinnahmen hingegen von 63,3 % auf 60,9 % gesunken ist.

Der schweizerische Grosshandelsindex (1914 = 100), in dessen Berechnung die wichtigsten Roh- und Hilfsstoffe, unverarbeitete Nahrungsmittel sowie Futter- und Düngemittel einbezogen sind, hat im Verlaufe des Berichtsjahres eine verglichen mit der vorjährigen Preisgestaltung deutlich verlangsamte Steigerung von 199 auf 215, somit um 8,0 % erfahren. Im Verhältnis zum Vorkriegsstand von Ende August 1939 stellt sich die Teuerung bis Dezember 1942 auf 100,9 %, die bei den Importwaren 157 % und bei den Inlandwaren 63 % ausmacht. Der Landesindex der Lebenshaltungskosten (1914 = 100), umfassend Nahrungsmittel, Brenn- und Leuchtstoffe, Bekleidung und Miete, verzeichnete im verflossenen Jahre ebenfalls einen erheblich abgeschwächten Anstieg von 184 auf 200 oder um 8,7 %. Die seit Kriegsausbruch bis Jahresende 1942 eingetretene Verteuerung der Lebenshaltung beträgt 46,0 %, im wesentlichen bedingt durch die Preiserhöhung der Nahrungsmittel um 58,8 %.

Im Zusammenhang mit den durch die wachsenden Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung not-

wendig gewordenen weiteren Einschränkungen im Zugverkehr haben die Betriebsleistungen des Jahres 1942 eine Verminderung aufzuweisen. Bei den Reisezügen sind die Zugkilometer, die im Jahre 1938 mit 35,47 Millionen ihren bisherigen Höchststand erreichten, von 1941 bis 1942 um 3,60 Millionen oder 10,4 % auf 30,88 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 575 Millionen oder 8,1 % auf 6,49 Milliarden gesunken. Ebenso verzeichnen die Güterzüge gegenüber den im Jahre 1941 ausgeführten Rekordleistungen von 15,22 Millionen Zugkilometern einen Rückgang von 417 000 oder 2,7 % auf 14,80 Millionen und die Bruttotonnenkilometer einen solchen von 370 Millionen oder 4,5 % auf 7,89 Milliarden. Die achskilometrischen Leistungen der Personenwagen verringerten sich um 47,29 Millionen oder 7,4 % auf 590 Millionen und diejenigen der Güterwagen um 37,72 Millionen oder 4,0 % auf 912 Millionen Wagenachskilometer. Gemessen an den durchschnittlichen Leistungen der letzten zehn Vorkriegsjahre sind die gesamten Zugkilometer um 9,5 %, die Wagenachskilometer um 19,8 % und die Bruttotonnenkilometer um 26,2 % angestiegen. Auf den elektrisch betriebenen Linien wurden im vergangenen Jahre 86 % der Gesamtzahl der Triebfahrzeugkilometer, 90 % der Zugkilometer, 95 % der Wagenachskilometer und 95 % der Bruttotonnenkilometer zurückgelegt.



Der Personalbestand des bahneigenen Personals erfuhr im Durchschnitt des Jahres 1942 eine Vermehrung um 1001 Bedienstete oder 3,6 % auf 28 951 Bedienstete. Überdies wurden 3061 Unternehmer- und Aushilfsarbeiter beschäftigt; im Vorjahre waren es 3040. Am Personalzuwachs sind vor allem der Stations- und Zugdienst, der Zugförderungs- und Werkstätdienst sowie der Bahnunterhaltungsdienst beteiligt.

Neben den Personenverkehrs- und Güterverkehrseinnahmen enthält die Betriebsrechnung die verschiedenen Einnahmen, die sich hauptsächlich aus Pacht- und Mietzinsen zusammensetzen und die insgesamt 15,96 Millionen Franken erreichten. Die

Abbildung 4.
Betriebs-Überschüsse 1903—1942.

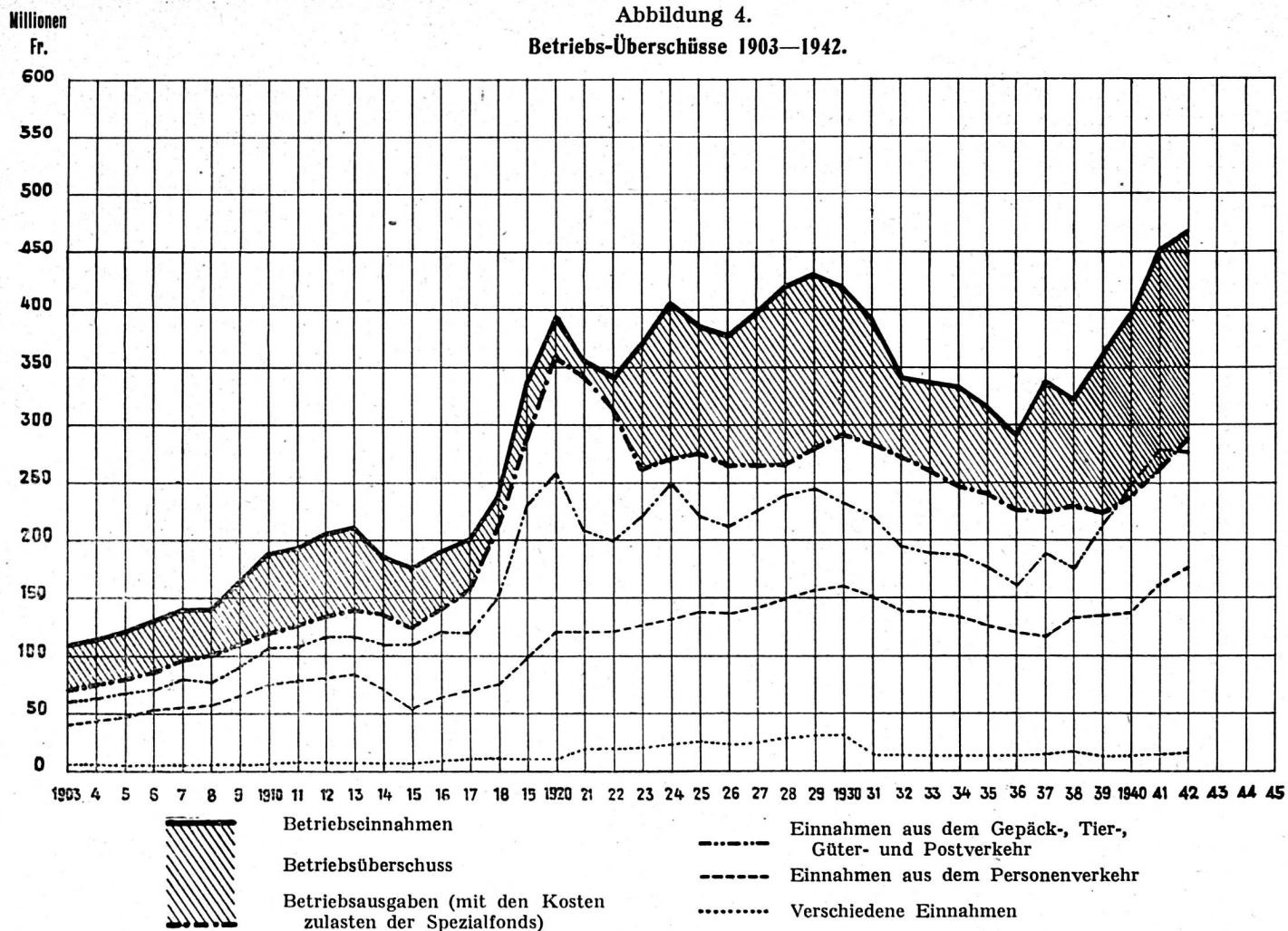
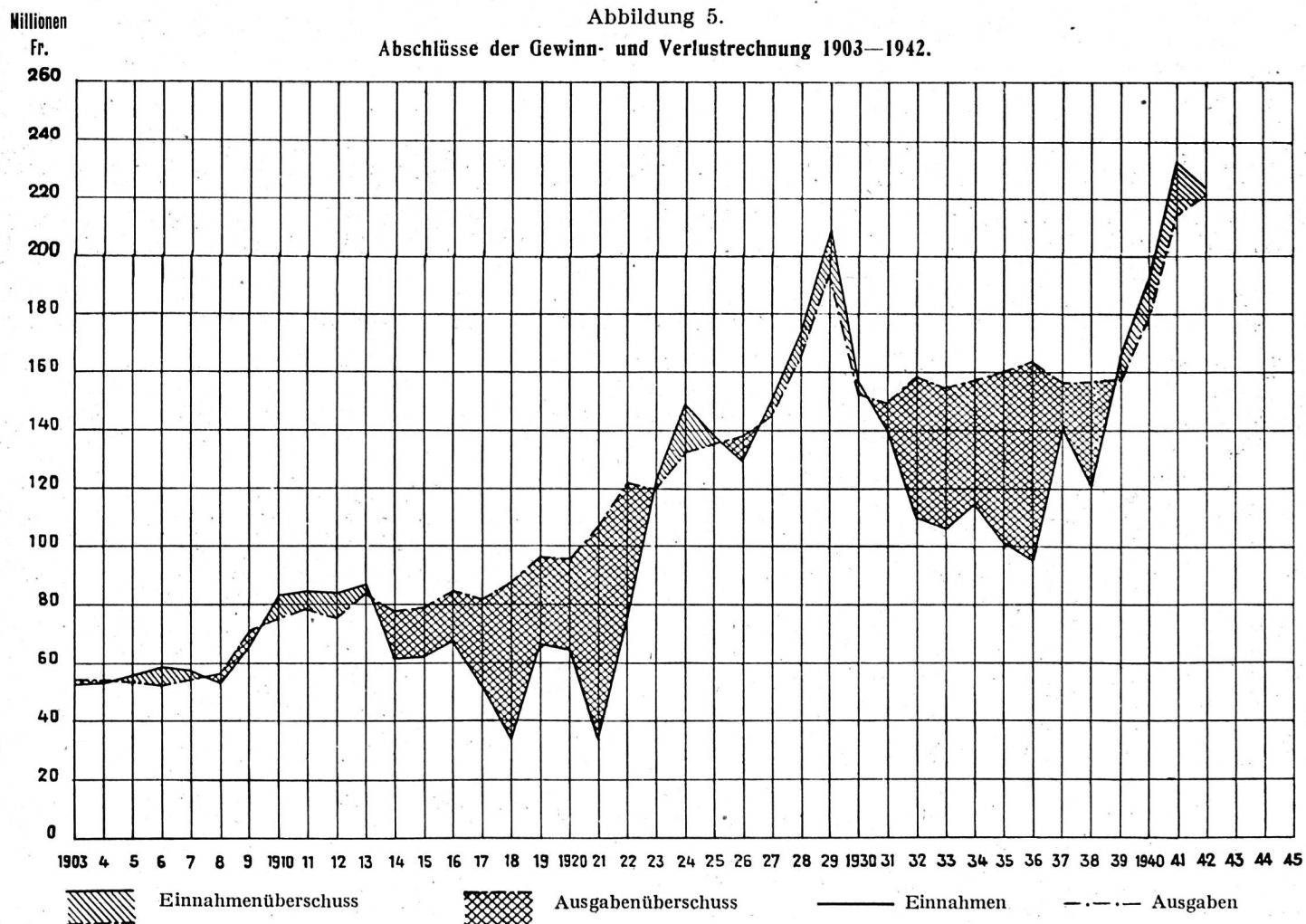


Abbildung 5.

Abschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1942.



gesamten Betriebseinnahmen stellten sich somit auf 468,33 Millionen Franken, das sind 13,33 Millionen Franken oder 2,9 % mehr als im Vorjahr. Die Zunahme der gesamten Betriebseinnahmen von 1940 auf 1941 betrug 14,4 %, von 1939 auf 1940 10,1 %. Es ist also eine Verlangsamung dieser Aufwärtsbewegung festzustellen. Wahrscheinlich wird sie im laufenden Jahr ganz zum Stillstand kommen.

Das Total der Betriebsausgaben steht mit 288,40 Millionen Franken um 27,70 Millionen Franken oder um 10,7 % über demjenigen des Vorjahres. Dass die Betriebsausgaben des Unternehmens in einer Zeit steter Preissteigerungen, denen notgedrungen allmählich auch die Löhne folgen mussten, eine bedeutende Erhöhung erfuhren, bedarf keiner langen Erklärungen. Die Erhöhung der Betriebsausgaben hat sich gegenüber den Vorjahren akzentuiert: von 1939 auf 1940 belief sie sich auf 6,6 %, von 1940 auf 1941 auf 9,2 %. Aus der gegenläufigen Bewegung der Betriebseinnahmen und der Betriebsausgaben muss gefolgert werden, dass die Kriegskonjunktur der Bundesbahnen voraussichtlich an einem Wendepunkt angelangt ist. Dies zeigt nichts deutlicher als der Umstand, dass im Vorjahr die Zunahme der Betriebseinnahmen die Erhöhung der Betriebsausgaben noch um 35,36 Millionen Franken übertraf, während im Berichtsjahr umgekehrt die Erhöhung der Betriebsausgaben die Zunahme der Betriebseinnahmen um 14,45 Millionen Franken hinter sich liess.

Der Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung erreichte 179,93 Millionen Franken. Der vorjährige Betriebsüberschuss, eine Rekordzahl der Bundesbahnen, stellte sich auf 194,38 Millionen Franken. Auch der im Berichtsjahr erzielte Betriebsüberschuss ist infolge des Höchststandes der Betriebseinnahmen noch sehr befriedigend ausgefallen; er ist im Jahresvergleich der zweitbeste.

Der Betriebskoeffizient (Betriebsausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen) betrug 61,58. Die entsprechenden Werte der Vorjahre lauteten: 1941: 57,28; 1940: 60,02; 1939: 61,99.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist einen Überschuss der Einnahmen von 2,50 Millionen

Franken auf. Die Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr beträgt 15,97 Millionen Franken.

Die Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung verminderten sich gegenüber 1941 um 8,56 Millionen Franken. Die Verkleinerung des Betriebsüberschusses machte zwar 14,45 Millionen Franken aus, jedoch stellten sich andere Einnahmeposten der Gewinn- und Verlustrechnung höher.

Die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung vermehrten sich um 7,41 Millionen Franken. Es stiegen die ausserordentlichen Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse um 6,33 auf 24,65 Millionen Franken, und die Rückstellung für Betriebslasten um 2,00 auf 16,00 Millionen Franken. Andererseits senkten sich die Ausgaben für Verzinsung der festen und schwebenden Schulden um 1,18 auf 104,86 Millionen Franken, während sich die Ausgabe-posten Tilgungen und Abschreibungen und Einlagen in die Spezialfonds mit 50,39 bzw. 24,46 Millionen Franken ungefähr auf der Höhe des Vorjahres hielten.

Vom Ergebnis des Jahres 1941 wurden hauptsächlich für die Nachholung von aufgespeichertem Ersatzbedarf 14 Millionen Franken zurückgelegt. Auch im Jahre 1942 konnten die vorgesehenen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten beim Bahnbau bei weitem nicht in vollem Umfange ausgeführt werden. Im Voranschlag war bei einem Normalprogramm von 120 km die Erneuerung von 67 km Geleise vorgesehen; weil die Beschaffung der notwendigen Materialien nicht möglich war, konnten in Wirklichkeit nur 11 km Geleise erneuert werden. Aus dem gleichen Grunde wurden statt der vorgesehenen 180 Ausweichungen nur deren 65 durch neue ersetzt. Endlich konnten statt für 10,2 Millionen Franken nur für 5,4 Millionen Franken partielle Schienen- und Schwellenumbauten sowie Einzelauswechslungen durchgeführt werden. Im ganzen ergab sich allein aus diesen Positionen ein Minder-aufwand von 12,6 Millionen Franken, der die Rechnungen späterer Jahre belasten wird. Da zudem die Streckenbelastung von 14 Millionen Gütertonnen im Mittel der Vorkriegsjahre auf 22,4 Millionen Tonnen im Jahre 1942, also um 59 %, angestiegen ist, entstand auch ein Mehrbedarf an Schienen- und Schwellenerneuerungen, der bei Vorhandensein des Ma-

Abbildung 6.

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1942.

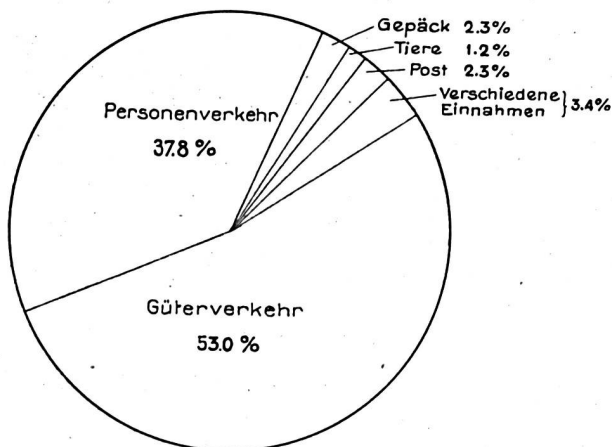
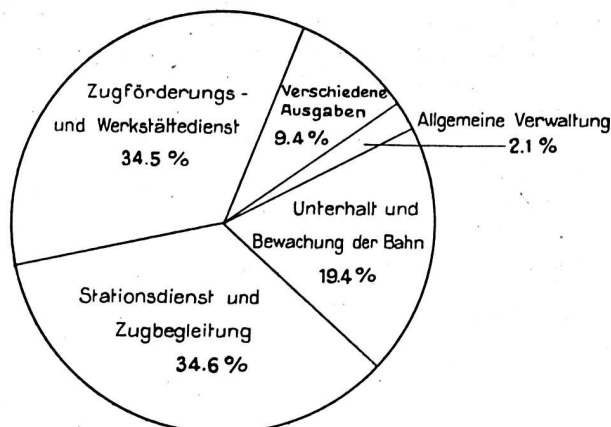


Abbildung 7.

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1942.



terials im Jahre 1942 zu Mehraufwendungen im Betrage von rund 3,4 Millionen Franken veranlasst hätte. Aus diesen aufgeschobenen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten werden in späteren Jahren derart hohe Kosten erwachsen, dass sie die Betriebsergebnisse der Nachholungsjahre viel zu einseitig und zu stark belasten würden. Es ist auch grundsätzlich nicht richtig, die Verlust- und Gewinnrechnungen späterer Jahre mit den Ausfällen einer früheren Zeit, die zudem betriebliche Hochkonjunktur war, zu belasten. Daher ist es absolut notwendig, einen Teil des Überschusses aus der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1942 zur Nachholung der heute wegen Materialbeschaffungsschwierigkeiten nicht durchführbaren Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten auszuscheiden. Das wird vor allem auch in Rücksicht auf die viel höheren Materialpreise nötig sein. Es handelt sich also nicht um eine stille Reserve, sondern um Mittel für aufgestauten Ersatzbedarf. Hauptsächlich für diese Zwecke mussten daher der letztjährigen «Rückstellung für Betriebslasten» weitere 16 Millionen Franken zugewiesen werden.

Wie in den letzten Geschäftsberichten sollen die beiden grössten Ausgabeposten der Gewinn- und Verlustrechnung einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden.

Die gesamten Kapitalkosten weisen folgende Zusammensetzung auf:

	Fr.
Verzinsung der festen Anleihen . . .	102 160 908
Verzinsung der schwebenden Schulden . . .	2 699 097
Verzinsung des Unfallrentenfonds . . .	63 382
Finanzunkosten	229 506
Tilgung von Anleihenskosten	3 797 850
	<u>108 950 743</u>

Damit erreichten die Kapitalkosten wiederum den Stand des Jahres 1939. 1940 und 1941 mussten dafür rund 110,4 Millionen Franken aufgewendet werden. Im Jahre 1936 beliefen sich die Kapitalkosten noch auf 122,5 Millionen Franken. Für den Gesamthaushalt der Bundesbahnen hat die in den letzten Jahren eingetretene Senkung des Zinsfusses auf dem Kapitalmarkt neben der günstigen Auswirkung allerdings auch eine andere Seite, indem dadurch die Lage der Pensions- und Hilfskasse verschlechtert wurde.

