

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1943)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1943
Autor: Meile
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676032>

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

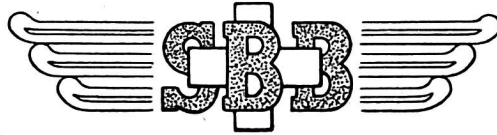
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 01.05.2026

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



Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1943.

I. Umfang des Netzes.

Die Länge der im Eigentum des Bundes stehenden Linien beträgt auf Ende 1943 2916,9 km

Hievon stehen
 ausser Betrieb die Strecken:
 Otelfingen-Niederglatt . . . 12,6 km
 Kleinere Anschlußstrecken
 von zusammen 7,0 »*)

Verbleiben: Eigene Linien im Betrieb 2897,3 km

Hievon haben die Bundesbahnen
 verpachtet die Strecken:
 Wohlen-Bremgarten 7,1 km
 Wattwil-Ebnat-Kappel 5,1 »

12,2 km

Die Länge des auf eigene Kosten betriebenen eigenen Netzes beträgt . 2885,1 km

Hievon sind: doppelspurig 1112,9 km
 elektrifiziert 2322,5 »

Die Bundesbahnen haben
 gepachtet die Linien:
 Nyon-Crassier-La Rippe 5,9 km
 Vevey-Puidoux-Chevbres 7,8 »

13,7 »

Die Gesamtlänge des auf eigene Kosten betriebenen Netzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) beträgt. 2898,8 km

Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:

Kreis I 942,8 km
 Kreis II 967,5 »
 Kreis III 988,5 »

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

a. Der gesamte Betrieb wird besorgt auf der
 Güterbahn Basel-DRB-Kleinhüninger-
 Rheinhafen 4,0 km

b. Der Zugbegleitungs- und der
 Zugförderungsdienst wird besorgt
 auf den Strecken:

Crassier-La Rippe-Divonne-
 Les Bains — km*)
 Pont-Brassus 13,1 »
 Les Verrières (Grenze)-
 Pontarlier — »*)
 Münster-Lengnau 13,0 »
 Koblenz (Grenze)-Waldshut 1,7 »
 Iselle (Eigentumsgrenze)
 -Domodossola 19,1 »
 Pino (Grenze)-Luino 14,8 »
 Kleinere Anschlußstrecken
 von zusammen 3,2 »

64,9 »

Die Länge der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt 68,9 km

Die Gesamtlänge des auf eigene Kosten betriebenen Eisenbahnnetzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) und der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt 2967,7 km

*) Diese Anschlußstrecken konnten der kriegerischen Ereignisse halber im Jahre 1943 nicht mehr betrieben werden.

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Die Verkehrsentwicklung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1943 ist gekennzeichnet durch ein weiteres Ansteigen des Personenverkehrs und einen verstärkten Rückgang des Güterverkehrs.

Im Personenverkehr hat der seit Kriegsausbruch zu beobachtende aussergewöhnliche Verkehrsaufschwung während des ganzen Jahres 1943 unvermindert angehalten. Im Gesamtergebnis wurden 176,99 Millionen Reisende befördert, was gegenüber dem Rekordverkehr des Vorjahres eine abermalige Steigerung um 18,20 Millionen Personen oder 11,5 % bedeutet. Im Jahre 1941 betrug die Zunahme 18,93 Millionen Reisende oder 15,2 % und im Jahre 1942 15,36 Millionen Reisende oder 9,7 %. Im Vergleich zum Durchschnitt der letzten fünf Vorkriegsjahre ist der Personenverkehr um nahezu 66 Millionen Personen, somit um 59 %, angewachsen. An der im abgelaufenen Jahre eingetretenen Belegung sind vor allem der Berufsverkehr, ferner der einheimische Reiseverkehr sowie der Militär- und Urlauberverkehr beteiligt. Andererseits ist der ausländische Fremdenverkehr, der bereits vor dem Kriege eine starke Abschwächung erfuhr, fast völlig unterbunden worden. Welchen bedenklichen Tiefstand der internationale Fremdenverkehr gegenwärtig erreicht hat, erhellt daraus, dass im Jahre 1943 verglichen mit dem letzten Friedensjahr die Ankünfte ausländischer Gäste von 1,43 Millionen auf rund 90 000 und die Übernachtungen von 7,56 Millionen auf 1,79 Millionen gesunken sind.

Dank der Verkehrsausweitung haben die Einnahmen aus dem Personenverkehr eine Erhöhung auf 193,69 Millionen Franken und damit gegenüber den vorjährigen Höchstannahmen eine neuerliche Verbesserung von 16,87 Millionen Franken oder 9,5 % zu verzeichnen.

Der Güterverkehr, der nach einem von 1938 bis 1941 andauernden Anstieg von 13,87 Millionen

Tonnen auf 23,31 Millionen Tonnen im Jahre 1942 erstmals wieder eine leicht sinkende Tendenz aufwies, ist im Jahre 1943 von einem verschärften Rückschlag betroffen worden. Während in den ersten Monaten des verflossenen Jahres die Gütermengen über denen des Vorjahres lagen, trat in den folgenden Monaten und namentlich im zweiten Halbjahr als hauptsächlichste Folge des stark abfallenden Transitverkehrs ein deutlicher, bis Jahresende anhaltender Rückgang ein. Insgesamt wurden im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr 20,64 Millionen Tonnen, d. h. 1,76 Millionen Tonnen oder 7,9 %, weniger transportiert als im Jahre zuvor. Im Verhältnis zum durchschnittlichen Verkehrsvolumen der Vorkriegsjahre 1934—1938 stellt sich die Mehrbeförderung noch auf rund 6 Millionen Tonnen oder 44 %.

Im Zusammenhang mit den verringerten Gütertransporten sind die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr, die im Jahre 1941 mit 278,42 Millionen Franken ihren Höchstbetrag auswiesen, im Jahre 1943 mit einem Total von 268,32 Millionen Franken um 7,24 Millionen Franken oder 2,6 % hinter dem Vorjahresergebnis zurückgeblieben.

Die rückschreitende Entwicklung des Güterverkehrs im letzten Jahre ist vorwiegend auf den beträchtlichen Ausfall im internationalen Transitverkehr, daneben aber auch auf die weitere Senkung des Aussenhandels zurückzuführen.

Die Einfuhr verzeichnete erneut eine mengenmässige Schrumpfung um 350 000 Tonnen oder 7,9 % auf 4,07 Millionen Tonnen, während der Einfuhrwert zufolge veränderter Zusammensetzung der importierten Waren in stärkerem Ausmasse, nämlich um 322 Millionen Franken oder 15,7 %, auf 1727 Millionen Franken abnahm. Durch diesen wiederholten gewichtsmässigen Rückgang, der im wesentlichen Rohstoffe und Lebensmittel betrifft, ist die Einfuhr auf nahezu die Hälfte des vorkriegszeitlichen Importvolumens zurückgeworfen worden.

Desgleichen hat bei der Ausfuhr der Menge nach eine neuerliche Einschränkung um 37 000 Tonnen

Abbildung 1.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

1913—1943.

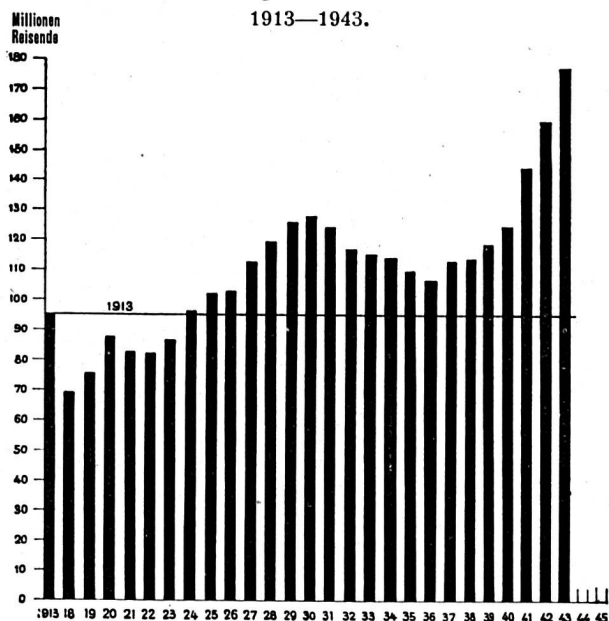
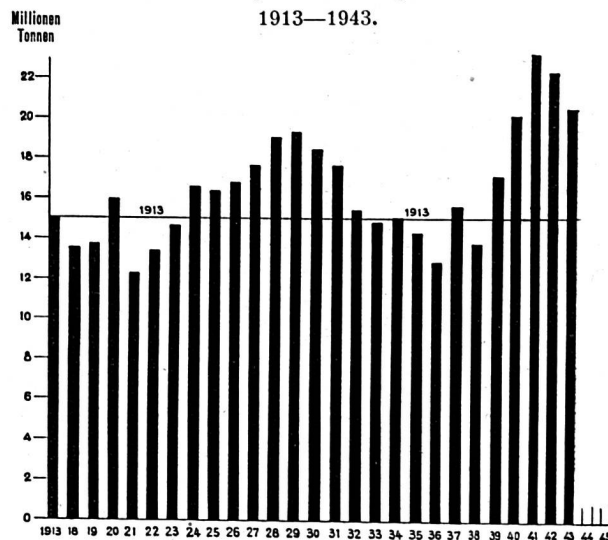


Abbildung 2.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1943.



oder 9,1 % auf 368 000 Tonnen, dagegen dem Werte nach eine bescheidene Zunahme von 57 Millionen Franken oder 3,6 % auf 1629 Millionen Franken stattgefunden. Im Vergleich zum letzten Friedensjahr ist der Export mengenmässig um 40 % gefallen. Entsprechend des stark verminderten Einfuhrwertes und des leicht erhöhten Ausfuhrwertes ist unser Handelsbilanzdefizit gegenüber dem vorjährigen von 478 Millionen Franken auf einen seit 1917 nie mehr erreichten Tiefstand von 98 Millionen Franken gesunken.

Der Durchfuhrverkehr erlitt seit Frühjahr und besonders in der zweiten Jahreshälfte in Auswirkung des stark eingeschränkten und zeitweilig gänzlich eingestellten Transitgüterverkehrs von Deutschland nach Italien einen bedeutenden Rückschlag.

Andererseits hat der Binnenverkehr unter dem Einfluss der in den meisten Gebieten unserer Volkswirtschaft noch immer herrschenden, allerdings seit Jahresmitte abgeschwächten Kriegskonjunktur eine bemerkenswerte Intensität zu verzeichnen.

Als Ergebnis der vermehrten Personenverkehrseinnahmen um 16,87 Millionen Franken und der verminderten Frachteinnahmen um 7,24 Millionen Franken sind die Transporteinnahmen mit 462,01 Millionen Franken gegenüber dem vorjährigen Rekordergebnis nochmals um 9,63 Millionen Franken oder 2,1 % höher ausgefallen.

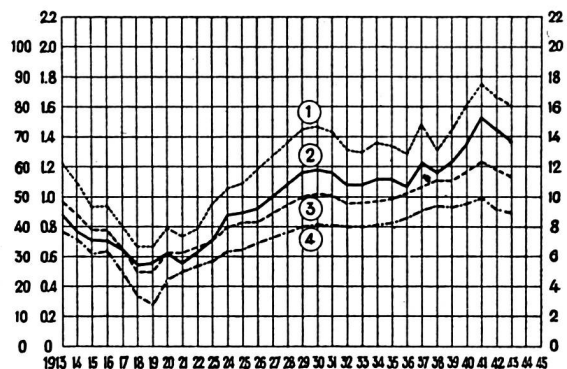
Der schweizerische Grosshandelsindex (1914 = 100), der im Jahre 1941 um 21 % und im Jahre 1942 um 8 % anstieg, hat im Berichtsjahre eine deutlich verlangsamte Aufwärtsbewegung von 215 auf 220 oder 2,3 % zu verzeichnen. Von Ende August 1939 bis Jahresende 1943 ergibt sich bei einer Verteuerung der Inlandwaren von 70 % und der Auslandwaren von 159 % eine Gesamtverteuerung von 105 %. Die weitgehende Stabilisierung der Grosshandelspreise hatte ihre fühlbare Rückwirkung auch auf die Gestaltung der Lebenshaltungskosten, deren weitere Erhöhung von 200 auf 205 Indexpunkte oder 2,5 % sich ebenfalls in engen Grenzen hielt. Im Jahre 1941 hatte die Steigerung 15 % und im Jahre 1942 noch 9 % betragen. Seit Kriegsbeginn stellt sich die Verteuerung der Kosten der Lebenshaltung nunmehr auf 50 %, diejenige der Nahrungskosten allein auf 63 %.

Was die Betriebsleistungen anbelangt, so ist bei den Reisezügen eine leichte Abnahme der Zugkilometer von 85 000 oder 0,3 % auf insgesamt 30,80 Millionen, dagegen eine Zunahme der Bruttotonnenkilometer von 389 Millionen oder 6,0 % auf 6,88 Milliarden festzustellen. Bei den Güterzügen sind als Folge des rückläufigen Transitgüterverkehrs die Zugkilometer um 933 000 oder 6,3 % auf 13,87 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 1,08 Milliarden oder 13,7 % auf 6,81 Milliarden zurückgefallen. Die achskilometrischen Leistungen der Personenwagen vermehrten sich um 35 Millionen oder 6,0 % auf 625 Millionen, diejenigen der Güterwagen sanken um 97 Millionen oder 10,6 % auf 815 Millionen Wagenachskilometer. Die im Jahre 1943 geleisteten Zugkilometer stehen um 7,2 %, die Wagenachskilometer um 15,7 % und die Bruttotonnenkilometer um 20,3 % über den durchschnittlichen

Leistungen der letzten zehn Vorkriegsjahre. Auf den elektrisch betriebenen Linien wurden im Berichtsjahre 88 % der gesamten Triebfahrzeugkilometer, 92 % der Zugkilometer, 96 % der Wagenachskilometer und 96 % der Bruttotonnenkilometer ausgeführt.

Abbildung 3.
Die Entwicklung der Betriebsleistungen.
1913—1943.

1 = Wagenachskilometer.
2 = Bruttotonnenkilometer.
3 = Lokomotivkilometer.
4 = Zugkilometer.



Der Personalbestand des bahneigenen Personals erfuhr im Durchschnitt des Jahres 1943 eine Vermehrung um 552 Bedienstete oder 1,9 % auf insgesamt 29 503 Bedienstete. Dieser Zuwachs entfällt zur Hauptsache auf den Stations- und Güterexpeditionsdienst, den Werkstättdienst und den Bahnunterhaltungsdienst. Ausser dem festangestellten bahneigenen Personal waren im Durchschnitt 3581 Unternehmer- und Aushilfsarbeiter, einschliesslich des Privat-Schrankenpersonals sowie der Privatablöser und Privatablöserinnen im Stationsdienst, beschäftigt.

Die gesamten Betriebseinnahmen erreichen 479,2 Millionen Franken, in welcher Summe ausser den Personenverkehrs- und Güterverkehrseinnahmen noch die verschiedenen Einnahmen mit 17,2 Millionen Franken enthalten sind. Über die Zusammensetzung all dieser Einnahmen nach ihren Quellen gibt die Betriebsrechnung (S. 58) Aufschluss. Gegenüber dem Vorjahr haben die gesamten Betriebseinnahmen um 10,88 Millionen Franken oder um 2,3 % zugenommen.

Die gesamten Betriebsausgaben stehen mit 315,57 Millionen Franken um 27,18 Millionen Franken oder um 9,4 % über denjenigen des Jahres 1942.

Insbesondere aus den Erläuterungen zur Betriebsrechnung (S. 74 ff.) sind die Ursachen dieser Zunahme der Betriebsausgaben ersichtlich. Sie liegen hauptsächlich in höheren Ausgaben für das Personal (Teuerungszulagen und Personalvermehrung) und für den Unterhalt der Bahn. Die Ausgaben für Unterhalt stiegen an, weil der Betriebsapparat nach wie vor sehr stark beansprucht war und weil der Mangel an Materialien häufig Erneuerungen nicht erlaubte, sondern statt dessen zu ver-

Abbildung 4.
Betriebs-Überschüsse 1903—1943.

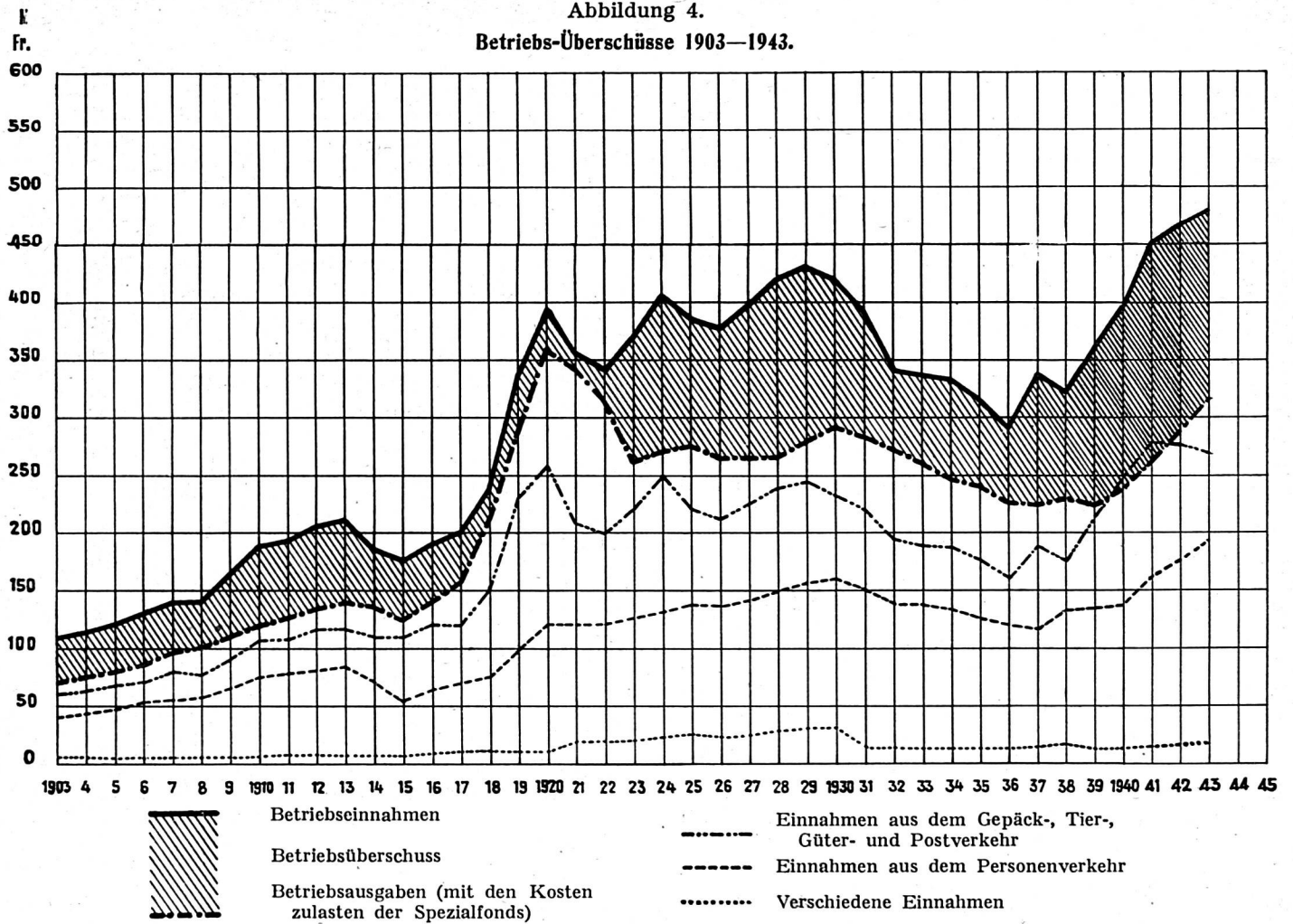
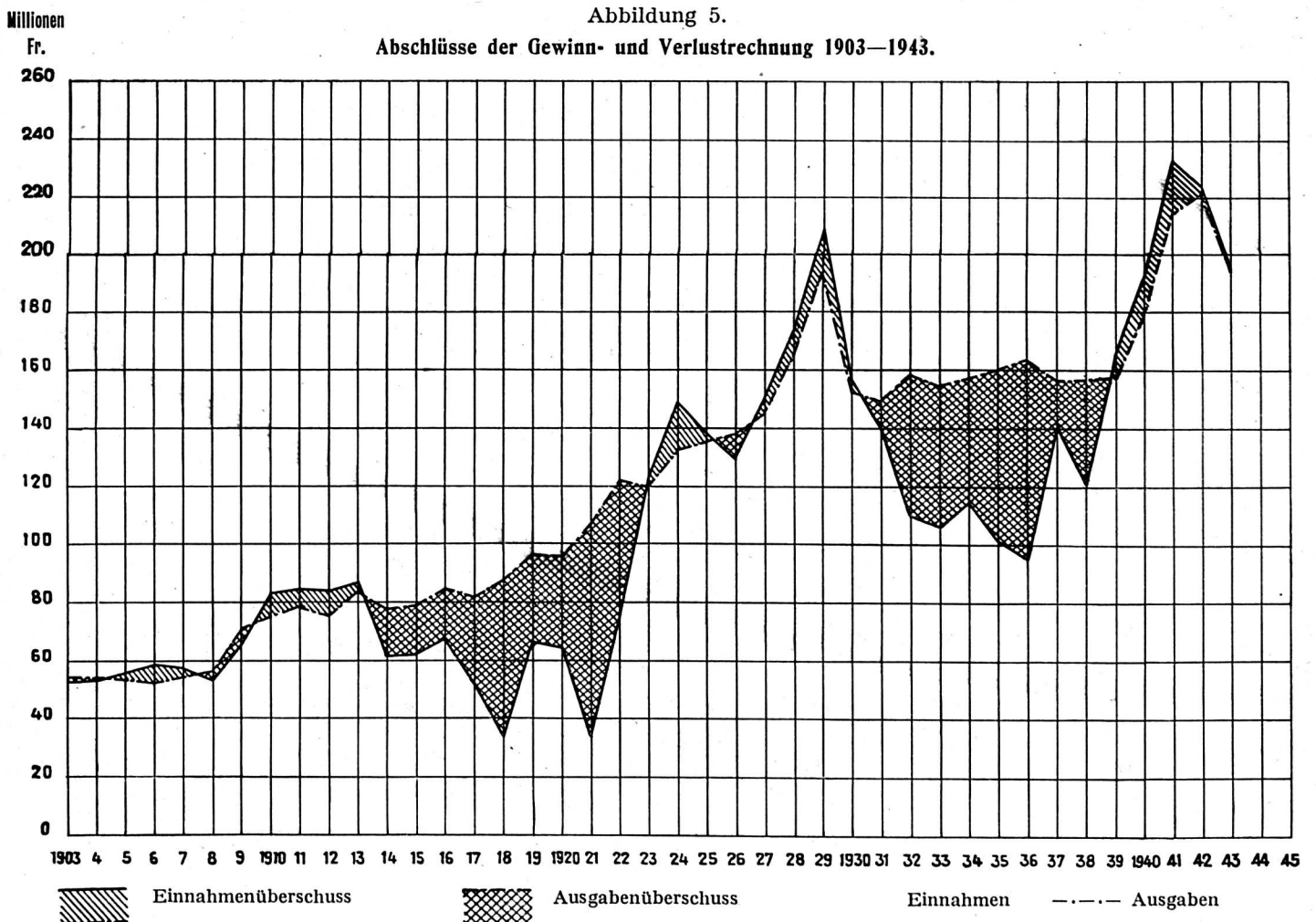


Abbildung 5.
Abschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1943.



mehrten Unterhaltsarbeiten zwang. Schon in der vorjährigen Betriebsrechnung war die Zunahme der Betriebseinnahmen erheblich geringer als die Zunahme der Betriebsausgaben. In der Betriebsrechnung des Berichtsjahres tritt diese Erscheinung noch ausgeprägter hervor. Es hat sich also bestätigt, was schon vor Jahresfrist als wahrscheinlich bezeichnet wurde: die Kriegskonjunktur der Bundesbahnen ist an ihrem Wendepunkt angelangt.

Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beziffert sich auf 163,63 Millionen Franken. Der vorjährige Betriebsüberschuss war mit 179,93 Millionen Franken um 16,30 Millionen Franken höher, lag aber bereits bedeutend unter dem Betriebsüberschuss des Jahres 1941, der mit 194,38 Millionen Franken eine Rekordzahl der Bundesbahnen darstellte.

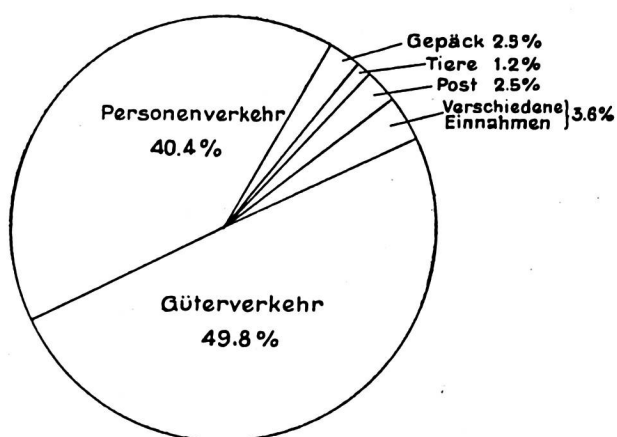
Der Betriebskoeffizient (Betriebsausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen) beträgt 65,85. Er ist der höchste der Kriegsjahre seit 1939 und nicht mehr viel günstiger als derjenige des Jahres 1937 (66,40).

Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt noch einen Überschuss der Einnahmen von 0,39 Millionen Franken. Demgegenüber beliefen sich die Aktivsaldo der Jahre 1942 und 1941 auf 2,50 bzw. 18,47 Millionen Franken.

Die Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung machen 194,69 Millionen Franken aus, die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung 194,30 Millionen Franken. Über die Einzelposten der beiden Seiten dieses Kontos sowie über ihre Veränderungen gegenüber dem Vorjahr orientiert die Gewinn- und Verlustrechnung auf S. 88. Stark zurückgegangen ist unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung der Posten «Tilgungen und Abschreibungen», nämlich von 50,39 auf 27,42 Millionen Franken. Der Grund liegt zum einen darin, dass in der Gewinn- und Verlustrechnung 1943 nur 2,5 Millionen Franken (= dem Aktivsaldo 1942) auf Konto «Rückstellung zur Nachholung von Abschreibungen» gebucht sind, während es in der Gewinn- und Verlustrechnung 1942 18,47 Millionen Franken waren (= dem Aktivsaldo 1941).

Abbildung 6.

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1943.



Zum anderen wurde die Ergänzungsabschreibung im Hinblick auf die Neuordnung der Abschreibungen von 20,00 auf 13,00 Millionen Franken reduziert. Vermindert hat sich sodann in den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung der Posten «Sonstige Ausgaben», der noch mit 38,24 Millionen Franken zu Buch steht, während er sich im Vorjahr auf 41,18 Millionen Franken bezifferte. Diese Verminderung erklärt sich zur Hauptsache daraus, dass statt 16,00 Millionen Franken im Berichtsjahr nur 14,00 Millionen Franken für Betriebslasten zurückgestellt worden sind.

Welche Bewandnis es mit dieser Rückstellung für Betriebslasten hat, ist an dieser Stelle im vorjährigen Geschäftsbericht einlässlich dargelegt worden. An der gebieterischen Notwendigkeit, für Ersatzbedarf Mittel zurückzustellen, der zurzeit wegen Materialmangels nicht befriedigt werden kann und der daher in spätere Jahre zurückgestaut wird, hat sich aus offenkundigen Gründen im Berichtsjahr grundsätzlich nichts geändert.

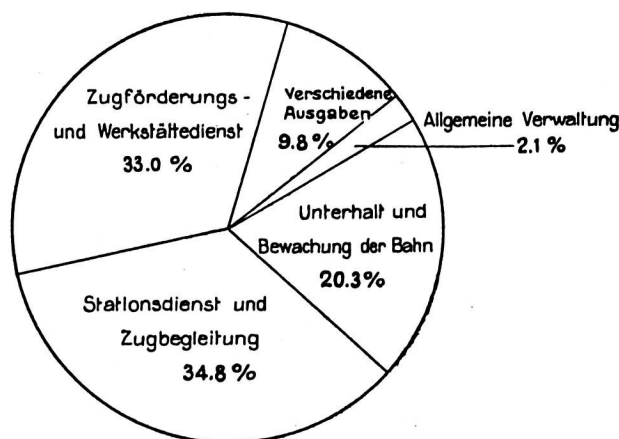
Im nachfolgenden sollen noch die beiden grössten Ausgabeposten der Gewinn- und Verlustrechnung, die Kapitalkosten und die Abschreibungen, einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden.

Zusammensetzung der gesamten Kapitalkosten:	Fr.
Verzinsung der festen Anleihen . . .	102 230 196
Verzinsung der schwebenden Schulden	2 173 066
Verzinsung des Unfallrentenfonds . .	66 245
Finanzunkosten	140 479
Tilgung von Anleihenkosten	3 886 250
	<u>108 496 236</u>

Die Veränderungen gegenüber dem Vorjahr, in welchem die gesamten Kapitalkosten sich auf 108,95 Millionen Franken beliefen, sind geringfügig. Tritt das vor den eidgenössischen Räten liegende neue Bundesbahngesetz in Rechtskraft, dann wird dieser grösste Ausgabeposten der Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahnen eine bedeutende Ermässigung erfahren. Welches Gewicht ihm trotz der eingetretenen Zinsfussenkung für den Finanzhaushalt der Bundesbahnen zukommt, geht daraus hervor, dass er im Berichtsjahr 22,64 % der Betriebseinnahmen und 55,16 % der Einnahmen der Gewinn- und Verlust-

Abbildung 7.

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1943.



rechnung absorbierte. Im Krisentiefpunktjahr 1936 beanspruchten die Kapitalkosten der Bundesbahnen sogar 42,04 % der Betriebseinnahmen und 128,47 % der Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung.

Die gesamten im Berichtsjahr getätigten Abschreibungen auf dem Anlage- und Betriebsvermögen des Bahnbetriebes und der Nebengeschäfte gehen aus der folgenden Zusammenstellung hervor:

1. Abschreibungen auf dem Anlagevermögen:		Fr.	Fr.
a. Einlagen in den Erneuerungsfonds:			
Bahnbetrieb (einschliesslich Wattwil - Ebnat-Kappel)		22 485 533	
Materialverwaltung		1 247	
Kraftwerke		2 709 441	
		<hr/>	25 196 221
b. Ergänzungsabschreibung im Hinblick auf die Neuordnung der Abschreibungen			
			13 000 000
c. Abschreibungen vom Baukonto:			
Materialverwaltung		12 532	
Kraftwerke		1 294 203	
Werkstätten		594 108	
Schiffsdienst auf dem Bodensee		46 655	
		<hr/>	1 947 498
d. Ausserordentliche Abschreibungen:			
Rückständige Abschreibungen		391 408	
Untergegangene Bahnanlagen		746 094	
Materialverwaltung		9 233	
Kraftwerke		189 088	
Werkstätten		22 871	
Schiffsdienst auf dem Bodensee		2	
		<hr/>	1 358 696
2. Abschreibungen auf dem Betriebsvermögen:			
a. Kursverluste und Minderwert von Titeln			
			72 694
		<hr/>	Übertrag 41 575 109

	Fr.	Fr.
Übertrag		41 575 109
b. Abschreibungen auf Magazinvermögen:		
Materialverwaltung	166 730	
Werkstätten	75 712	
	<hr/>	242 442
Gesamte Abschreibungen		<hr/> 41 817 551

Die gesamten Abschreibungen des Vorjahres beliefen sich auf 50,94 Millionen Franken, also 9,12 Millionen Franken mehr als im Berichtsjahr 1943. Zum einen ist, wie bereits erwähnt, die Ergänzungsabschreibung im Hinblick auf die Neuordnung der Abschreibungen um 7 Millionen Franken zurückgegangen. Zum anderen beträgt der zur Nachholung rückständiger Abschreibungen verwendete Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr 2,11 Millionen Franken weniger als im Vorjahr. Im Jahre 1941 erreichten die gesamten Abschreibungen 71,24 Millionen Franken, und für die Nachholung rückständiger Abschreibungen konnten damals 22,42 Millionen Franken eingestellt werden. Die starke Verminderung der gesamten Abschreibungen von 1941 auf 1942 und von 1942 auf 1943 tut ebenfalls dar, dass sich die Ertragslage unserer Unternehmung in den letzten zwei Jahren verschlechtert hat. In diesem Zusammenhang ist nachdrücklich hervorzuheben, dass die betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen selbstverständlich nicht von der Ertragslage der Unternehmung abhängig gemacht werden können. Einzig bestimmte Posten ausserordentlicher Abschreibungen, z. B. die Nachholung rückständiger Abschreibungen, können von der Ertragslage der Unternehmung abhängig gemacht werden. Die gesamten Abschreibungen des Berichtsjahres stellen das Minimum dessen dar, was mit einer gesunden Finanzgebarung noch vereinbar ist.

Ausser den in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in den Rechnungen der Nebengeschäfte verbuchten Abschreibungen ist unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung noch die gesetzliche Tilgung zu erwähnen, die im Berichtsjahr 7,29 Millionen Franken erforderte, gegen 7,02 Millionen Franken im Vorjahr.

III. Allgemeine Angelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 28./29. Mai 1943 in Bern zur Beratung der gewohnten Fahrplan- und Tarifrager der Strecke Brig-Iselle. Die im Herbst übliche Sitzung konnte wegen der internationalen Ereignisse nicht stattfinden.

2. Die internationalen Eisenbahnverbände: Internationales Eisenbahntransportkomitee, Internationaler Eisenbahnverband, Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltun-

gen, Internationaler Güterwagenverband (RIV), Internationale Eisenbahnkongress-Vereinigung haben auch während dieses Berichtsjahres wegen der Weltkriegsereignisse keine Konferenzen abgehalten.

3. Aus den gleichen Gründen unterblieb im Berichtsjahr die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz, die satzungsgemäss im Oktober hätte tagen sollen.

Der Fahrplan der zwischenstaatlichen Eisenbahnverbindungen wurde, wie im vergangenen Jahre,

in Teilkonferenzen vereinbart, über die wir im Kapitel VIII E berichten.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 10 Brandfälle Fr. 11 571.20 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 57

4. Reklamationen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung und Verspätung im Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Güterverkehr.

a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1942 wurden unerledigt übernommen 977 Reklamationen (1942: 1 153)

Im Berichtsjahr sind dazugekommen 32 145 » (1942: 31 628)

Erledigt wurden 31 882 » (1942: 31 838)

b. Bei andern Verwaltungen eingereichte Reklamationen über Transporte, an denen die Schweizerischen Bundesbahnen beteiligt waren.

2710 Reklamationen (1942: 3255)

5. Ablieferungshindernismeldungen. 1671 (1942: 1460)

6. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse 1 (1942: 4)

Im Berichtsjahr neu dazugekommen 11 (1942: 3)

Im Jahre 1943 erledigt 5 (1942: 6)

C. Eisenbahnen und Automobil.

Leider hat das Jahr 1943 der Schweiz die verfassungsrechtliche Grundlage zur Ordnung des Verkehrswesens noch nicht gebracht. Der Bundesrat hat die Abstimmung über die in den eidgenössischen Räten mit sehr grossem Mehr angenommene Vorlage zur Aufnahme eines neuen Art. 23^{ter} vorläufig verschoben.

Die Schaffung einer rechtlichen Grundlage zur Koordinierung der verschiedenen Verkehrsbestrebungen bleibt jedoch dringlich. Nachdem gestützt auf die Erfahrungen der Kriegszeit die Modernisierung der Eisenbahnen im Rahmen der Arbeitsbeschaffung ins Auge gefasst wird, warten auch die übrigen Verkehrsträger mit ganz erhebliche Summen beanspruchenden Ausbauprogrammen auf. So wurde unter der Leitung des eidgenössischen Oberbauinspektorates ein Strassenbauprogramm ausgearbeitet, das bei voller Durchführung in den nächsten 15 Jahren einen Finanzaufwand von nicht weniger als 600 Millionen Franken erfordern würde. Die Binnenschiffahrtfreunde möchten mit einigen hundert Millionen Franken unsere Flüsse schiffbar machen, während andere Bestrebungen dahin zielen, etwa 200 Millionen Franken in die Luftschiffahrt zu investieren. Die Gefahr einer Überdimensionierung unseres Verkehrswesens und damit der Fehlleitung grosser Kapitalien ist vorhanden. Der Bund muss deshalb bald das Recht erhalten, den Ausbau der verschiedenen Verkehrsmittel nach ihrer natürlichen Verwendung zu lenken und nötigenfalls zu beschränken.

Unterdessen bildet sich immer deutlicher eine Kampffront gegen die Vorlage. Weil der Verfassungsartikel als Kompetenzartikel unbestreitbar

Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 103 168.79 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1943 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 157 Haftpflichtfälle erledigt (1942: 182).

berechtigt ist und daher keine wirklichen Angriffsmöglichkeiten bietet, wird der Kampf mit Argumenten, die sich mehr auf die kommende Gesetzgebung als auf den Verfassungsartikel selbst beziehen, geführt.

Gewisse Opponenten des Verfassungsartikels lassen sich auch von der Überlegung leiten, das Bestehen der Autotransportordnung mache eine weitere Ordnung der Verkehrsverhältnisse und damit den Verfassungsartikel überflüssig. Diese Argumentation ist nun aber zweifellos nicht richtig. Die Autotransportordnung ist in der Hauptsache ein Gewerbeschutzgesetz, das die eigentliche Koordinierung der Verkehrsmittel nicht erlaubt. Die eigentliche Verkehrslenkung kann sie schon deshalb nicht anordnen, weil eben die Verfassungsgrundlage fehlt.

Der Vollzug der Autotransportordnung schreitet vorwärts. Die Publikation der Gesuche um Erteilung der Transportbewilligungen ist im wesentlichen abgeschlossen, die Vernehmlassungen der von Amtes wegen anzuhörenden Organe sind durchgeführt. Die nächste Etappe ist die Erteilung der definitiven Bewilligungen durch das eidgenössische Amt für Verkehr. Das ganze Bewilligungsverfahren dürfte kaum vor 1945, dem letzten Gültigkeitsjahr der ATO, zum Abschluss gelangen. Ausserdem sind wichtige Regelungen erst in Vorbereitung. Ein Gesamtarbeitsvertrag liegt im Entwurfe vor, die Tarifregelung ist in die Wege geleitet. Es ist daher begreiflich, dass schon jetzt die Frage der Verlängerung der Gültigkeitsdauer der ATO aufgeworfen wird, wobei man sich bewusst ist, dass sie eine umfassendere Verkehrsgesetzgebung und damit als Voraussetzung die Aufnahme des Verkehrsartikels in die Bundesverfassung nicht ersetzen kann.

Das Autotransportgewerbe wird durch die kriegsbedingten Einschränkungen immer mehr in Mitleidenschaft gezogen. Während das früher im Mittelpunkt stehende Brennstoffproblem durch Umbau der Fahrzeuge einigermaßen gelöst werden konnte, bereitet nun die Beschaffung der Pneu vor allem in den Lastwagendimensionen grösste Schwierigkeiten. Die Einschränkungen des Automobilverkehrs haben den Bahnen zusätzliche Arbeit gebracht.

D. Bundesbahnen und Öffentlichkeit.

Die Bundesbahnen erfreuen sich seit dem Kriegsausbruch einer steigenden Wertschätzung. Es machte auf die Öffentlichkeit Eindruck, dass die Schiene auch im fünften Kriegsjahr mit einem personell und materiell fast gleichen Apparat einen nahezu verdoppelten Verkehr bewältigte. Immer wieder wird deshalb auch anerkannt, dass das nationale Transportinstrument sich allen Anforderungen der Kriegswirtschaft und des Militärverkehrs gewachsen zeigte und dass kein Gebiet des wirtschaftlichen Lebens wie der Eisenbahnverkehr bis jetzt so von Einschränkungen verschont blieb.

Es ist zu hoffen, dass es sich hier nicht nur um eine vorübergehende Aufwertung des Zutrauens der Öffentlichkeit in die Leistungen der Eisenbahnen handelt. Die Sorge für ein intaktes und leistungsfähiges Transportinstrument sollte hinter den Kriegsvorbereitungen der Armee nicht zurückstehen, nachdem sich gezeigt hat, wie weitgehend während einer Periode der bewaffneten Neutralität das militärische und wirtschaftliche Durchhalten von gesicherten Transporten abhängt.

Die Bundesbahnen schenken der Pflege der Beziehungen zur Öffentlichkeit und namentlich zur Presse die gewohnte Aufmerksamkeit. Sie fanden bei Presse, Radio und Film wie immer eine weitgehende Aufnahmebereitschaft und versuchten nach Möglichkeit, allen Wünschen nach Aufklärung und Information gerecht zu werden. Im Vordergrund standen während des ganzen Jahres die grossen verkehrspolitischen Fragen, die mit den Stichworten «Verfassungsartikel, Bundesbahnsanierung, Einführung von Kriegszuschlägen, Fahrplanwünsche» angedeutet seien. Die verkehrspolitische Diskussion warf besonders hohe Wogen, wo sie sich wie beim Verkehrsartikel mit der Zukunft der gegenwärtig aus dem Wettbewerbskampf fast ganz ausgeschalteten Verkehrsmittel zu befassen hatte.

Als wertvollste Aktivposten der Bundesbahnaufklärung erwiesen sich im abgelaufenen Jahr die Inbetriebnahme der neu elektrifizierten Linien Winterthur-Schaffhausen und Wil-Wattwil, wobei es zu herzlichen Vertrauenskundgebungen der Bevölkerung dieser Landesgegenden kam. In beiden Fällen widmete die eingeladene Presse nicht nur der Eröffnungsfahrt eine ausführliche Berichterstattung, sondern befasste sich in zahlreichen Sondernummern mit den Segnungen der Elektrifikation für unser Land.

