

Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen 1944

Autor(en): **Meile**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1944)**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676046>

Nutzungsbedingungen

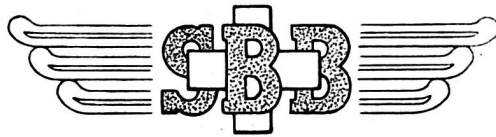
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

1944

I. Umfang des Netzes

Die Länge der im Eigentum des Bundes stehenden Linien beträgt auf Ende 1944 2916,9 km

Hievon sind: doppelspurig 1113,1 km
elektrifiziert 2474,9 »

Die Länge verteilt sich wie folgt:

Kreis	Eigentums- länge	Doppelspur	Elektrifiziert
I	936,2 km	420,3 km	801,8 km
II	974,5 »	409,8 »	883,2 »
III	1006,2 »	283,0 »	789,9 »

Ausser Betrieb stehen die Strecken:

Otelfingen-Niederglatt . . .	12,6 km
Basel SBB-Basel St. Johann (Grenze)	5,3 » ¹⁾
Kleinere Anschlußstrecken . . .	6,8 » ¹⁾
	<u>24,7 »</u>

Verbleiben: Eigene Linien im Betrieb 2892,2 km

Verpachtet sind die Strecken:

Wohlen-Bremgarten	7,0 km
Wattwil-Ebnat-Kappel	5,1 »
	<u>12,1 km</u>

Die Länge des auf eigene Kosten betriebenen eigenen Netzes beträgt . . . 2880,1 km

Gepachtet sind die Linien:

Nyon-Crassier-La Rippe	5,9 km
Vevey-Puidoux-Chexbres	7,8 »
	<u>13,7 »</u>

Die Gesamtlänge des auf eigene Kosten betriebenen Netzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) beträgt 2893,8 km

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	3,2 km
Pont-Brassus	13,1 »
Les Verrières (Grenze) -Pontarlier	— » ²⁾
Münster-Lengnau	13,0 »
Koblenz (Grenze)-Waldshut	1,7 »
Iselle (Eigentumsgrenze) -Domodossola	19,1 »
Pino (Grenze)-Luino	14,9 »
Kleinere Anschlußstrecken von zusammen	<u>2,5 »</u>
	<u>67,5 »</u>

Die Länge der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt 71,5 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 2965,3 km

¹⁾ Diese Anschlussstrecken konnten der kriegerischen Ereignisse halber im Jahre 1944 nicht mehr betrieben werden.
²⁾ Les Verrières-Pontarlier wird seit 1. Dezember 1944 bis auf weiteres von der SNCF betrieben.

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse

Die Verkehrsentwicklung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1944 stand noch immer im Zeichen einer gewissen Steigerung des Personenverkehrs und eines verstärkten Rückganges des Güterverkehrs.

Der *Personenverkehr*, der bereits seit Mitte 1936 eine leicht ansteigende und mit Kriegsausbruch eine ganz aussergewöhnliche Verkehrsbelebung aufwies, erreichte im Jahre 1944 mit einer Gesamtzahl von 189,57 Millionen Reisenden einen neuen Höhepunkt. Im Vergleich zum Vorjahre beträgt die Zunahme 12,58 Millionen Personen oder 7,1 % und gegenüber dem Jahresmittel 1934—1938 78,30 Millionen oder 70,4 %. Während im Tagesdurchschnitt der letzten fünf Friedensjahre rund 300 000 Reisende befördert wurden, waren es im Berichtsjahre nahezu 518 000 Reisende; das sind fast 12 % der gesamten schweizerischen Wohnbevölkerung. Der im abgelaufenen Jahre eingetretene Verkehrszuwachs ist dem vermehrten Verkehr mit gewöhnlichen Billetten, vor allem aber dem gesteigerten Berufs- und Arbeiterverkehr mit Abonnements sowie dem Militär- und Urlauberverkehr zuzuschreiben.

In Auswirkung der auf 1. April 1944 eingeführten Taxzuschläge im Personenverkehr haben die *Einnahmen aus dem Personenverkehr* verhältnismässig stärker zugenommen als die Reisendenzahl. Sie beliefen sich auf 222,58 Millionen Franken, was gegenüber den vorjährigen Höchstseinnahmen eine abermalige Verbesserung von 28,89 Millionen Franken oder 14,9 % bedeutet.