Die gesamten Abschreibungen auf dem Anlage- und Betriebsvermögen des Bahnbetriebes und der Nebengeschäfte erforderten die folgenden Beträge:

1. Abschreibungen auf dem Anlagevermögen:

a. Einlagen in den Erneuerungsfonds:	Fr.	Fr.
Bahnbetrieb (einschliesslich Wattwil-Ebnat-Kappel).	22 198 255	
Materialverwaltung. . .	1 278	
Kraftwerke	2 708 640	
	<u>24 908 173</u>	
Übertrag		24 908 173

	Fr.	Fr.
Übertrag		24 908 173
b. Ergänzungsabschreibung im Hinblick auf die Neuordnung der Abschreibungen		20 000 000
c. Abschreibungen vom Baukonto:		
Materialverwaltung. . .	12 799	
Kraftwerke	1 232 598	
Werkstätten.	577 432	
Schiffdienst auf dem Bodensee	66 836	
	<u>1 889 665</u>	
d. Ausserordentliche Abschreibungen:		
Rückständige Abschreibungen	2 499 590	
Untergegangene Bahnanlagen	738 329	
Materialverwaltung. . .	512	
Kraftwerke	112 680	
Werkstätten.	17 190	
Liegenschaften	369 089	
	<u>3 737 390</u>	
2. Abschreibungen auf dem Betriebsvermögen:		
a. Kursverlust und Minderwert von Titeln		201 056
b. Abschreibungen auf Magazinvermögen:		
Materialverwaltung. . .	148 617	
Werkstätten.	51 092	
	<u>199 709</u>	
Gesamte Abschreibungen		<u>50 935 993</u>

Im Vorjahr beliefen sich die gesamten Abschreibungen auf 71,21 Millionen Franken; sie haben demnach im Berichtsjahr eine Verminderung um 20,28 Millionen Franken erfahren. Deutlich kommt hierin die Verschlechterung des finanziellen Ergebnisses gegenüber 1941 zum Ausdruck. Damals konnten ausserordentliche Abschreibungen im Betrage von 24,49 Millionen Franken vorgenommen werden; ferner waren der Aktivsaldo des Jahres 1941 von 18,47 Millionen Franken zur Nachholung rückständiger Abschreibungen auf dem Anlagevermögen des Bahnbetriebes und ein Betrag von 3,95 Millionen Franken zur Nachholung rückständiger Abschreibungen auf dem Anlagevermögen der Werkstätten verfügbar; durch die letztere Verwendung wurde wenigstens das Nebengeschäft «Werkstätten» saniert. Im Berichtsjahr erreichten die ausserordentlichen Abschreibungen dagegen nur 3,74 Millionen Franken, wovon lediglich der diesjährige Aktivsaldo von 2,50 Millionen Franken der Nachholung rückständiger Abschreibungen, also der Minderung des Sanierungsbedarfes des Unternehmens, zugeführt werden konnte.

Ausser den Abschreibungen enthält die Jahresrechnung auch die gesetzliche Tilgung, die sich gemäss Tilgungsplan auf 7,02 Millionen Franken stellte gegenüber 6,76 Millionen Franken im Vorjahr.

III. Allgemeine Angelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 5./6. Juni und am 9./10. Oktober 1942 in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariff Fragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung der Strecke Brig-Iselle für das Jahr 1940.

2. Die internationalen Eisenbahnverbände: Internationales Eisenbahntransportkomitee, Internationaler Eisenbahnverband, Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Internationaler Güterwagenverband (RIV), Internationale Eisenbahnkongress-Vereinigung haben auch während dieses Berichtsjahres wegen der Weltkriegsereignisse keine Konferenzen abgehalten.

3. Aus den gleichen Gründen konnte die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz, die satzungsgemäss im Oktober hätte stattfinden sollen, auch im Berichtsjahre nicht abgehalten werden.

Der Fahrplan der zwischenstaatlichen Eisenbahnverbindungen wurde, wie im vergangenen Jahre, in Teilkonferenzen vereinbart, über die wir im Kapitel VIII E berichten.

Ende 1942 lief die fünfjährige Amtsdauer der SBB als geschäftsführende Verwaltung des Inter-

nationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes (RIC) sowie der Europäischen Fahrplankonferenz ab. Da die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz, die die Geschäftsleitung zu wählen hat, nicht abgehalten werden konnte, sind die SBB auf dem Schriftwege mit der Weiterführung der Geschäfte der zwei Verbände betraut worden. Die Geschäftsführung wird von uns besorgt, bis die Wahl der Geschäftsleitung durch eine Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz möglich ist.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 9 Brandfälle Fr. 3683.40 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 36 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 8843.85 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1942 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 182 Haftpflichtfälle erledigt (1941: 210).

4. Reklamationen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung und Verspätung, sowie Unregelmässigkeiten und Prozesse.

a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1941 wurden unerledigt übernommen	1 153 Reklamationen	(1941: 881)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	31 628	» (1941: 32 733)
Erledigt wurden	31 838	» (1941: 32 461)

b. Bei andern Verwaltungen eingereichte Reklamationen über Transporte, an denen die Schweizerischen Bundesbahnen beteiligt waren.
3255 Reklamationen (1941: 3001)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	403	(1941: 334)
und wegen Ablieferungshindernissen	1460	(1941: 1182) Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse	4	(1941: 3)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen	3	(1941: 5)
Im ganzen erledigt	6	(1941: 4)

C. Eisenbahnen und Automobil.

Der Verkehrsartikel.

Der Kampf um die Schaffung einer Verfassungsgrundlage für die gesetzliche Ordnung des Verkehrs durch den Bund ist im Laufe des Jahres 1942 in ein entscheidendes Stadium getreten. Konnte im letztjährigen Bericht noch die Botschaft vom 19. Dezember 1941 für einen neuen Verkehrsartikel angezeigt werden, so wurde in der Zwischenzeit die ver-

fassungsrechtliche Situation durch den Abschluss der Verhandlungen in den eidgenössischen Räten weiter geklärt.

Die Schlussabstimmung im Nationalrat ergab Zustimmung zur Vorlage mit 104 gegen 16 Stimmen; im Ständerat lautete das entsprechende Stimmenverhältnis 24 zu 3 Stimmen.

In der endgültigen Formulierung hat der Entwurf der Bundesversammlung den folgenden Wortlaut:

«Art. 23^{ter}: Der Bund ordnet auf dem Wege der Gesetzgebung im Sinne von Art. 89, Absatz 2, der Bundesverfassung den Verkehr auf der Eisenbahn sowie die motorisierten Transporte auf der öffentlichen Strasse, zu Wasser oder in der Luft, unter Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung. Zu diesem Zwecke regelt die Gesetzgebung im besondern die Zusammenarbeit und den Wettbewerb der Verkehrsmittel. Dabei kann sie nötigenfalls vom Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit abweichen.»

Demgegenüber strebt bekanntlich das damals von gegen 400 000 Schweizerbürgern unterzeichnete Volksbegehren einen neuen Art. 37^{quater} mit folgendem Wortlaut an:

«Der Bund ordnet die Güterbeförderung durch motorisch betriebene Transportmittel nach volkswirtschaftlichen Grundsätzen. Dementsprechend sorgt er insbesondere dafür, dass sich der Fernverkehr vorwiegend auf den Eisenbahnen abwickelt.»

So gut das Stimmenverhältnis in der Schlussabstimmung ausgefallen ist, so darf doch daraus nicht auf eine einheitliche Zustimmung zum Gegenvorschlag der Bundesversammlung in der Volksabstimmung geschlossen werden. Besonders in Automobilkreisen zeichnet sich immer mehr eine gewisse Opposition gegenüber dem behördlichen Gegenvorschlag zur Gütertransportinitiative ab. Andererseits darf auch nicht unter allen Umständen mit einem Rückzug des Volksbegehrens gerechnet werden. Unter diesen Umständen wird voraussichtlich der neue Verkehrsartikel nicht kampfflos in die Bundesverfassung Eingang finden.

Die neue Verfassungskompetenz stellt eine unentbehrliche Grundlage eidgenössischer Verkehrspolitik dar, die in allen modernen Staatsverfassungen unserer Nachbarländer zur Selbstverständlichkeit gehört. Um eine grundsätzliche Auseinandersetzung über den obersten Kurs unserer Verkehrspolitik und die Unterstellung aller Verkehrsmittel unter die staatliche Ordnungskompetenz wird man dabei nicht herumkommen. Keineswegs geht es, wie in unrichtiger Weise da und dort behauptet wird, um eine weitere Etatisierung im Verkehrssektor, sondern allein um die Begründung einer staatlichen Ordnungskompetenz, die für alle Verkehrsmittel, mit Ausnahme des Automobils, seit langem in unserer Verfassung verankert ist.

Verbot des gemischten Verkehrs.

In einem gewissen Zusammenhang mit dem Bestreben zur Schaffung eines neuen Verfassungsartikels steht auch die sogenannte Autotransportordnung, die am 30. September 1938 in der Form eines dringlichen Bundesbeschlusses geschaffen wurde. In Kraft gesetzt wurde diese auf 5 Jahre befristete provisorische Rechtsordnung durch Bundesratsbeschluss vom 30. Juli 1940, jedoch unter Aussetzung des Vollzuges von Art. 5 der ATO (Verbot des sogenannten «gemischten» Verkehrs). Es handelte sich hier um eine der wichtigsten Schutzbestimmungen der ATO für den gewerbmässigen Verkehr, weil erfahrungsgemäss durch die Betei-

gung gewisser Werkverkehre am Transportgeschäft gegen Entgelt in die seriöse Frachtenkalkulation ein störendes Element der Unsicherheit hineingetragen wird.

Das Transportgewerbe setzte sich gegen die kriegsbedingte Ausserkraftsetzung dieser Bestimmung wiederholt zur Wehr. Diese Bestrebungen, die einen bemerkenswerten Widerstreit der Interessen zwischen Werkverkehr und gewerbmässigem Verkehr aufdeckten, führten bis Ende des Berichtsjahres zu keinem Erfolg.

Da in Automobilkreisen bereits jetzt von einer Verlängerung der im Jahr 1945 ablaufenden Versuchsordnung die Rede ist, sei hier darauf hingewiesen, dass ein solches Vorgehen die vorherige Inkraftsetzung des neuen Verfassungsartikels bedingen würde. Fehlt doch gerade für die Ordnungsbestimmungen der ATO, die sich auf den Werkverkehr und den gemischten Verkehr beziehen, eine einwandfreie verfassungsmässige Grundlage.

Sonstige kriegsbedingte Massnahmen für den Automobilverkehr.

In den sonstigen behördlichen Massnahmen zugunsten des Automobilverkehrs, die fast alle ausgesprochenen Notstandscharakter tragen, sind keine wesentlichen Änderungen zu verzeichnen. Neben den andauernden Schwierigkeiten der Treibstoffversorgung ist der Mangel an Bereifungen zur vorherrschenden Sorge geworden, der auch den seit Kriegsausbruch sehr ausgedehnten Fahrradverkehr zu beeinträchtigen beginnt (Zahl der Fahrräder Ende 1942: 1,4 Millionen Stück). Die Reparatur- und Umbauaktionen auf Generatorbetrieb traten deshalb in ihrer Bedeutung etwas zurück.

D. Bundesbahnen und Öffentlichkeit.

Der Krieg stellt die Aufklärung vielfach vor neue Aufgaben und lässt die früher an erster Stelle stehende Orientierung der Öffentlichkeit über neue Verkehrsbauten, neues Rollmaterial, überhaupt über den technischen und betrieblichen Verkehrsfortschritt in ihrer Bedeutung zurücktreten. Dafür wird immer wichtiger die Weckung von Verständnis für kriegsbedingte Leistungen des Verkehrsapparates, für gewisse Einschränkungen des früher so hohen und als selbstverständlich betrachteten Eisenbahnkomfortes und für die Aufstellung einer neuen Rangfolge, nach welcher die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses zu erfolgen hat.

Presse, Radio und Film haben sich wiederum in uneigennütziger Weise in den Dienst der Informations- und Aufklärungstätigkeit der Bundesbahnen gestellt. Namentlich die Tages- und Bildpresse des ganzen Landes zeigte für Bundesbahnfragen aller Art nach wie vor grösstes Interesse.

Der Pressedienst bemüht sich weitgehend, auf die für jede Pressearbeit massgebenden Gesetze der Aktualität und der Individualisierung Rücksicht zu nehmen und insbesondere von der zur Nivellierung zwingenden Informationsform der amtlichen Mitteilung den sparsamsten Gebrauch zu machen. Soweit als möglich wird deshalb immer das Mittel der

Zurverfügungstellung von Originalunterlagen und Dokumentation aller Art eingesetzt, wobei die Hauszeitung des Unternehmens (Nachrichtenblatt der SBB), die Bibliothek und der dem Pressedienst angegliederte Photodienst wertvolle Dienste leisten.

Das in einer Auflage von über 32 000 in drei Sprachen erscheinende Nachrichtenblatt findet auch ausserhalb des eigenen Personals einen zunehmenden Leserkreis. Bereits ist die Zahl der ausserhalb der Verwaltung stehenden Abonnenten auf über 3000 angestiegen, wobei der Verbreitungskreis sich von der Presse, namentlich der in- und ausländischen Fachpresse, von den Universitäten, den Techniken, Gewerbe- und Handelsschulen bis zu den Bibliotheken, Behörden und Fachvereinen erstreckt. Die weitgehende Illustrierung des Blattes hat zu dieser starken Mithilfe in der Aufklärung und in der Fortbildung des Personals nicht wenig beigetragen.

Auch die Bibliothek leistet in der Dokumentation und in der Anregung aussenstehender Kreise zum Studium von Verkehrsfragen einen wichtigen Beitrag. Gegenüber 1941 hat sich im Berichtsjahr die Gesamtbenützerzahl von 7551 auf 8681 erhöht. Die wachsende Zahl von Dissertationen aus dem Gebiet der Verkehrswirtschaft, des Verkehrsrechts und der Verkehrstechnik und die grosse Zahl des Buch- und Zeitschriftenverleihs an aussenstehende Kreise sind Beweise für diese Vermittlerrolle. Wie die Erfahrung immer wieder zeigt, erleichtert das Bestehen einer gut ausgebauten Fachbibliothek den Verkehrsunterricht in den Schulen aller Stufen weitgehend.

Der dem Pressedienst Ende 1941 angegliederte Photodienst hat den Aufbau eines zentralen Bildarchives im wesentlichen beendet und kann sich nun in vermehrtem Masse seiner eigentlichen Tätigkeit, das Bild in den Dienst der Bundesbahnaufklärung zu stellen, widmen. Ende 1942 betrug der Bestand an Kleinbildnegativen 13 850 Stück, mit dazugehörigen Registraturkopien und einem Handvorrat von mehreren hundert Vergrösserungen. Die Klassierung erfolgt nach dem Dezimalsystem. Gewisse Erschwerungen ergeben sich allerdings für die Bildauswertung aus der militärischen Bildzensur. Es ist jedoch bereits gelungen, viele der Verkehrsreportage und auch der Pflege des Dokumentarfilms entgegenstehende zeitbedingte Hemmungen zu beseitigen und dem aktuellen Verkehrsbild in der Tages-, der Fach- und illustrierten Presse wie auch vielen Schulen aller Stufen vermehrten Eingang zu verschaffen.

Guten Erfolg verspricht auf diesem noch jungen Gebiet die weitere Pflege der Zusammenarbeit mit den Pressebildagenturen, mit der im Aufbau begriffenen schweizerischen Lichtbildanstalt, der schweizerischen Filmwochenschau und den die Verkehrsreportage besonders pflegenden freien Reportern und Journalisten.

An grösseren Veranstaltungen ist eine im Herbst abgehaltene Pressekonferenz zu erwähnen, an welcher alle drei Generaldirektoren zu den wichtigsten zeitbedingten Problemen des Schienenverkehrs sprachen (Kriegsbetrieb und Güterwagenmangel, Sanierung und Verkehrsteilung, Tarifierhöhung). Im übrigen hat der Pressedienst in gewohnter Art neben den

amtlichen «Mitgeteilt» eine grosse Zahl von individuellen Auskünften, Betriebsbesuchen, Besichtigungsfahrten und Reportagen vermittelt und in Zusammenarbeit mit dem Publizitätsdienst eine Inseratenwerbung für den Haus-Haus-Dienst und eine Plakatwerbung für die Beschleunigung des Güterwagenumlaufes, beides Werbeaktionen mit starkem Aufklärungscharakter, durchgeführt.

E. Beteiligung in andern Unternehmungen.

1. Der von der «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève», erzielte Betriebsüberschuss ist geringer als im Vorjahre. Der Minderertrag ist hauptsächlich verursacht durch den Rückgang des Lagergeschäfts und die Teuerungszulagen an das Personal. Immerhin darf das Geschäftsergebnis als gut betrachtet werden.

2. Die «Bahnhof-Kühlhaus A.G. in Basel» hat das gute Vorjahrsergebnis noch verbessern können. Sie hat für das ständige Personal eine Invaliden-, Alters-, Witwen- und Waisenversicherung abgeschlossen. Der erzielte Einnahmenüberschuss gestattet ausser bedeutenden Abschreibungen die Verzinsung des Aktienkapitals und eine weitere Speisung der Spezialreserve.

3. Das finanzielle Ergebnis der Schweizerischen Reederei A.G. Basel liegt noch nicht vor. Immerhin kann auf Grund der provisorischen Zahlen festgestellt werden, dass es möglich sein wird, aus dem Ergebnis die notwendigen Abschreibungen vorzunehmen und auf dem Aktienkapital eine angemessene Dividende auszuschütten.

4. Bei der Etzelwerk A.G. blieben Aktien- und Obligationenkapital unverändert. Der Reservefonds ist um die gesetzliche Zuwendung erhöht. In den Kapitaltilgungs- und den Erneuerungsfonds sind die im Gründungsvertrag vorgeschriebenen Einlagen gemacht worden. In dem am 30. September abgeschlossenen Geschäftsjahr 1941/42 wurde wiederum eine Dividende von 4 % ausgerichtet. Weitere Angaben finden sich im Abschnitt X, Bahnbau und Kraftwerke.

5. Am 8. Dezember 1942 beschloss der Verwaltungsrat der Kraftwerk Rapperswil A.G., die Firmabezeichnung auf Grund eines Begehrens des Gemeinderates Auenstein abzuändern in Kraftwerk Rapperswil-Auenstein A.G., weil die Zentrale und andere wichtige Bauten gemäss Ausführungsprojekt auf dem Gebiet der Gemeinde Auenstein errichtet werden sollen. Die daraus sich ergebende Statutenänderung soll der nächsten Generalversammlung beantragt werden. Die Einzahlung von 20 % des Aktienkapitals im Betrag von Fr. 12 000 000 (Anteil der SBB Fr. 6 600 000) ist unverändert geblieben. Mit den Bauarbeiten wurde begonnen. Weitere Angaben sind im Abschnitt X, Bahnbau und Kraftwerke, enthalten.

F. Geschäftsleitung und Dienstabteilungen.

Die Generaldirektion hat zur Behandlung der in ihre Zuständigkeit fallenden Geschäfte 57 Sitzungen abgehalten.

Im Laufe des Jahres fanden 3 Direktorenkonferenzen statt, in denen hauptsächlich verwaltungsinterne Angelegenheiten behandelt worden sind.

Zum Nachfolger des infolge Erreichung der Altersgrenze Mitte 1943 zurücktretenden Herrn Obermaschineningenieur W. Müller, Vorstand der Abteilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, hat der Verwaltungsrat Herrn Heinrich Huber, bisher Stellvertreter des Obermaschineningenieurs, gewählt.

G. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat während des Geschäftsjahres in 7 Sitzungen 29 Geschäfte behandelt, die in der Hauptsache in den Abschnitten IV—X des allgemeinen Teils des Geschäftsberichtes erwähnt sind. Er nahm im Zusammenhang mit den erwähnten Sitzungen 5 Besichtigungen vor.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Das eidgenössische Schuldbuch, das am 15. Dezember 1941 neuerdings geöffnet worden war, ist am 15. Januar 1942 wieder geschlossen worden. Der Stand der darin eingetragenen Verpflichtungen unserer Verwaltung betrug Ende Dezember 1942 Fr. 411 592 000.

2. Am 1. Februar ist die Rückzahlung der nicht konvertierten Fr. 73 312 000 der 4 % Anleihe der Schweizerischen Bundesbahnen von 1933 fristgerecht vorgenommen worden. Zur Deckung dieser Rückzahlung wurde das 3½ % Darlehen des Bundes von 1941 auf Fr. 150 000 000 erhöht.

Das am 1. Mai fällig gewordene 2¾ % Darlehen der schweizerischen Eidgenossenschaft von 1938 im Betrage von Fr. 40 000 000 ist zum Satze von 1 % auf ein Jahr erneuert worden.

Zur teilweisen Konsolidierung unserer schwebenden Schuld beim eidgenössischen Finanzdepartement wurde anfangs Juli ein Betrag von Fr. 100 000 000 zu den Bedingungen der damaligen 2½ % Kassaschein-Emission in ein festes Darlehen des Bundes umgewandelt. Die Dauer beträgt 7 Jahre.

Das am 1. November fällig gewordene 3 % Darlehen der Postverwaltung von Fr. 25 000 000 wurde zum Satze von 2½ % bis 1949 verlängert.

3. Nach der Konsolidierung der vorerwähnten Fr. 100 000 000 betrug unsere schwebende Schuld beim eidgenössischen Finanzdepartement auf Jahresende noch Fr. 60 000 000.

4. Dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse wurden dies Jahr keine neuen Depotscheine unserer Verwaltung zugewiesen. Der Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben wurde für den Erwerb von Fr. 5 000 000 der neuen 3½ % Anleihe Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG. von 1943 reserviert. Der Bestand der Depotscheine blieb daher mit Fr. 320 000 000 unverändert. Die Verzinsung betrug weiter 3½ %.

5. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Änderungen und der Auslosungen im Betrage von Fr. 13 654 950 betrug unsere Schuld an festen Anleihen auf Ende des Jahres Fr. 2 975 652 150, gegenüber Fr. 2 889 307 100 im Vorjahre.

6. Im Laufe des Jahres ist der Zahlungsverkehr mit verschiedenen Ländern neu geregelt worden.

Am 28. März wurde mit der Türkei ein neues Abkommen über den Handels- und Zahlungsverkehr getroffen.

Am 17. Oktober ist das Abkommen vom Jahre 1941 zwischen der Schweiz und Ungarn bis zum 30. September 1943 verlängert worden.

Am 22. November wurde durch ein Zusatzabkommen das italienischerseits gekündigte schweizerisch-italienische Abkommen vom Jahre 1935 bis Ende 1943 verlängert.

Der im Bahnabrechnungsverkehr Italien-Schweiz aufgelaufene Clearing-Rückstand bildete auch im abgelaufenen Jahr Gegenstand verschiedener Verhandlungen. Die sukzessive Abtragung des Rückstandes ist im oberwähnten Zusatzabkommen vorgesehen, wird jedoch mehrere Jahre beanspruchen. Die Verhandlungen mit dem Bund für die notwendige Sicherstellung des Rückstandes kamen leider noch nicht zum Abschluss.

7. Der Stand der von Frachtenkreditinhabern, Lieferanten, Unternehmern usw. bestellten Sicherheiten betrug auf Ende des Berichtsjahres:

2125 Barhinterlagen	Fr. 3 613 398.25
2951 Bürgschaften	» 23 520 572.—
1039 Wertschriftenhinterlagen	» 12 272 561.05
6115 Sicherheiten im Gesamtbetrage von	Fr. 39 406 531.30
(1941: 5948 Sicherheiten von total Fr. 42 441 173.60).	

8. Während des Berichtsjahres wurden auf die Hypothekardarlehen, die aus den Mitteln der Pensions- und Hilfskasse gewährt worden sind, Fr. 2 092 430.40 zurückbezahlt. Dagegen wurden im Laufe des Jahres neue Darlehen im Betrage von Fr. 278 280.90 gewährt. Die Hypothekardarlehen der Pensions- und Hilfskasse beliefen sich daher auf Jahresende auf Fr. 49 781 614.25 gegenüber Franken 51 595 763.75 im Vorjahre.

9. Der Bestand des Portefeuilles der eigenen Wertschriften betrug am Jahresende 13 542 252.90 Franken gegenüber Fr. 13 614 011.90 auf Ende 1941. Grössere Veränderungen haben nicht stattgefunden. Die Neubewertung der Wertschriften hat einen Minderwert von Fr. 196 345.60 ergeben.

10. Im Laufe des Jahres haben wir den Sanierungs- und Fusionsverträgen der folgenden Bahngesellschaften zugestimmt:

Burgdorf-Thun-Bahn mit der Emmenthal-Bahn;
Freiburg-Murten-Ins-Bahn mit den Chemins de fer électriques de la Gruyère.

Unsere Beteiligungen an diesen Bahnen sind auf die neuen Gesellschaften:

Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn und
Chemins de fer fribourgeois
übergegangen.

11. Der Kraftwerk Rapperswil-Auenstein A G. wurden à conto unserer Beteiligung am Aktienkapital Betriebsvorschüsse in der Höhe von 3 000 000 Franken gewährt.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

Durch die Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung sind im Verlaufe des Jahres 1942 folgende Revisionen vorgenommen worden:

Kontrolle einer Anzahl Vorschusskassen von Dienststellen der Generaldirektion und des Kreises I. Ferner war die Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung bei einer Anzahl Oberbaumaterialstürzen sowie bei den Aufnahmen der Brenn- und Schmiermaterialvorräte der Kreise I—III vertreten.

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

Die Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung prüften ausserdem die Geschäftsergebnisse der Bahnhofreklame, des Bahnhofbuchhandels, eines Bahnhofkühlhauses und die Roheinnahmen pro 1941 von 37 Bahnhofswirtschaften. Im weitem wurde Einsicht genommen in die Geschäftsbücher von 25 Bahnhofswirtschaften und zahlreichen auf Bahngebiet befindlichen Geschäften. Ferner sind die Rechnungen eines Gemeinschaftsbahnhofes und der Liegenschaftsverwaltung Genève-La Praille geprüft worden. Die Revisoren nahmen ausserdem Einsicht in die Geschäftsbücher einiger weiterer Betriebe verschiedener Art.

Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig-Iselle wurden am 26. Februar durch die Prüfungskommission der internationalen Simplon-Delegation revidiert.

C. Verkehrskontrolle.

1. Der Nachweis und die Verrechnung der Streckenabonnemente der Serie IV ist durch neue Vorschriften vereinfacht worden.

2. Über die Nachweisung und Verrechnung der Ferienabonnemente während der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober 1942 wurden Vorschriften herausgegeben.

3. Die Vorschriften betreffend die vereinfachte Abfertigung und Verrechnung von Fahrrädern und Kinderwagen im internen Verkehr der SBB wurden neu herausgegeben.

4. Die Lieferung von Taxmarken für die Benützung von Bädern und Toilettenräumen, der besondern Abfertigungspapiere für Fahrräder und Kinderwagen, sowie der Frankaturmarken für Gütersendungen wurde der Verkehrskontrolle übertragen.

5. Für den Nachweis und die Verrechnung der EFD-Sendungen wurde ein vereinfachtes Verfahren eingeführt.

6. Das mechanische Buchungsverfahren mit Verwendung von Buchhaltungsmaschinen wurde auf den Güterverwaltungen Luzern und Zürich auf den gesamten Versandverkehr und auf der Güterverwaltung Chiasso auf den Lokalverkehr und sämtliche Verkehre nach und von Italien ausgedehnt. Der Güterverwaltung Basel SBB wurde neben dem eigenen Versandverkehr auch die Buchung desjenigen von Basel-St. Johann und Pratteln übertragen, und die Güterverwaltung Luzern besorgt die Buchung des Versandverkehrs von Emmenbrücke. In Basel SBB, Bern und Luzern wird auch der interne Gepäckverkehr durch die Güterverwaltungen maschinell gebucht.

7. Die Abfertigung, Nachweisung und Verrechnung des deutsch-schweizerischen Donau-Umschlagverkehrs wurde durch neue Weisungen geordnet.

8. Für die Abfertigung, Nachweisung und Verrechnung, sowie die Abrechnung und Saldierung des kroatisch-schweizerischen Güterverkehrs wurden Bestimmungen erlassen.

9. Die Rechnungen über die Transporteinnahmen der Strecke Brig-Iselle wurden am 26. Februar von der Prüfungskommission der internationalen Simplon-Delegation geprüft.

10. Durch die Kassenrevisoren wurden die Kassen und Bücher von 679 Dienststellen revidiert; 49 Stellen gaben Anlass zu besondern Untersuchungen.

11. Die auf den Stationen den Geschäftsfirmen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: Neueröffnungen 574, Aufhebungen 282, Stand Ende Dezember 1942 6206.

12. Von der Billettdruckerei wurden 44503000 Billette Edmonsonschen Systems gedruckt.

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Der mit Bundesratsbeschluss vom 29. August 1939 verfügte Aktivdienstzustand für das ganze Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft und die Unterstellung des Eisenbahnpersonals unter das Militärstrafrecht (siehe Geschäftsbericht 1939, Abschnitt V,

Zif. 1, Seite 11) blieb während des Berichtsjahres aufrechterhalten.

2. Die Bundesratsbeschlüsse vom 15. September 1939 und 23. Januar 1940 über das Dienstverhältnis und die Bezüge des Personals des Bundes und der Bundesbahnen während des Aktivdienstzustandes (siehe Geschäftsbericht 1939 und 1940, Abschnitt V, Zif. 2, Seite 11)

blieben auch im Berichtsjahr in Kraft. Immerhin wurden die Bestimmungen über die Herabsetzung des Lohnanspruches der im Aktivdienst stehenden Bediensteten mit Wirkung ab 1. Juli 1942 etwas gemildert.

3. Zum teilweisen Ausgleich der seit Kriegsausbruch eingetretenen Verteuerung der Lebenshaltung beschloss der Bundesrat am 13. Januar 1942 die Ausrichtung von Teuerungszulagen für das Jahr 1942 an das Personal des Bundes und der Bundesbahnen. Sie setzten sich zusammen aus:

- a. einer Grundzulage, die dem Betrag des nach Bundesratsbeschluss vom 30. Mai 1941 über die vorläufige Neuordnung der Bezüge und der Versicherung des Bundespersonals verbliebenen Abbaues auf den Bezügen von 8 % entsprach. Die Verbesserung hatte in jedem Fall 12 % des Bezuges zu betragen, der sich ergab, wenn der Anspruch nach Beamten-gesetz bei einem abbaufreien Betrag von Fr. 1800 um 13 % gekürzt wurde. Die Verbesserung hatte wenigstens zu betragen:

600 Franken für Verheiratete,

500 Franken für Ledige, die eine gesetzliche Unterhalts- oder Unterstützungspflicht erfüllen oder die sonst in erheblichem Masse regelmässig Personen unterstützen, die für ihren Unterhalt nicht selbst aufkommen können,

400 Franken für Ledige ohne diese Lasten;

- b. einem Kinderzuschuss von je 20 Franken jährlich für jedes Kind unter 18 Jahren, wenn der Bedienstete ein oder zwei Kinder unter 18 Jahren hat, und je 30 Franken jährlich, wenn er mehr als zwei Kinder unter 18 Jahren hat.

Im gesamten wurden an Teuerungszulagen Fr. 13 692 556 ausgerichtet.

4. Wegen der im Laufe des Jahres weiter angestiegenen Teuerung beschloss der Bundesrat am 2. Oktober 1942 die Ausrichtung einer einmaligen zusätzlichen Teuerungszulage für das Jahr 1942. Die Zulage betrug:

240 Franken für verheiratete Bedienstete bis zu einem Jahresverdienst von 6000 Franken. Sie war um 10 Franken für je 300 Franken oder einem Bruchteil davon zu senken, um die der massgebende Verdienst 6000 Franken übersteigt,

200 Franken für Ledige mit Unterhalts- oder Unterstützungslasten,

160 Franken für Ledige ohne diese Lasten.

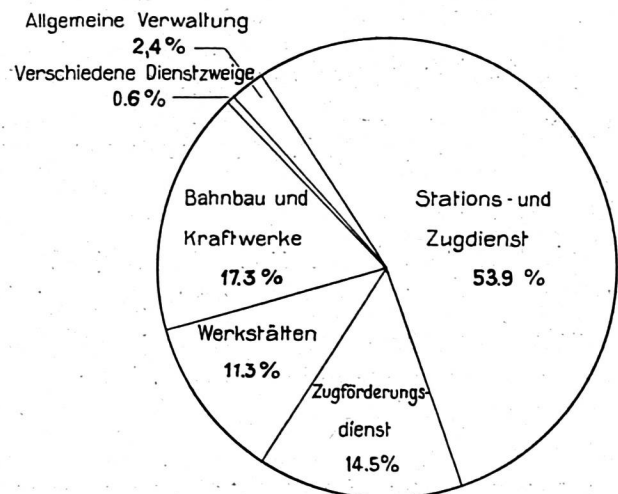
Im gesamten wurden an zusätzlichen Teuerungszulagen Fr. 6 214 801 ausgerichtet.

5. Auf 1. Januar 1942 wurde der gesamte Ende 1941 noch bestehende Abbau auf den Nebenbezügen des Personals (Vergütungen für Dienstreisen und für auswärtige Verwendung, für Überzeitarbeit, für Stellvertretung in einem höher eingereihten Amt) aufgehoben. Zu den Nebenbezügen, die im Jahr 1941 von einer Herabsetzung ausgenommen wurden, war ein Teuerungszuschlag von 5 % auszurichten. Überdies wurden die auf den

1. Januar 1939 neu festgesetzten Nebenbezüge des fahrenden Personals durch die Ausrichtung eines Teuerungszuschlages von 2 Rappen auf den Vergütungen für jede Stunde Arbeitszeit am Dienstort und von 6 Rappen für jede Stunde dienstlicher Abwesenheit vom Dienstort erhöht. Mit Wirkung ab 1. Oktober 1942 wurde der Zuschlag auf den Vergütungen für jede Stunde dienstlicher Abwesenheit von 6 auf 9 Rappen erhöht. Überdies wurde die Verpflegungszulage für das Bahnunterhaltungspersonal in dem Sinne weiter erhöht, dass für jedes auswärtig eingenommene Mittagessen ein Zuschlag von 50 Rappen ausgerichtet werden konnte.

Abbildung 8.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1942.



6. Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen erliess am 19. Mai 1942 neue Statuten der Pensions- und Hilfskasse für das Personal der SBB. Sie wurden am 1. Juni 1942 vom Bundesrat genehmigt. Die neuen Statuten traten rückwirkend auf den 1. Juli 1941 in Kraft und ersetzten die vom eidgenössischen Finanz- und Zolldepartement erlassenen vorläufigen Statuten vom 30. Mai 1941.

Gegenüber der bis Ende Juni 1941 geltenden Ordnung (Statuten vom Jahr 1921) sind folgende wichtigeren Neuerungen hervorzuheben:

- a. Schaffung einer besondern Versicherungskasse für die ab 1. Juli 1941 in den Bundesbahndienst tretenden Bediensteten. Die wiederkehrenden Beiträge der Versicherten betragen 5 %, diejenigen der Bundesbahnen 6 % des versicherten Verdienstes. Die Invalidenpension beträgt höchstens 60 % des versicherten Verdienstes, erreichbar nach 35 Versicherungsjahren, zählend vom 20. Altersjahr an;
- b. Herabsetzung des Höchstbetrages der Invalidenpension für die vor dem 1. Juli 1941 Versicherten (Altversicherte) von 75 bzw. 70 % auf 68 %, erreichbar nach 35 Versicherungsjahren, zählend vom 20. Altersjahr an;
- c. Herabsetzung des versicherten Verdienstes auf den tatsächlichen Besoldungs-, Gehalts- oder Lohnbezug im Regelfall, sofern jener höher war als dieser;

d. Erhöhung der wiederkehrenden Beiträge der Altversicherten von 5 bzw. 6 ¼ % auf 7 % und der Einlagen für die Erhöhung des versicherten Verdienstes von 4 bzw. 5 auf 6 Monatsbeträge;

e. Festsetzung der wiederkehrenden Beiträge der Bundesbahnen auf 8 % des versicherten Verdienstes und Übernahme des für Erhöhungen des versicherten Verdienstes zum Ausgleich erforderlichen Deckungskapitals.

An die Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital der alten Versicherung leisten die Bundesbahnen einen jährlichen Beitrag von 22 Millionen Franken;

f. Verdiensterhöhungen nach dem vollendeten 60. Altersjahr werden nicht mehr versichert.

7. Die den Pensionierten der Bundesbahnen gemäss dem Bundesratsbeschluss vom 18. November 1941 im Jahr 1942 gewährten Teuerungszulagen (siehe Geschäftsbericht 1941, Abschnitt V, Zif. 6) betrugen 3 861 569 Franken (1941: 1 916 949 Franken).

8. Zwecks Einsparung von Brennmaterial wurde die Arbeitszeit für das Personal der Verwaltungsbüros der Bundesbahnen in Bern und Basel gestützt auf eine Verfügung des Bundesrates vom 5. Oktober 1942 für den Winter 1942/1943 wie folgt geregelt:

- a. vom 10. bis 31. Oktober 1942
Montag bis Freitag 8—12 und 13.30—18 Uhr
Samstag 8—12 und 13.30—17 Uhr
- b. vom 2. November 1942 an bis auf weiteres:
Montag bis Freitag 8—12 und 13.30—18 Uhr
Samstag geschlossen.

9. Die Vorschriften über die Lohnersatzordnung für die Aktivdienst leistenden Arbeitnehmer wurden durch Bundesratsbeschluss vom 24. Februar 1942 mit Wirkung ab 1. März 1942 im Sinne einer Erhöhung der Entschädigungen an die Wehrmänner zur Anpassung an die Teuerung geändert.

Die Beiträge der Bundesbahnen und des Personals an die Lohnausgleichskasse betrugen im Jahr 1942 insgesamt 6 623 745 Franken (1941: 5 902 546 Franken). Als Lohnentschädigung für das aktivdienstleistende Personal wurden den SBB 701 406 Franken vergütet (1941: 733 514 Franken). Der Restbetrag von 5 922 339 Franken (1941: 5 169 032 Franken) wurde an die Lohnausgleichskasse abgeliefert.

10. Der Personalbestand hat folgende Änderungen erfahren:

Zahl der Beamten, Angestellten und Arbeiter	
im Jahresdurchschnitt 1942.	28 951
1941.	27 950
Vermehrung	1 001
Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Unternehmer-	
arbeiter, die bei Bedarf von Privatunternehmern	
angefordert wurden 1942.	2 950
1941.	3 012
Verminderung	62

Die Vermehrung des Personals war notwendig zur Bewältigung des andauernd starken Personen-

und Güterverkehrs sowie für den vermehrten Geleiseunterhalt zufolge Mangels an neuen Oberbaumaterialien.

11. Von den gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 15. September 1939 über das Dienstverhältnis des Personals während des Aktivdienstzustandes wieder zur Dienstleistung aufgebundenen Pensionierten (ehemalige Beamte) wurden im gesamten 21 012 Tagwerke (1941: 23 428) geleistet.

12. Den Disziplinarcommissionen wurden sechs Disziplinarbeschwerden zur Begutachtung vorgelegt. In fünf Fällen wurde Abweisung dieser Beschwerden und in einem Fall eine Milderung der Strafe beantragt. Die Disziplinarinstanzen haben in vier Fällen die Beschwerden abgewiesen und die Verfügungen der Disziplinarbehörden bestätigt. In einem Fall hat sich die Beschwerdeinstanz der Begutachtung der Disziplinarcommission auf Milderung der Strafe angeschlossen. In einem Fall hat die Beschwerdeinstanz von sich aus eine Milderung der Strafe verfügt.