Für die bundesstädtische Presse wurde eine Berücksichtigung des sich im interessantesten Baustadium befindlichen Kraftwerkes Rapperswil-Auenstein durchgeführt. Mehr und mehr sind wir dazu übergegangen, auch Radio und Film zu solchen Presse-

veranstaltungen beizuziehen, mit dem Erfolg, dass einzelne Studios und die Schweizerische Filmwochenschau aktuelle Betriebsreportagen gerne in ihr Programm aufnehmen. Erwähnt seien hier besonders die Hörberichte, die Studio Zürich aus dem fahrenden Zug anlässlich der Eröffnung des elektrischen Betriebes der Linie Wil-Wattwil aufnahm, die Schilderung der Arbeit 10 m unter Wasser in den Caissons von Rapperswil durch die Studios von Basel und der welschen Schweiz sowie das Zwiegespräch im Berner Studio über die «Platzbelegung in den Zügen».

Für die in der Schweiz lebenden Korrespondenten ausländischer Blätter veranstaltete der Pressedienst gemeinsam mit der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung drei nach Herkunft der Teilnehmer getrennte Presseführungen, bei denen die automatische Zugssicherung, die neue Gasturbinenlokomotive und das Kraftwerk Rapperswil gezeigt wurden. Es konnte sich dabei weniger darum handeln, ein grosses Presseecho zu bekommen, als den Kontakt mit der Auslandspresse auch unter den erschwerten Verhältnissen der Gegenwart zu pflegen.

Neben den amtlichen Mitteilungen an die Presse wird von immer grösserer Bedeutung der individuelle Auskunftsdienst, der den Wünschen nach zusätzlicher Information, der Verschaffung von Bildmaterial und der Ermöglichung von Einzelreportagen weitgehend gerecht zu werden versucht. Die illustrierte und Familienpresse interessierte sich in erfreulicher Weise für Aktualitäten aus dem Bundesbahnbetrieb und entwickelt sich zu einem wichtigen Faktor in der Aufklärung und Verkehrserziehung. Das noch immer im Ausbau begriffene zentrale Photoarchiv trug wesentlich zu der zu beobachtenden Vermehrung der Bildpublizität und der Gewinnung der Bildpresse für die Verkehrsgewöhnung des Publikums bei.

Erstmals wurde im vergangenen Jahr das Inserat in den Dienst der Aufklärung gestellt. Durch eine im Sommer in der grossen politischen Presse und im Winter in der Landpresse in kurzen Zeitabständen sich folgende Inseratenserie sollte ein möglichst volkstümlicher volkswirtschaftlicher Elementarunterricht über die SBB erteilt werden. Es handelte sich um einen Versuch, in der Aufklärung neue Wege zu beschreiten, dessen Auswertung noch im Gange ist.

Auf Wunsch der Abteilung für den Stations- und Zugdienst liess der Pressedienst einen Film erstellen «Wenn Güter reisen», der den Kampf gegen die Transportschäden mit neuen Methoden führt und das Personal aus der Mitarbeiterperspektive zum Berufsstolz und zur Erhaltung zufriedener Bahnkunden erziehen will.

Die Zusammenarbeit mit dem Publizitätsdienst war dank der neugeschaffenen interdepartementalen Werbekommission während des ganzen Jahres eine enge.

Das in drei Sprachen erscheinende Nachrichtenblatt erhöhte seine Auflage auf über 35 000 Exemplare. Die französische Auflage wird seit 1. Juli 1943 neu in der französischen Schweiz (in Genf) gedruckt. Das Nachrichtenblatt erfüllt neben seiner Aufgabe als Hauszeitung und ständigem Sprachrohr zwischen Verwaltung und Personal in zunehmendem Mass auch Aufklärungsdienste, indem es in über 3000

Exemplaren an Redaktionen der Tages- und Fachpresse, an Schulen, Bibliotheken, Behörden und befreundete Unternehmen gelangt.

In diesem Zusammenhang sind auch die Dienste der Bibliothek zu betrachten, die ihren Bestand um 2000 Bücher und Broschüren vermehrte und die Zahl der Benutzer um mehr als 2000 auf rund 11 000 Personen steigerte. Die Vermehrung der nicht aus dem eigenen Personal stammenden Benutzer geht vor allem auf Studenten und Angehörige von Mittelschulen zurück, worin zum Ausdruck kommt, in welchem Umfang eine gut ausgebaute Bibliothek die Ausarbeitung von Dissertationen, Seminararbeiten, überhaupt das Studium von Verkehrsfragen ganz allgemein anregt und erleichtert. Die Bibliothek erhielt im Berichtsjahr den Besuch einer Gruppe von Studenten der Universität Bern und verschiedene Besuche aus Industrie- und Verwaltungskreisen.

E. Beteiligung in andern Unternehmungen.

1. Die von der «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» erzielten Betriebseinnahmen sind die höchsten seit der Gründung der Unternehmung. Das gute Ergebnis und die vorsichtige Abschreibungspolitik gestatten die weitgehende Selbstfinanzierung der neuen Tiefkühlanlagen, die im Monat Juni dem Betrieb übergeben wurden. Der im Vorjahr gestifteten Altersversicherung wurde eine weitere bescheidene Zuwendung gemacht.

2. Die Betriebseinnahmen der Bahnhof-Kühlhaus AG. Basel erreichten Rekordhöhe. Das bessere Geschäftsergebnis wurde vor allem dazu benutzt, die gesunde Politik der finanziellen Konsolidierung systematisch fortzusetzen. Personalfürsorgefonds und Spezialreserve erhielten weitere Zuwendungen.

3. Das finanzielle Ergebnis der Schweizerischen Reederei AG. Basellag bei Jahresabschluss noch nicht vor. Es steht jedoch fest, dass, ähnlich wie letztes Jahr, dasselbe ein gutes sein wird. Ausser den üblichen Abschreibungen wird eine angemessene Dividende ausgeschüttet werden können.

4. Bei der Etzelwerk AG. blieben das Aktienkapital von Fr. 20 000 000 und das Obligationenkapital von Fr. 30 000 000 unverändert. Der Re-

servefonds ist um die gesetzliche Zuwendung erhöht worden. In den Kapitaltilgungs- und Erneuerungsfonds wurden die im Gründungsvertrag der Gesellschaft vorgeschriebenen Einlagen gemacht. In dem am 30. September abgeschlossenen Geschäftsjahr 1942/43 kam wiederum eine Dividende von 4 % zur Ausrichtung. Weitere Angaben finden sich im Abschnitt X, Bahnbau und Kraftwerke.

5. In der ersten Generalversammlung wurde der vom Verwaltungsrat der Kraftwerk Rupperswil AG. beantragten Statutenänderung, wonach die Firmabezeichnung umgeändert werden soll in Kraftwerk Rupperswil-Auenstein AG., zugestimmt.

Zur Beschaffung der erforderlichen Mittel wurden weitere 30 % des Aktienkapitals von 12 000 000 Franken (Anteil der SBB Fr. 6 600 000) eingefordert, so dass auf Ende des Berichtsjahres 50 % einbezahlt sind. Im weitem ist ein langfristiges Obligationen-anleihen von Fr. 20 000 000 zu 3½ % aufgenommen worden. 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 52 Sitzungen abgehalten.

Im Laufe des Jahres fanden 4 Direktorenkonferenzen statt, in denen hauptsächlich verwaltungsinterne Angelegenheiten behandelt worden sind.

Zum Nachfolger des infolge Erreichung der Altersgrenze Ende 1943 zurückgetretenen Herrn Oberingenieur Dr. h. c. H. Eggenberger, Vorstand der Abteilung für Bahnbau und Kraftwerke, hat der Verwaltungsrat Herrn Dr. h. c. Adolf Bühler, vorher I. Sektionschef beim Oberingenieur, gewählt.

G. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat während des Geschäftsjahres in 6 Sitzungen 30 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 3 Besichtigungen vor.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Das eidgenössische Schuldbuch ist neuerdings vom 15. Dezember 1943 bis 15. Januar 1944 geöffnet worden. Bis Ende Dezember wurden neu Fr. 7 596 000 Titel unserer verschiedenen Anleihen eingetragen. Der Stand der eingetragenen Verpflichtungen unserer Verwaltung betrug am Jahresende Fr. 419 188 000.

2. Das am 1. Mai 1943 fällig gewordene 1 % Darlehen der Schweizerischen Eidgenossenschaft von 1942 von Fr. 40 000 000 ist zu folgenden Bedingungen erneuert worden:

Fr. 26 450 000 auf 1 Jahr fest zu 1 % netto;
Fr. 12 300 000 auf 2 Jahre fest zu 1½ % netto;
Fr. 1 250 000 auf 3 Jahre fest zu 2 % brutto.

Als Schuldinstrumente wurden 6-Monats-Rekskriptionen des Bundes ausgegeben, ein- bis fünfmal erneuerbar. Im Hinblick auf diese Stückelung und die kurze Laufzeit wurde das Darlehen aus den festen Anleihen ausgeschieden. Die Tranche von 12 300 000 Franken wurde im Laufe des Jahres aus flüssigen Mitteln vorzeitig zurückbezahlt.

3. Unsere schwebende Schuld beim eidgenössischen Finanzdepartement betrug auf Jahresende Fr. 77 700 000.

4. Dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse wurden anlässlich der Emission der 3½ % Anleihe Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG. von 1943 Fr. 5 000 000 Titel dieser Anleihe zum Kurse von 99 % plus 0,6 % eidgenössischer Titelstempel zugeteilt.

Aus dem Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben konnten dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse zudem am Jahresende Fr. 10 000 000 in Depotscheinen unserer Verwaltung zugewiesen werden. Der Bestand der Depotscheine erhöhte sich dadurch von Fr. 320 000 000 auf Fr. 330 000 000. Die Verzinsung betrug unverändert 3½ %.

5. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Änderungen sowie der Auslosungen im Betrage von Fr. 13 760 850 betrug unsere Schuld an festen Anleihen auf Ende des Jahres Fr. 2 931 891 300, gegenüber Fr. 2 975 652 150 im Vorjahre.

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

Mit Deutschland wurde das provisorisch bis zum 15. Januar 1943 verlängerte Verrechnungsabkommen vorerst nicht erneuert und erst am 1. Oktober 1943 durch ein Zusatzabkommen bis Ende 1943 verlängert. Der Verrechnungsverkehr wurde auch während des vertraglosen Zustandes über die bestehenden Clearingkonti aufrechterhalten.

Am 9. April 1943 ist mit Kroatien ein neues Abkommen über den Waren- und Zahlungsverkehr abgeschlossen worden. Während der Güterverkehr dem Clearing unterstellt blieb, wurde für den Personenverkehr die Regierung in freien Devisen vereinbart.

Am 19. April 1943 wurde zwischen der Schweiz und Rumänien ein neues Abkommen betreffend den Warenaustausch und den Zahlungsverkehr abgeschlossen, gültig bis 30. April 1944.

Am 4. August 1943 ist mit der Türkei ein neues Abkommen über den Waren- und Zahlungsverkehr abgeschlossen worden, gültig bis 1. September 1944.

Am 20. Oktober 1943 wurde auch das Abkommen über den Waren- und Zahlungsverkehr mit Ungarn verlängert, vorläufig bis 30. September 1944.

Die Verhandlungen mit dem Bund für die Sicherstellung unseres Clearing-Rückstandes im Bahnabrechnungsverkehr Italien-Schweiz sind zum Abschluss gelangt. Am 10. September 1943 leistete uns der Bund Gutsprache für den Betrag von maximal Fr. 50 000 000 und erhöhte dieselbe mit Bundesratsbeschluss vom 3. Dezember 1943 auf den damaligen Ausstand von Fr. 53 491 000. Zuzugabe der politischen Ereignisse in Italien ist der Zahlungsverkehr mit diesem Lande ab 2. Oktober 1943 eingestellt.

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

2163 Barhinterlagen	Fr. 3 645 812.11
2994 Bürgschaften	» 23 617 396.50
1034 Wertschriftenhinterlagen	» 12 118 121.05
<u>6191 Sicherheiten im Gesamtbetrage von</u>	<u>Fr. 39 381 329.66</u>

(1942: 6115 Sicherheiten von total Fr. 39 406 531.30).

8. Während des Berichtsjahres wurden auf die Hypothekendarlehen, welche aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse gewährt worden sind, Fr. 2 471 442.05 zurückbezahlt. Dagegen wurden im Laufe des Jahres neue Darlehen im Betrage von Fr. 537 928 gewährt. Die Hypothekendarlehen betragen deshalb auf Jahresende noch Fr. 47 848 100.20 gegenüber Fr. 49 781 614.25 im Vorjahre.

9. Der Bestand des Portefeuilles der eigenen Wertschriften betrug am Jahresende Franken 15 217 529.55 gegenüber Fr. 13 542 252.90 auf Ende 1942. Die Erhöhung ist zurückzuführen auf die weitere Einzahlung von 30 % auf unsere Aktienbeteiligung von Fr. 6 600 000 nominell an der Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG. Die Neubewertung der Wertschriften hat einen Minderwert von Fr. 67 363.40 ergeben.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

Durch die Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung wurden im Verlaufe des Jahres 1943 folgende Revisionen vorgenommen:

Kontrolle einer Anzahl Vorschusskassen von Dienststellen der Generaldirektion und der Kreise I bis III, Revision des Kassabestandes der Hauptkasse. Ferner war die Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung vertreten bei Oberbaumaterialstürzen der Kreise I und III, bei der Aufnahme des Inventars der Dienstkleider und der Tuchvorräte in den Magazinen der Materialverwaltung und bei der Aufnahme der Brenn- und Schmiermaterialvorräte in den Kreisen I bis III.

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, eines Bahnhofkühlhauses und einiger anderer Firmen sowie die Rechnungen eines Gemeinschaftsbahnhofes und der Liegenschaftsverwaltung Genève-La Praille. Im weitern wurde Einsicht genommen in die Geschäftsbücher von 28 Bahnhofwirtschäften, 5 Camionnagebetrieben, 3 Firmen des Bahnhofbuchhandels und einer Anzahl anderer auf Bahngebiet befindlicher Geschäfte. Die Roh-einnahmen des Jahres 1942 wurden in 46 Bahnhofwirtschäften und beim Bahnhofbuchhandel geprüft.

Die Bau- und Betriebsrechnung der Simplonlinie Brig-Iselle für das Jahr 1941 wurde am 12. März durch die Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation revidiert.

C. Verkehrskontrolle.

1. Für die vereinfachte Abfertigung sämtlicher zur Zonentaxe zu befördernden Gegenstände wurden neue Transportpapiere eingeführt.

2. Im Verkehr nach den Autostationen im Surbtal wurde die Frachtberechnung für Stückgüter auf den Autostrecken durch die Versandstationen eingeführt.

3. Das Verfahren für die Abfertigung und Verrechnung von Saatkartoffeln ist neu geordnet worden.

4. Das mechanische Buchungsverfahren wurde auf der Güterverwaltung Genf auf den gesamten Eil- und Frachtgut-Versandverkehr sowie den Gepäckverkehr ausgedehnt. Die Güterverwaltung Basel SBB hat als Buchungszentrale für den eigenen Verkehr und denjenigen der Güterexpeditionen Basel-St. Johann und Pratteln sowie des Lagerhauses Basel und der Gepäckexpedition Basel SBB auch die Buchung des Versandverkehrs der Eilgutexpedition Basel SBB übernommen. Der Güterverwaltung Bern wurde die Buchung des Versandverkehrs der Eilgutexpedition Bern und denjenigen der Zuckerfabrik Aarberg sowie der Zuckerrübentransporte nach Aarberg übertragen. Die Maschinenanlage der Güterverwaltung Chiasso wird auch für die Buchung des Versandgüter- und Gepäckverkehrs von Lugano benützt.

5. Am 19./20. November hat die 11. Sitzung der Kontrollchefs-Kommission stattgefunden.

6. Die Rechnungen über die Transporteinnahmen der Strecke Brig-Iselle für das Jahr 1941 wurden am 12. März von der Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation geprüft.

7. Durch die Kassenrevisoren wurden die Kassen und Bücher von 653 Dienststellen revidiert; 61 Stellen gaben Anlass zu besonderen Untersuchungen.

8. Die auf den Stationen den Geschäftsfirmen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: Neueröffnungen 558, Aufhebungen 213, Stand Ende Dezember 1943 6551.

9. Von der Billedruckerei wurden 52 919 000 Billette Edmonsonschen Systems gedruckt.

D. Pachtbetriebe.

1. Allgemeines.

a. Der Verwaltungsrat erklärte sich in der Sitzung vom 12. Juli 1943 mit dem Antrag der Generaldirektion einverstanden, die Behandlung der auf die Bahnhofswirtschaften Bezug habenden Geschäfte vom Bau- und Betriebsdepartement auf das Kommerzielle und Rechtsdepartement zu übertragen. Damit sind alle Pachtbetriebe dem gleichen Departement unterstellt worden.

Er ermächtigte die Generaldirektion, die sich aus dieser Übertragung ergebenden Änderungen des

Reglementes Nr. 1 über die Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung für die Generaldirektion, ihre Departemente und Dienstabteilungen, vom 15. Juli 1927, durchzuführen.

b. Auf Grund des vorstehend erwähnten Beschlusses des Verwaltungsrates ernannte die Generaldirektion am 16. Juli 1943 Herrn F. Thomann, Sektionschef der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung, zum Delegierten für die Pachtgeschäfte. Er untersteht in dieser Eigenschaft für alle mit den Pachtbetrieben zusammenhängenden Geschäfte direkt dem Vorsteher des Kommerziellen und Rechtsdepartementes.

c. Als Pachtbetriebe gelten zurzeit die Bahnhofswirtschaften, die Bahnhofbuchhandlungen sowie die Automatenunternehmungen.

d. Eine Allgemeine Dienstvorschrift über die Pachtbetriebe mit Zuständigkeitsordnung für die Bahnhofswirtschaften, die Bahnhofbuchhandlungen und die Automaten steht in Vorbereitung.

2. Bahnhofswirtschaften.

a. Die Vorarbeiten für die Totalrevision der Vorschriften über die Verpachtung der Bahnhofswirtschaften sind im Gange.

b. Wir liessen durch unsere Rechnungskontrolle Einsicht nehmen in die Buchhaltung verschiedener Bahnhofswirtschaften mit festem Pachtzins.

3. Bahnhofbuchhandlungen.

a. Wir beauftragten unsere Rechnungskontrolle mit der Einsichtnahme in die Buchhaltung der letzten Jahre der Kiosk AG. in Bern sowie des Hauses Naville & Cie. in Genf, worüber uns ausführlich berichtet wurde.

b. Mit Nachtrag vom 30./31. Dezember 1943 wurde der den Pachtzins ordnende Art. 12 des Vertrages vom 30. Oktober 1941 mit der Kiosk AG. in Bern, dem Hause Naville & Cie. in Genf sowie auch Herrn Paul Schmidt in Basel aufgehoben und ersetzt.

c. Eingehende Untersuchungen führten zur Abklärung über die Stellung der Kleinpächter (Früchtekioske), speziell auch über das Verhältnis zwischen Grosspächtern (Zeitungskioske) und Kleinpächtern (Früchtekioske).

4. Automatenunternehmungen.

Mit der Schweizerischen Automaten-Gesellschaft AG. in Bern wurden Pachtzinsfragen behandelt.

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Die Unterstellung des Eisenbahnpersonals unter das Militärstrafrecht 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 mit Bundesratsbeschluss vom 12. Januar 1943 die Bestimmungen über den Ausgleich oder die Barvergütung von Überzeitarbeit in dem Sinne gemildert, dass die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes

bzw. des Fabrikgesetzes wieder uneingeschränkt angewendet werden dürfen. Bei ausserordentlichen Truppenaufgeboten besteht nach wie vor kein Anspruch auf Ausgleich von Überzeitarbeit, weder in Freizeit noch in bar. Mit dem gleichen Beschluss wurden die Tagesvergütungen der wieder zur Arbeitsleistung aufgebotenen Rentenbezüger etwas erhöht.

3. Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 7. Januar 1943 wurden dem Personal des Bundes und der Bundesbahnen zum teilweisen Ausgleich der seit Ausbruch des Krieges eingetretenen Verteuerung der Lebenshaltung für das Jahr 1943 folgende Teuerungszulagen ausgerichtet:

a. eine Grundzulage, die mit Einschluss des bereits in die festen Bezüge eingeschlossenen Unterschiedes zwischen Vorkriegsstand und massgebendem Verdienst folgende Verbesserungen ergab:

aa. bis zu einem massgebenden Verdienst von 4000 Franken 22 % des Vorkriegsstandes

	für Ledige		
	für Verheiratete	mit Unterhalts- oder Unterstützungspflicht	ohne Unterhaltspflicht
	Fr.	Fr.	Fr.
wenigstens	900	800	640
höchstens			
aber	36 %	30 %	24 %

des Vorkriegsstandes;

bb. bei höherem massgebendem Verdienst je 0,1 % weniger für jedes weitere angefangene Hundert Franken mehr Verdienst, wenigstens aber 16 % des Vorkriegsstandes;

b. ein Kinderzuschuss für jedes Kind unter 18 Jahren von Fr. 30 jährlich, wenn der Bedienstete ein Kind oder zwei Kinder hat und von Fr. 40 jährlich, wenn er mehr als zwei Kinder hat.

Als massgebender Verdienst gilt der nach dem Bundesratsbeschluss vom 30. Mai 1941 stabilisierte Betrag an Besoldung, Gehalt oder Lohn. Als Vorkriegsstand gilt der Betrag, der sich ergibt, wenn der dem massgebenden Jahresverdienst entsprechende, nach den Normen des Beamtengesetzes vom 30. Juni 1927 festgesetzte Anspruch bei einem abbaufreien Teil von Fr. 1800 um 13 % vermindert wird.