Im *Güterverkehr*, der von 1938 bis 1941 um 9,44 Millionen Tonnen oder 68,1 % auf den bisher höchsten Stand von 23,31 Millionen Tonnen anstieg, hat sich die seit 1942 wieder abzeichnende rückläufige Tendenz im Jahre 1944 in verschärftem Ausmasse fortgesetzt. Die im Jahre 1944 im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Güter-

mengen sanken gegenüber dem Vorjahre um 2,42 Millionen Tonnen oder 11,7 % auf 18,23 Millionen Tonnen und stehen damit noch um 3,89 Millionen Tonnen oder 27,2 % über dem durchschnittlichen Verkehrsvolumen der letzten fünf Vorkriegsjahre. Der im Verlaufe des ganzen verflossenen Jahres anhaltende Verkehrsabfall trat besonders in der zweiten Jahreshälfte deutlich in Erscheinung, indem im Vergleich zu den Vorjahresziffern die Gütertransporte im ersten Vierteljahr um 8,5 %, im zweiten Vierteljahr um 0,1 %, im dritten Vierteljahr um 14,2 % und im letzten Vierteljahr um 24,5 % zurückgingen.

Dank der vom 1. März 1944 an zur Erhebung gelangenden Teuerungszuschläge im Frachtverkehr erlitten die *Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr* eine weniger empfindliche Einbusse als die Transportmengen. Sie erreichten den Betrag von 262,96 Millionen Franken; sie sind somit gegenüber dem Vorjahresergebnis um 5,36 Millionen Franken oder 2,0 % und, verglichen mit dem bisher günstigsten Frachtertragnis des Jahres 1941, um 15,46 Millionen Franken oder 5,6 % niedriger ausgefallen.

Die ungünstige Entwicklung des Güterverkehrs im vergangenen Jahre wurde bewirkt durch die beträchtliche Rückbildung des schweizerischen Aussenhandels und des internationalen Transitverkehrs.

Die *Einfuhr* verzeichnete in Rückwirkung des verschärften Wirtschaftskrieges, hauptsächlich aber zufolge der im zweiten Halbjahr eingetretenen weiteren Einschränkung und zeitweilig vollständigen Unterbrechung unserer Verkehrsverbindungen mit den überseeischen Ländern, einen gegenüber den früheren Kriegsjahren bedeutend verstärkten Rückschlag von 1,39 Millionen Tonnen oder 34,2 % auf 2,68 Millionen Tonnen und einen wertmässigen Ausfall von 541 Millionen Franken oder 31,3 % auf 1186 Millionen Franken. Wie sehr die Schweiz in Bezug auf ihre ausländische Warenversorgung durch die kriegerischen und politischen Ereignisse in Mitleidenschaft gezogen wurde, erhellt daraus, dass infolge der seit 1940 andauernden Importdrosselung, die vorwiegend industrielle Rohstoffe und Lebens-