13. Von den Personalausschüssen wurden sechs Sitzungen abgehalten zur Begutachtung von verschiedenen Dienstgeschäften und zur Anhörung von Vorträgen von Oberbeamten über aktuelle Betriebsfragen.

14. Aus dem Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete wurden an 18 ehemalige Aushilfsbedienstete, die der Pensions- und Hilfskasse nicht angehörten, freiwillige Unterstützungen im Betrage von 8168 Franken ausgerichtet (1941 an 17 = 6240 Franken).

15. Aus dem Guyer-Zeller-Fonds wurden an 26 Bedienstete für rasches und besonnenes Handeln zur Vermeidung von Unglücksfällen Belohnungen von insgesamt 2960 Franken (1941: in 18 Fällen 620 Franken) ausgerichtet.

16. Gestützt auf Art. 56 des Beamtengesetzes wurden in 26 Fällen freiwillige Zuwendungen im Betrage von 26 270 Franken an bedürftige ehemalige Bedienstete verabfolgt, die aus eigenem Verschulden entlassen werden mussten, oder an bedürftige Hinterbliebene von solchen Bediensteten.

17. Psychotechnischer Dienst. Aufgaben und Tätigkeit bewegten sich im bisherigen Rahmen.

Für die Handwerkerlehrstellen der Werkstätten wurden 514 Bewerber auf ihre Schulkenntnisse und hievon noch 277 auf die besondere Berufseignung hin geprüft. Für den Lokomotivdienst wurden 345 Anwärter begutachtet, 16 für den Visitedienst und erstmals 16 Bewerber für den Dienst als Depothandwerker.

Dem Stations- und Zugdienst wurden Eignungsgutachten erstattet über 118 Kandidaten des Stationsdienstes, 13 Bewerber als Stationswärter mit Bureaudienst und über 13 Kondukteurlehrlinge.

Begutachtet wurden ferner 39 Bewerber für Beamtenstellen der Abteilung Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung sowie der Abteilung für Personalangelegenheiten.

18. Unfallverhütungsdienst. Wegen militärischen Abwesenheiten sowie Personalwechsel

hat die Tätigkeit des Unfallverhütungsdienstes eine wesentliche Einschränkung erfahren. In 6 Schlusskursen für Stationslehrlinge sowie 10 Instruktionkursen des Bahndienstes wurde über Unfallverhütung instruiert.

Neben den üblichen Berichten und Statistiken wurde nach den mit dem eidgenössischen Amt für

Verkehr aufgestellten Grundsätzen erstmals eine Statistik über Eisenbahnbetriebsunfälle erstellt, rückwirkend ab 1920.

Die relative Gesamtunfallhäufigkeit des SBB, Personals zeigt immer noch leicht steigende Tendenz, bedingt in der Hauptsache durch die gegenwärtigen abnormalen Verhältnisse (Verdunkelung usw.).

B. Personalversicherung.

1. Pensions- und Hilfskasse.

a. Es sind nachstehend aufgeführte Fälle gemäss den Statuten der Pensions- und Hilfskasse erledigt worden:

Fälle	GD	Kreise			Zusammen	Vorjahr
		I	II	III		
I. Alte Ordnung:						
<i>Invalide:</i>						
Vollpensionierte	68 ^{a)}	141	166	167	542	720
Teilpensionierte	—	4	11	5	20	69
Abgefundene	2 ^{b)}	—	—	—	2	—
<i>Gestorbene Aktive</i>	19 ^{c)}	50	43	49	161	148
als Folge hievon wurden pensioniert { Witwen . . .	15	41	30	37	123	116
Waisen . . .	19	34	28	31	112	83
Vollwaisen . .	—	—	—	—	—	4
<i>Gestorbene Invalide</i>	61	143	183	191	578	592
als Folge hievon wurden pensioniert { Witwen . . .	27	80	120	125	352	380
Waisen . . .	2	10	13	14	39	51
Vollwaisen . .	1	2	—	3	6	2
<i>Gestorbene Witwen</i>	55	46	90	91	282	271
als Folge hievon wurden pensioniert: Vollwaisen . .	—	2	1	9	12	12
<i>Wiederverheiratete Witwen</i>	2	5	—	4	11	8
<i>Ausgeschiedene Waisen</i>	16	45	95	64	220	196
» Vollwaisen	4	9	15	6	34	27
<i>Abfindungen (Art. 34)</i>	—	—	—	1	1	1
a) Wovon 55 der Hauptwerkstätten.						
b) » 2 »						
c) » 13 »						
II. Neue Ordnung.						
<i>Invalide:</i>						
Vollpensionierte	—	1	—	—	1	—

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne von Art. 45 der Statuten im Betrage von Fr. 25 934.25 zugesprochen worden (106 Fälle).

b. Über den Stand an Versicherten, Einlegern und des anrechenbaren Verdienstes auf den 31. De-

zember 1942 sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Bezüglern von freiwilligen Kassenleistungen gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

(Alte Ordnung: vor 1. Juli 1941 versichert.)

(Neue Ordnung: ab 1. Juli 1941 versichert.)

			Anrechenbarer Verdienst:	
			1942	1941
I. Versicherte:	1942	1941		
alte Ordnung	25 528	26 274	Fr. 128 810 779	Fr. 130 913 853
neue Ordnung	2 428	612	» 7 571 330	» 1 949 294
II. Einleger	447	910	» 1 364 786	» 1 961 779
III. Pensionierte:				
1. Alte Ordnung.				
Invalide	11 502	11 554	Fr. 40 425 777	Fr. 40 594 109
Teilweise Invalide	204	202	» 78 737	» 78 418
Witwen	7 668	7 505	» 12 736 666	» 12 337 525
Waisen	824	865	» 404 356	» 426 503
Vollwaisen	64	61	» 58 247	» 56 769
2. Neue Ordnung.				
Invalide	1	—	*	—

* keine Pensionszahlung, weil Unfallrente höher.

IV. Bezüger von freiwilligen Kassenleistungen:

1. Alte Ordnung.

Bedürftige Invalide	10	12	Fr. 2 685	Fr. 3 692
Waisen über 18 Jahre	390	369	» 225 637	» 210 410
Ehegatten oder Verwandte	46	43	» 26 687	» 23 479
Unterstützte gemäss Art. 56 des BtG	26	23	» 27 120	» 24 960

2. Neue Ordnung: keine.

Die Zahl der Versicherten der alten Ordnung hat um 746 und der versicherte Verdienst um Fr. 2 103 074 abgenommen. Da in die alte Versicherungsordnung keine Neuaufnahmen mehr erfolgen, wird die Mitgliederzahl kontinuierlich abnehmen.

Infolge Neuanstellungen und Übertritten aus der Einlegerkasse hat die Zahl der Versicherten der neuen Ordnung um 1816 und der versicherte Verdienst um Fr. 5 622 036 zugenommen.

Die Zahl der Einleger hat sich um 463 und die Verdienstsumme um Fr. 596 993 vermindert.

c. Im Rechnungsjahre hat der Fehlbetrag der Versicherten «Alte Ordnung» um rund 1 Million Franken zugenommen, so dass er auf Ende 1942 rund 581,9 Millionen Franken beträgt, gegenüber rund 580,9 Millionen Franken im Vorjahre. Die Zunahme ist in der Hauptsache auf die den Versicherten gemäss Art. 50 der Statuten erfolgte Rückzahlung geleisteter Beiträge (rund 7,1 Millionen Franken) zurückzuführen. Das Ergebnis des Rechnungsjahres aus dem Verlauf der statistischen Voraussetzungen in seiner Gesamtheit war günstig. Wie im Vorjahre war auch im Rechnungsjahre die Zahl der Pensionierungsfälle geringer als nach den Rechnungsgrundlagen erwartet wurde. Gegenüber 1005 erwarteten Fällen traten deren 516 ein.

Bei den Versicherten «Neue Ordnung» ist im Rechnungsjahre ein Einnahmenüberschuss von rund

Fr. 440 100 eingetreten (1941: Ausgabenüberschuss von rund Fr. 22 100). Dieses günstige Resultat ist im wesentlichen den Gewinnen zuzuschreiben, die auf den Neueintritten und den Besoldungserhöhungen entstanden sind.

d. Über die auf den 31. Dezember 1942 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 122 Auskunft.

e. Im Einverständnis mit den Hilfskassenkommissionen ist der Sanatoriumsfonds, der auf Ende 1942 einen Betrag von Fr. 1 113 881.95 aufwies, aufgelöst worden.

Es wurden überwiesen:

Fr. 600 000 der Hilfskasse (Unterstützungsfonds),
Fr. 300 000 dem Fonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete und
Fr. 213 881.95 dem Fonds für pensionierte Invalide.

f. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse belief sich auf Ende des Berichtsjahres auf Fr. 372 437 010.25 gegenüber Fr. 374 220 889.75. Der Rückgang ist zurückzuführen auf Ab- und Rückzahlungen bei den Hypothekaranlagen, ferner auf den Umstand, dass eine Zuteilung neuer Depot-scheine der SBB unterblieb, im Hinblick auf den vorgesehenen Erwerb von Fr. 5 000 000 der neuen 3½ %-Anleihe der Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG. von 1943. Auf Ende des Jahres ergab sich ein Kursgewinn von Fr. 30 270.

2. Unfallversicherung.

Für die Versicherung unseres Personals haben wir der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1942 folgende Prämien bezahlt:

	Für Betriebsunfälle.	1942	1941
Versicherte Lohnsumme		Fr. 152 087 893	Fr. 136 818 100
Prämien		» 1 736 400	» 1 556 800
Mittlerer Prämienatz		11,42 ‰	11,38 ‰

Für Nichtbetriebsunfälle.

Versicherte Lohnsumme	Fr. 151 440 711	Fr. 136 235 904
Prämien	» 827 867	» 744 762
Mittlerer Prämienatz	5,47 ‰	5,47 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 205 141 (1941: Fr. 184 125) vergütet.

Wegen der Zunahme der Unfälle im Betriebsdienst hat die Anstalt mit Wirkung vom 1. Januar 1943 an den Prämienatz für das dem Betriebsteil a angehörende Personal von 12 auf 16 ‰ heraufgesetzt. Infolgedessen wird sich die Prämie um rund Fr. 600 000 erhöhen.

3. Krankenkasse.

Auf den 31. Dezember 1942 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden

Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):
Klasse a (nur Krankenpflege) 24 697 (23 862) Männer und 1167 (1171) Frauen;
Klasse b (nur Krankengeld) keine Versicherten;
Klasse c (Krankenpflege und Krankengeld) 225 (219) Männer und 9 (15) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung geben die Seiten 124 und 125 Auskunft.

Die Versicherungsklasse a hat einen Verlust von Fr. 17 624.71 aufzuweisen (1941: Vorschlag von Fr. 30 131.11). Gegenüber dem Vorjahre haben als

Folge der Teuerung die Krankenpflegekosten auf der ganzen Linie zugenommen. Gemäss Art. 38, Abs. 6, der Statuten ist der Verlust je zur Hälfte von der Verwaltung und der Kasse (aus dem Ausgleichsfonds) zu decken. Der Ausgleichsfonds hat sich deshalb um Fr. 8812.36 vermindert; er beträgt am Ende des Rechnungsjahres Fr. 591 486.40 gegenüber Fr. 600 298.76 im Vorjahre. Ab 1. Januar 1943 ist der Mitgliederbeitrag von monatlich Fr. 3.70 auf Fr. 3.90 erhöht worden.

Die Versicherungsklasse *b* verfügt auf Ende 1942 über einen Ausgleichsfonds von Fr. 9906; im Vorjahre betrug er Fr. 9617.45.

Die Versicherungsklasse *c* hat einen Vorschlag von Fr. 1462.47 (1941: Fr. 2027.98) aufzuweisen. Der Ausgleichsfonds erreichte auf Ende 1942 den Betrag von Fr. 5439.65 (1941: Fr. 3977.18).

Der Spezialfonds hat um Fr. 4808.35 (Zinsen und Ordnungsbussen) zugenommen und beträgt auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 162 253.95 gegenüber Fr. 157 445.60 im Vorjahre.

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahre gibt die Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1942 auf Seite 126 dieses Berichtes Aufschluss. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei-, Spitalkosten und sonstige Heilmittel) betrugen bei den Werkstattekranken kassen Fr. 47.26 (1941: Fr. 43.66) und bei den Kreiskranken kassen Fr. 47.07 (1941: Fr. 45.49). Die Verhältnisse sind infolge der Zunahme der Krankenpflegekosten ungünstiger geworden. Von den neun administrativen Kasseneinheiten haben im Rechnungsjahre fünf (1941: zwei) Kasseneinheiten Verluste aufzuweisen (Werkstattekranken kassen Yverdon, Bellinzona, Zürich und Chur und Kreiskranken kasse Lausanne).

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1942 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1942 kamen 12 422 Krankheitsfälle und 3968 Unfälle zur Anmeldung, gegenüber 11 478 Krankheitsfällen und 3698 Unfällen im Jahre 1941. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive die Kurzabsenzen, beträgt 438 601 (1941: 431 844). Das ergibt bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 28 945 Bediensteten eine Morbidität von 15,15 Tagen, gegenüber 15,45 im Jahre 1941 und 16,39 im Jahre 1940.

Nach Verwendungsgruppen ausgeschieden betrug die Morbidität:

	1942	1941	1940
Bureaudienst	8,24	8,15	11,43
Dienst im Freien	18,43	18,61	20,34
Dienst im Bureau und im Freien	13,78	14,18	14,31
Dienst auf der Lokomotive . .	14,19	13,54	15,19
Dienst auf den Zügen	17,03	19,27	19,43
Dienst in der Werkstätte (Arbeiter)	15,67	14,98	15,76

Die mittlere Heilungsdauer betrug (ohne Kurzabsenzen):

Bei Krankheiten Tage	26,83	28,57	25,61
Bei Unfällen »	21,48	23,18	22,27

2. Es fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen . . .	1902	2315	1318
Begutachtungen auf Invalidität	380	504	393
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit	868	947	1005

3. Angesichts der kriegsbedingten Massnahmen und der starken Beanspruchung des Personals wurde besonders beobachtet, ob bestimmte Erkrankungen häufiger auftreten als vor dem Kriege und ob Mangelercheinungen bemerkbar werden.

Die hauptsächlichsten Krankheitsgruppen weisen in Prozenten der Krankmeldungen auf:

	1942	1941
Infektionskrankheiten	16,7	17,4 — 0,7
Nervenkrankheiten	5,4	6,2 — 0,8
Krankheiten der Atmungsorgane	19,9	19,8 + 0,1
Krankheiten der Verdauungsorgane	17,5	14,3 + 3,2
Rheumatische Erkrankungen . .	20,8	22,6 — 1,8

Die Vermehrung der Krankheiten der Verdauungsorgane ist auf das häufigere Auftreten von Gastroenteritis zurückzuführen, also von Verdauungsstörungen, die wahrscheinlich durch die Umstellung in der Ernährung bedingt sind.

Jeder einzelne Fall ärztlich gemeldeter Überanstrengung im Dienst wurde geprüft. Diese Fälle waren wenig zahlreich und betrafen vor allem Personal in leitender Stellung der Bahnhöfe und Stationen. Durch Vermehrung des Personals ist im Berichtsjahr gegenüber 1941 eine deutliche Abnahme der Zahl solcher Fälle eingetreten. Im allgemeinen erweist sich der Gesundheitszustand unseres Personals im Jahre 1942 als der günstigste des letzten Jahrfünfts.

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigere Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial (ohne Schienen und Schwellen) t	1 091
Holzschwellen Stück	113 211
Stahlschienen t	3 100

Eiserne Bahnschwellen (Rückgewinnung aus Altmaterial) Stück	9 351
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen) t	4 760
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste t	6 085
Baumaterialien (Zement, Karbid usw., Farben) t	3 780

Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von Fr.	1 402 516
Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung im Werte von Fr.	1 647 932
Elektrisches Material. Fr.	3 893 143
Einfriedigungen, Staubbekämpfungsmittel und Unkrautvertilgungsmittel Fr.	131 402
Inventargegenstände, Bureauaterial usw. im Werte von Fr.	2 274 454
Tücher und Anfertigung der Dienstkleider für Fr.	1 439 388

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial aus den Werkstätten und übrigen Diensten für Fr.	937 660
Altmaterial aus dem Oberbau für . Fr.	1 075 342

C. Kohlenversorgung.

Im Berichtsjahre sind insgesamt 119 979 t Brennmaterial beschafft worden, davon 38 762 t Koks.

Der Kohlenlagerbestand hat auf Ende des Geschäftsjahres eine starke Verminderung erfahren.

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Allgemeines.

Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt im Berichtsjahre keine Sitzung ab.

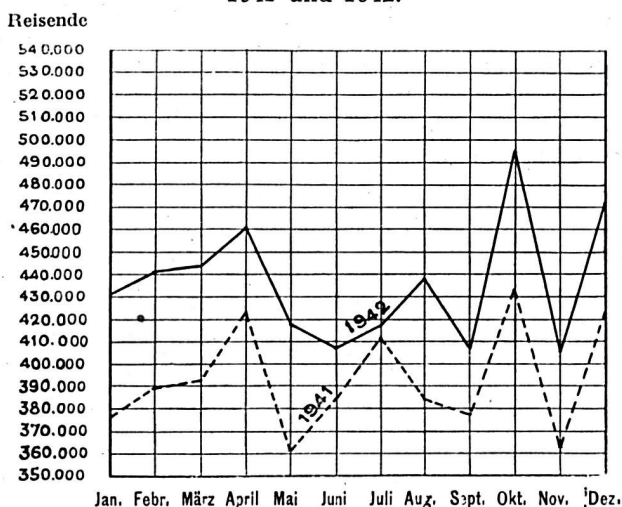
B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Sonntagsbillette wurden bis 15. März und ab 12. Dezember ausgegeben. Zuzolge der kriegswirtschaftlichen Verhältnisse musste die Ausgabe dieser Billette auf die eigentliche Sportzeit beschränkt werden.

2. Auf Grund eines Beschlusses der beteiligten Verwaltungen wurde das Ferienabonnement zum Bezuge halber Billette unter Erhöhung des Abonnementspreises von Fr. 9 auf Fr. 10 und der Zusatzkarten von Fr. 3 auf Fr. 3.50 auch in der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober ausgegeben. Es wurde auch während der Wintersaison 1942/43 (19. Dezember 1942 bis 31. März 1943) verkauft. Der Bund leistet wiederum einen Beitrag an die entstehenden Einnahmehausfälle.

Abbildung 9.

Täglich beförderte Reisende.
1941 und 1942.



Wie die nachfolgenden Angaben zeigen, erfreut sich diese als Kriegsnotmassnahme zur Förderung des innerschweizerischen Reiseverkehrs geschaffene Verkehrseinrichtung zunehmender Beliebtheit.

Es wurden verkauft:

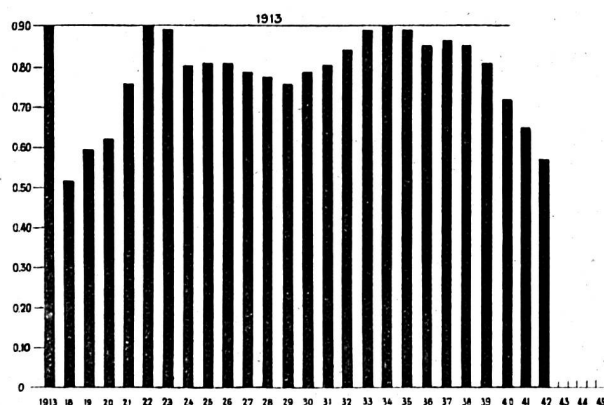
	Abonnemente	Zusatzkarten
Sommer 1940 (1. 5.—31. 10.) .	130 204	100 366
Winter 1940/41 (15. 12.—31. 3.)	50 259	35 637
Sommer 1941 (1. 4.—31. 10.) .	266 405	203 739
Winter 1941/42 (20. 12.—31. 3.)	69 851	46 782
Sommer 1942 (1. 4.—31. 10.) .	305 927	216 977

3. Die im Jahre 1937 von einigen privaten Transportunternehmungen für die wichtigsten Fremdenverkehrsgebiete eingeführten regionalen Ferienabonnemente wurden auch während der Saison 1942 ausgegeben. Die Bundesbahnen waren an einigen dieser Abonnemente beteiligt.