Im gesamten wurden an Teuerungszulagen Fr. 25 129 618 (1942 Fr. 13 692 556) ausgerichtet.

4. Wegen der im Laufe des Jahres 1943 weiter angestiegenen Teuerung beschloss der Bundesrat am 1. Oktober 1943 die Ausrichtung einer einmaligen zusätzlichen Teuerungszulage für das Jahr 1943. Sie betrug:

- 250 Franken für verheiratete Bedienstete,
- 210 Franken für Ledige mit Unterhalts- oder Unterstützungslasten,
- 170 Franken für Ledige ohne diese Lasten,
- 10 Franken Kinderzuschuss für jedes Kind unter 18 Jahren.

Im gesamten wurden an zusätzlichen Teuerungszulagen Fr. 7 259 180 ausgerichtet.

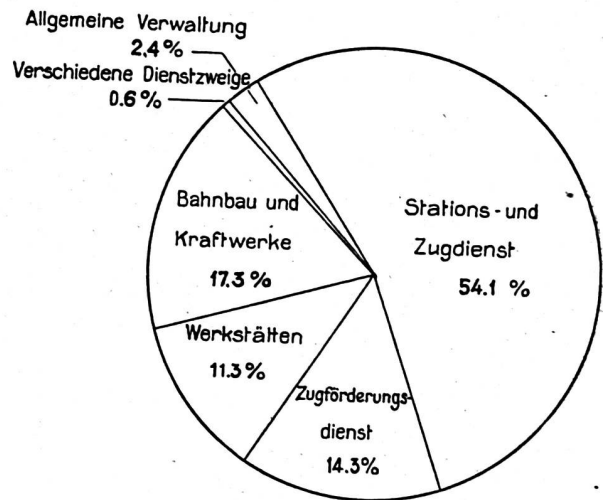
5. Ab 1. Januar 1943 bzw. 1. Februar 1943 wurden gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 7. Ja-

nuar 1943 und die Verfügung des eidgenössischen Finanz- und Zolldepartements vom 15. Februar 1943 Teuerungszuschläge auf den Nebenbezügen des Personals gewährt, die gegenüber den Ansätzen des Jahres 1939 eine Verbesserung der Bezüge um durchschnittlich 20—25 % ergaben. Die Teuerungszuschläge wurden insbesondere ausgerichtet auf den Vergütungen für Dienstreisen, für auswärtige Verwendung des fahrenden Personals, für Nachtdienst, für Überzeitarbeit und für Stellvertretung in einem höher eingereichten Amte.

Im gesamten wurden an Teuerungszuschlägen auf den Nebenbezügen Fr. 1 773 672 (1942 Fr. 840 116) ausgerichtet.

Abbildung 8.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1943.



6. Den Pensionierten der Schweizerischen Bundesbahnen wurden gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 7. Januar 1943 über die Ausrichtung von Teuerungszulagen an Rentenbezüger der beiden Personalversicherungskassen des Bundes für das Jahr 1943 Teuerungszulagen in folgendem Ausmass ausgerichtet:

- an die verheirateten Invalidenrentner . . . Fr. 400
- an die ledigen Invalidenrentner . . . » 300
- an die Bezüger von Witwenrenten . . . » 300
- an die Bezüger von Waisenrenten . . . » 120

Die Zulage war für Verheiratete um Fr. 40 und für Ledige um Fr. 30 für je Fr. 500 oder einen Bruchteil davon zu senken, um welche die Jahresrente Fr. 6000 übersteigt. Sie betrug jedoch mindestens Fr. 200 für Verheiratete und Fr. 150 für Ledige.

Im gesamten wurden an Teuerungszulagen an die Pensionierten Fr. 6 732 213 (1942 Fr. 3 861 568) ausgerichtet.

7. Mit dem Bundesratsbeschluss vom 26. Januar 1943 wurden mit Wirkung ab 1. Februar 1943 die Vorschriften über die Lohnersatzordnung für die Aktivdienst leistenden Arbeitnehmer im Sinne einer neuen Erhöhung der Entschädigungen an die Wehrmänner zur Anpassung an die Teuerung geändert.

	1943	1942
Beitrag der Bundesbahnen an die Lohnausgleichskasse	3 630 144	3 311 873
Beitrag des Personals an die Lohnausgleichskasse	3 630 144	3 311 872
Total	7 260 288	6 623 745
an die Bundesbahnen vergütete Lohnentschädigung	1 060 059	701 406
an die Lohnausgleichskasse abgeliefert	6 200 229	5 922 339

8. Am 28. Mai 1943 wurde eine Wegleitung für die Einstellung von Aushilfsarbeitern erlassen. Sie regelt die Anstellung von Aushilfskräften, die bei ausserordentlichem Arbeitsanfall wegen Verkehrszunahme, bei saisonbedingter Ausführung von Arbeiten beim Bahnunterhaltungsdienst sowie bei Betriebsstörungen und Schneeräumungen vorübergehend beigezogen werden. Das Dienstverhältnis dieser Aushilfsarbeiter ist nur ein ganz loses; sie werden weder in die Pensions- und Hilfskasse noch in die Krankenkasse der Bundesbahnen aufgenommen und sollen nach Beendigung der Arbeiten, für die sie eingestellt wurden, sofort wieder entlassen werden.

Die Aushilfsarbeiter treten an den Orten an Stelle der Unternehmerarbeiter, wo die Unternehmer selbst keine Arbeiter beschäftigen, sondern lediglich deren Vermittlung besorgen.

9. Der Personalbestand hat folgende Änderungen erfahren:

Zahl der fest angestellten Bediensteten (Beamte, Angestellte und Arbeiter):		
im Jahresdurchschnitt 1943.	29 503	
1942.	28 951	
	Vermehrung	552
Aushilfspersonal:		
im Jahresdurchschnitt 1943.	1 265	
1942.	800	
	Vermehrung	465

(Zum Aushilfspersonal gehören die gestützt auf die Wegleitung vom 28. Mai 1943 eingestellten Aushilfsarbeiter sowie das stunden- und tagweise beschäftigte Ablöser- und Aushilfspersonal im Schranken- und Stationsdienst und die vorübergehend im Stations- und Güterexpeditionsdienst eingestellten Bureauaushilfen. Für je 208 bezahlte Arbeitsstunden pro Monat wird eine Person gezählt.)

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Unternehmerarbeiter, die bei Bedarf von Privatunternehmern angefordert wurden	1943.	2 316
	1942.	2 950
	Verminderung	634
Vermehrung des festangestellten Personals	1943	552
Vermehrung des Aushilfspersonals 1943		465
Total Vermehrung		1 017
Verminderung der Unternehmerarbeiter		634
Gesamtvermehrung		383

10. Von den gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 15. September 1939 über das Dienstverhältnis des Personals während des Aktivdienstzustandes wieder zur Arbeitsleistung aufgebotenen Pensionierten (ehemalige Beamte) wurden im gesamten 15 480 Tagwerke (1942: 21 012) geleistet.

11. Die Disziplinarkommissionen begutachteten 18 von Bediensteten eingereichte Disziplinarbeschwerden. In 10 Fällen haben sie Abweisung der Beschwerden und in 8 Fällen Milderung der Strafen beantragt. Die Beschwerdeinstanzen haben in 14 Fällen die Beschwerden abgewiesen und in 4 Fällen der von den Disziplinarkommissionen empfohlenen Ermässigung der Strafen zugestimmt. In 4 Fällen haben die Beschwerdeinstanzen die von den Disziplinarkommissionen beantragte Milderung der Strafen abgelehnt.

12. Die Personalausschüsse wurden zu 3 Sitzungen einberufen zur Begutachtung verschiedener Dienstgeschäfte und zur Anhörung beherrschender Vorträge.

13. Aus dem Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigende Bedienstete wurden an 20 ehemalige bedürftige Aushilfsbedienstete, die der Pensions- und Hilfskasse nicht angehörten, freiwillige Unterstützungen im Betrage von 7 890 Franken (1942 an 18 = 8 168 Franken) ausgerichtet.

14. Gestützt auf Art. 56 des Beamtengesetzes wurden in 26 Fällen freiwillige Zuwendungen im Betrage von Fr. 26 770 an bedürftige ehemalige, aus eigenem Verschulden entlassene Bedienstete oder deren bedürftige Hinterbliebene verabfolgt (1942 an 26 = Fr. 26 270).

15. Aus dem Guyer-Zeller-Fonds wurden an 20 Bedienstete für rasches und besonnenes Handeln zur Vermeidung von Unglücksfällen Belohnungen von insgesamt Fr. 1 900 (1942 an 26 = Fr. 2 960) ausgerichtet.

16. Psychotechnischer Dienst. Es wurden eignungstechnisch begutachtet 120 Bewerber für Lehrstellen des Stationsdienstes und 10 Anwärter für Stationswärterstellen mit Bureaudienst. Für die Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung wurden 16 Bewerber auf die besondere Eignung hin geprüft.

Zu den Kenntnisprüfungen für Handwerkerlehrlinge der Werkstätten stellten sich 389 Jünglinge, wovon 212 der Berufseignungsprüfung unterzogen wurden. An den Kenntnisprüfungen für Bewerber des Lokomotivdienstes nahmen 682 Mann teil, wovon 357 auch psychotechnisch untersucht wurden. Ferner wurden begutachtet 38 Handwerker, die für den Depot- und Visiteurdienst vorgesehen waren, und 7 solche für den Sicherheitsdienst. Ausführliche Sondergutachten wurden 11 erstellt. Ausserdem stellte sich der Dienst zur Verfügung zur Vornahme der Kenntnis- und Eignungsprüfungen für die Lehrlinge der eidgenössischen Waffenfabrik in Bern.

17. Unfallverhütungsdienst. Neben den reglementarisch festgelegten Obliegenheiten wurden über die Eisenbahnbetriebsunfälle des Jahres 1942 und die Unfälle während der Verdunkelung Spezial-

berichte ausgearbeitet. In 10 Schlusskursen für Stationslehrlinge und 5 Instruktionkursen des Bahndienstes wurde über Unfallverhütung instruiert.

Verlauf der relativen Unfallhäufigkeit des SBB-Personals. Die seit dem Jahr 1939 beobachtete steigende Tendenz der Unfallhäufigkeit

hat sich nur noch schwach behauptet; die Zahl der schweren Unfälle ist merklich zurückgegangen.

Unfallkosten. Die Kosten für Betriebsunfälle des Jahres 1942 berechnet je Bediensteter haben gegenüber dem Vorjahr um über 15 % abgenommen. Die Werte des Jahres 1943 werden voraussichtlich noch günstiger ausfallen.

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	87 ^{a)}	165	168	196	616	542
Teilpensionierte	—	3	1	1	5	20
Abgefundene	—	—	1	1	2	2
<i>Gestorbene Aktive</i>	20 ^{b)}	39	39	39	137	161
als Folge hiervon wurden pensioniert						
Witwen	18	33	32	37	120	123
Waisen	10	17	29	35	91	112
Vollwaisen	—	2	—	—	2	—
<i>Gestorbene Invalide</i>	44	144	228	203	619	578
als Folge hiervon wurden pensioniert						
Witwen	20	84	137	141	382	352
Waisen	2	10	18	11	41	39
Vollwaisen	—	—	4	2	6	6
<i>Gestorbene Witwen</i>	40	61	104	99	304	282
als Folge hiervon wurden pensioniert:						
Vollwaisen	—	—	1	—	1	12
<i>Wiederverheiratete Witwen</i>	—	2	4	2	8	11
<i>Ausgeschiedene Waisen</i>	16	45	66	51	178	220
» Vollwaisen	6	—	3	1	10	34
<i>Abfindungen (Art. 34)</i>	—	—	—	—	—	1
^{a)} Wovon 78 der Hauptwerkstätten.						
^{b)} „ 14 „ „						
II. Neue Ordnung:						
<i>Invalide:</i>						
Vollpensionierte	—	—	—	—	—	1
Abgefundene	1 ^{c)}	1	—	—	2	—
<i>Gestorbene Aktive</i>	1 ^{d)}	4	1	2	8	—
als Folge hiervon wurden pensioniert:						
Witwen	—	—	—	1	1	—
^{c)} wovon 1 der Hauptwerkstätten						
^{d)} „ 1 „ „						
III. Einleger:						
<i>Invalide mit Kassenleistungen (Art. 41¹)</i>	—	2	—	2	4	—
<i>Gestorbene mit Rückerstattung der Beiträge samt Zinsen (Art. 43¹)</i>	—	—	1	1	2	—

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne von Art. 45 der Statuten im Betrage von Fr. 37 705 zugesprochen worden (105 Fälle).

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

zember 1943 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:	
		1943	1942	1943	1942
I. Versicherte:					
alte Ordnung	24 696	25 528	Fr. 125 913 714	Fr. 128 810 779	
neue Ordnung	3 982	2 428	» 12 589 375	» 7 571 330	
II. Einleger	412	447	» 1 316 152	» 1 364 786	
III. Pensionierte:					
1. Alte Ordnung.			Betrag der Jahrespension:		
Invalide	11 488	11 502	Fr. 40 378 942	Fr. 40 425 777	
Teilweise Invalide	195	204	» 70 985	» 78 737	
Witwen	7 853	7 668	» 13 124 365	» 12 736 666	
Waisen	785	824	» 381 712	» 404 356	
Vollwaisen	57	64	» 53 076	» 58 247	
2. Neue Ordnung.					
Invalide	1	1		*	—
Witwen	1	—	» 839		—
IV. Bezüger von freiwilligen Kassenleistungen:					
1. Alte Ordnung.					
Bedürftige Invalide	4	10	Fr. 1 250	Fr. 2 685	
Waisen über 18 Jahre	405	390	» 239 928	» 225 637	
Ehegatten oder Verwandte	39	46	» 23 228	» 26 687	
Unterstützte gemäss Art. 56 des BtG	27	26	» 27 600	» 27 120	
2. Neue Ordnung: keine.					

* keine Pensionszahlung, weil Unfallrente höher.

Die Zahl der Versicherten der alten Ordnung hat um 832 und der versicherte Verdienst um Fr. 2 897 065 abgenommen. Die Mitgliederzahl der alten Versicherungsordnung (geschlossene Kasse) wird fortwährend abnehmen.

Infolge Neuanstellungen und Übertritten aus der Einlegerkasse hat die Zahl der Versicherten der neuen Ordnung um 1554 und der versicherte Verdienst um Fr. 5 018 045 zugenommen.

Die Zahl der Einleger hat sich um 35 und die Verdienstsumme um Fr. 48 634 vermindert.

c. Im Rechnungsjahre hat der Fehlbetrag der Versicherten «Alte Ordnung» um rund 9,1 Millionen Franken abgenommen, so dass er auf Ende 1943 rund 572,8 Millionen Franken beträgt, gegenüber rund 581,9 Millionen Franken im Vorjahre. Dieses erfreuliche Resultat ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass die Zahl der Pensionierungsfälle weit geringer war als nach den Rechnungsgrundlagen erwartet wurde. Gegenüber 1056 erwarteten Fällen traten deren bloss 599 ein. Wegen der Teuerung bemühte sich jedes Kassenmitglied solange als nur möglich im Dienste zu verbleiben, um eine Verminderung seiner Einkünfte zu verhüten. Die Pensionierung

wurde erst bei vollständiger Arbeitsunfähigkeit nach-gesucht.

Bei den Versicherten «Neue Ordnung» ist im Rechnungsjahre ein Einnahmenüberschuss von rund Fr. 473 100 (1942: Fr. 440 100) eingetreten, weil auf den Neueintritten und den Besoldungserhöhungen Gewinne entstanden sind; auf Ende 1943 verfügt die neue Versicherungsordnung über einen Aktivenüberschuss von rund Fr. 891 100.

d. Über die auf den 31. Dezember 1943 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 8 Auskunft.

e. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im Berichtsjahr von Franken 372 437 010.25 auf Fr. 385 397 051.20 erhöht. Trotz der im Laufe des Jahres erfolgten Ab- und Rückzahlungen bei den Hypothekaranlagen von rund Fr. 2 000 000 hat sich der Wertschriftenbestand um Fr. 12 960 040.95 erhöht. Diese Vermehrung rührt von dem Erwerb von Fr. 5 000 000 3½ % Obligationen Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG. von 1943 und von der Zuteilung von Fr. 10 000 000 Depotscheinen der SBB her. Die Bewertung des Titelportefeuilles auf Ende des Jahres ergab einen Mehrwert von Fr. 32 055.

2. Unfallversicherung.

Für die Versicherung unseres Personals haben wir der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1943 folgende Prämien bezahlt:

	Für Betriebsunfälle.		1943	1942
Versicherte Lohnsumme			Fr. 166 386 014	Fr. 152 087 893
Prämien			» 2 534 770	» 1 736 400
Mittlerer Prämienatz			15,23 ‰	11,42 ‰
	Für Nichtbetriebsunfälle.			
Versicherte Lohnsumme			Fr. 165 677 989	Fr. 151 440 711
Prämien			» 905 694	» 827 867
Mittlerer Prämienatz			5,47 ‰	5,47 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 275 237 (1942: Fr. 205 141) vergütet.

Bei der Betriebsunfallversicherung hat die Anstalt mit Wirkung vom 1. Januar 1943 an den Prämiensatz für das dem Betriebsteil *a* angehörende Personal von 12 auf 16 ‰₀₀ heraufgesetzt.

3. Krankenkasse.

Auf den 31. Dezember 1943 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse *a* (nur Krankenpflege) 25 722 (24 697) Männer und 1168 (1167) Frauen;

Klasse *b* (nur Krankengeld) keine Versicherten;

Klasse *c* (Krankenpflege und Krankengeld) 222 (225) Männer und 4 (9) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung geben die Seiten 126 und 127 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* hat einen Verlust von Fr. 47 895.91 (1942: Fr. 17 624.71) aufzuweisen, obgleich der Mitgliederbeitrag ab 1. Januar 1943 monatlich um 20 Rp., von Fr. 3.70 auf Fr. 3.90, erhöht wurde. Als Folge der Teuerung haben die Krankenpflegekosten wiederum 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. 23 947.96 vermindert: er beträgt am Ende des Rechnungsjahres Fr. 567 538.44 gegenüber Fr. 591 486.40 im Vorjahre.

Die Versicherungsklasse *b* verfügt auf Ende 1943 über einen Fonds von Fr. 10 203.20; im Vorjahre betrug er Fr. 9906.

Die Versicherungsklasse *c* hat einen Vorschlag von Fr. 1370.02 (1942: Fr. 1462.47) aufzuweisen. Der Ausgleichsfonds erreichte auf Ende 1943 den Betrag von Fr. 6809.67 (1942: Fr. 5439.65).

Der Spezialfonds hat um Fr. 4950.05 (Zinsen und Ordnungsbussen) zugenommen und beträgt auf Ende 1943 Fr. 167 204 gegenüber Fr. 162 253.95 im Vorjahre.

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahre gibt die Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1943 auf Seite 128 dieses Berichts Aufschluss. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei-, Spitalkosten und sonstige Heilmittel) betragen bei den Werkstättekranken Fr. 51.90 (1942: Fr. 47.26) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 50.20 (1942: Fr. 47.07). Die Verhältnisse sind infolge der Zunahme der Krankenpflegekosten ungünstiger geworden. Von den neun administrativen Kasseneinheiten haben im Rechnungsjahre sechs (1942: fünf) Kasseneinheiten Verluste aufzuweisen (Werkstättekranken Yverdon, Biel, Bellinzona und Chur und Kreiskrankenkassen Lausanne und Zürich).

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 1943 kamen 12 743 Krankheitsfälle und 4369 Unfälle zur Anmeldung. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage inkl. Kurzabsenzen beträgt 448 412 (1942: 438 601). Bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 29 497 Bediensteten ergibt dies eine Morbidität von 15,20 Tagen pro Mann, gegenüber 15,15 im Jahre 1942 und 15,45 im Jahre 1941.

Nach Arbeitsgruppen ausgeschieden betrug die Morbidität:

	1943	1942	1941
Bureaudienst	9,38	8,24	8,15
Dienst im Freien	18,80	18,43	18,61
Dienst im Bureau und im Freien	13,65	13,78	14,18
Dienst auf der Lokomotive . .	13,72	14,19	13,54
Dienst auf den Zügen	16,32	17,03	19,27
Dienst in der Werkstätte (Arbeiter)	16,27	15,67	14,98

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

Bei Krankheiten Tage	26,85	26,83	28,57
Bei Unfällen »	19,90	21,48	23,18

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen . . .	1916	1902	2315
Begutachtungen auf Invalidität	388	380	504
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit	899	868	947

3. Die hauptsächlichsten Krankheitsgruppen waren in Prozenten der Krankmeldungen wie folgt beteiligt:

Infektionskrankheiten	17,41	16,75	17,39
Nervenkrankheiten	6,14	5,44	6,20
Krankheiten der Atmungsorgane	18,31	19,99	19,86
Krankheiten der Kreislauforgane	7,56	6,80	7,77
Krankheiten der Verdauungsorgane *)	18,22	17,55	14,33
Rheumatische Erkrankungen .	19,55	20,80	22,64
Übrige Diagnosen	12,81	12,67	11,81

*) 1940: 9,84

Wie letztes Jahr fällt die ständige Zunahme der Krankheiten der Verdauungsorgane auf, wobei erwähnt sei, dass da und dort in kleinen Epidemien auftretende Ruhr und Hepatitis eine Rolle gespielt haben.