Abbildung 1
Die Entwicklung des Personenverkehrs
1913—1944

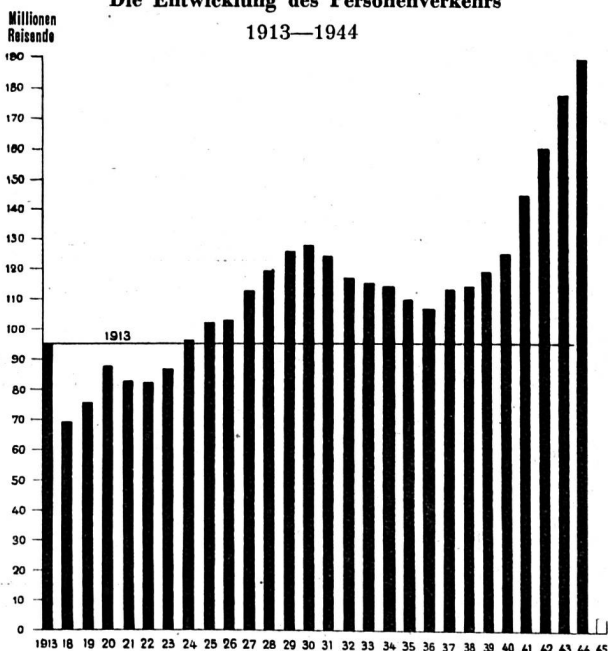
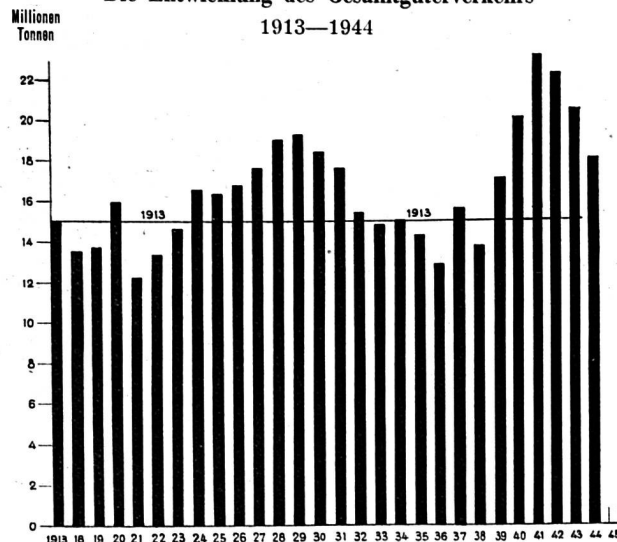


Abbildung 2
Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs
1913—1944



mittel betrifft, die gesamte Einfuhr nunmehr nur noch annähernd ein Drittel der Importmengen des letzten Vorkriegsjahres beträgt.

Ebenso ist bei der *Ausfuhr* ein beschleunigter mengenmässiger Rückgang von 59 000 Tonnen oder 15,9 % auf 310 000 Tonnen festzustellen, während der Ausfuhrwert als Folge der stark rückläufigen Bewegung hochwertiger Fabrikate erstmals seit 1940 wieder eine beträchtliche Abnahme von 497 Millionen Franken oder 30,5 % auf 1132 Millionen Franken aufweist. Im Vergleich zum letzten Friedensjahre ist der Export, mengenmässig betrachtet, um die Hälfte zurückgefallen, woran sowohl Rohstoffe und Lebensmittel als namentlich Fabrikate beteiligt sind.

Bei der *Durchfuhr* hat sich die im Jahre 1943 einsetzende bedeutende rückgängige Verkehrsgestaltung mit zunehmender Schärfe fortgesetzt.

Unter den Auswirkungen der immer mehr kriegswirtschaftlich bedingten Inlandkonjunktur bewegte sich der *Binnenverkehr* im Gesamtergebnis des Jahres 1944 auf dem hohen Stand der letzten Kriegsjahre.

Als Ergebnis der um 28,89 Millionen Franken erhöhten Einnahmen aus dem Personenverkehr und der um 5,36 Millionen Franken verringerten Einnahmen aus dem Güterverkehr sind die *Transporteinnahmen* auf 485,54 Millionen Franken angewachsen.

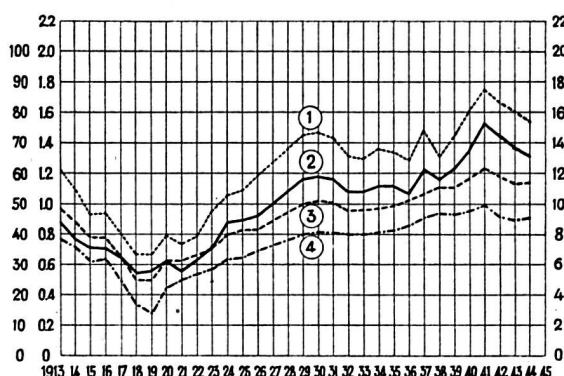
Der *schweizerische Grosshandelsindex* (1914 = 100), der die wichtigsten unverarbeiteten Nahrungsmittel, Roh- und Hilfsstoffe sowie Futter- und Düngemittel berücksichtigt, hat sich im Verlaufe des Berichtsjahres unter geringen monatlichen Schwankungen nur noch von 220 auf 221 Indexpunkte gehoben. Im Verhältnis zum Vorkriegsstand von Ende August 1939 beträgt die Teuerung bis Ende Dezember 1944 107 %, die vorwiegend auslandbedingt ist, da die Preissteigerung bei den Importwaren 159 %, dagegen bei den Inlandwaren 73 % ausmacht. Der *Landesindex der Kosten der Lebenshaltung* (1914 = 100), umfassend Nahrungsmittel, Brenn- und Leuchtstoffe, Bekleidung und Miete, verzeichnete im verflossenen Jahre ebenfalls einen abgeschwächten Anstieg von 205 auf 208 oder 1,5 % gegenüber einem solchen von 3 % im Jahre 1943, von 9 % im Jahre 1942 und von 15 % im Jahre 1941. Die seit Kriegsausbruch bis Jahresende 1944 erfolgte Verteuerung der Lebenshaltungskosten stellt sich auf 52 %, im wesentlichen verursacht durch die Preiserhöhung der Nahrungsmittel um 64 %.