Abbildung 10.

Die durchschnittlichen Einnahmen pro Reisenden im Personenverkehr unter Berücksichtigung der verminderten Kaufkraft des Geldes (Index).

Fr. 1913—1942.



4. Vom 1. Juli an gewähren die am direkten schweizerischen Personenverkehr beteiligten Transportunternehmungen, einschliesslich der eidgenössischen Postverwaltung, den für den zivilen Arbeitsdienst in der Landwirtschaft aufgebotenen Arbeitskräften die gleichen Fahrvergünstigungen wie den Arbeitern an Bauarbeiten von nationalem Interesse, und zwar für folgende Fahrten:

- Hinfahrt an den Arbeitsort zum Arbeitsantritt mit halbem gewöhnlichen Billett 3. Klasse einfacher Fahrt;

- b. Fahrten zum Besuch der Angehörigen innerhalb der festgesetzten Höchstzahl mit halbem gewöhnlichen Billett 3. Klasse für Hin- und Rückfahrt;
- c. Fahrten, die aus vom Willen des Arbeiters unabhängigen Gründen, wie z. B. zum Besuche eines Arztes, ausgeführt werden müssen, mit halbem gewöhnlichen Billett 3. Klasse für Hin- und Rückfahrt;
- d. Heimreise nach beendiger Arbeit mit halbem gewöhnlichen Billett 3. Klasse einfacher Fahrt.

Die Vergünstigung erstreckt sich auch auf den Schnellzugzuschlag.

Wie beim Arbeitseinsatz für Bauarbeiten von nationalem Interesse werden auch hier die Kosten vom Bund übernommen. Der Bund übernimmt jetzt auch die Kosten für die unter b—d aufgeführten Fahrten.

5. Die Lohngrenze für den Bezug von Arbeiterabonnements ist auf den 1. Juni auf Fr. 17 je Arbeitstag, Fr. 425 im Monat oder Fr. 5100 im Jahre erhöht worden.

6. Gestützt auf die Verordnung des Bundesrates über den Vorunterricht vom 1. Dezember 1941 haben die am Militärtarif beteiligten Verwaltungen die bisher für den Vorunterricht gewährte Fahrvergünstigung den neuen Vorschriften angepasst. Aus dieser Anpassung ergibt sich eine Erweiterung in der Anwendung der Militärtaxe für den Vorunterricht in dem Sinne, dass diese nunmehr für alle Teilnehmer am Vorunterricht (Schüler, Leiter und Inspektoren) und für alle mit dem Vorunterricht im Zusammenhang stehenden Anlässe gewährt wird. Die neue Regelung ist am 1. April in Kraft getreten.

7. Seit einigen Jahren wurde den öffentlichen und privaten Lehranstalten (Schulen, Institute, Pensionate) für die von ihnen veranstalteten und geleiteten Wintersportausflüge allgemein die billigste Hin- und Rückfahrtstaxe für Schulfahrten (Taxen der 1. Altersstufe) gewährt. Nach-

dem die kriegswirtschaftlichen Erfordernisse die Transportanstalten im Berichtsjahre zu weiteren Einschränkungen zwangen, konnte die Vergünstigung für den Winter 1942/43 nicht mehr aufrecht erhalten werden.

8. Auf 1. Juni wurden im Gepäckverkehr die Zonentaxen für die Beförderung von Fahrrädern, Faltbooten usw. durch Kürzung der Entfernungszonen von 75 auf 50 km und Einführung einer vierten Zone erhöht.

Auf den gleichen Zeitpunkt wurde der Gratis-transport der Kinderwagen aufgehoben. Für diese wird nun allgemein die halbe Zonentaxe erhoben.

9. Mit dem Sommerfahrplan (4. Mai) konnte die im Laufe des Vorjahres wegen Verknappung der flüssigen Brennstoffe eingestellte direkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Expressgut nach und von einer grösseren Anzahl Postautostationen durch Umstellung der Fahrzeuge auf Holzgasbetrieb wieder aufgenommen werden.

10. Am 1. Mai ist ein provisorischer Personen- und Gepäcktarif für den Verkehr Frankreich, Schweiz und Italien-Kroatien, Serbien, Bulgarien und Griechenland über Triest in Kraft getreten. Er sieht für eine beschränkte Anzahl von Verbindungen die Ausgabe direkter Billette und die direkte Abfertigung von Gepäck vor.

11. Für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr Frankreich / Schweiz-Südosteuropa über das Deutsche Reich und Frankreich-Italien über den Brenner ist am 1. Dezember ein neuer Tarif in Kraft getreten. Er sieht für eine beschränkte Anzahl von Verbindungen im Verkehr zwischen Frankreich und der Schweiz einerseits und der Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien und Griechenland andererseits sowie zwischen Frankreich und Italien die Ausgabe direkter Billette und die direkte Abfertigung von Gepäck und Expressgut vor.

12. Die nachfolgenden Angaben zeigen die Entwicklung einiger Verkehrseinrichtungen von besonderem Interesse:

a. Streckenabonnemente:		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente (mit und ohne Schnellzugzuschlag)	
		1942	1941 *
Serie A	Abonnemente für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten	59 864	55 161
Serie B	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 3, 4 bzw. 6 Monaten	75 698	57 940
Serie B 1	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 1 Monat	115 496	100 213
Serie I	Allgemeine Abonnemente für beliebige Fahrten	83 682	70 513
Serie Ia	Allgemeine Abonnemente für täglich 2 einfache Fahrten	104 402	99 853
Serie II	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten	218 372	194 312
Serie IIa	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen	74 713	61 104
Serie III	Arbeiterabonnemente für werktäglich 1 Hin- und Rückfahrt	600 513	526 338
Serie IIIa	Arbeiterabonnemente für werktäglich 2 Hin- und Rückfahrten	128 411	104 379
Serie IV	Abonnemente für beliebig zusammengestellte Strecken	7 096	5 416
Arbeiterabonnemente zum Besuche der Familie		18 628	12 363
Im ganzen		1 486 875	1 287 592

*) Die Angaben für Streckenabonnemente für das Jahr 1941, welche im Geschäftsbericht pro 1941 annäherungsweise figurierten sind durch definitive Zahlen ersetzt.

b. Generalabonnemente:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente	
	1942	1941
Für eine Person und gültig für		
8 Tage	9 484	7 572
15 »	6 204	4 919
Zusatzkarten	3 314	2 321
12 Monate	1 365	1 025
1. Monatsrate	19 029	15 396
2.—12. Monatsrate	162 956	123 006
Für zwei Personen der gleichen Firma und gültig für		
12 Monate	122	66
1. Monatsrate	820	610
2.—12. Monatsrate	8 251	5 546

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betrugen:

im ganzen		Anteile SBB	
1942	1941	1942	1941
Fr. 20 108 199	Fr. 15 209 131	Fr. 16 774 278	Fr. 12 807 395

c. Abonnemente zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente		im ganzen		Einnahmen		Anteile SBB	
	1942	1941	1942	1941	1942	1941	1942	1941
für 3 Monate	4 700	3 718	Fr. 747 367	Fr. 529 789	Fr. 661 724	Fr. 471 348		
» 12 »	2 025	1 340						

d. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette			im ganzen		Einnahmen		Anteile SBB	
	1942	1941	1942	1941	1942	1941	1942	1941
	74 755	65 332	Fr. 2 149 473	Fr. 1 887 793	Fr. 1 512 386	Fr. 1 334 965		

e. Internationale zusammenstellbare Billette:

Ausgabe ab 1. Januar 1942 eingestellt.

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Zum internationalen Eisenbahngütertarif vom 1. Oktober 1938 wurden die Einschränkungen betreffend die Zahlung der Fracht, die Nachnahmen und Barvorschüsse und das Recht zur Abänderung des Frachtvertrages für den Verkehr mit dem Generalgouvernement, mit Spanien und mit Portugal neu geordnet.

2. Die in Art. 22 der Allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln während der Zeit vom 15. Oktober bis 15. Mai vorgesehene Frachtermässigung von 50 % wurde, mit Rücksicht auf die Witterungsverhältnisse, für die Periode 1941/42 bis 31. Mai verlängert und für die Periode 1942/43, wiederum wie letztes Jahr, schon vom 15. September an gültig erklärt.

Die Güterklassifikation hat folgende Änderungen erfahren:

Aus kriegswirtschaftlichen Gründen mussten Altöle, die an Sammelstellen und Regenerierwerke geschickt werden, der Wagenladungsklasse IV bzw. der Stückgutklasse 2 zugewiesen werden. Die gleiche Tarifierung wurde, mit Rücksicht auf den allgemeinen

Futtermittelmangel, der Zellulose zu Futterzwecken (Futterzellulose) eingeräumt. Torfbriketts sind tarifär dem Torf, Kohlen- und Koksstaub der Braunkohlenverschmelzung den mineralischen Brennstoffen gleichgestellt worden. Die Tarifierung der bituminösen Strassenbaustoffe wurde neu geordnet.

3. Die schweizerischen Bahnen und Dampfschiffunternehmungen gewähren, wie letztes Jahr, der Kriegs-Winterhilfe eine Ermässigung von 50 % auf den tarifmässigen Frachten.

Die gleiche Vergünstigung wurde für Baracken und Lagermaterial der studentischen Arbeitskolonien und des landwirtschaftlichen Arbeitsdienstes eingeräumt.

Die Bestimmungen betreffend Frachtermässigung für Lagermaterial der Arbeitslager für Emigranten sind ausgedehnt worden auf Umschulungslager der Emigranten, Durchgangslager und Heime der Internierten.

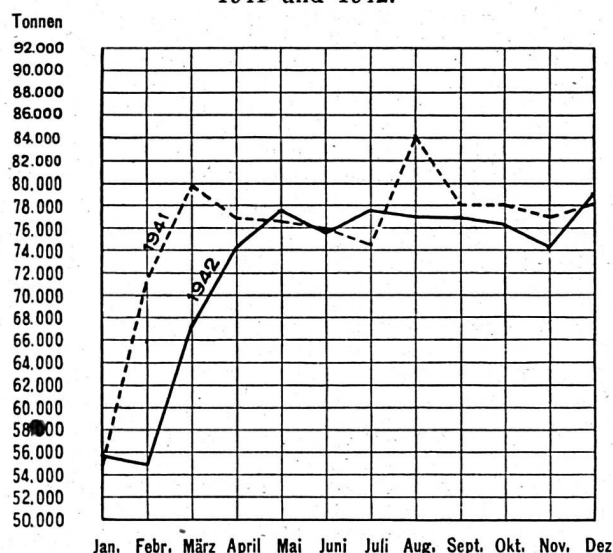
Der Zentrale für die schweizerische Jugend-Flaschensammlung, verbunden mit Rotkreuz-Rappen, ist am 1. Dezember 1942 für ihre Flaschensammlung die gleiche Frachterleichterung eingeräumt worden, die allgemein für leere Packmittel (50 % Ermässigung) besteht.

4. Das Reglement für die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgüter wurde auf 134 Tier- und 15 Güterausstellungen angewendet.

5. Neu abgeschlossen wurden 188 und aufgehoben 428 Frachtabkommen. Im weitem wurden Erhebungen im Zusammenhang mit Konzessionsgesuchen für Autotransportunternehmungen durchgeführt.

Abbildung 11.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr.
1941 und 1942.



6. Am 1. Januar 1942 ist der von Grund auf neu bearbeitete Nebengebührentarif in Kraft getreten. Er ersetzt folgende Vorschriften:

- Nebengebührentarif vom 1. Juli 1917;
- Anhang dazu, vom 1. Juli 1917;
- Bestimmungen über die Anwendung von Normalgewichtssätzen, vom 1. September 1909;
- Vorschriften über Ablieferung und Reexpedition von Gütersendungen, vom 15. Juli 1918;
- Vorschriften über die Annahme von Gütern zur Verfügung Dritter oder zur Aufbewahrung, vom 1. Oktober 1918.

7. Ausnahmetaxen sind eingeführt worden:

- a. im innerschweizerischen Verkehr für Karbidkalk nach Bodio; Eisenerz ab Martigny und Sembrancher nach Choindex; Pyritasche und Schwefelkiesabbrände ab Uetikon nach Delsberg und Unterterzen; ausgebrauchte Gasreinigungsmasse nach Pratteln; Gips ab Bex und St-Triphon nach Genf;
- b. für die Einfuhr von Sojabohnen.

Die Ausnahmetaxen für den Export von Ebonplatten ab Zürich-Affoltern und von Linoleum ab Giubiasco wurden aufgehoben. Auf den gleichen Zeitpunkt wurde Linoleum in den allgemeinen Exporttarif Nr. 31 einbezogen.

8. Der deutsch-schweizerische Verbandstarif hat folgende Änderungen erfahren:

Vom Teil II wurden das Heft 10 für Kaolin und Ton, das Heft 11 für Kalidünger, das Heft 12 für Gips, Kalk und Zement, das Heft 13 für Bims Kies und Sand, ferner das Heft 15 für Porzellan- und

Tonwaren neu herausgegeben. Die deutschen Einrechnungstaxen der Hefte 1 für Eisen, 3 für Kohlen und 4 für Frachtstückgut wurden in Anpassung an die neue Kurslage geändert; gleichzeitig wurden Distanzkürzungen für den Verkehr mit den Saarbahnhöfen berücksichtigt.

Neu erschienen sind die Ausnahmetarife für Brennholz ab Bruck a. d. Leitha und für Abfallschwefelsäure ab Mülhausen nach Schlieren und Wolhusen. Ohne Ersatz aufgehoben wurden die Ausnahmetarife für Häute und Felle, für Kakaoschalen, ferner für Eisenerz ab Frick und Sargans nach Völklingen.

Der Teil III, enthaltend das Bahnhofverzeichnis und die Leitungsvorschriften, wurde wegen Änderung deutscher Entfernungen und Einführung des Weges über St. Ludwig als Verbandsroute neu herausgegeben.

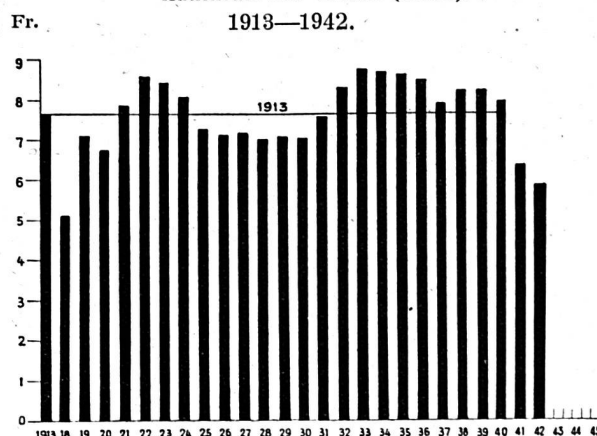
9. Die Hefte 1 (Benzin) und 2 (Getreide) des direkten Tarifs Deutsche Donauumschlagplätze-Schweiz wurden infolge Erhöhung der deutschen Taxen neu herausgegeben. Weitere Tarife sind erschienen für Futtermittel (A. T. 3), für Ölfrüchte und Ölsaaten (A. T. 4), für Samen und Sämereien (A. T. 5), für Stammholz (A. T. 6), für Petroleumpech (A. T. 7) und für Paraffin (A. T. 8).

10. Der schweizerisch-italienische Verbandstarif wurde auch für den Verkehr mit der neuen italienischen Provinz Lubiana und den der Provinz Fiume angegliederten früher jugoslawischen Gebieten anwendbar erklärt.

11. Im ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverband sind infolge Taxerhöhungen bei einzelnen Verbandsverwaltungen neu herausgegeben worden: Heft 1 für Getreide usw., 2 für Wein, 3 für Rübenzucker, 4 für Geflügelei, 5 für Heu und Stroh, 6 für frisches Obst, 7 mit den Artikeltarifen 1—9. Die Taxen für Wein (Heft 2) und Erdöl (Heft 8) wurden mit Nachtrag einer ungarischen Tarifierhöhung angepasst. Das Heft 7 wurde durch Ausgabe der neuen Artikeltarife 10 für Holz, 11 für Kohlen, 12 für Kartoffeln und 13 für Samen und Sämereien erweitert.

Abbildung 12.

Die durchschnittlichen Einnahmen pro Tonne im Güterverkehr unter Berücksichtigung der verminderten Kaufkraft des Geldes (Index).



In sämtlichen Heften sind, zur Entlastung der deutschen Linien, die Bahnhöfe der deutschen Reichsbahn Konstanz, Schaffhausen und Singen gestrichen worden. Die gleichnamigen schweizerischen Bahnhöfe werden über St. Margrethen bedient und der Verkehr mit Basel vom gleichen Zeitpunkt an über Buchs (St. G.) geleitet statt, wie früher, über rein deutsche Strecken. Die Leitungstafel wurde neu herausgegeben.

12. Für den Verkehr Kroatien-Schweiz ist ein Verbandstarif mit den Artikeltarifen 1 für Holzkohle, 2 für Braunkohle und Lignit, 3 für Geflügel-eier, 4 für Holz und 5 für Zichorienwurzeln geschaffen worden.

13. Im slowakisch-schweizerischen Eisenbahnverband sind folgende neue Artikeltarife in Kraft getreten: 10 für Öle und Fette, 11 für Kalziumkarbid, 12 für Eisen und Stahl, 13 für Güter aller Art, 14 für Holzteepech, 15 für Getreide und Hülsenfrüchte, 16 für Kartoffeln, 17 für Zement, 18 für Hohlglaswaren und 19 für chemische Erzeugnisse.

Wegen Erhöhung der internen slowakischen Tarife mussten zu den Artikeltarifen 2 (Holzkohle) und 9 (Holz) besondere Frachtzuschlagstafeln eingeführt werden.

Wegen Aufhebung der internen slowakischen Exporttarife für Holzkohle und für Zement mussten die entsprechenden Artikeltarife (2 und 17) des Verbandstarifs neu herausgegeben werden.

Zur Entlastung der deutschen Linien wurden für die Grenzbahnhöfe Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen die gleichen Massnahmen durchgeführt wie im ungarisch-schweizerischen Verkehr (Punkt 11).

14. Die Bestimmungen des niederländisch-schweizerischen Gütertarifs über die Taxgleichstellung in diesem Verkehr sind, weil sie praktisch nicht mehr angewendet werden konnten, ausser Kraft gesetzt worden.

15. Im deutsch-italienischen Verkehrs-verkehr ist das Bahnhofsverzeichnis samt Leitungstafel neu herausgegeben worden. Die wichtigste Neuerung besteht darin, dass der bisher über Basel DRB geleitete Verkehr nun mit gewissen Einschränkungen auf den links- und den rechtsrheinischen Weg verteilt wurde. Das Bahnhofsverzeichnis ist durch Aufnahme elsässischer, lothringischer und luxemburgischer Bahnhöfe erweitert worden.

Das Tarifheft 3 des Teils II, enthaltend Sondersätze (Lebensmittel) für den Verkehr über die Schweiz, ist wegen der Einführung des Weges über St. Ludwig als neue Verbandsroute und den damit eingetretenen Distanzverkürzungen neu herausgegeben worden. Der Geltungsbereich des Tarifs wurde auf elsässische und luxemburgische Bahnhöfe ausgedehnt.

Infolge Einbezugs der böhmisch-mährischen Stationen in den deutsch-italienischen Verbandstarif wurden das Allgemeine Heft und das Heft 1 von Teil III des böhmisch-mährisch-italienischen Gütertarifs gegenstandslos und ausser Kraft gesetzt.

Auch der Kohlentarif ist neu herausgegeben worden. Die Frachtsätze über die Schweiz haben keine Änderung erfahren.