Die Zahl der von den Ärzten gemeldeten und durch eingehende Prüfung bestätigten Fälle von Überanstrengung im Dienst ist im Berichtsjahr weiter zurückgegangen.

Der Gesundheitszustand des Personals der SBB ist trotz der Kriegsverhältnisse im ganzen befriedigend und gibt zu keinen Besorgnissen Anlass.

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigere Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial (ohne Schienen und Schwellen) t	1 491
Holzschwellen Stück	109 960
Stahlschienen t	4 106
Eiserne Bahnschwellen (Rückgewinnung aus Altmaterial) Stück	14 900
Betriebsstoffe für die Zuförderung (ohne Kohlen) t	4 506
Brennholz für die Lokomotivfeuerung und für die Werkstätten Ster	76 547
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste t	7 087
Baumaterialien (Zement, Karbid usw., Farben) t	8 433
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von Fr.	1 776 270
Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung im Werte von Fr.	1 708 655
Elektrisches Material für Fr.	8 641 000

Einfriedigungen, Staubbekämpfungs- und Unkrautvertilgungsmittel für . . . Fr.	249 617
Inventargegenstände, Bureauaterial usw. im Werte von Fr.	2 579 810
Tücher und Anfertigung der Dienstkleider für Fr.	1 729 734

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial aus den Werkstätten und übrigen Diensten für Fr.	1 270 500
Altmaterial aus dem Oberbau für . Fr.	1 062 794

C. Kohlenversorgung.

Im Berichtsjahre sind insgesamt 157 941 t mineralische Brennstoffe beschafft worden, davon 38 275 t Koks.

Der Kohlenlagerbestand hat auf Ende des Geschäftsjahres eine Vermehrung erfahren.

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Allgemeines.

Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 27. Mai ihre 53. Sitzung ab.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Auf 1. Januar sind die noch bestehenden Entfernungszuschläge auf folgenden Strecken aufgehoben worden: Brig-Iselle transit (100 %), Le Day-Le Pont (50 %), Neuchâtel-Le Locle frontière (33 %), Giswil-Meiringen (100 % für 1. und

2. Klasse und für Reisegepäck, 50 % für 3. Klasse), Erstfeld-Bodio (40 %), Emmenbrücke-^{Wildegg}Beromünster (20%), Winterthur-Wald (20%), Wald-Rüti (40%) sowie für den Rickentunnel (60 %). Die sich ergebenden Tarifverbilligungen sind durchgeführt worden.

2. Auf den gleichen Zeitpunkt wurde bei allen 10tägigen Rundfahrtbilletten die Ermässigung von 10 auf 20 % erhöht, um den Preis dieser Fahrausweise demjenigen von umschriebenen Retourbilletten anzupassen.

3. Sonntagsbillette wurden bis 28. März und ab 18. Dezember ausgegeben. Die kriegswirtschaft-

Abbildung 9.

Täglich beförderte Reisende.

1942 und 1943.

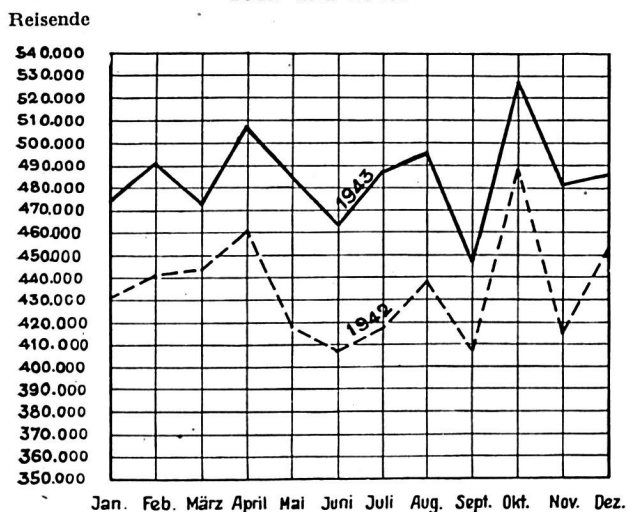
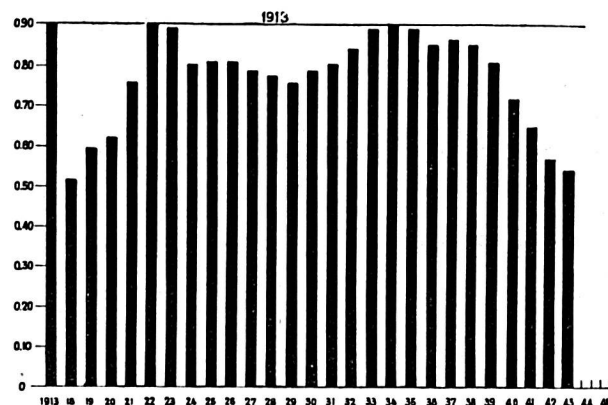


Abbildung 10.

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

Fr. 1913—1943.



lichen Verhältnisse zwangen wiederum, die Ausgabe auf die Zeit des Wintersports zu beschränken. Sie gaben auch Anlass zu einer Einschränkung der Vergünstigung im Nahverkehr, für den die normalen Taxen tragbar sind. Die Mindestfahrpreise wurden auf Fr. 3 für die 3. Klasse (bisher Fr. 2), Fr. 4.20 für die 2. Klasse (bisher Fr. 2.80) und Fr. 6 für die 1. Klasse (bisher Fr. 4) erhöht.

4. Das zur Förderung des Ferienreiseverkehrs 1940 eingeführte Ferienabonnement zum Bezüge halber Billette wurde für den Sommerreiseverkehr wieder vom 1. April bis 31. Oktober ausgegeben. Es gelangte ausserdem während der Wintersaison 1942/43 vom 19. Dezember bis 31. März zur Ausgabe, und zwar wiederum mit Unterstützung des Bundes.

Über den Umfang des Absatzes an Ferienabonnements und Zusatzkarten orientieren die nachstehenden Zahlen:

Ferienabonnement	Abonnemente	Zusatzkarten
	Anzahl	
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
Winter 1942/43 (19. 12.—31. 3.)	74 011	49 604
Sommer 1943 (1. 4.—31. 10.)	313 272	227 529

5. Die im Jahre 1937 von einigen privaten Transportunternehmungen für die wichtigsten Fremdenverkehrsgebiete eingeführten regionalen Ferienabonnemente wurden auch während der Saison 1943 ausgegeben. Die Bundesbahnen waren an einigen dieser Abonnemente beteiligt.

6. Vom 1. Mai an wurden den Insassen der Arbeitslager für Emigranten und Internierte sowie den Insassen von Interniertenheimen halbe gewöhnliche Billette 3. Klasse auch für Fahrten zur Erledigung der mit der Auswanderung zusammenhängenden Formalitäten und zur Besorgung dringender Familienangelegenheiten zugestanden. Ausserdem ist die Vergünstigung durch Gewährung der Viertelstaxe an Kinder erweitert worden.

7. Die Lohngrenze für den Bezug von Arbeiterabonnements ist mit Beginn vom 1. April an auf Fr. 18 je Arbeitstag, Fr. 450 im Monat oder Fr. 5400 im Jahr erhöht worden.

8. Auf 1. August ist eine Neuauflage der Vorschriften über Militärtransporte auf Eisenbahnen und Schiffen während des Aktivdienstes in Kraft getreten. Sie ersetzt die Vorschriften vom 1. Mai 1940, bringt verschiedene Neuerungen, die indessen nicht von grundsätzlicher Bedeutung sind.

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

a. Streckenabonnemente:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente (mit und ohne Schnellzugzuschlag)	
	1943	1942
	Serie A Abonnemente für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten	67 541
Serie B Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 3, 4 bzw. 6 Monaten	86 673	75 698
Serie B 1 Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 1 Monat	129 002	115 496
Serie I Allgemeine Abonnemente für beliebige Fahrten	91 263	83 682
Serie Ia Allgemeine Abonnemente für täglich 2 einfache Fahrten	111 412	104 402
Serie II Schülerabonnemente für beliebige Fahrten	232 736	218 372
Serie IIa Schülerabonnemente für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen . .	81 805	74 713
Serie III Arbeiterabonnemente für werktätlich 1 Hin- und Rückfahrt	644 927	600 513
Serie IIIa Arbeiterabonnemente für werktätlich 2 Hin- und Rückfahrten . . .	136 412	128 411
Serie IV Abonnemente für beliebig zusammengestellte Strecken ¹⁾	3 150	2 245
Arbeiterabonnemente zum Besuche der Familie	22 401	18 628
Im ganzen	1 607 322	1 482 324

¹⁾ Die Ratenkarten sind in Jahreskarten umgerechnet.

b. Generalabonnemente:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente	
	1943	1942
Für eine Person und gültig für		
8 Tage	9 960	9 484
15 »	7 012	6 204
Zusatzkarten	3 406	3 314
12 Monate	1 744	1 365
1. Monatsrate	21 123	19 029
2.—12. Monatsrate	181 429	162 956
Für zwei Personen der gleichen Firma und gültig für		
12 Monate	427	122
1. Monatsrate	943	820
2.—12. Monatsrate	9 801	8 251

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betragen:

im ganzen		Anteile SBB	
1943	1942	1943	1942
Fr. 22 922 271	Fr. 20 108 199	Fr. 19 229 186	Fr. 16 774 278

c. Abonnemente zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente		im ganzen Einnahmen		Anteile SBB	
	1943	1942	1943	1942	1943	1942
für 3 Monate . .	5 265	4 700	Fr. 908 425	Fr. 747 367	Fr. 804 326	Fr. 661 724
» 12 » . .	2 611	2 025				

d. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette		im ganzen Einnahmen		Anteile SBB	
1943	1942	1943	1942	1943	1942
76 622	74 755	Fr. 2 170 735	Fr. 2 149 473	Fr. 1 498 982	Fr. 1 512 386

e. Internationale zusammenstellbare Billette:

Ausgabe ab 1. Januar 1942 eingestellt.

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Am 1. April 1943 ist Spanien dem I. Ü. G. beigetreten. Der internationale Eisenbahngütertarif vom 1. Oktober 1938 wurde entsprechend ergänzt. Die in diesem Tarif vorgesehenen Einschränkungen betreffend die Zahlung der Fracht, die Nachnahmen und Barvorschüsse wurden für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien und zwischen der Schweiz und Italien neu geordnet.

2. Zu den Allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften und zur Güterklassifikation ist ein I. Nachtrag erschienen, der neben bereits veröffentlichten noch weitere Änderungen enthält. U. a. wurden, im Interesse einer besseren Wagenausnutzung, die Bedingungen für die Stellung von Wagen zum Selbstverladen von Stückgut allgemein etwas verschärft.

Die Vergünstigung der Frachtberechnung zum halben Gewicht wurde für leer zur Füllung gehende neue Packmittel aufgehoben.

Im Gegensatz zur früheren Beordnung wird für bedeckungsberechtigte Güter keine Deckenmiete mehr berechnet, wenn aus zwingenden Gründen des Betriebsdienstes an Stelle des verlangten gedeckten gebauten Wagens ein offener Wagen mit Decke gestellt wird.

Die in Art. 22 der A. T. V. für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln während der Zeit vom 15. Oktober bis 15. Mai vorgesehene Frachtermässigung von 50 % wurde, wie im vorangegangenen Jahr, für die Periode 1942/43 bis 31. Mai verlängert und für die Periode 1943/44, wiederum wie seit Kriegsausbruch, schon vom 15. September an gültig erklärt. Die gleiche Frachtvergünstigung wurde erstmals auch dem inländischen Aushilfsaatgut eingeräumt.

Die Güterklassifikation hat folgende Änderungen erfahren:

Tonplatten mit Steinholzüberzug wurden der Wagenladungsklasse IV und dem Ausnahmetarif

Nr. 19, Korkstaub und Lignin der Wagenladungsklasse IV und dem Ausnahmetarif Nr. 22 zugewiesen. Eine Reihe Arseniate sind auftarifiert worden.

3. Die Bestimmungen betreffend Frachtermässigung für Lagermaterial des freiwilligen Arbeitsdienstes für Arbeitslose, der Arbeits- und Umschulungslager für Emigranten und des landwirtschaftlichen Arbeitsdienstes wurden neu herausgegeben.

4. Das Reglement für die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgüter wurde auf 152 Tier- und 12 Güterausstellungen angewendet.

5. Neu abgeschlossen wurden 124 und aufgehoben 141 Frachtabkommen. Im weiteren wurden Erhebungen im Zusammenhang mit Konzessionsgesuchen für Autotransportunternehmungen durchgeführt.

6. Am 1. März 1943 ist die Allgemeine Dienstvorschrift Nr. 40 für die «Behandlung von Dienstsendungen und regalpflichtigen Postsendungen» in Kraft getreten. Sie ersetzt das Reglement Nr. 40 vom 1. Mai 1912 für die Beförderung dienstlicher Sendungen.

7. Ausnahmetarife. Vom A. T. 25 für gewisse Güter der Wagenladungsklasse IV ist auf 1. Januar 1943 ein Neudruck erschienen. Materielle Änderungen wurden nicht durchgeführt.

Der A. T. 50 für landwirtschaftliche Erzeugnisse schweizerischer Herkunft wurde am 1. Juni 1943 auf etwas anderer Grundlage neu herausgegeben.

Als Neuerungen sind zu erwähnen:

- Gültigkeit während des ganzen Jahres;
- Schaffung einer neuen Serie für Eilgut in 5-t-Ladungen;
- Herabsetzung der Frachtsätze für Eilstückgut, sowie der Frachtgutfrachtsätze für Kartoffeln, Rüben usw. in Wagenladungen.

Aufgehoben wurden der A. T. 31 für den Export von Gütern schweizerischer Herkunft sowie

eine Anzahl Ausnahmetaxen für die Ausfuhr verschiedener chemischer Produkte.

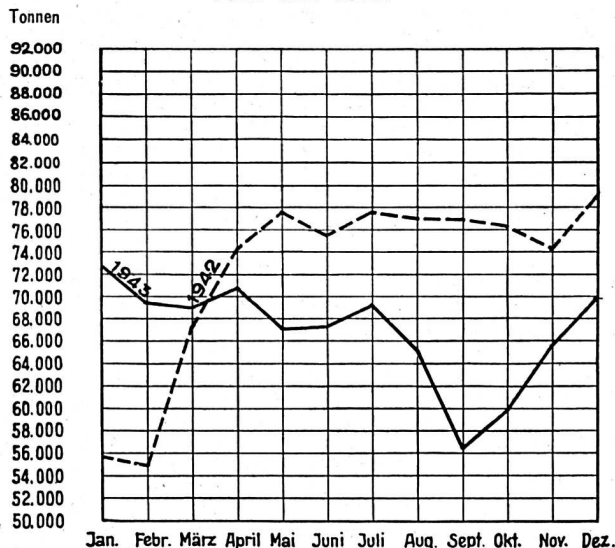
Das besonders ermässigte Taxschema für Heu, Stroh und Häcksel schweizerischer Herkunft wurde für Sendungen von Laub-, Schilf- und Riedstreue gleicher Herkunft anwendbar erklärt.

Ergänzungen erfuhren:

- der A. T. 4 durch Aufnahme von Tierblut;
- der A. T. 18 durch Aufnahme von Holzbriketts;
- der A. T. 19 durch Aufnahme von Talkstein, Speckstein und Giltstein schweizerischer Herkunft und von unbearbeiteten Schieferplatten unter 2 cm Dicke;
- der A. T. 22 durch Aufnahme von Holzkohlenabfall und Holzkohlenabfallstaub, sowie von eingedickter Sulfitablauge;
- der A. T. 25 durch Aufnahme von Sulfitablauge in fester Form.

Abbildung 11.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr. 1942 und 1943.



8. Ausnahmetaxen sind eingeführt worden:

- a. im innerschweizerischen Verkehr für Eisenerz von Frick nach Flums; ausgebrauchte Gasreinigungsmasse von Wettingen nach Luterbach und Pratteln; Stärkemilch (Schlempe) von Au (Zch.) nach Schübelbach und Siebnen-W.; Magnetkies, Pyrrhotit von Rivera-B. nach Flüelen und von Flüelen nach Luterbach, Pratteln und Uetikon; Abfall-Gaswasser von Zofingen nach Basel;
- b. für den Export von Eisenerz ab Martigny und Sembrancher nach Buchs (St. G.) transit.

Die Ausnahmetaxen für Granit, Kies, Pflastersteine und Sand nach Stationen im Grenzgebiet wurden aufgehoben, weil zurzeit keine Konkurrenz ausländischer Produktionsgebiete besteht.

9. Zur Entlastung der mit Dampf betriebenen Broye-Linie und der Linien Langenthal-Huttwil und Huttwil-Wolhusen wurden auf 1. Juli 1943 Verkehrsumlagen angeordnet.

10. Während der Unterbrechung der Linie im Tunnel de La Croix bei St-Ursanne wurden in der Zeit vom 27. März bis 13. Juli 1943 2478 Wagenladungen nach und von der Ajoie über St. Ludwig-Pfetterhausen umgeleitet.

11. Zu sämtlichen Tarifen für den direkten schweizerischen Güterverkehr sind auf 1. Juli 1943 Nachträge erschienen.

12. Im deutsch-schweizerischen Verbandsverkehr sind die beiden Ausnahmetarife für Sammelgut nach und von Basel, ferner der Ausnahmetarif für Rohschiefer neu herausgegeben worden.

Die beiden Tarife für Zucker aus Deutschland nach der Schweiz und aus Böhmen/Mähren nach der Schweiz mussten wegen deutschen Taxerhöhungen aufgehoben werden. Da keine Transporte mehr zu erwarten waren, wurden die Tarife nicht ersetzt.

13. Im Verbandsverkehr Deutsche Donauumschlagplätze-Schweiz ist am 1. August 1943 ein neuer Artikeltarif 9 für Kohlen in Kraft getreten.

Zum Artikeltarif 2 für Getreide mussten infolge Erhöhung der deutschen Taxen auf 1. Februar 1943 entsprechende Frachtzuschläge eingeführt werden.

14. Im schweizerisch-italienischen Güterverkehr wurden die Teile I und II des direkten Tarifs auf 1. März 1943 neu herausgegeben.

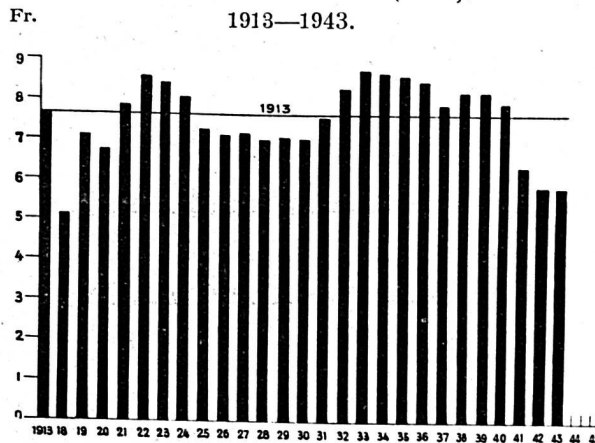
Der Teil I ersetzt die Ausgabe (Teil I B) vom 1. September 1925 und enthält die Verbandszusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, die allgemeinen Tarifvorschriften und die Gütereinteilung. Die Gütereinteilung für Frachtgut ist der internen schweizerischen Güterklassifikation nachgebildet.

Der Teil II ersetzt die Ausgabe (Teil II A) vom 1. August 1929. Die Neuausgabe brachte keine wesentlichen materiellen Änderungen.

Die Taxen des 1. Anhangs für den Transitverkehr wurden, unter Weglassung einzelner Spezialtaxen, ebenfalls unverändert in die Neuausgabe übernommen. Einzig die Taxen für Kohlen wurden leicht erhöht. Dagegen wurde der 2. Anhang ohne Ersatz aufgehoben.

Abbildung 12.

Die durchschnittlichen Einnahmen pro Tonne im Güterverkehr unter Berücksichtigung der verminderten Kaufkraft des Geldes (Index). 1913—1943.



15. Wegen Erhöhung der ungarischen Tarife um 25 % mussten sämtliche Frachtsätze der ungarisch-schweizerischen Verbandstarife auf 16. August 1943 entsprechend erhöht werden. Eine weitere Erhöhung erfuhren die Frachtsätze der Hefte 1 (Getreide) und 3 (Zucker) auf 1. November 1943, weil die Deutsche Reichsbahn die seinerzeit zugestandene Ermässigung auf den Transitfrachten von 20 % auf 10 % reduzierte.

Für Paraffin und Schilfrohr wurden die Artikel-tarife 14 und 15 geschaffen.

16. Der slowakisch-schweizerische Ver-bandstarif wurde erweitert durch Einführung eines neuen Artikeltarifs (20) für Braunkohle, ferner durch Aufnahme der Stationen an der neu eröffneten Linie Strazske-Kapusany.

Wegen Aufhebung von slowakischen Export-tarifen mussten fast sämtliche Artikeltarife um-gerechnet und neu herausgegeben werden.