16. Im nordisch-italienischen Verbandstarif ist für den Verkehr zwischen Schweden und Norwegen einerseits und gewissen piemontesischen Stationen anderseits der Leitungsweg Basel-Iselle aufgenommen und damit ein Verkehr, der vorher über Pino geleitet wurde, dem kürzern Weg über Iselle zugewiesen worden.

D. Verkehrswerbung.

1. Die Umgestaltung unserer Sektion für Publizität in eine Zentralstelle für kommerzielle Bahnwerbung ist konsequent weitergeführt worden.

Verwaltungsintern wurde eine beratende Werbekommission geschaffen, in der die direkt interessierten Dienste (Generalsekretariat, Kommerzieller Dienst, Stations- und Zugdienst) mitarbeiten.

2. Die Ausgestaltung unseres Vortragsdienstes hat im Berichtsjahr endgültige Formen angenommen. Je eine Vortragsgruppe arbeitet im deutschen und im französischen Sprachgebiet. Beide haben bis Ende Dezember 217 Nachmittags- und Abendvorführungen mit 23 022 Erwachsenen und 27 045 Schülern durchgeführt. Von Dritten wurden in unserem Auftrag 60 Vorträge mit Filmdarbietungen veranstaltet, denen 7323 Personen beiwohnten. Durch ein Übereinkommen mit der SZV, den Werbediensten der BLS, RhB und der nordostschweizerischen Transportanstalten konnte eine gewisse Einheit in der Werbung für die ganze Schweiz erreicht werden.

3. Die Schaufensterreklame, die allgemein starke Beachtung fand, wurde ausgedehnt.

Eine Reihe von Dekorationen mit Darstellungen über Verbesserungen im Reisenden- und neuerdings auch im Güterverkehr fanden dauernde Verwendung in zahlreichen eigenen Auslagen der Bahnhof-Auskunfts-bureaux, sowie in den Schaufenstern privater Reiseunternehmen. Die Schaufensterwerbung erstreckte sich nicht bloss auf die wichtigsten Städte, sondern auch auf Kurorte in allen Gegenden der Schweiz. Mit vereinzelt privaten Transportanstalten entwickelte sich auf diesem Gebiete eine erfreuliche Zusammenarbeit.

4. An den Mustermessen in Basel, Lausanne und Lugano richteten wir gemeinsam mit der SZV und der «Swissair» neue Auskunftsstände ein, die den Messe-Billettdienst besorgten. Im Rahmen der allgemeinen Verkehrswerbung brachten wir ausserdem einige der dringendsten Personen- und Güterverkehrsprobleme zur Darstellung. Die Ausstellung «Die Schweiz als Reiseland» in Zürich beschickten wir mit einer grossen Verkehrswandkarte der Schweiz. Wir beteiligten uns auch an der Ausstellung «La Maison Genevoise» in Genf, am ersten schweizerischen «Salon de l'affichage» in Neuenburg und an einer Plakatausstellung in Solothurn. Den mehr regional organisierten Anlässen, wie der «Semaine tessinoise» in Tavannes, der «1^{re} Semaine Vaudoise» in Zürich und der Ausstellung «Was kochen wir heute?» in Luzern stellten wir geeignetes Ausstellungsmaterial zur Verfügung.

5. Auf den Zeitpunkt der Herausgabe des neuen EFD-Tarifs (1. Juli) wurden Inserate zugunsten des

Eisenbahn-Franko-Domizil-Dienstes in 154 Tageszeitungen und 13 Fachblättern aufgegeben. Im Herbst wurde durch die Presse auf die Notwendigkeit der Förderung des Güterwagenumlaufs und der rationellen Ausnützung des Laderaums hingewiesen. Die Inserate erschienen in 62 Tageszeitungen und in 49 Fachblättern. In einer dem Bahnverkehr gewidmeten Sondernummer des «Bund» brachten wir ein ganzseitiges Inserat unter. Gegen Weihnachten empfahlen wir die Geschenkgutscheine in einer Reihe von illustrierten Zeitschriften.

6. An Werbedrucksachen erschienen: ein Plakat im Weltformat von Kunstmaler Hans Erni mit den Schlagzeilen «Rasch beladen, voll beladen, rasch entladen». Dieses Plakat wurde zum erstenmal auch ausserhalb des Bahngebietes angeschlagen.

Der Ferienabonnementsprospekt wurde neu gestaltet und in grösseren Auflagen in deutscher, französischer und italienischer Sprache herausgegeben. Der Förderung des Wintersportverkehrs dienten besondere Fahrpläne mit den wichtigsten Sportverbindungen von Zürich, Bern und Luzern aus.

Der Kalender für das Jahr 1943 war ganz in den Dienst der Werbung für den Bahnverkehr gestellt. Unter dem Titel «Die Bundesbahnen in grosser

Zeit» wurde die Bedeutung der Elektrifikation dargestellt.

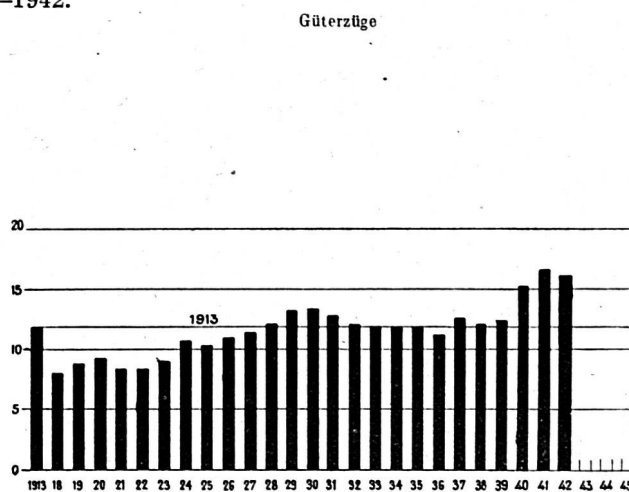
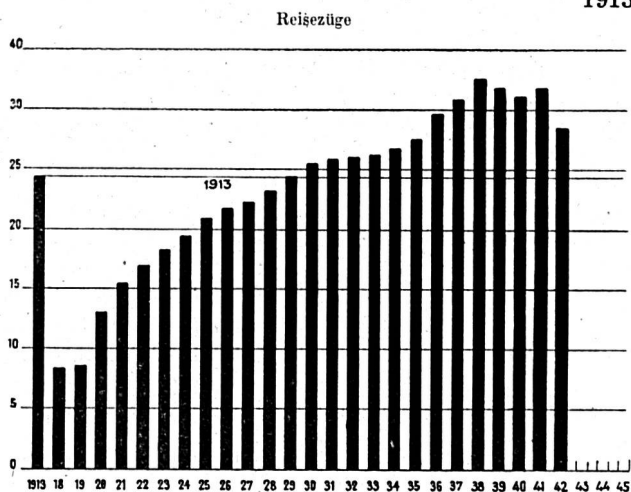
7. Der Bundesbahn-Sportbericht umfasste 62 Meldestationen und erstreckte sich über die Monate Dezember, Januar und Februar.

8. Auf die Zeit der Eröffnung der «Fiera Svizzera di Lugano», d. h. im Oktober 1942, trat ein Abkommen mit der PTT in Kraft, wonach diese in ihrem Post-Reisebureau auf der Piazza Rezzonico in Lugano auch den Auskunft- und Billetverkaufsdienst für die Bundesbahnen besorgt. Die Kosten für dieses Bureau werden seither gemeinsam von den beiden Verwaltungen getragen.

9. Mit der SZV wurde am 1. Juni, im Zusammenhang mit der Übernahme des Auslandswerbedienstes durch diese, eine Übereinkunft betreffend die Gewährung von Fahrvergünstigungen an deren Personal und an Dritte getroffen.

10. Der Vertrag mit der Schweizerischen Automaten-gesellschaft AG. in Bern betreffend die Verpachtung des Rechts zur Aufstellung und zum Betrieb von Automaten in den Bahnhöfen und Stationen der SBB wurde im Berichtsjahre den gegenwärtigen Verhältnissen angepasst und für 5 Jahre, d. h. bis Ende 1947, verlängert.

Abbildung 13.
Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.
1913—1942.



VIII. Stations- und Zugsdienst.

A. Allgemeines.

1. Auf 1. Juli 1942 ist ein neuer Tarif für den Eisenbahn-Franko-Domizil-Dienst in Kraft getreten, der eine vermehrte Zahl von bedienten Ortschaften aufweist und für die Abholung leerer Gebinde Erleichterungen, ferner eine Erhöhung der Gewichtsgrenze bis auf 5500 kg vorsieht.

2. Um der stets wachsenden Nachfrage nach bahneigenen Behältern (Containers) zu genügen, wurden 20 neue Kleinbehälter angeschafft.

3. Dem Internationalen Komitee vom Roten Kreuz wurden für den grossen Warenverkehr zur Versorgung der Kriegsgefangenen im Bahnhof Val-

lorbe verschiedene Räume und Hallen, die infolge Einstellung des internationalen Verkehrs gegenwärtig nicht benötigt werden, zur Verfügung gestellt.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfes an Stations- und Zugdienstbeamten sind 182 Stationslehrlinge und 131 Zugdienstlehrlinge eingestellt worden.

2. Für die im Jahre 1940 eingetretenen Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit

beendet und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

C. Personenverkehr.

1. Der wegen Verknappung der flüssigen Brennstoffe und der Pneu's sowie infolge des Transportes von Militärpersonen anhaltend starke Personenverkehr konnte ohne nennenswerte Störungen abgewickelt werden. Dazu beigetragen hat die Verständigung mit dem Armeekommando über Urlaubsfahrten während der Festtage, wie Ostern, Pfingsten und Weihnachten sowie beim Einrücken in die Ablösungsdienste und bei der Entlassung aus denselben.

2. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten in der Landesversorgung mit Schmiermitteln und anderen Materialien sind ab 14. bzw. 15. Februar 1942 die für den Wintersportverkehr vorgesehenen Züge unterdrückt und ab 16. März die Reisezugsleistungen im Tagesdurchschnitt um weitere 2300 km vermindert worden. Diese Einschränkungen sind mit einigen Abweichungen und Ergänzungen hinsichtlich der dem Ausflugsverkehr dienenden Züge in den Jahresfahrplan 1942/43 hinübergenommen worden.

3. Der gesamte Verkehr von und nach Frankreich über die Grenzpunkte Crassier-La-Rippe, Valorbe, Les Verrières, Le Locle und Delle ist immer noch gesperrt.

D. Güterverkehr.

1. Zur Abholung lebenswichtiger Güter musste auf Verlangen ausländischer Bahnverwaltungen wieder eine beträchtliche Zahl leere schweizerische Güterwagen nach dem Ausland gesandt werden.

2. Der Güterverkehr auf der Brüniglinie war anhaltend stark, so dass Vorkehren für einen beschleunigten Wagenumlauf auf dieser Strecke getroffen werden mussten. Die im Februar 1941 infolge Kohlenmangels notwendig gewordene Umleitung des über den Brünig intradierenden Frachtgüterverkehrs über Thun-Interlaken konnte nach vollständiger Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Luzern und Meiringen am 4. Mai teilweise aufgehoben werden.

3. Die immer noch anhaltende starke Einschränkung des Lastwagenverkehrs wirkte sich weiterhin günstig auf den Güterverkehr aus, der besonders während des Herbstes infolge des Mehranbaues eine beträchtliche Steigerung erfuhr. Für den Stückgüterverkehr wurden täglich rund 3600 Wagen benötigt.

4. Das Internationale Komitee vom Roten Kreuz in Genf vermittelte täglich eine Anzahl Wagenladungen Waren für die Kriegsgefangenen in Deutschland.

5. Zur Einsparung elektrischer Energie sind vom 19. Februar bis 24. März 88 Güterzüge, die eine tägliche Gesamtstrecke von 2752 km befuhren, unterdrückt worden. Die Zunahme des Güterverkehrs erforderte seither die Wiedereinführung eines Teils der aufgehobenen Züge.

E. Fahrplan.

1. Vom 10. bis 13. Februar fand in Florenz eine internationale Fahrplanbesprechung statt, an der die Schnellzugsverbindungen mit Deutschland, Italien und Frankreich für den Jahresfahrplan 1942/43 vereinbart wurden.

2. Der seit den Kriegseignissen im Balkan im Frühjahr 1941 auf die Strecke Lausanne-Trieste beschränkte «Simplon-Orient-Express» ist ab 4. Mai 1942, durch eine neue, Schlafwagen 1. und 2. und gewöhnliche Wagen 1.—3. Klasse führende tägliche Schnellzugsverbindung Lyon-Modane-Mailand-Trieste-Belgrad-Sofia und Saloniki mit Anschluss in Belgrad von Berlin-Budapest und Paris-Metz-München ersetzt worden. Der Anschluss an die neue Orientverbindung muss vorläufig mit den übrigen noch bestehenden Zügen und gewissen Stillagern in Mailand bewerkstelligt werden, wobei die Führung eines Schlafwagens Genf-Trieste gesichert bleibt.

3. Für den ab 4. Mai 1942 gültigen Fahrplan wurden nach der üblichen Vorlage der Entwürfe auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 4. Dezember 1939 im Genehmigungsverfahren 374 Begehren angemeldet, darunter 278, welche die Schweizerischen Bundesbahnen berührten. In 80 Fällen konnte von uns den Gesuchen ganz oder teilweise entsprochen werden; 178 Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrechterhalten und 20 zum Entscheid angemeldet, von denen 3 zum Teil erfüllt werden konnten.

Der Jahresfahrplan 1942/43 weist gegenüber der letzten Fahrplanperiode bei den Reisezugsleistungen für den Sommerabschnitt eine Verminderung um täglich 12 910 Zugskilometer (13,3 %) und im Winterabschnitt eine solche von täglich 1929 km (2,3 %) auf. Um den Zugsverspätungen wirksam begegnen zu können, wurden die Fahrzeiten ausgedehnt.

4. In der Nacht vom 4. zum 5. Oktober wurde die seit 4. Mai gültige Sommerzeit aufgehoben und mit dem Übergang zum Winterfahrplanabschnitt wieder die MEZ eingeführt.

5. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat die Gültigkeitsdauer des nächsten Jahresfahrplans vorläufig vom 10. Mai 1943 bis 7. Mai 1944 festgesetzt.

F. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

1. Ab 9. März übernahmen die Bundesbahnen auf der auf Schweizer Gebiet liegenden Basler Verbindungsbahn den gesamten Zugförderungs- und Zugbegleitungsdienst, der nach der bestehenden Vereinbarung bisher zwischen ihnen und der Deutschen Reichsbahn hälftig geteilt war.

2. Mit der Società Cooperativa ferroviaria Monte Generoso ist ein neuer Vertrag über die Mitbenützung der Station Capolago abgeschlossen worden. Der Vertrag ist rückwirkend auf 1. April 1941 in Kraft getreten.

IX. Zugförderungs- und Werkstättendienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

1. Im Laufe des Berichtsjahres 1942 wurde folgendes Rollmaterial neu in den Dienst gestellt:

Normalspur:

- 2 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Ae $\frac{4}{6}$,
- 6 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee $\frac{3}{3}$,
- 17 elektrische Traktoren der Serie Te,
- 10 RIC-Personenwagen der Serie AB⁴⁰,
- 1 RIC-Personenwagen der Serie C⁴⁰,
- 13 Personenwagen der Serie C⁴⁰ leichte Bauart,
- 1 gedeckter Güterwagen der Serie K², früher UeBB,
- 10 gedeckte Güterwagen der Serie K²¹, früher FMA,
- 309 gedeckte Güterwagen der Serie K³ und K³¹ (auf Rechnung des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes),
- 87 offene Güterwagen der Serie M⁷,
- 2 vierachsige offene Tiefladewagen der Serie O¹,
- 7 vierachsige offene Spezialgüterwagen der Serie O (auf Rechnung des Armeekommandos),
- 6 Schotterkippwagen der Serie Sk^t,
- 1 Fahrleitungsbeobachtungswagen der Serie X^{d4}.

Schmalspur:

- 11 elektrische Gepäcktriebwagen der Serie Fhe $\frac{4}{6}$,
- 6 vierachsige Rollchemel der Serie O.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

Normalspur:

- 2 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Ae $\frac{4}{6}$,
- 8 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee $\frac{3}{3}$,
- 4 Personenwagen der Serie B⁴⁰ leichte Bauart,
- 6 Personenwagen der Serie BC⁴⁰ leichte Bauart,
- 8 Personenwagen der Serie C⁴⁰ leichte Bauart,
- 2 Speisewagen der Serie D^{r40} leichte Bauart,
- 150 offene Güterwagen der Serie M⁷.

Schmalspur (Brünigbahn):

- 2 Personenwagen der Serie BC⁴ leichte Bauart,
- 6 Personenwagen der Serie C⁴ leichte Bauart.

3. Im Berichtsjahr wurde folgendes Rollmaterial umgebaut:

Normalspur:

- 5 Personenwagen der Serie BC⁴, umgebaut aus AB⁴⁰,
- 6 Personenwagen der Serie C⁴⁰, umgebaut aus AB⁴⁰,
- 2 offene Güterwagen der Serie L³, umgebaut aus C³,
- 2 offene Güterwagen der Serie L⁵¹, umgebaut aus X,
- 14 Schotterwagen der Serie S^{3t}, umgebaut aus M³,
- 14 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus alten Wagen.

Zur Einsparung von Brennmaterial beim Rangierdienst auf nur teilweise elektrifizierten Bahnhöfen wurden 2 Dampftraktorenlokomotiven der Serie E $\frac{3}{3}$ versuchsweise für Dampferzeugung durch elektrische Energie aus der Fahrleitung eingerichtet.

Zur Einsparung flüssiger Brennstoffe wurden 5 Benzintraktoren Tm in elektrische Traktoren der Serie Te umgebaut. Der Umbau weiterer 4 Tm-Traktoren ist in Arbeit.

Zwei der in den Jahren 1920/22 in Betrieb gesetzten elektrischen Güterzugslokomotiven der Serie Ce $\frac{6}{8}$ ^{II} sind anlässlich der Erneuerung wichtiger Teile so umgebaut worden, dass die Leistung um 15 % höher ist und die Höchstgeschwindigkeit von 65 auf 75 km/h erhöht werden konnte. Der Umbau weiterer Lokomotiven dieser Serie ist beabsichtigt. Die umgebauten Lokomotiven tragen die Seriebezeichnung Be $\frac{6}{8}$.

Ferner wurden 10 Stück Benzin- und Dieseltaktoren auf Holzgasbetrieb umgebaut, wovon je die Hälfte für den Bahndienst und den Stationsdienst.

Schmalspur:

- 5 offene Güterwagen der Serie M, umgebaut aus C³.

Bis Ende des Berichtsjahres waren 60 Brünig-Personen- und Gepäckwagen mit der automatischen Kupplung, der elektrischen Heizung und der Dynamobleuchtung ausgerüstet.

B. Zugförderung.

1. Zur Deckung des Bedarfes an Lokomotivpersonal wurden 121 Schlosser eingestellt.

2. Der Verkauf der Rückstände der Lokomotivfeuerung (Schlacken und Lösche) wurde im Einvernehmen mit der Sektion für Kraft und Wärme, Gruppe Kohle, des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes neu geordnet.

3. In den Bahnhöfen Luzern, Meiringen und Chiasso wurden ortsfeste elektrische Anlagen zum Vorheizen der Züge in Betrieb genommen.

4. Es wurden Vorschriften über die Ausrüstung der Langsamfahrstellen mit tragbaren Streckengeräten der automatischen Zugsicherung Signum erlassen. Durch diese Geräte wird das zu rasche Befahren der Langsamfahrstellen bei Nichtbeachtung der Langsamfahrsignale durch den Lokomotivführer verhindert.

5. Über die gegenseitige Zulassung der Wagen der Brüniglinie und der Montreux-Oberland-Bahn auf dem Netz der beiden Verwaltungen sowie über den Transport schmalspuriger Fahrzeuge auf «Normalspur-Rollchemeln» (Spezialwagen der Serie O) wurden Vorschriften erlassen.

C. Werkstättendienst.

a. Rollmaterialunterhalt.

1. Triebfahrzeuge.

Im Berichtsjahr wurden an den Triebfahrzeugen folgende Unterhaltsarbeiten vorgenommen:

Schnellreparaturen	918
Zwischenreparaturen	154
Revisionen	254

Total 1326

Gegenüber 1939 ergab sich als Folge erhöhter Beanspruchung der Fahrzeuge eine erhebliche Zunahme. Die Arbeiten konnten mit Ausnahme des Ersatzes einiger Feuerbüchsen, welcher der Lokomotivfabrik Winterthur übertragen wurde, in den eigenen Werkstätten ausgeführt werden.

2. Wagen.

In den Hauptwerkstätten wurden im Berichtsjahre folgende Unterhaltsarbeiten ausgeführt:

	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen
Schnellreparaturen .	7 051	1 402	15 113
Revisionen	1 694	365	5 486
Zwischenreparaturen	63	3	748
Hauptreparaturen .	18	—	202
Umbauten	6	—	31
Total	8 832	1 770	21 580

Infolge der starken Beanspruchung während der Kriegszeit erforderte besonders der Güterwagenunterhalt vermehrten Aufwand.

b. Werkstatteeinrichtungen.

Im Zusammenhang mit der Automatisierung der Telephoneinrichtungen der Strecke Lausanne-Neuenburg erhielt die Werkstätte Yverdon eine automatische Telephonanlage.

Zur Ausnützung von Abfall- und Sommerenergie sind im Laufe der letzten Jahre in drei Werkstätten Elektrodampfkessel installiert worden, die auch in bezug auf Brennmaterialeersparnis sich sehr gut bewährt haben.

Infolge Stockungen im Eingang von Radreifenmaterial mussten zum Teil in durchgehendem Betrieb (drei Schichten) Auftragschweissungen an Spurkränzen ausgeführt werden. Für diesen Zweck sind Spezialmaschinen bestellt worden.

X. Bahnbau und Kraftwerke.

A. Neu- und Ergänzungsbauten.

1. Der Verwaltungsrat bewilligte im Berichtsjahr folgende Kredite:

- a. für die Elektrifikation der Strecke Winterthur-Schaffhausen. . . . Fr. 2 317 000 nebst Fr. 98 000 für Abschreibungen;
- b. für das zweite Geleise Rivera-Bironico-Taverne Fr. 5 149 000 nebst Fr. 108 200 für Abschreibungen.

2. Im Hinblick auf die zunehmende Verknappung der Rohmaterialien muss mit einer Verschärfung der Lage auf dem Arbeitsmarkt gerechnet werden. Es wurde deshalb aus dem im Jahr 1941 aufgestellten Zehnjahresprogramm für Arbeitsbeschaffung im Betrage von 760 Millionen Franken, über welches wir im Geschäftsbericht pro 1941 berichteten, ein Sofortprogramm herausgezogen. Vorgesehen sind der Ausbau einspuriger Linien auf Doppelspur, neue Linien und Linienverlegungen, Bahnhofserweiterungen, Ausbau und Erneuerung von Hochbauten, Brückenumbauten und -verstärkungen, Ersatz von Niveauübergängen, Ausbau der Schwachstrom- und Sicherungsanlagen, Ausdehnung der Elektrifikation und Anschaffung von Rollmaterial. Dieses Sofortprogramm ist veranschlagt mit 224,6 Millionen Franken, wobei die Durchführbarkeit in diesem Ausmass von der Versorgungslage des Landes mit Rohmaterialien und Betriebsstoffen abhängig ist. Für eine Anzahl baureifer Projekte wurde das Plan genehmigungsverfahren eingeleitet, damit bei Eintritt von Arbeitslosigkeit nach Genehmigung und Krediterteilung durch den Verwaltungsrat sofort mit den Bauarbeiten begonnen werden kann. Zu weiteren Projektierungsarbeiten wurde das erforderliche Personal bereitgestellt.

3. Seit Kriegsausbruch, besonders aber während des Berichtsjahres, wurde aus Industrie und Gewerbetreibenden in vermehrter Masse um die Erstellung bzw. Erweiterung von Anschlussgeleisen nachgesucht.

Um den Gesuchstellern das hierzu nötige Oberbaumaterial, soweit möglich, liefern zu können, wurden entbehrliche oder wenig beanspruchte Geleise auf Bahnhöfen und Stationen abgebrochen.

4. Der Ausbau eingleisiger Strecken auf Doppelspur wurde fortgesetzt. Am 30. April wurde der zweispurige Betrieb auf der Strecke Taverne-Lugano aufgenommen.

Im Bau befinden sich die Strecken Rapperswil-Lenzburg und Sisikon-Flüelen. Von letzterer Strecke wurde das neue Geleise am 19. Oktober in Betrieb genommen und das bestehende Geleise zur Vornahme von Instandstellungsarbeiten (Geleiseumbauten, Vermehrung der Tunnelnischen und Brückenumbauten) ausser Betrieb gesetzt.

Ende 1942 waren von den auf eigene Kosten betriebenen Linien des eigenen Netzes von total 2885 km Länge 1108 km zweigleisig ausgebaut.

5. Folgende wichtigere Bauten wurden vollendet:

Die Erstellung einer neuen Abortanlage, einer Garderobe und von Telephonkabinen für die Bahnhofswirtschaft I./II. Kl. in Basel SBB, die erste Etappe der Erstellung neuer Warenaufzüge mit feuersicherer Verschalung und die Einmauerung von Treppenhäusern in den Lagerhäusern im Güterbahnhof Basel, die Erstellung einer Umladerampe in Winterthur, der Umbau des nördlichen Geleisekopfes zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in Richterswil, die Verlängerung und Einbindung des Geleises 4 in Siebnen-Wangen, sowie die Erstellung vorsorglicher Dammschüttungen, Unterbauarbeiten und die Sicherung gemachter Schüttungen an der Strecke Unterterzen-Murg.

6. In Ausführung begriffen waren folgende grössere Bauten:

Das erste Teilstück Genf-Cornavin-La Praille der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Genf-

Cornavin und Eaux-Vives, die Erstellung von zwei Gütergleisen in Brig, die Verschiebung des Güterschuppens und Verlängerung des Stumpengeleises in Neuenstadt, die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes mit Güterschuppen und Abortanlagen in Rosé, die Erstellung eines Verladegeleises in Kerzers, die Verlängerung eines Ausweichgeleises in Tüscherz, der Ausbau des Geleises A IV als Überholungsgeleise, die Erstellung eines Personendurchganges westlich vom Aufnahmegebäude und die Verlängerung des Perrondaches auf dem Zwischenperron in Burgdorf, das neue Transitpostgebäude und das Nebengebäude mit Abortanlage in Olten, die Erweiterung der Geleisanlage und Erstellung eines Zwischenperrons in Liestal, der Bau einer direkten Güterzuglinie vom Rangierbahnhof Basel nach der Juralinie, die Erstellung eines neuen Dienstgebäudes sowie der Abstellgleise A 12 und 13 im Rangierbahnhof Basel, die Erstellung der Geleise B 21 und 22 sowie von Ladegleisen privater Anschliesser in Chiasso, die Vergrößerung des Aufnahmegebäudes in Oberglatt, die Verlegung der Milchküche und Umbauten im Eilgutgebäude Winterthur und der Umbau und die Erweiterung der Diensträume im Aufnahmegebäude Frauenfeld.

7. Brückenbauten und Brückenverstärkungen.

Es sind folgende Arbeiten in Ausführung: Der Ersatz der Brücke über die Broye bei Payerne auf der Strecke Yverdon-Payerne, der Ersatz der Vallone- und der Vallonearmbrücke zwischen Bodio und Biasca und der Ersatz der eisernen Fachwerkbrücken bei Bazénheid und bei Dietfurt durch Viadukte in Beton mit Natursteinverkleidung.

8. Fahrleitungen.

Im Güterbahnhof Genf wurde die Aufstellung der Maste und Tragwerke vollendet; mangels Drahtmaterials konnte der Fahrdrabt nicht montiert werden.

9. Niederspannungs- und Schwachstromanlagen.

Die Schwachstromfreileitungen auf der Strecke Gümligen-Thun wurden verkabelt, wodurch das im

Jahre 1918 erstellte 3-Leiter-Speisesystem (2×15 kV), das zur Verminderung der störenden Beeinflussung der Schwachstromanlagen durch den Starkstrom nötig war, überflüssig wurde und demontiert werden konnte. Beträchtliche Mengen wertvollen Altmaterials wurden verfügbar.

Die automatischen Telephonzentralen Yverdon, Thun und Burgdorf wurden in Betrieb genommen.

In Ausführung befanden sich die Erweiterung der Telephonzentrale, die Automatisierung des Bezirksverkehrs und der Ausbau der Verstärkeranlage im Verwaltungsgebäude der Generaldirektion, sowie die Erstellung einer Lautsprecheranlage im Bahnhof Lausanne.

B. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahr sind 10 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 3 durch eine Unterführung und 2 durch je eine Überführung ersetzt. 5 Übergänge konnten ohne Ersatz aufgehoben werden. Die Bahn beteiligt sich an den Ersatzbauten nach Massgabe ihres Interesses durch Gewährung von Beiträgen. Die Erstellung ist zum Teil im Zusammenhang mit dem Bau von Doppelspuren.

2. Von den wichtigeren fertiggestellten Ersatzbauten sind zu erwähnen: die Überführung bei Fedoccio zwischen Faido und Lavorgo und die Strassenunterführung in Meilen.

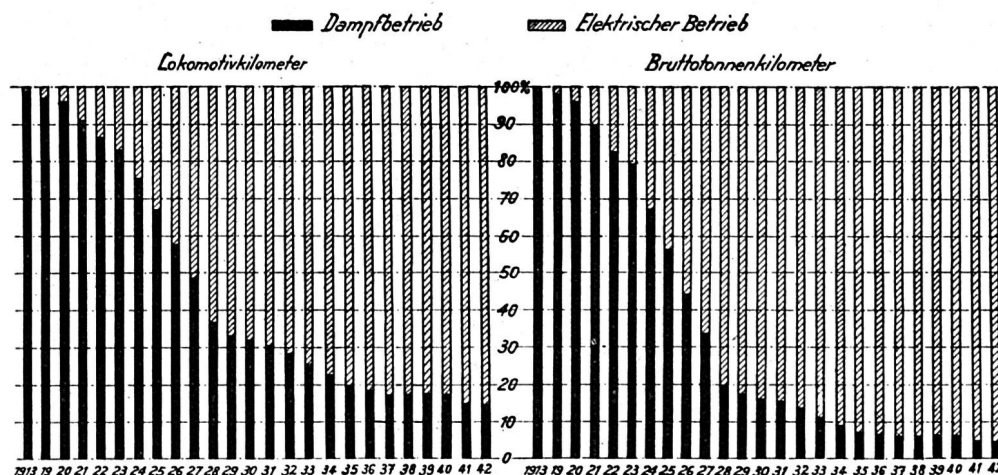
3. Bei 9 Niveauübergängen wurden die Barrierenanlagen verbessert.

C. Signal- und Sicherungsanlagen.

1. In Weesen wurde die neue elektrische Stellwerkanlage vollendet, und im Rangierbahnhof Biel wurde das Stellwerk V aufgehoben und weitere Fahrstrassen angeordnet. Auf der Brüniglinie wurden auf verschiedenen Stationen elektrische Stellwerk- und Sicherungsanlagen erstellt. In Ausführung waren die neuen elektrischen Stellwerkanlagen in Genf, auf der Westseite des Personenbahnhofes Basel, auf der Westseite des Bahnhofes Solothurn HB und auf dem Bahnhof Rüti (Zch). Verbesserungen bzw. Er-

Abbildung 14.

Entwicklung der Elektrifizierung.



gänzungen der Stellwerkanlagen sind in Zürich HB, Erstfeld und Frauenfeld in Ausführung. Auf einer Reihe von Stationen wurden die alten Formsignale durch Lichttagessignale ersetzt.

2. Die Ausrüstung der dichtbefahrenen Hauptlinien mit dem elektrischen Streckenblock wurde fortgesetzt. In Betrieb genommen wurde er auf den Strecken Mühlau-Wohlen, Bodio-Biasca-Osogna und Weesen-Mühlehorn. In Ausführung war er auf der Strecke Uetikon-Feldbach.

3. Auf einer Reihe von Bahnhöfen und Stationen wurde zur Einsparung von Petroleum die elektrische Signal- und Weichenbeleuchtung eingerichtet bzw. erweitert.

D. Bahnunterhalt.

1. Ausser den regelmässig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten ist die Vollendung des Wiederaufbaues des am 10. Juli 1941 abgebrannten Güterschuppens in Neuenburg zu erwähnen.

2. Die Monate Januar und Februar erforderten ausserordentlich grosse Aufwendungen für Schneeräumungsarbeiten.

3. Die sich ständig verschärfende Verknappung der für den Bahnunterhalt notwendigen Materialien hat bei der starken Verkehrsbelastung den Unterhalt der Anlagen erschwert. Die für den Unterhalt und die Erneuerung der Geleise notwendigen Schienen, Schwellen und Befestigungsmittel konnten nicht in genügender Menge beschafft werden. Das Geleise wurde so gut als möglich durch vermehrte Schotter- und Regulierungsarbeiten instand gehalten.

E. Elektrifikation.

Zur Einsparung von Eisen wurden auf den neu elektrifizierten Strecken Zch.-Oerlikon-Wettingen und Auvernier-Les Verrières die normalen Tragmaste und Tragjoche aus Holz erstellt. An Stelle des kupfernen Fahrdrabtes wurde für die freie Strecke Stahldraht mit Kupferpanzer und für die Nebengeleise in den Stationen Eisendraht verwendet; bei den Umgehungsleitungen ist das Kupfer durchgehend durch Aluminium ersetzt worden. Durch diese Massnahmen sind erhebliche Mengen an Eisen und Kupfer gespart worden.

Auvernier-Les Verrières.

Am 22. November wurde der elektrische Betrieb aufgenommen.

Brüniglinie.

Am 24. Dezember wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke Meiringen-Interlaken-Ost eröffnet, womit die ganze Brüniglinie zwischen Luzern und Interlaken-Ost elektrisch betrieben wird.

Zürich-Oerlikon-Wettingen.

Der elektrische Betrieb wurde am 12. Februar aufgenommen.

Winterthur-Neuhausen.

Vollendet wurden die Geleiseabsenkungen Andelfingen-Marthalen und die Erweiterung des Schloss-Laufen-Tunnels. In Ausführung befand sich die Erstellung von Mastfundamenten, die Montage der Tragwerke und der Schwachstrom- und Beleuchtungsanlagen.

F. Energieversorgung.

1. Energiewirtschaft.

	1942	1941
Eigene Erzeugung von Ein- und Dreiphasenenergie	Total kWh	Total kWh
in der Kraftwerkgruppe Amsteg/Ritom/Göschenen	344 222 000	340 090 000
in der Kraftwerkgruppe Vernayaz/Barberine/Trient/Massaboden	284 618 000	321 087 000
Total	628 840 000	661 177 000
wovon	(100 %)	(100 %)
a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt	200 349 000	247 168 000
	(31 %)	(37 %)
b. in den Flusswerken Amsteg, Göschenen, Vernayaz, Trient und Massaboden erzeugt	428 491 000	414 009 000
	(69 %)	(63 %)
Bezogene Einphasenenergie		
vom Etzelwerk	86 652 000	108 225 000
von anderen Kraftwerken	79 831 000	72 641 000
Total	166 483 000	180 866 000
Total der erzeugten und bezogenen Ein- und Dreiphasenenergie	795 323 000	842 043 000
Abgabe von Überschussenergie	60 617 000	52 567 000
Energieabgabe ab bahneigenen und bahnfremden Kraftwerken für den Bahnbetrieb	734 706 000 ¹⁾	789 476 000

¹⁾ Der Minderverbrauch von 54 770 000 kWh gegenüber dem Vorjahre rührt von der Fahrplaneinschränkung im Personenverkehr her.

Zur Deckung des künftigen Energiebedarfes wurde die Mindestlieferung der A.G. Bündner Kraftwerke um jährlich 15 Millionen kWh für die Dauer des Energielieferungsvertrages erhöht.

Wegen Energieknappheit mussten rund 13 Millionen kWh auf Grund des Aushilfsvertrages mit der Liefergemeinschaft Bernische Kraftwerke A.G., Nordostschweizerische Kraftwerke A.G. und Aare-Tessin A.G. für Elektrizität bezogen werden, und zwar 8,5 Millionen kWh in den Monaten Januar bis März 1942 und 4,5 Millionen kWh in den Monaten Oktober bis November 1942.

Im März 1942 wurde die Energielieferung an die Furka-Oberalp-Bahn für den elektrischen Betrieb der Strecke Brig-Andermatt und am 1. April 1942 diejenige an die Martigny-Orsières-Bahn aufgenommen.

2. Kraftwerke.

Amsteg.

Die Neuisolierung der Statorwicklung ist am letzten der Bahngeneratoren ausgeführt worden. Am 24. Februar wurde beim Wiedereinfüllen eines zwecks Untersuchungen ausser Betrieb gesetzten Rohrstranges der Druckleitung dieser Strang an vier Stellen aufgerissen. Der Betrieb konnte bei dem kleinen Wasserzufluss mit den andern beiden Strängen aufrechterhalten werden. Die sofort aufgenommenen Wiederherstellungsarbeiten wurden Mitte Mai beendet und der Rohrstrang nach durchgeführten Druckproben, kurz nach Eintritt der Schneeschmelze, wieder in Betrieb genommen.

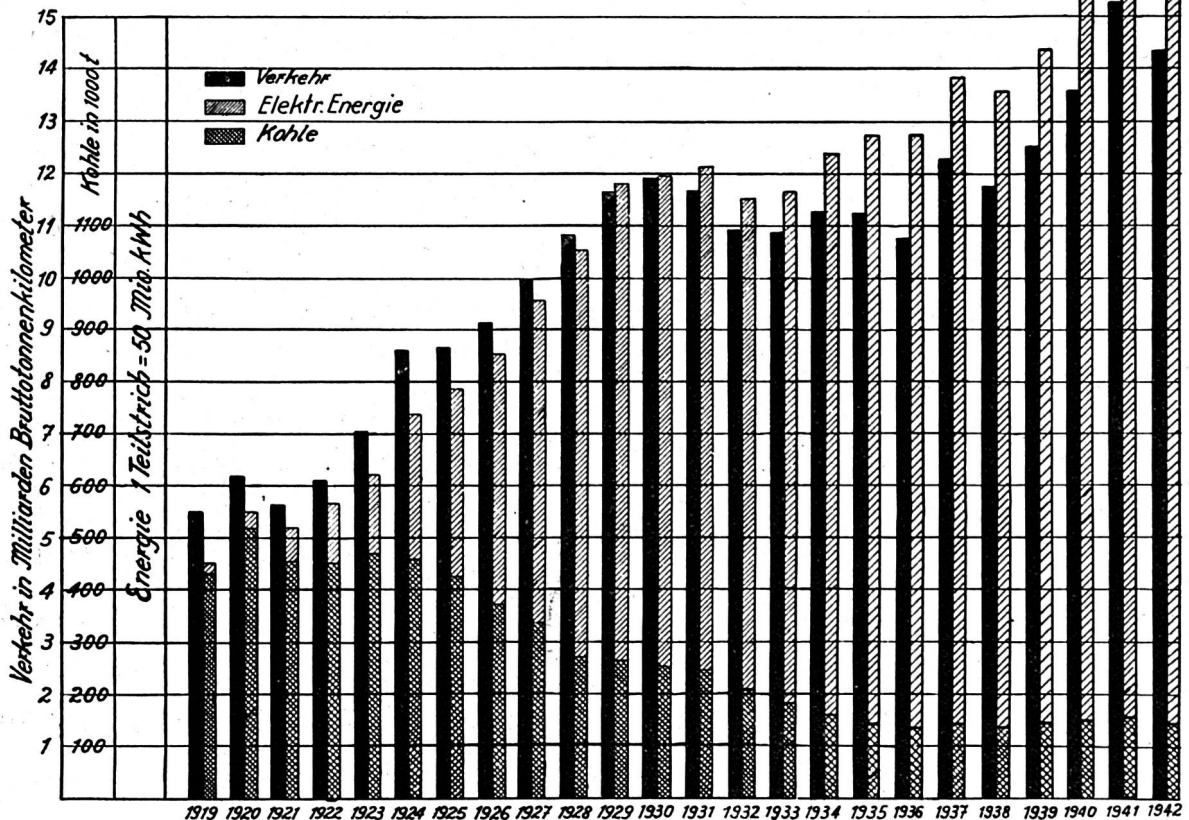
Ritom.