17. Sämtliche Tarifhefte des kroatisch-schwei-zerischen Gütertarifs wurden auf 1. Februar 1943 neu herausgegeben.

18. Am 1. Mai 1943 ist eine Neuausgabe des niederländisch-schweizerischen Gütertarifs in Kraft getreten. Er umfasst die Artikeltarife 1 für Güter aller Art, 2 für Eisen- und Stahlwaren, 3 für Kartoffeln, 4 für Pflanzen, 5 für Samen und 6 für feuerfeste Steine.

19. Im deutsch-italienischen Verbands-verkehr wurden besondere Bestimmungen erlassen für den Fall von Umleitungen aus Betriebsgründen. Im allgemeinen gilt der Grundsatz, dass die Fracht auf Grund der durchfahrenen Distanz zu berech-nen ist.

Zum Teil I (Tarifvorschriften und Güterklassi-fikation) ist ein Nachtrag erschienen. Die Bestim-mungen betreffend die Neuaufgabe wurden neu gefasst.

Die bis 31. Dezember 1942 befristet gewesenen besonders ermässigten Frachtsätze für Hanf, Bauxit, Phosphorit und Eisenerz von Italien nach Deutsch-land, ferner für Holz Zellstoff, Roheisen und Halb-zeug mit Herkunft Skandinavien und Bestimmung Italien wurden für ein weiteres Jahr gewährt, d. h. bis Ende 1943.

20. Am 31. Dezember 1943 sind die Hefte 1 und 2 des nordisch-italienischen Gütertarifs, enthaltend die Frachtsätze, ohne Ersatz ausser Kraft getreten. Der Teil I (Tarifbestimmungen und Güter-einteilung) bleibt weiterhin bestehen.

21. Für den Verkehr zwischen Italien und den Niederlanden wurde ein Kundmachungstarif in Kraft gesetzt.

D. Verkehrswerbung.

1. Die Generaldirektion hat mit Beschluss vom 23. Dezember 1942 eine Beratende Kommission für die Werbedienste SBB ins Leben gerufen, in der eine Reihe von privaten Bahnen, das Generalsekretariat des Verbandes schweizerischer Transportanstalten, sowie die Generaldirektion PTT durch ihre leitenden

Persönlichkeiten vertreten sind. Die Kommission hielt im Berichtsjahre erstmals zwei Sitzungen ab.

2. Am 30. Dezember 1943 beschloss die General-direktion, das Recht zur Anbringung von kommer-ziellen Reklamen in den zwei- und dreiaxigen Per-sonenwagen vorläufig für drei Jahre der Firma Orell Füssli-Annoncen AG. in Zürich zu übertragen.

In den Personenwagen ist mit der Neuordnung des photographischen Bilderschmucks begonnen wor-den. Sie wird bis zur Erneuerung des gesamten Wagenschmucks weitergeführt.

Im Einvernehmen mit der Pächterin der Bahn-hofreklame fand eine Kontrolle der kommerziellen Reklame in den Bahnhöfen und Stationen statt. In der Folge wurde ein Abbau unerwünschter Darstel-lungen, sowie die bessere Berücksichtigung der Ver-kehrsreklame verfügt. In Übereinstimmung mit die-sen Bestrebungen sind für Publikums- und Personal-aufenthaltsräume in den Bahnhöfen wie auch für Bureaux des Betriebes und der Verwaltung Bilder und photographische Vergrößerungen geliefert wor-den.

3. Auf Bahnhofgebiet und in den wichtigsten Ortschaften wurden 525 Plakate «Mit dem Ferien-abonnement», 1210 Stück des Plakates «Rasch be-laden» und 4000 Plakate für das Generalabonnement angeschlagen. 3000 Kartons mit einer Weihnachts-werbung für den Billettgutschein gelangten in den Personenwagen zum Aushang, 1000 Transparente «Die Fahrkarte als Geschenk» wurden an den Schal-terfenstern angebracht.

Ferner gelangten ca. 250 000 Prospekte und Sportfahrpläne zur Verteilung.

Der SBB-Kalender 1944 wurde an über 30 000 Kunden abgegeben. Zur Verteilung kamen ferner 222 000 Briefverschlussmarken mit der Wiedergabe unseres Plakates «Rasch beladen».

4. In 12 politischen Tageszeitungen, in 29 Fach-blättern und in 11 illustrierten Blättern der Schweiz erliessen wir Anzeigenserien zugunsten des Franko-Domizildienstes, der Ausgabe von Generalabonne-menten und von Gutscheinen zum Bezuge von Bil-letten.

5. Unsere zum Teil neuen Schaufensterdekora-tionen wurden in 89 Reisebureaux der ganzen Schweiz ausgestellt.

6. An den schweizerischen Mustermessen in Bas-el, Lausanne und Lugano richtete der Publizitäts-dienst die Billettastempelungs- und Auskunftsbureaux ein. Ferner wurde in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung für den Eisenbahnverkehr geworben.

In Basel brachten wir im Einvernehmen mit der Schweizerischen Reederei AG. und der «Swissair» in zwei grossen Glasmalereien die Verbundenheit der drei für unsere Landesversorgung besonders quali-fizierten Transportmittel zur Darstellung.

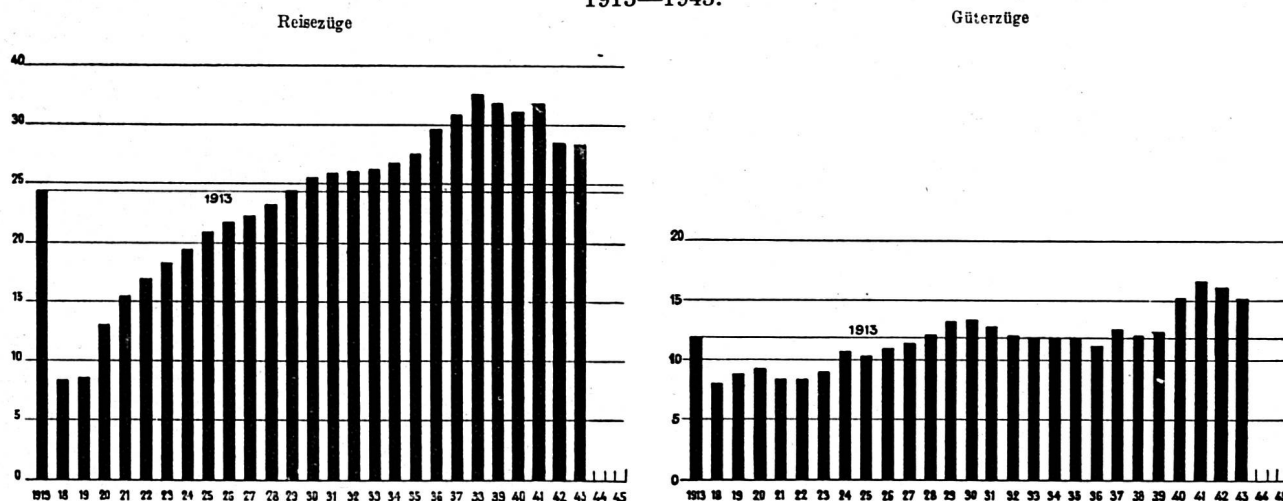
7. In den Wintermonaten wurde die gewohnte Wintersportberichterstattung für 64 Meldestationen durchgeführt.

8. Der Vortragsdienst nahm im Berichtsjahr be-deutende Ausmasse an. Insgesamt fanden 141 Schul- und 202 Abendvorführungen von Filmen und

Farbenbildern mit erklärenden Referaten statt. Mit Trickfilmen «Reisen will gelernt sein» und «Gefesselte Kraft» konnten auch Wünsche der Verwaltung dem Publikum vermittelt werden. Neu erstellt wurden ausser dem letzterwähnten technischen Trickfilm je ein Farbenfilm über das Gebiet der «Broye» und den «Schweizer Rhein mit dem Untersee». Daneben ge-

lang es, je einen Farbenfilm über das Berner Oberland und das Wallis zu erwerben. Der Schnialfilmzentrale, der Arbeiterbildungszentrale und der Schweizerwoche wurden Eisenbahnfilme ausgeliehen, die im Rahmen ihrer zahlreichen Veranstaltungen regelmässig vorgeführt wurden.

Abbildung 13.
Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.
1913—1943.



VIII. Stations- und Zugdienst.

A. Allgemeines.

1. Das Reglement über den Fahrdienst auf Normalspurbahnen ist neu bearbeitet und auf den 1. Juli 1943 in Kraft gesetzt worden.

2. Unterm 20. November wurde die allgemeine Dienstvorschrift über die Meldung und Untersuchung von Störungen, Gefährdungen, Unfällen und Brandfällen beim Eisenbahn- und Schiffsbetrieb neu herausgegeben.

3. Um der fortgesetzten starken Nachfrage nach bahneigenen Behältern genügen zu können, wurden 20 Kleinbehälter angeschafft.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des Bedarfs an Personal für den Stations- und Zugdienst sind 180 Stations- und 150 Zugdienstlehrlinge eingestellt worden.

2. Für die im Jahre 1941 eingetretenen 220 Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendet und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

C. Personenverkehr.

1. Der Reisendenverkehr, der gegenüber dem Vorjahr stark zugenommen hat, konnte ohne nennenswerte Störungen abgewickelt werden.

2. Der Personenverkehr über die Grenzpunkte Bouveret, Crassier-La Rippe, Vallorbe, Les Verrières, Le Locle, Delle und Basel-Elsass war das ganze Jahr gesperrt. Am 18. September 1943 wurden auch alle schweizerisch-italienischen Übergänge für den Personenverkehr bis auf weiteres geschlossen.

3. Als Folgen der militärpolitischen Ereignisse wurden grössere Flüchtlingstransporte aus den südlichen Grenzgebieten nach dem Landesinnern durchgeführt.

D. Güterverkehr.

1. Der schweizerische Güterverkehr war anhaltend stark. Er hat namentlich wegen des Mehranbaus und der Militärtransporte erheblich zugenommen. Durchschnittlich wurden werktäglich 8000 Güterwagen verladen, davon 4600 für Stückgut, Vieh und Milch. Der gesamte Güterverkehr konnte ohne nennenswerte Schwierigkeiten abgewickelt werden.

2. Für die Abholung lebenswichtiger Güter wurde wiederum eine erhebliche Anzahl leerer schweizerischer Güterwagen ins Ausland gesandt.

3. Der Transitgüterverkehr Deutschland-Italien und umgekehrt war vom 9. bis 29. September ganz eingestellt. In der Richtung Italien-Deutschland wurde er am 30. September und aus Deutschland nach Italien am 13. Oktober wieder aufgenommen. Vom 11. September bis 15. November war auch der Güterverkehr Schweiz-Italien unterbrochen. Der Güterverkehr aus Italien nach der Schweiz ist nie eingestellt worden; er war aber sehr schwach.

4. Die militärischen Ereignisse in Italien im September 1943 hatten die Schliessung des Hafens von Genua für unsern überseeischen Warenverkehr zur Folge. Seither steht der Hafen von Marseille zur Verfügung. Der gesamte Überseeverkehr der Schweiz wird über Genf und der grösste Teil der Einfuhren aus dem Osten über Buchs (St. G.) und St. Margrethen geleitet.

5. Das internationale Komitee vom Roten Kreuz in Genf vermittelte durchschnittlich pro Werktag 30—40 Wagenladungen Waren für die Kriegsgefangenen. Ebenso gingen Transporte der schweizerischen Regierung an unsere vom Kriegsgeschehen betroffenen Landsleute ins Ausland.

6. Auf 1. August 1943 wurde die Ein- und Durchfuhrkontrolle der Güter nach und durch Frankreich, die seit 1. August 1941 in La Plaine durch deutsche Zollbeamte vorgenommen wurde, nach Bellegarde verlegt, nachdem die früher unbesetzte Zone Frankreichs durch deutsche Truppen besetzt worden ist.

E. Fahrplan.

1. Vom 12.—14. Januar fanden in Stuttgart und vom 4.—9. Oktober in Strbské Pleso (Slowakei) Aussprachen über die noch verbliebenen internationalen Schnellzugsverbindungen statt. An ersterer wurden diejenigen des Reisezugfahrplans 1943/1944 und an der letztern jene des Fahrplans 1944/1945 besprochen.

2. Für den ab 10. Mai 1943 gültigen Fahrplan wurden im Genehmigungsverfahren 346 Begehren angemeldet, darunter 253, welche die SBB berührten.

Im besondern sind zu erwähnen 58 Gesuche betreffend die Einführung neuer oder die Ausdehnung bestehender Züge, 43 Begehren um Einschaltung neuer Schnell- und Eilzugshalte sowie 21 Gesuche um vermehrte Bedienung von Stationen und Haltestellen durch Personen- und Güterzüge. In 69 Fällen ist den Gesuchen ganz oder teilweise entsprochen worden; 152 Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrechterhalten und 32 zum Entschaid angemeldet, die alle abgelehnt werden mussten.

3. Der Jahresfahrplan 1943/44 brachte, soweit die elektrifizierten Strecken betreffend, keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich der Zugsleistungen. Dagegen mussten infolge Kohlenmangels auf den mit Dampf betriebenen Strecken nach durchgeführtem Fahrplangenehmigungsverfahren neuerdings rund 1500 km Reise- und Güterzugsleistungen pro Tag, d. h. 15% der Tagesleistung, unterdrückt werden. Weitere Dampfleistungen von 270 km pro Tag wurden auf elektrifizierten Strecken entweder unterdrückt oder in elektrische Leistungen umgewandelt, so dass die Gesamteinsparung an Dampfleistungen rund 18% betrug.

4. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat die Gültigkeitsdauer des nächsten Jahresfahrplans vom 8. Mai 1944 bis 6. Mai 1945 festgesetzt.

5. In der Nacht vom 3. zum 4. Oktober 1943 wurde in Deutschland, Italien und Frankreich die mitteleuropäische Zeit wieder eingeführt. Diese wird voraussichtlich bis 2. April 1944 beibehalten.

F. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

Im Laufe des Jahres sind die Entschädigungen für die Besorgung des Zugförderungs- und Zugbegleitungsdienstes der Pont-Brassus-Bahn sowie für die Mitbenützung des Bahnhofes Thun durch die BLS und der Station Göschenen durch die Schöllenenbahn erhöht worden.

IX. Zugförderungs- und Werkstättendienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

1. Im Laufe des Berichtsjahres 1943 wurde folgendes Rollmaterial neu in den Dienst gestellt:

Normalspur:

- 9 Personenwagen der Serie B^{4u} leichte Bauart,
- 6 Personenwagen der Serie C^{4u} leichte Bauart,
- 3 RIC-Personenwagen der Serie C^{4u},
- 7 Gepäckwagen der Serie F^{4u} leichte Bauart,
- 158 offene Güterwagen der Serie M⁷,
- 1 sechssachsiger offener Spezialgüterwagen der Serie O,
- 6 Schotterkippenwagen der Serie S^{kt}.

Die Fertigstellung der auf Rechnung des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes an-

geschafften 901 Güterwagen der Serie K³ und K^{3 1}, im besondern aber der Abschluss der Rechnung, hat sich verschiedener Umstände halber verzögert. Nachdem es nicht möglich war, den den Kreditbetrag von 14 Millionen Franken überschreitenden Betrag dem Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement zu überbinden, waren wir gezwungen, 81 Güterwagen im Anschaffungswerte von Fr. 1 347 476.54 zu Lasten der Bundesbahnen zu übernehmen.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

Normalspur:

- 4 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Ae ⁴/₆,
- 6 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee ³/₃,
- 5 Personenwagen der Serie AB^{4u} leichte Bauart,
- 3 Personenwagen der Serie C^{4u} leichte Bauart,

- 2 Speisewagen der Serie Dr^{4u} leichte Bauart,
- 120 offene Güterwagen der Serie L^{6 1},
- 30 vierachsige offene Güterwagen der Serie M⁹ und der Umbau von 15 Personenwagen der Serie AB^{4u} in solche der Serie C^{4u}.

Schmalspur (Brünigbahn):

- 1 Schneeschleudermaschine,
- 3 Personenwagen der Serie AB⁴ leichte Bauart,
- 2 Personenwagen der Serie B⁴ leichte Bauart,
- 2 Personenwagen der Serie BC⁴ leichte Bauart,
- 12 Personenwagen der Serie C⁴ leichte Bauart.

3. Im Berichtsjahr wurde folgendes Rollmaterial umgebaut:

Normalspur:

- 6 Personenwagen der Serie BC⁴, umgebaut aus AB^{4u},
- 5 gedeckte Güterwagen der Serie J¹, K² und K^{2 1}, umgebaut aus ehemaligen Privatwagen der Serie P,
- 58 offene Güterwagen der Serie L³, umgebaut aus C³,
- 1 offener Güterwagen der Serie L³, umgebaut aus F,
- 7 offene Güterwagen der Serie L³, umgebaut aus X,
- 2 vierachsige Dienstwagen der Serie X^{d4u}, umgebaut aus Speisewagen,
- 14 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus alten Wagen.

Zur Einsparung flüssiger Brennstoffe wurden 4 Benzintraktoren Tm in elektrische Traktoren der Serie Te umgebaut, womit dieser Umbau zu einem vorläufigen Abschluss gekommen ist.

Von den in den Jahren 1920/22 in Betrieb gesetzten elektrischen Güterzuglokomotiven der Serie Ce^{6/8 II} sind anlässlich der Erneuerung wichtiger Teile 2 weitere so umgebaut worden, dass die Leistung um ca. 15% höher ist und die Höchstgeschwindigkeit auf 75 km/h erhöht werden konnte. Die umgebauten Lokomotiven tragen die Seriebezeichnung Be^{6/8}.

Schmalspur:

- 1 gedeckter Güterwagen der Serie K, umgebaut aus einem X,
- 5 offene Güterwagen der Serie M, umgebaut aus 4 C³ und 1 X³,
- 1 gedeckter Dienstwagen der Serie X³, umgebaut aus einem C³.

B. Zugförderung.

1. Auf den 1. April 1943 wurde die bisher zur Betriebsabteilung bei den Kreisen gehörende Unterabteilung für den Zugförderungsdienst in eine selbständige «Abteilung für Zugförderung» umgewandelt und dem Kreisdirektor als vierte Abteilung unterstellt.

2. Zur Deckung des Bedarfes an Lokomotivpersonal wurden als Nachwuchs 36 Schlosser eingestellt.

3. Vom 25. Mai 1943 an wurde die Gasturbinenlokomotive Am^{4/6} 1101 im fahrplanmässigen Ver-

kehr auf der Strecke Winterthur–Eglisau–Stein-Säckingen verwendet.

4. Auf den Fahrplanwechsel wurden neue Vorschriften über die einmännige Bedienung elektrischer Triebfahrzeuge herausgegeben. Im weitern wurden Vorschriften über eine bessere Fühlungnahme zwischen dem Fahrpersonal durchfahrender Züge und dem Stationsvorstand erlassen.

5. Wegen knapper Kohlenvorräte wurde im Februar die Verwendung von Dampflokomotiven auf elektrifizierten Strecken untersagt. Zur Reduktion des Kohlenverbrauches für die Lokomotivfeuerung wurde im Monat Mai 1943 mit der Holzfeuerung auf Dampflokomotiven begonnen.

6. Im Jahr 1943 wurden 3 Heizwagen an Firmen der Nahrungsmittel- und Holzindustrie sowie 1 Leichttriebwagen Re^{2/4} mit Skianhänger an die OeBB vermietet.

7. Bis Ende 1943 waren alle vierachsigen Brünig-Personenwagen mit der automatischen Kupplung, der elektrischen Heizung und der Dynamobleuchtung ausgerüstet.

C. Werkstätdienst.

a. Rollmaterialunterhalt.

1. Triebfahrzeuge.

Im Berichtsjahre wurden an den Triebfahrzeugen folgende Unterhaltsarbeiten vorgenommen:

Schnellreparaturen	903
Zwischenreparaturen	145
Revisionen	302
Total	1350

Als Folge erhöhter Beanspruchung der Triebfahrzeuge durch den grossen Verkehr ergab sich gegenüber 1939 eine erhebliche Zunahme der Reparaturen und Revisionen. Die Arbeiten konnten ohne Ausnahme in den eigenen Werkstätten ausgeführt werden.

2. Wagen.

In den Hauptwerkstätten wurden im Berichtsjahre folgende Unterhaltsarbeiten ausgeführt:

	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen
Schnellreparaturen	6 641	1 298	15 412
Revisionen	1 743	293	5 555
Zwischenreparaturen	127	2	735
Hauptreparaturen	32	3	274
Umbauten	8	—	9
Total	8 551	1 596	21 985

Infolge der starken Beanspruchung während der Kriegszeit erforderte auch in diesem Jahr besonders der Güterwagenunterhalt vermehrten Aufwand. Es wurde im besondern darauf geachtet, dass dem Betrieb während des Herbstverkehrs möglichst wenig Güterwagen entzogen wurden.

b. Werkstätteeinrichtungen.

In der Werkstätte Olten wurden die zwei veralteten rotierenden Drehstrom-Umformergruppen, deren Leistung nicht mehr genügte, durch eine

Gleichrichteranlage, bestehend aus zwei Quecksilberdampfgleichrichtern à 84 kW Leistung, ersetzt.