Die tiefste Absenkung des Ritomsees wurde am 10. Mai (im Vorjahr am 8. Mai) erreicht mit 31,5 m (32,5 m) und einem verbliebenen Nutzinhalt von 1,4 (1,0) Millionen m³. Während der See sonst gewöhnlich spätestens im September gefüllt wird, fehlten in diesem Jahr wegen der gegenüber dem Durchschnitt nur etwa $\frac{1}{3}$ betragenden Schneehöhe im Frühjahr und des trockenen Sommers Mitte September noch rund 10 m zur Füllung; dank reichlicher Niederschläge Ende September und Ende Oktober wurde er am 8. November doch noch gefüllt. Im Vorjahre hatte er seinen höchsten Stand am 7. Oktober mit 0,36 m unter Stauziel und einem Fehlbetrag von 0,5 Millionen m³ erreicht. Am 31. Dezember 1942 betrug die Absenkung 5,64 m mit einem verbliebenen Nutzinhalt von 21,0 Millionen m³ (Vorjahr 7,5 m mit 19,1 Millionen m³).

Die seeseitige Bruchsteinverkleidung der Stau-mauer ist in der 2. und 3. Bogenstellung ausgeführt worden.

Bei dem oberhalb des Ritomsees gelegenen Cadagnosee wurde mit freigewordenen Ventilationsröhren eine 650 m lange Heberleitung angelegt. Mit dieser am 30. Oktober in Betrieb gesetzten Leitung kann der Cadagnosee im Laufe des Winters um 5 bis 7 m abgesenkt und mit dem gewonnenen Wasser im Kraftwerk Ritom eine zusätzliche Energiemenge von 1,2—1,5 Millionen kWh erzeugt werden. Das Recht zur Ausnützung des Cadagnosees ist uns in der Ritomseekonzession eingeräumt.

Abbildung 15.
Energie- und Kohlenverbrauch 1919—1942.



Vernayaz.

Zwecks Gewinnung von Winterenergie wurde mit der Gemeinde Finhaut im Anschluss an die bestehende Konzession für die Bäche bei Finhaut das Recht erworben, einen weiteren kleinen, im Sommer zur Bewässerung dienenden Bach in den Zulaufstollen des Kraftwerkes einzuleiten. Nach Erstellung der erforderlichen baulichen Anlagen begann die Einleitung am 30. Oktober. Für die Einleitung eines aus dem Fensterstollen 5 bei Trétien austretenden, zur sommerlichen Bewässerung benützten Baches vermittelt einer Pumpenanlage in den Zulaufstollen konnte mit der verfügbungsberechtigten Gemeinde Salvan keine Einigung erzielt werden; es musste auf Grund des Bundesratsbeschlusses über Massnahmen zur Erhöhung der Produktion der Wasserkraft-Elektrizitätswerke vom 16. Juni 1942 eine Verfügung des eidgenössischen Kommissars erwirkt werden. Die gegen Ende Oktober begonnenen Bauarbeiten konnten auf Ende des Jahres noch nicht fertiggestellt werden.

Barberine.

Die tiefste Absenkung des Barberinesees betrug 42,6 m am 7. Mai mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 1,4 Millionen m³ (Vorjahr 44,0 m am 1. Juni mit 1,1 Millionen m³). Zufolge der unter Mittel liegenden Schneehöhe im Frühjahr und des trockenen Sommers konnte der See nicht gefüllt werden. Er erreichte seinen höchsten Stand am 10. November 2,56 m unter Stauziel mit einem Fehlbetrag von 3,4 Millionen m³ bis zum vollen See mit 39 Millionen m³ Inhalt (Vorjahr 7 cm unter Stauziel am 7. September). Am 31. Dezember betrug die Absenkung 10,1 m (9,7 m) bei einem verbliebenen Nutzinhalte von 26,2 (26,7) Millionen m³. Im Frühjahr und Sommer sind eine Anzahl Stellen schadhafte Betons an der Wasserseite der Stauwand durch Einsetzen von Betonsteinen ausgebessert worden; ferner wurden die Dehnungsfugen kontrolliert und ausgebessert.

An den beiden Berghängen talwärts der Stauwand wurden kleinere Wasserläufe gefasst und vom 25. Oktober an in den See geleitet. Damit kann der See im Sommer sicherer gefüllt und eine kleine Vermehrung der Winterenergie erreicht werden. Das Recht zur Benützung dieser Wasserläufe am rechten Berghang steht uns gemäss der Barberinekonzession zu, für diejenigen am linken Hang konnte es von der verfügbungsberechtigten Gemeinde Finhaut erworben werden.

Massaboden.

Für die Speisung der Visp-Zermatt- und der Furka-Oberalp-Bahn wurden die erforderlichen Einrichtungen fertiggestellt und am 26. März in Betrieb genommen.

Mit der Bewässerungsgenossenschaft der Gemeinde Bitsch wurde eine Vereinbarung getroffen, die uns das Recht einräumt, die bestehenden Gerinne für die sommerliche Zuleitung von Wasser aus der Massa zu Bewässerungszwecken auch im Winter zu benützen und das Wasser in den Zulaufkanal des Kraftwerkes einzuleiten. Die Lonza A.G. als Konzessionärin der Massa-Wasserkraft hat der

kostenlosen Wasserentnahme im Winter zugestimmt. Nach Erstellung der erforderlichen baulichen Einrichtungen begann die Zuleitung am 26. November.

Etzelwerk.

Die tiefste Absenkung des Sihlsees betrug 10,05 m am 6. März (Vorjahr 8,4 m am 23. März) mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 7,9 (17,6) Millionen m³. Der auf den 1. Juni vorgeschriebene Seestand, 2 m unter normalem Stauziel, ist erst am 25. Juni (28. Juli) erreicht worden. Der See konnte nicht ganz gefüllt werden; am 9. November stieg er auf seinen höchsten Stand mit 37 cm unter Normalstauziel mit einem Nutzinhalte von 87,8 Millionen m³, gegen 91,8 Millionen m³ bei vollem See. Im Vorjahr hatte er schon am 1. September das um 20 cm erhöhte Stauziel mit rund 94 Millionen m³ erreicht. Am Ende des Berichtsjahres betrug die Absenkung 2,66 m (3,1 m) mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 64,1 (59,9) Millionen m³, wovon 37,0 (31,3) Millionen m³ zugunsten der SBB entfielen. Die Energieerzeugung des Etzelwerkes im Jahre 1942 betrug 173 (210) Millionen kWh, wovon den SBB 87 (108) Millionen kWh zukamen.

Vom Bezirk Einsiedeln konnten für die Jahre 1942 und 1943 Erleichterungen in bezug auf die Füllung des Sihlsees im Frühjahr erreicht werden. Infolge einer Verfügung des eidgenössischen Kommissars, die Sihldotierung im Winter 1942/43 von 2,5 m³/sek auf 2,0 m³/sek, eventuell auf 1,5 m³/sek herabzusetzen, mussten bei einigen Wasserwerken im Sihltal ergänzende Einrichtungen zur Deckung des Energieausfalles geschaffen werden.

Am 1. August wurden infolge eines lokalen Unwetters an der Eubachverbauung Dämme auf 130 m Länge weggerissen und das intakt gebliebene Bachprofil auf 350 m Länge mit Geschiebe aufgefüllt; die Instandstellungsarbeiten sind ausgeführt worden.

Rupperswil-Auenstein.

Verwaltungsreglement und Bauorganisation sind in Kraft gesetzt worden. Zur Feststellung des heutigen Zustandes, der Nutzungsart und des landwirtschaftlichen Wertes des für Auffüllungen vorübergehend beanspruchten Bodens, sowie des Zustandes der in der Einflusszone des Kraftwerkes liegenden Gebäude, Kanalisationen usw., zur Bestimmung des Einflusses des Grundwassers auf die Kulturen und zur Beratung in bezug auf Abtrag und Wiederandecken der kulturfähigen Erde wurde eine Fachkommission aus landwirtschaftlichen Sachverständigen bestellt. Diese Kommission hat ihre Tätigkeit mit Bonitierungsarbeiten und mit der Kontrolle der Humusabträge begonnen. Am 14. Dezember genehmigte der Regierungsrat des Kantons Aargau die Planvorlage für den Kraftwerkbau.

Ausgeführt wurde die Abholzung der für den Kraftwerkbau erforderlichen Gebiete; hierbei leistete ein Detachement polnischer Internierter vortreffliche Dienste. Am 30. März wurde mit dem Bau der Zufahrtsstrasse begonnen; diese, wie auch die hölzerne Brücke über den Steinerkanal und die eiserne Brücke über die Aare, wurden vollendet. Vergeben wurde die Lieferung und Aufstellung der Turbinen, Generatoren und Krane, die Bauarbeiten

für den Unterwasserkanal und die Aaredämme (in 2 Losen), des Stauwehres und des Maschinenhauses, sowie die Lieferung und Montage der Schützen und Windwerke.

3. Übertragungsleitungen.

Eine der beiden 66 kV-Übertragungsleitungen Kärzers-Freiburg wurde demontiert zur Gewinnung von ca. 30 t Kupfer für die Herstellung von Kupferpanzerfahdraht.

4. Unterwerke.

Seebach.

Die elektrischen Einrichtungen für die Speisung der Strecke Zürich-Oerlikon-Wettingen wurden mit der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf dieser Strecke in Betrieb genommen.

G. Mehranbau.

Durch Verfügung Nr. 1 des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes vom 4. Oktober 1941 wurden auch die wirtschaftlichen Unternehmen verpflichtet, Pflanzwerke für ihr Personal anzulegen. Mit Rücksicht auf die ausserordentlich grosse Verkehrsbelastung wurde unser Unternehmen jedoch von dieser Pflicht befreit. Trotzdem die verfügbaren Landabschnitte der Bahn bereits weitgehend genützt sind, wurde dem Personal die weitere Förderung des Mehranbaues auf freiwilliger Basis in seinem eigenen Interesse dringend empfohlen. In den Kreisen wurden Sachbearbeiter bestimmt, die sich der Beratung der Dienststellen und des Personals besonders anzunehmen hatten. Zur Gewinnung weiterer Anbauflächen wurden die nötigen Kredite für Rodungen, Entwässerungen, Planierungen, Humusierungen und Düngung bisher unbenützbarer Bodens gewährt. Um dem Personal die Mehrarbeit zu erleichtern, wurde demselben, soweit es die Dienstabwicklung erlaubte, durch abschnittweisen Bezug der Ferien, Verschiebung von Ruhetagen und Abtausch von Dienstreisen entgegengekommen. Besonders gute Leistungen der Pflanzler wurden durch Prämien belohnt. Das Personal hat sich der Aufgabe mit Eifer angenommen. Die Anbaufläche auf eigenem Boden, die in frühern Jahren 152,3 ha betrug, wurde im Berichtsjahr um weitere 55,5 ha erhöht, so dass sie im gesamten auf 207,8 ha gebracht werden konnte. Von den 55,5 ha wurden 19 ha Boden durch Neuurbarisierung gewonnen.

H. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse.

1. Am 7. Januar, morgens 2 Uhr, wurde das Stationsgebäude Ebligen durch eine am Tannhorn des Brienzergrates niedergegangene Staublawine

stark beschädigt. Verletzt wurde niemand. Der Verkehr konnte bis zur Durchfahrt des ersten Morgenzuges freigemacht werden.

2. Am 29. Januar, vormittags 9.30 Uhr, ging zwischen Ebligen und Oberried beim Minacherli-graben eine Lawine nieder, die das Geleise auf ca. 50 m Länge 5 bis 9 m hoch überschüttete. Der Verkehr wurde durch Umsteigen aufrechterhalten und konnte am 30. Januar um 5 Uhr wieder regelmässig durchgeführt werden.

3. Am 31. Januar um 0.38 Uhr ging zwischen Amsteg und Gurtellen die sogenannte Geissberg-lawine nieder und überschüttete beide Geleise auf eine Länge von ca. 60 m 4 bis 5 m hoch. Zug 6574, der im gleichen Moment die Niedergangsstelle passierte, wurde in seinem hinteren Teil von der Lawine erfasst. Es wurden vier Güterwagen zum Umsturz gebracht. Die Fahrleitung wurde auf eine Länge von 250 m weggerissen. Der Verkehr war während der Nacht unterbrochen; mit Tagesanbruch wurde er durch eine längere Umsteigstrecke bewerkstelligt. Der normale Verkehr konnte gleichen Tags um 18.09 Uhr wieder aufgenommen werden.

4. Am 10. Mai stürzte ein Granitblock auf einen Mannlochschaft der im Boden verlegten Druckleitung des Nebenkraftwerkes Göschenen, wodurch der Schacht vollständig zertrümmert und die Druckleitung beschädigt wurde. Der Betrieb musste eingestellt werden und konnte nach Behebung der Schäden am 3. Juni wieder aufgenommen werden.

5. Am 2. Oktober um 5.47 Uhr stiessen der von Neuenburg kommende Güterzug 643 und der von Biel kommende Personenzug 1508 zwischen dem Vorsignal und dem Einfahrsignal Seite Biel bei der Station Tüscherz zusammen. Das Unglück erforderte 11 Todesopfer, wovon der Führer des Zuges 1508 und 10 Reisende. Ferner wurden 17 Personen verletzt, von welchen 11 in Spitalpflege gegeben werden mussten.

6. Am 12. November entgleisten in der Fluhmühle, zwischen Emmenbrücke und Luzern, infolge falscher Weichenstellung vier Personenwagen des Zuges 2331 Luzern-Olten. Das Geleise Fluhmühle-Littau und das rechte Geleise Emmenbrücke-Luzern waren von 8.00 bis 16.30 Uhr gesperrt. Einige Reisende wurden leicht verletzt.

7. Am 11. Dezember sind auf dem Gebiet der Gemeinde Sins von einem fremden Flugzeug eine Anzahl Spreng- und Brandbomben abgeworfen worden. Auf Bahngelände fielen einige Brandbomben und beschädigten die Sicherungsanlage der Station Sins.

XI. Militärisches Eisenbahnwesen.

Der vom Bundesrat verfügte Kriegsbetrieb der Schweizerischen Transportanstalten dauerte während des ganzen Berichtsjahres an. Die Stäbe des Militäreisenbahndirektors und der Betriebsgruppendirektoren führen die ihnen zufallenden Aufgaben in ihrer zivilen Tätigkeit weiter. Änderungen in der

Besetzung der Direktorenstellen traten keine ein. Nach Ergänzung aller Stäbe mit der erforderlichen Zahl von Eisenbahnoffizieren fanden für letztere sowie für die Oberbeamten und höhern Dienststellenleiter Informationskurse statt, in denen diese in ihre heutigen Aufgaben eingeführt wurden.

Der Befehl des Chefs des Generalstabes der Armee, wonach das militärdienstpflichtige Personal der Transportanstalten von den Ablösungsdiensten dispensiert ist, blieb während des Berichtsjahres weiterhin in Kraft. Diese Massnahme, wie besonders auch die Dienstbefreiung des übrigen Personals nach Art. 13 der Militärorganisation, erwies sich mit Rücksicht auf den überaus starken Inland- und Transitverkehr als sehr zweckmässig. Für das dispensierte Bahnpersonal wurde die in Anpassung an die Anforderungen des Bahnbetriebes angeordnete serienweise Dienstleistung in der Dauer von zwei Monaten auf Mitte des Berichtsjahres in einer ersten Reihe abgeschlossen. Ab 1. Juli hat das Bahnpersonal einen Ablösungsdienst in der Dauer eines Monats zu bestehen.

Sämtliche Kader der zur Wiederherstellung zerstörter Bahnanlagen, Brücken und elektrischer Anlagen im Kriegsfall formierten Eisenbahn-Hilfsdienst-Detachements wurden im Monat Mai in besonderen Kursen unter Anleitung von Bahningenieuren ausgebildet. Im Anschluss hieran wurden Detachements zu Ablösungsdiensten aufgebildet, in welchen sie militärisch ausgebildet und unter Leitung von Bahningenieuren zu praktischen Arbeiten an der Bahn herangezogen wurden.

Die auf Grund der Verordnung des schweizerischen Bundesrates vom 8. Dezember 1939 über die

örtlichen Fliegerabwehrorganisationen gebildete aktive Fliegerabwehr der Kraftwerke der Bundesbahnen wurde in Ablösungsdiensten und Spezialkursen, wie Schiess-, Entfernungsmesser- und Telephonkursen, weiter ausgebildet.

Mit den Anschaffungen des erforderlichen Materials für den passiven Luftschutz wurde fortgefahren. Trotz des anhaltend starken Verkehrs wurde die Luftschutztruppe nach einem aufgestellten Minimalprogramm weiter ausgebildet. Für die Kader des Bahnluftschutzes wurden militärische Grade eingeführt.

Die Vorverlegung der Verdunkelung ab 9. November 1942 von 22 auf 20 Uhr brachte, ungeachtet der zugestandenen Ausnahmen für die zeitweise Beleuchtung der Rangierfelder, erhebliche Erschwerungen für den Betrieb, besonders im Rangierdienst.

Auf Grund eines Befehls des Armeekommandos wurden Vorbereitungen zur Zerstörung der Bahnanlagen im Kriegsfall getroffen.

Der bewaffnete Bahnbewachungsdienst wurde im Laufe des Berichtsjahres weiter durchgeführt. Für das gesamte zur Bahnbewachung beordnete, nicht militärdienstpflichtige Personal wurden Schiessübungen abgehalten.

XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Gemäss Bundesbeschluss vom 11. Juni 1942 wurde der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1941 von Fr. 18 465 804.32 in der Rechnung 1942 zur Nachholung rückständiger Abschreibungen auf dem Anlagevermögen der Bahn und der Nebengeschäfte verwendet. Ferner wurde dem Konto «Kriegsdefizit» auf den 1. Januar 1942 ein Betrag von Fr. 8 417 465.83 als Verzinsung des Kriegsdefizites für das Jahr 1941 belastet. Dadurch ergab sich auf den 1. Januar 1942 ein aufgelaufener Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 247 159 246.33 und ein Kriegsdefizit von Fr. 218 854 111.59.

Der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1942 beträgt Franken 2 499 590.10. Die Verwendung dieses Betrages ist wie während der drei letzten Jahre vorgezeichnet. Er muss zur Nachholung rückständiger Abschreibungen verwendet werden.

Wird die Verzinsung des Kriegsdefizites zugunsten des aufgelaufenen Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung fortgesetzt wie bisher, so ergibt sich für das Jahr 1942 ein Zinsbetreffnis von Fr. 8 754 164.46. Das sind 4 % von 218 854 111.59 Franken. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf den 1. Januar 1943 auf Fr. 227 608 276.05. Ferner ermässigt sich der aufgelaufene Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 247 159 246.33 auf Fr. 238 405 081.87.

Wir gestatten uns, zuhanden der Bundesversammlung folgende

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1942 und die Bilanz auf den 31. Dezember 1942 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1942 wird genehmigt.

3. Der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1942 von 2 499 590.10 Franken wird zur Nachholung rückständiger Abschreibungen auf dem Anlagevermögen verwendet.

4. Auf den 1. Januar 1943 wird dem Kriegsdefizit ein Zins von 4 % oder Fr. 8 754 164.46 belastet. Als Gegenbuchung kommt der gleiche Betrag auf den 1. Januar 1943 vom Passivsaldo der Jahre 1931—1942 in Abzug.

Bern, den 15. April 1943.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Meile.