Der Anbau für die Radsatzdreherei in der Werkstätte Bellinzona konnte gegen Ende des Berichtsjahres teilweise in Betrieb genommen werden. Mit dem Anbau für die Vergrößerung der Wicklerei und Motorenschlosserei der Werkstätte Bellinzona wurde im 4. Quartal begonnen.

Die von der Werkstätte Zürich gebaute Spurranzschweissanlage wurde mit zwei automatischen «Elin»-Blankdrahtschweissköpfen ausgerüstet, welche bedeutend wirtschaftlicher arbeiten.

Zur Einsparung von Brennstoffen wurde die ungenügend ausgenützte Dampftrangierlokomotive der Werkstätte Chur auf Jahresende durch einen von der Werkstätte Olten erstellten Akkumulatorentraktor mit elektro-magnetischer Kupplung ersetzt.

X. Bahnbau und Kraftwerke.

A. Allgemeines.

1. Für die Aufnahme und Ausbildung von jungen Ingenieuren und Architekten bei der Abteilung für Bahnbau und Kraftwerke der Generaldirektion und bei den Bauabteilungen der Kreise wurden Richtlinien aufgestellt.

2. Die Projektierungsarbeiten für die im Arbeitsbeschaffungsprogramm vorgesehenen Bauten wurden weiter gefördert. Für eine Anzahl baureifer Projekte wurde das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet, damit bei Eintritt von Arbeitslosigkeit nach Genehmigung und Krediterteilung durch den Verwaltungsrat sofort mit den Bauarbeiten begonnen werden kann. Das Sofortprogramm, über welches wir bereits im Geschäftsbericht pro 1942 berichteten, wurde den seitherigen Verhältnissen angepasst; es ist mit 230 Millionen Franken veranschlagt.

3. Um den aus Industrie- und Gewerkekreisen sowie von der Armee einlaufenden Gesuchen für die Lieferung von Oberbaumaterial zur Erstellung oder Erweiterung von Anschlussgeleisen entsprechen zu können, wurden, wie im Vorjahr, entbehrliche oder wenig beanspruchte Geleise auf Bahnhöfen und Stationen abgebrochen.

4. Die Rationierung von Zement und Eisen machte bei den Bundesbahnen schon im Jahre 1942 eine Organisation zur Verteilung dieser vom Kriegs-Industrie- und Arbeits-Amt in einem gewissen Kontingent zur Verfügung gestellten Baustoffe an die in Betracht fallenden Dienststellen notwendig. Die Verschärfung der Versorgungslage unseres Landes brachte für das Jahr 1943 strengere Vorschriften für die Zuteilung der Baustoffe, deren Rationierung sich über alle wichtigeren Materialien ausdehnte. Nach Abklärung der Dringlichkeit der Bauvorhaben zuhanden des vorgenannten Amtes wurden die Zuteilungsgesuche im Benehmen mit den Bauabteilungen der Kreise durch die Abteilung für Bahnbau und Kraftwerke der Generaldirektion eingereicht.

5. Durch Bundesratsbeschluss vom 26. Januar 1943 wurden die rechtlichen Grundlagen aufgestellt zur allgemeinen Erhebung einer Eisensteuer im Jahre 1944. Die Erfüllung der Steuerpflicht hat bereits am 1. Juni 1943 ihren Anfang genommen. Der Pflichtteil der SBB steht noch nicht fest. Unsere Sammelaktion erstreckte sich über alle in Betracht fallenden Einrichtungen und Anlagen, wie die Werkstätten, Depots, Magazine und Lagerplätze aller Dienststellen. Durch Sammlung entbehrlicher Materialien, Abbruch unnötiger Aufsätze und Verzie-

rungen an Gebäuden und Dächern, Ersatz von eisernen Geländern, Schutzwänden usw. durch Holz, Ersatz eiserner Brücken durch Objekte in Beton im Zusammenhang mit deren notwendiger Verstärkung, ferner durch Entfernung der Sicherheitskupplungen an den Fahrzeugen, der Reservekupplungen und -ketten an den Triebfahrzeugen, die Entfernung der Dampfheizkörper an den Personenwagen und ähnliche Massnahmen erreichte die Sammelaktion vom 1. Juli bis Ende Dezember 1943 ein Totalgewicht von 10 000 Tonnen.

B. Neu- und Ergänzungsbauten.

1. Der Verwaltungsrat bewilligte im Berichtsjahr folgende Kredite:

- a. für die Erstellung des zweiten Geleises Brunnen-Sisikon Fr. 18 940 000
nebst Fr. 180 000 für Abschreibungen;
- b. für die Elektrifikation der Strecke Wil-Wattwil » 2 280 000
nebst Fr. 184 000 für Abschreibungen.

2. Der Ausbau eingleisiger Strecken auf Doppelspur wurde fortgesetzt. Am 1. März wurde der doppelspurige Betrieb auf der Strecke Sisikon-Flüelen aufgenommen.

Im Bau befinden sich die Strecken Rapperswil-Lenzburg und Rivera-Bironico-Taverne.

Ende 1943 waren von den auf eigene Kosten betriebenen Linien des eigenen Netzes von total 2885 km Länge 1113 km zweigeleisig ausgebaut.

3. Folgende wichtigere Bauten wurden vollendet:

- Rosé: neues Aufnahmegebäude mit Güterschuppen und Abortanlagen;
- Avenches: Verladegeleise mit Verladeplatz;
- Kerzers: Verladegeleise;
- Neuenstadt: Verschiebung des Güterschuppens und Verlängerung des Stumpengeleises;
- Tüscherz: Verlängerung des Ausweichgeleises;
- Bern: Verlängerung der Eilgutgeleise und Erstellung einer Rampe;
- Münsingen: neues Nebengebäude;
- Burgdorf: Ausbau des Geleises A IV als Überholungsgeleise, Erstellung eines Personendurchganges und Verlängerung des Perrondaches auf dem Zwischenperron;

Liestal: Erweiterung der Geleisanlagen mit einem Zwischenperron;
 Basel: Erstellung einer direkten Güterzuglinie vom Rangierbahnhof nach der Juralinie und Vereinigung der Stellwerke N und V im Güterbahnhof;
 Brienzwiler: Erweiterung der Station;
 Emmenbrücke: Erstellung eines Freiverladegeleises und Verbesserung der Geleisanlagen;
 Niederhallwil: Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes;
 Airolo: Verlängerung des Geleises II;
 Bellinzona: Erstellung einer elektrischen Zugvorheizanlage;
 Chiasso: Erstellung der Geleise B 21 und 22 sowie von Ladegeleisen privater Anchiesser;
 Zürich: Vergrößerung des Auskunftsbureaus im Aufnahmegebäude;
 Oberglatt: Vergrößerung des Aufnahmegebäudes;
 Winterthur: Erstellung des IV. Perrons, Verlegung der Milchküche sowie Vergrößerung und Ausbau des Eilgutgebäudes zu einem Dienstgebäude;
 Frauenfeld: Umbau und Erweiterung der Diensträume im Aufnahmegebäude;
 St. Margrethen: Erstellung eines Ausziehgeleises.

4. Folgende wichtigere Bauten sind in Ausführung begriffen:

Genf-Cornavin-La Praille: Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Genf-Cornavin und Eaux-Vives;
 Rolle: Beseitigung der Überschneidung der Hauptgeleise und Erweiterung der Station;
 Brig: Erstellung von zwei Gütergeleisen;
 La Chaux-de-Fonds: Umbau des Dachgeschosses im Aufnahmegebäude;
 Freiburg: Änderung des Geleisekopfes Seite Matran und Erweiterung des Güterbahnhofes;
 Olten: Erstellung eines neuen Transitpostgebäudes, eines Nebengebäudes und von Abortanlagen sowie eines Lokomotivzirkulationsgeleises;

Basel: Erstellung einer kombinierten Dampf- und Warmwasseranlage für die Bahnhofswirtschaft und die Bäder im Aufnahmegebäude; neue Warenaufzüge in den Lagerhäusern (II. Etappe) und Erstellung eines Lokomotivabstellgeleises im Güterbahnhof; Erstellung eines Dienstgebäudes, einer Lokomotivremise und der Abstellgeleise A 12 und 13 im Rangierbahnhof;
 Sissach: Erstellung eines Zwischenperrons;
 Solothurn HB: Erstellung eines neuen Güterdienstgebäudes und Vergrößerung des Güterschuppens;
 Däniken: Erweiterung der Geleiseabstände von 3,60 m auf 4,50 m, Erstellung eines Zwischenperrons;
 Göschenen-Airolo: Erstellung einer Geleiseverbindung und Signalstation in der Mitte des Gotthardtunnels;
 Zürich HB: Erstellung von Unterkunftsräumen in der Güterhalle;
 Zürich-Oerlikon: Erstellung eines dritten Perrons;
 Zürich-Affoltern: Erweiterung des Freiverladeplatzes;
 Thalwil: Erstellung eines Magazins für Fahrleitungsunterhalt;
 Henggart: Stationserweiterung;
 St. Margrethen: Verlängerung des Schuppens, Erweiterung der Güterexpedition und Verlegung des schweizerischen Zollbureaus.

5. Brückenbauten und Brückenverstärkungen.

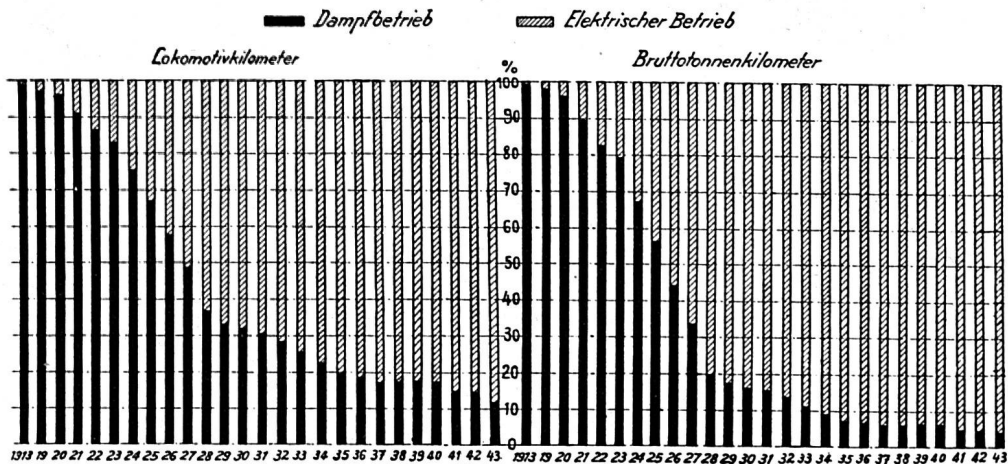
Es wurden folgende wichtigere Arbeiten vollendet:

Der Ersatz der Brücke über die Broye bei Payerne, der Ersatz der Vallone- und der Vallonearmbrücke zwischen Bodio und Biasca und auf der Strecke Wil-Wattwil der Ersatz der eisernen Fachwerkbrücken bei Bazenheid und bei Dietfurt durch gewölbte Brücken.

In Ausführung befinden sich folgende wichtigere Arbeiten:

Abbildung 14.

Entwicklung der Elektrifizierung.



Der Ersatz der Brücke über die Broye bei Châtillens auf der Strecke Palézieux-Payerne und der Ersatz der eisernen Ullsbachbrücke auf der Strecke Wattwil-Ebnat-Kappel durch eine neue Eisenkonstruktion.

6. Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen.

Auf der Strecke Lausanne-Freiburg-Bern wurde die automatische Telephonanlage mit einer neuen Telephonzentrale in Freiburg und Erweiterung der Telephonzentralen Lausanne und Bern in Betrieb genommen.

Im Verwaltungsgebäude der Generaldirektion in Bern wurde die Erweiterung der automatischen Telephonzentrale mit der Inbetriebnahme der neuen Vermittlungseinrichtung beendet.

Im Bahnhof Genf wurden die Geleise- und Güterhallenbeleuchtungen verbessert und erweitert und die Niederspannungs- und Schwachstromleitungen in Kabel verlegt.

Eine Lautsprecheranlage wurde im Bahnhof Lausanne in Betrieb genommen. In Ausführung sind solche in Basel und Olten.

Im Bahnhof Zürich-Enge wurde die elektrische Küche für die Bahnhofswirtschaft eingerichtet.

C. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahr sind 13 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 7 durch 5 Unter- und 1 Überführung ersetzt. 5 Übergänge konnten ohne Ersatz und 1 Übergang durch die Erstellung eines Parallelweges aufgehoben werden. Die Bahn beteiligt sich an den Ersatzbauten nach Massgabe ihres Interesses durch Gewährung von Beiträgen.

2. Von den wichtigeren fertiggestellten Ersatzbauten sind zu erwähnen: Der Ersatz des Niveauüberganges km 36,583 bei Yvorne durch eine Strassenunterführung, der Ersatz des Niveauüberganges des Hoffnungsweges und der Widmerstrasse bei Zürich-Wollishofen durch je eine Unterführung, sowie der Ersatz von 2 Übergängen zwischen Hornussen und Frick durch eine Unterführung.

3. Bei einer Anzahl von Niveauübergängen wurden die Barrierenanlagen verbessert.

D. Signal- und Sicherungsanlagen.

1. In Lausanne wurde eine Geleisemeldeanlage erstellt.

In Burgdorf, Sisikon und Flüelen wurden neue elektrische Stellwerkanlagen in Betrieb genommen. Auf der Strecke Meiringen-Interlaken-Ost wurde die Ergänzung und Erneuerung der Signal- und Sicherungsanlagen vollendet. In Frauenfeld wurde ein neuer elektrischer Stationsapparat erstellt.

2. Die seit längerer Zeit in Ausführung begriffenen elektrischen Stellwerkanlagen in Genf, auf der Westseite des Bahnhofes Basel, auf der Westseite des Bahnhofes Solothurn HB und in Rüti (Zch.) konnten infolge Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung noch nicht vollendet werden.

3. In Ausführung begriffen sind neue elektrische Stellwerkanlagen in Morges, Liestal, Däniken, Henggart, Andelfingen und Dachsen. Ferner sind Verbesserungen bzw. Ergänzungen der Stellwerkanlagen in Erstfeld und Zürich HB in Arbeit. Auf mehreren Stationen wurden die alten Formsignale durch Lichttagessignale ersetzt.

4. Die in Ausführung begriffene Erstellung des elektrischen Streckenblockes von Neuenstadt bis Biel, Olten-Hammer-Oensingen und Meggen-Immensee konnte infolge Mangels an Material und Arbeitskräften noch nicht vollendet werden.

In Betrieb genommen wurde der Streckenblock von Utetikon bis Feldbach.

5. Auf mehreren Bahnhöfen wurde versuchsweise die elektrische Heizung einzelner Weichen zur Freihaltung derselben von Schnee und Eis eingebaut. Zur Einsparung von Petroleum wurde mit der Einrichtung der elektrischen Signal- und Weichenbeleuchtung fortgefahren.

E. Bahnunterhalt.

1. Ausser den regelmässig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten ist die Wiederherstellung des am 7. Februar 1943 eingestürzten Gewölbes im Tunnel de la Croix zwischen St-Ursanne und Courgenay zu erwähnen (siehe auch lit. J, 1).

2. Die Verknappung der meisten für den Bahnunterhalt notwendigen Materialien hat sich im Berichtsjahr weiter verschärft. Das für den Unterhalt und die Erneuerung des Geleises notwendige Oberbaumaterial konnte nur in geringer Menge beschafft werden. Das Geleise wurde durch vermehrte Schotter- und Regulierungsarbeiten instand gehalten.

F. Elektrifikation.

Das Ende des Jahres 1940 für eine Bauzeit von 4—5 Jahren aufgestellte Programm über die Ausdehnung der Elektrifikation auf den mit Dampf betriebenen Linien (Geschäftsbericht pro 1940 lit. X, E. 3) wurde bereits im Berichtsjahre 1943 verwirklicht, indem der elektrische Betrieb aufgenommen wurde:

Am 11. April auf der Strecke Winterthur-Schaffhausen.

Am 12. Dezember auf der Strecke Wil-Wattwil.

Unter Berücksichtigung dieser Strecken waren bis Ende 1943 von den eigenen Linien der Bundesbahnen in einer Gesamtlänge von 2885 km elektrifiziert 2322 km oder rund 80 %. Auf diesen Strecken wird aber ein Verkehrsvolumen von 95 % des Gesamtverkehrs bewältigt.

Die Erweiterungen der Fahrleitungsanlagen im Bahnhof Genf, erste Etappe, und im Rangierbahnhof Zürich, Feld D, wurden beendet, während diejenigen des Bahnhofes Luzern, E- und G-Gruppe, und des Bahnhofes Basel, Personenbahnhof, sich in Ausführung befanden.

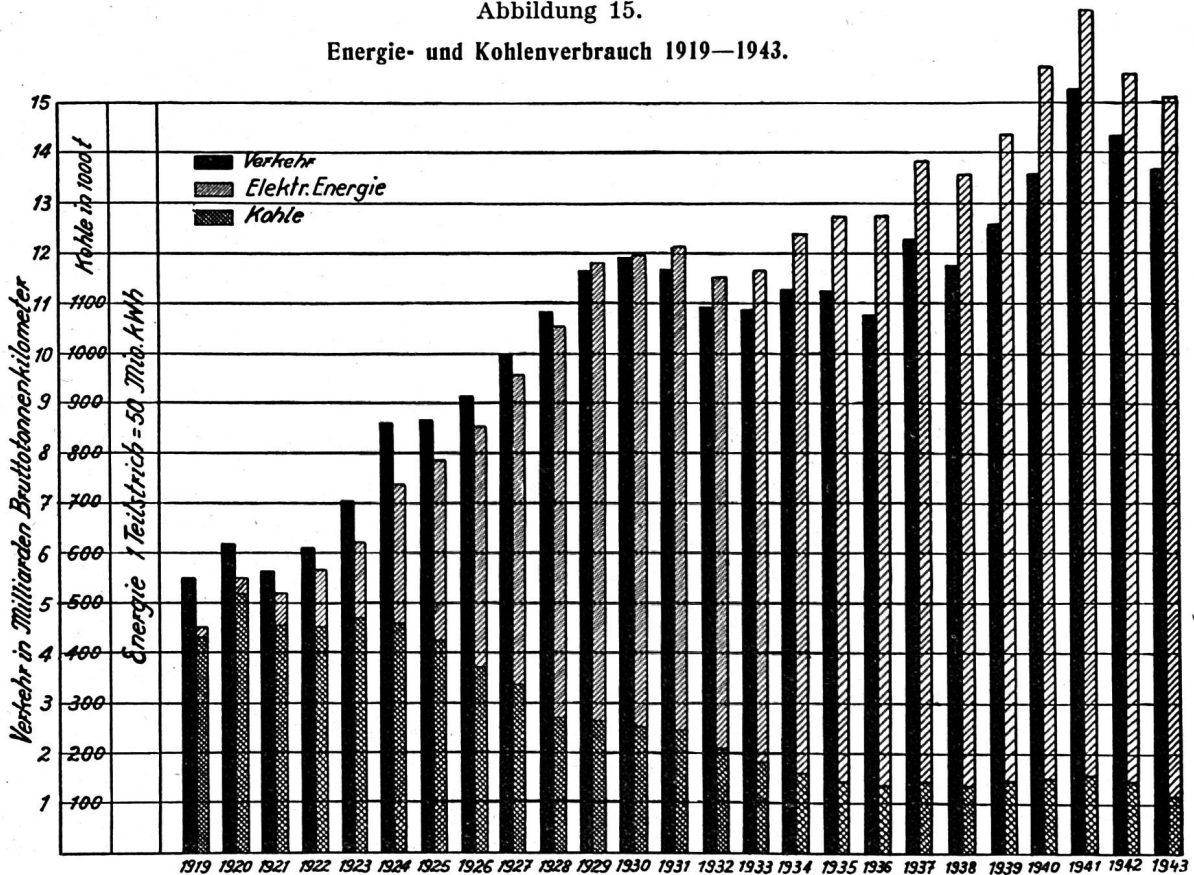
Gegen Ende des Jahres wurde mit den Vorbereitungsarbeiten für die Durchführung eines weiteren Elektrifikationsprogrammes, samt den vorsorglichen Materialbeschaffungen begonnen.

G. Energieversorgung.

1. Energiewirtschaft.

	1943 Total kWh	1942 Total kWh
Eigene Erzeugung von Ein- und Dreiphasenenergie		
in der Kraftwerkgruppe Amsteg/Ritom/Göschenen	342 640 000	344 222 000
in der Kraftwerkgruppe Vernayaz/Barberine/Trient/Massaboden	288 463 000	284 618 000
Total	631 103 000	628 840 000
wovon	(100 %)	(100 %)
a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt	203 955 000 (32 %)	200 349 000 (31 %)
b. in den Flusswerken Amsteg, Göschenen, Vernayaz, Trient und Massaboden erzeugt	427 148 000 (68 %)	428 491 000 (69 %)
Bezogene Einphasenenergie		
vom Etzelwerk	79 356 000	86 652 000
von anderen Kraftwerken	72 148 000	79 831 000
Total	151 504 000	166 483 000
Total der erzeugten und bezogenen Ein- und Dreiphasenenergie	782 607 000	795 323 000
Abgabe von Überschussenergie	55 431 000	60 617 000
Energieabgabe ab bahneigenen und bahnfremden Kraftwerken für den Bahnbetrieb	727 176 000	734 706 000

Abbildung 15.
Energie- und Kohlenverbrauch 1919—1943.



Während des letzten Winters 1942/43 ging die Absenkung der Stauseen bis Ende Februar programmgemäss vor sich. Von diesem Zeitpunkt an verbesserte sich der Wasserzufluss derart, dass vor Beginn der Wiederfüllung, am 18. April, noch eine Reserve von 43 Millionen kWh vorhanden war. Trotz diesem Vorrat konnten die Stauseen, wegen der Trockenheit und des grossen Energieverbrauchs während des Sommers, nicht vollständig wiedergefüllt werden. Beim Beginn der Seeabsenkung, am 11. Oktober, fehlten noch 4,5 Millionen kWh bis zur vollen Aufspeicherung. Wegen der anhaltenden Trockenheit musste die aufgespeicherte Energie frühzeitig und stark in Anspruch genommen werden. Zur Verhütung eines Energiemangels musste ab 15. November die bei der Liefergemeinschaft BKW-NOK-Atel zur Verfügung stehende Aushilfsleistung von 7000 kW bezogen werden. Ende Dezember stand die Seeabsenkung an der äusserst zulässigen Grenze.

Energielieferungsverträge wurden mit der Bahngesellschaft Bière-Apples-Morges und mit der Oensingen-Balsthal-Bahn für deren elektrischen Betrieb abgeschlossen.

2. Kraftwerke.

Luftschutzzräume.

Bei den Kraftwerken Amsteg, Ritom, Vernayaz und Barberine ist mit der Erstellung von Luftschutzzräumen im Berghang bei den Maschinenhäusern begonnen worden; am Ende des Jahres waren diese Räume zur Hauptsache roh aus dem Felsen herausgesprengt.

Ritom.

Die tiefste Absenkung des Ritomsees wurde am 16. April erreicht mit 26,15 m (Vorjahr am 10. Mai mit 31,5 m) und einem verbliebenen Nutzinhalte von 4,75 (1,4) Millionen m³. Wie im Jahre 1942 erreichte er wegen des trockenen Sommers erst spät seinen höchsten Stand, nämlich am 20. Oktober mit 0,51 m unter Stauziel und einem Fehlbetrag von 0,7 Millionen m³ bis zum vollen See mit 27,5 Millionen m³ (1942 am 8. November gefüllt). Am 31. Dezember betrug die Absenkung 7,79 m mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 18,9 Millionen m³ (5,64 m mit 21,0 Millionen m³). Die am Cadagnosee angelegte und am 30. Oktober 1942 in Betrieb gesetzte Heberleitung wurde am 26. März bei einer Absenkung des Sees um 4 m abgestellt, weil der Ritomsee noch einen genügenden Wasservorrat aufwies und weil dank der schon Mitte Februar einsetzenden Wärme der Zufluss insbesondere bei den Laufwerken angestiegen war. Durch die Absenkung gelangten im Winter 1942/43 610 000 m³ Wasser in den Ritomsee, womit 1,0 Millionen kWh zusätzlich erzeugt werden konnten. Die Heberleitung wurde am 16. November neuerdings in Betrieb gesetzt und der See bis zum Jahresende um 2,20 m abgesenkt, wodurch zusätzlich 410 000 m³ Wasser und 680 000 kWh gewonnen wurden.

Göschenen.

Im Nebenkraftwerk Göschenen wurden im Herbst das Laufrad und der Leitapparat der Turbine wegen starker Abnutzung ersetzt.

Vernayaz.

An einer Turbine wurden Umänderungen zur Verbesserung des Wirkungsgrades vorgenommen. Die Pumpenanlage im Fenster 5 bei Trétien zur Einleitung des dort austretenden Abérieubaches in den Zulaufstollen wurde am 21. Januar fertiggestellt und in Betrieb genommen. Obschon die Konzessionsverhandlungen mit der Gemeinde Salvan noch nicht abgeschlossen werden konnten, stimmte die Gemeinde der neuerlichen Einleitung ab 1. Oktober zu. Durch die Einleitung dieses Baches und desjenigen de la Scie konnten im Winter 1942/43 880 000 kWh gewonnen werden.

Barberine.

Die tiefste Absenkung des Barberinesees betrug 29,1 m am 17. April (Vorjahr 42,6 m am 7. Mai) und der verbliebene Nutzinhalte 7,3 (1,3) Millionen m³. Am 22. September war der See mit 39,0 Millionen m³ gefüllt, während er im Vorjahr seinen höchsten Stand am 10. November 2,56 m unter Stauziel und einem Fehlbetrag von 3,4 Millionen m³ erreicht hatte. Am 31. Dezember betrug die Absenkung 13,19 (10,1) m mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 22,6 (26,2) Millionen m³.

An der Wasserseite der Staumauer sind im Frühjahr wiederum schadhafte Betonstellen ausgebessert worden. Zur Verhinderung weiterer Überschwemmungen und Verwüstungen im oberen Talboden der Alp Emosson, unterhalb der Staumauer, wurden Uferschutzbauten zur Kanalisierung der Barberine erstellt und im Herbst nahezu beendet.

Massaboden.

Durch die Zuleitung des Bitschbaches vom 26. November 1942 bis zum 16. April 1943 in den Zulaufkanal konnten 220 000 kWh erzeugt werden. Am 1. Oktober ist neuerdings mit der Einleitung begonnen worden.

Etzselwerk.

Der Sihlsee erreichte am 25. März seinen tiefsten Stand mit 7,8 m unter Stauziel (Vorjahr am 6. März mit 10,05 m) mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 21,6 (7,9) Millionen m³. Der auf den 1. Juni vorgeschriebene Seestand, 2 m unter dem normalen Stauziel, ist erst am 15. Juni (25. Juni) erreicht worden. Wie 1942 konnte auch dieses Jahr wegen des trockenen Sommers der See nicht gefüllt werden; am 4. Oktober erreichte er seinen höchsten Stand mit 0,63 m unter Normalstauziel (9. November mit 0,37 m) und mit einem Nutzinhalte von 85,0 (87,9) Millionen m³, gegen 91,8 Millionen m³ bei vollem See; hierbei kam den SBB der volle Inhalt ihres Stauraumanteiles, d. h. die dem um 0,20 m erhöhten Stauziel entsprechende Wassermenge von 51,7 Millionen m³ zu und darüber hinaus 0,6 Millionen m³ im Stauraum der NOK. Am Ende des Jahres betrug die Absenkung 3,82 (2,68) m mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 54,9 (64,1) Millionen m³, wovon 34,4 (37,0) Millionen m³ zugunsten der SBB entfielen. Der Zufluss zum Sihlsee blieb auch gegen Ende des Jahres sehr gering; er betrug in den Monaten November und Dezember nur etwa 60 % des langjährigen Mittels.

Die Energieerzeugung des Etzelwerkes im Jahre 1943 betrug 156 (173) Millionen kWh, wovon den SBB 79,4 (87) Millionen und den NOK 74,3 Millionen zukamen und dem Kanton Schwyz 2,3 Millionen (Selbstkostenkraft gemäss Konzession) abgegeben wurden.

Im Interesse der allgemeinen Energieversorgung während des Krieges wurde die von der Etzelwerk AG. zu entrichtende Entschädigung bis zur Erreichung des auf 1. Juni vorgeschriebenen Seesandes in den Monaten Juni und Juli durch ein Abkommen mit dem Bezirk Einsiedeln herabgesetzt. Dieses Abkommen ist vom Kommissar des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes für Massnahmen zur Erhöhung der Erzeugung der Wasserkraft-Elektrizitätswerke bis zum 31. Oktober 1943 ausgedehnt worden. Gleichzeitig verfügte der Kommissar, wie schon für den Winter 1942/43, neuerdings die Herabsetzung der Sihldotierung von 2,5 auf 2,0 m³/s schon ab 2. September 1943.

Rupperswil-Auenstein.

Durch Verfügung vom 5. Juli 1943 hat das Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt das Kraftwerk als Bauarbeit von nationalem Interesse erklärt, wodurch die Materialzuteilung und die Arbeitskräfte sichergestellt werden.

Im Laufe des Jahres wurden die wichtigsten Arbeiten und Lieferungen vergeben. Der Stand der Bauarbeiten und Lieferungen war am Ende des Berichtsjahres folgender: Die Bauarbeiten für das Stauwehr sind dem Bauprogramm gemäss fortgeschritten; die Widerlager und die zwei Strompfeiler, sowie die Ufermauer rechts oberhalb des Wehres sind fundiert, und in der rechtsseitigen Öffnung sind die Schwellencaissons zum Absenken bereit. Für den Unterbau des Maschinenhauses sind 7 von den vorgesehenen 11 Caissons versenkt, und der Aushub im Aareschotter ist zu 42,5 % geleistet; gegenüber dem Programm sind hier die Bauarbeiten um drei Monate im Rückstand, so dass die NOK-Maschinengruppe nicht, wie vorgesehen, am 1. Juni 1945, sondern voraussichtlich erst am 1. September 1945 mit der SBB-Gruppe zusammen betriebsbereit sein wird. Für den Unterwasserkanal sind 70 % des Aushubes geleistet; die Aaredämme rechtsufrig im Staugebiet sind nahezu fertig geschüttet, und die Auffüllung bei Biberstein ist zu 45 % ausgeführt. Diese Bauarbeiten haben einen Vorsprung von zwei Monaten gegenüber dem Bauprogramm. Die Dienstwohnhäuser sind programmgemäss im Rohbau fertiggestellt. Die Herstellung der Turbinen, Generatoren und Transformatoren, sowie der Wehrschützen in den Fabriken geht programmgemäss vor sich, nachdem die Rohmaterialien vollständig beschafft werden konnten.

Auf Ende 1943 betragen die gesamten Bauaufwendungen 22,3 Millionen Franken; am Bau waren im gleichen Zeitpunkt 1254 Arbeiter beschäftigt.

3. Unterwerke.

Im Unterwerk Kerzers wurde die neu erstellte Telephonzentrale in Betrieb genommen.

H. Mehranbau.

Wie im Vorjahr waren die Bundesbahnen auch im Berichtsjahr von der Verpflichtung, als wirtschaft-

liches Unternehmen Pflanzwerke für das Personal anzulegen, enthoben. Diese Befreiung erfolgte wiederum im Hinblick auf die anhaltend starke Verkehrsbelastung und weil die verfügbaren Flächen der Bundesbahnen bereits weitgehend in Kultur genommen wurden.

Unser Unternehmen stellte zur Gewinnung weiterer Anbauflächen für Rodungen, Entwässerungen, Planierungen, Humusierungen und Düngung die nötigen Kredite zur Verfügung. Dem Personal wurde, wie im Vorjahr, zur Erleichterung der Mehrarbeit, durch abschnittweisen Bezug der Ferien, Verschiebung von Ruhetagen, Abtausch von Dienstreisen wie Prämierung guter Leistungen soweit möglich entgegengekommen. Der Notlage der Zeit entsprechend hat sich das Personal dem Mehranbau auch im Berichtsjahr mit Eifer angenommen. Eine im Herbst 1943 durchgeführte Erhebung über das Anbauwerk des SBB-Personals ergibt folgende Zahlen:

Die auf Bahngelände vom Personal angebauten Flächen inklusive die zu den Stationen, Wärterhäusern usw. gehörenden Gärten und Pflanzungen umfassen (ohne 3 146 000 m ² Gras- und Streuland)	1 819 000 m ²
hieszu kommen die auf bahnfremdem Gebiet zu den Mietwohnungen oder den Eigenheimen des Personals oder von demselben anderweitig auf bahnfremdem Gebiet gemietet oder gepachteten Flächen (ohne 6 786 000 m ² Gras- und Streuland)	10 751 000 m ²
Mit Gemüse und Feldfrüchten waren somit angepflanzt	12 570 000 m ²
Vom Personal haben sich am Anbauwerk als Pflanzler beteiligt	17 907 Mann
Es entfallen somit auf 1 Pflanzler rund	700 m ²
und auf einen Bediensteten des gesamten Personals (29 760) rund	420 m ²

Ausserdem haben 436 Bedienstete durch freiwilligen Arbeitsdienst bei korporativen Anbauwerken und 270 durch Beteiligung am obligatorischen Arbeitseinsatz beim Mehranbau mitgeholfen.

J. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse.

1. Am Abend des 7. Februar stürzte das Gewölbe des Tunnels de la Croix zwischen St-Ursanne und Courgenay bei km 104,415 auf eine Länge von 4 bis 5 m ein. Durch die nachstürzenden Erdmassen wurde der Tunnel auf eine Länge von ca. 40 m verschüttet. Am 15. Juli konnte zwischen den erwähnten Stationen der Güter- und Tierverkehr, sowie in beschränkter Masse der Personenverkehr und seit dem 11. September der uneingeschränkte Verkehr wieder aufgenommen werden.

2. Am 10. April um 10.22 Uhr, unmittelbar vor dem Passieren des Zuges 25 wurde bei km 85,900 zwischen Flamatt und Thörishaus durch Steinschlag das Geleise verschüttet. Der Zug konnte nicht mehr zum Stehen gebracht werden und fuhr in die Schuttmasse hinein. Die Lokomotive und drei Wagen entgleisten.

Es entstand beträchtlicher Materialschaden. Personen wurden keine verletzt. Am 11. April um 0.20 Uhr war ein Geleise und am 12. April um 18 Uhr waren beide Geleise wieder fahrbar.

3. Am 17. Mai fiel durch Bombenabwurf fremder Flugzeuge ein Blindgänger bei km 24,832 zwischen Zürich-Seebach und Zürich-Affoltern auf den Bahnkörper. Zur Entfernung desselben war der Betrieb auf dieser Strecke vom 17. Mai, 23 Uhr, bis 18. Mai, 17 Uhr, unterbrochen. Der Personenverkehr wurde mit Autos bewerkstelligt, die Güterzüge wurden über Zürich umgeleitet.

4. Am 18. Mai entgleisten zwischen Airola und Ambri-Piotta infolge Ladeverschiebung fünf Wagen des Zuges 894. Es entstand erheblicher Schaden am Geleise. Das rechte Geleise war 10 Stunden und das linke Geleise 2 Tage unterbrochen.

5. Am 25. Mai entgleisten zwischen Erstfeld und Amsteg infolge Heisslaufens eines Wagens und daherigem Achsbruch 8 Wagen des Zuges 871. Es entstand erheblicher Schaden am Geleise. Das linke Geleise war 6 Stunden und das rechte Geleise 2 Tage unterbrochen.

6. Am 17. Oktober um 21.20 Uhr sind bei der Durchfahrt des Schnellzuges 369 auf der Station Schüpfheim die beiden letzten, mit Reisenden stark besetzten Wagen entgleist und an die Lokomotive des wartenden Kreuzungszuges 3392 angeprallt. Ursache der Entgleisung war die vorzeitige Umstellung der Einfahrweiche. Der Anprall forderte 3 Todesopfer und 50 Verletzte, von welchen später weitere 3 Reisende ihren schweren Verletzungen erlegen sind. Der Zugverkehr wurde am Abend durch Umsteigen aufrechterhalten; am Morgen des 18. Oktober konnte der durchgehende Zugverkehr wieder aufgenommen werden.

XI. Militärisches Eisenbahnwesen.

Der vom Bundesrat auf Grund von Art. 217 der Militärorganisation verfügte Kriegsbetrieb der schweizerischen Transportanstalten blieb während des ganzen Berichtsjahres bestehen. Die sich für die Stäbe des Militäreisenbahndirektors und der Betriebsgruppendifektoren im Laufe des Jahres ergebenden sehr erheblichen organisatorischen und betrieblichen Arbeiten wurden in der zivilen Tätigkeit weitergeführt.

Bei den im Laufe dieses Jahres durchgeführten Mobilmachungsübungen beteiligte sich die Bahn an den Massnahmen für die Bekanntmachung durch Plakatanschlag und sorgte für kurzfristige Ausführung der Besammlungstransporte.

Die beim Armeekommando veranlasste Regelung betreffend die Verkehrsabwicklung über die Oster-, Pfingst-, Weihnachts- und Neujahrsfeiertage wirkte sich neben der neuen Beordnung in der Truppenbeurlaubung (Verteilung auf alle Wochentage) für den Bahnbetrieb sehr vorteilhaft aus. Im übrigen brachten die Teilmobilmachung der Armee im September, die Manöverübungen und die ordentlichen Ablösungen neben dem ohne Einschränkung durchgeführten Zivilverkehr grosse Verkehrsspitzen.

Die bereits im Jahre 1942 auf Grund eines Befehls des Armeekommandos verfügten Vorbereitungen zur Zerstörung von Bahnanlagen im Kriegsfall wurden bei den Dienststellen im einzelnen geordnet. Gleichzeitig wurden die erforderlichen Instruktionkurse abgehalten. Die Vorkehrungen an den Eisenbahngrenzübergängen für den Kontrollhalt sowie bei den militärischen Objekten im Innern des Landes, wie bei den Tankbarrikaden, wurden überprüft, ergänzt und den heutigen Verhältnissen angepasst.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden wiederum die zur Wiederherstellung zerstörter Bahnanlagen, Brücken und elektrischer Anlagen formierten Eisenbahn-Hilfsdienst-Detachements zur militärischen Ausbildung aufgebildet und bei praktischen Arbeiten für die Armee und die Bahn unter Anleitung von Bahningenieuren fachtechnisch weitergebildet. Die

Montageeinrichtungen und Werkzeuge der Brücken-Detachements wurden ergänzt.

Die auf Grund der Verordnung des schweizerischen Bundesrates vom 8. Dezember 1939 über die örtlichen Fliegerabwehrorganisationen gebildete und aus Bahnpersonal rekrutierte aktive Fliegerabwehr der Kraftwerke der Bundesbahnen wurde in Ablösungsdiensten und Spezialkursen, wie Schiess-, Entfernungsmesser- und Telephonkursen weiter ausgebildet.

Auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 7. September 1943 über den Schutz schweizerischer Stauanlagen wurden bei Kraftwerken die nötigen Vorbereitungen zur Absenkung der Stauseen sowie zum passiven Schutz Massnahmen, wie Tarnung, Alarmierung bei Zerstörung der Staumauern usw., getroffen.

Mit der Ausbildung der Luftschutztruppe der Bahn und den Anschaffungen des erforderlichen Materials für den passiven Luftschutz wurde fortgefahren. Die im ersten Halbjahr anbefohlene verschärfte Verdunkelung der Rangierbahnhöfe erschwerte die Betriebsabwicklung während des anhaltend starken Verkehrs erheblich.

Der Befehl des Chefs des Generalstabes der Armee, wonach das militärdienstpflichtige Personal der Transportanstalten statt des Ablösungsdienstes mit der Einheit einen solchen in Anpassung an die Anforderungen des Bahnbetriebes in der Dauer eines Monats zu bestehen hat, blieb weiterhin in Kraft. Beim anhaltend starken Zivil- und Militärverkehr erwies sich diese Massnahme sehr anpassungsfähig.

Der bewaffnete Bahnbewachungsdienst wurde im Laufe des Berichtsjahres weiter durchgeführt. Die Schiessübungen für das zur Bahnbewachung beorderte nicht militärdienstpflichtige Bahnpersonal wurden weisungsgemäss in die Schiessvereine verlegt.

Die für die Kriegsmobilmachung getroffenen Vorbereitungen wurden bei den einzelnen Dienststellen einer eingehenden Prüfung unterzogen.

XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Gemäss Bundesbeschluss vom 22. Juni 1943 wurde der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1942 von Fr. 2 499 590.10 in der Rechnung 1943 zur Nachholung rückständiger Abschreibungen auf dem Anlagevermögen der Bahn und der Nebengeschäfte verwendet. Ferner wurde dem Konto «Kriegsdefizit» auf den 1. Januar 1943 ein Betrag von Fr. 8 754 164.46 als Verzinsung des Kriegsdefizites für das Jahr 1942 belastet. Dadurch ergab sich auf den 1. Januar 1943 ein aufgelaufener Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 238 405 081.87 und ein Kriegsdefizit von Fr. 227 608 276.05.

Der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1943 beträgt Fr. 391 407.51. Die Verwendung dieses Betrages ist wie während der vier letzten Jahre vorgezeichnet. Er muss zur Nachholung rückständiger Abschreibungen verwendet werden.

Wird die Verzinsung des Kriegsdefizites zugunsten des aufgelaufenen Passivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung fortgesetzt wie bisher, so ergibt sich für das Jahr 1943 ein Zinsbetreffnis von Fr. 9 104 331.05. Das sind 4 % von Fr. 227 608 276.05. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf den 1. Januar 1944 auf Fr. 236 712 607.10. Ferner ermässigt sich der aufgelaufene Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 238 405 081.87 auf Fr. 229 300 750.82.

Wir gestatten uns, zuhanden der Bundesversammlung folgende

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnung des Jahres 1943 und die Bilanz auf den 31. Dezember 1943 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1943 wird genehmigt.
3. Der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1943 von Fr. 391 407.51 wird zur Nachholung rückständiger Abschreibungen auf dem Anlagevermögen verwendet.
4. Auf den 1. Januar 1944 wird dem Kriegsdefizit ein Zins von 4 % oder Fr. 9 104 331.05 belastet. Als Gegenbuchung kommt der gleiche Betrag auf den 1. Januar 1944 vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung auf Ende 1943 in Abzug.

Bern, den 17. April 1944.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Meile.