Im Zusammenhang mit dem weiterhin gesteigerten Personenverkehr und dem stark rückläufigen Güterverkehr nahmen im Jahre 1944 die *Betriebsleistungen* in den beiden Verkehrsarten einen unterschiedlichen Verlauf. Bei den *Reisezügen* haben die Zugkilometer um 1,29 Millionen oder 4,2 % auf insgesamt 32,09 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 386 Millionen oder 5,6 % auf 7,27 Milliarden zugenommen. Andererseits sind bei den *Güterzügen* die Zugkilometer um 498 000 oder 3,6 % auf 13,37 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 959 Millionen oder 14,1 % auf 5,85 Milliarden gesunken. Die Leistungen der Personenwagen erhöhten sich um 46 Millionen oder 7,4 % auf 671 Millionen Wagenachskilometer, diejenigen der Güterwagen hingegen fielen um 120 Millionen oder 14,7 % auf

695 Millionen Wagenachskilometer. Gemessen an den durchschnittlichen Leistungen der letzten zehn Vorkriegsjahre sind die gesamten Zugkilometer um 9,3 %, die Wagenachskilometer um 10,9 % und die Bruttotonnenkilometer um 15,5 % angestiegen. Auf den elektrisch betriebenen Linien wurden im Berichtsjahre 89 % der Triebfahrzeugkilometer, 93 % der Zugkilometer, 96 % der Wagenachskilometer und 96 % der Bruttotonnenkilometer zurückgelegt.

Abbildung 3
Die Entwicklung der Betriebsleistungen
1913—1944

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



Ein Vergleich der Entwicklung der Zugleistungen im ersten und gegenwärtigen Weltkriege zeigt, dass von 1913 bis 1918 die Zugleistungen bei den Reisezügen in ununterbrochener Abwärtsbewegung um 18,34 Millionen Zugkilometer oder 66,3 % und bei den Güterzügen um 3,99 Millionen Zugkilometer oder 34,6 % zurückgefallen sind, während von 1938 bis 1944 die Zugleistungen der Reisezüge nur eine Abnahme von 3,38 Millionen Zugkilometer oder 9,5 %, dagegen diejenigen der Güterzüge noch eine Zunahme von 2,24 Millionen Zugkilometer oder 20,1 % zu verzeichnen haben.

Der *Personalbestand* des ständigen bahneigenen Personals betrug im Durchschnitt des Jahres 1944 insgesamt 30 011 Bedienstete, somit 508 Bedienstete oder 1,7 % mehr als im Jahre zuvor. An diesem Zuwachs sind zur Hauptsache der Güterexpeditionsdienst, Stationsdienst, Zugsdienst und Bahnunterhaltungsdienst beteiligt. Überdies wurden im Jahresmittel 3424 Unternehmer- und Aushilfsarbeiter, einschliesslich der Privatablöser und Privatablöserinnen im Schranken- und Stationsdienst, beschäftigt; im Vorjahre waren es 3581.

Die gesamten *Betriebseinnahmen* des Berichtsjahres erreichen 504,68 Millionen Franken. Davon entfallen 485,54 Millionen Franken auf die Transporteinnahmen und 19,14 Millionen Franken auf die verschiedenen Einnahmen. Zum erstenmal haben damit die Betriebseinnahmen die 500-Millionengrenze überschritten. Allerdings ist zu beachten, dass die ab 1. März bzw. 1. April 1944 eingeführten Taxzuschläge 31,50 Millionen Franken einbrachten.

Abbildung 4

Betriebs-Überschüsse 1903—1944

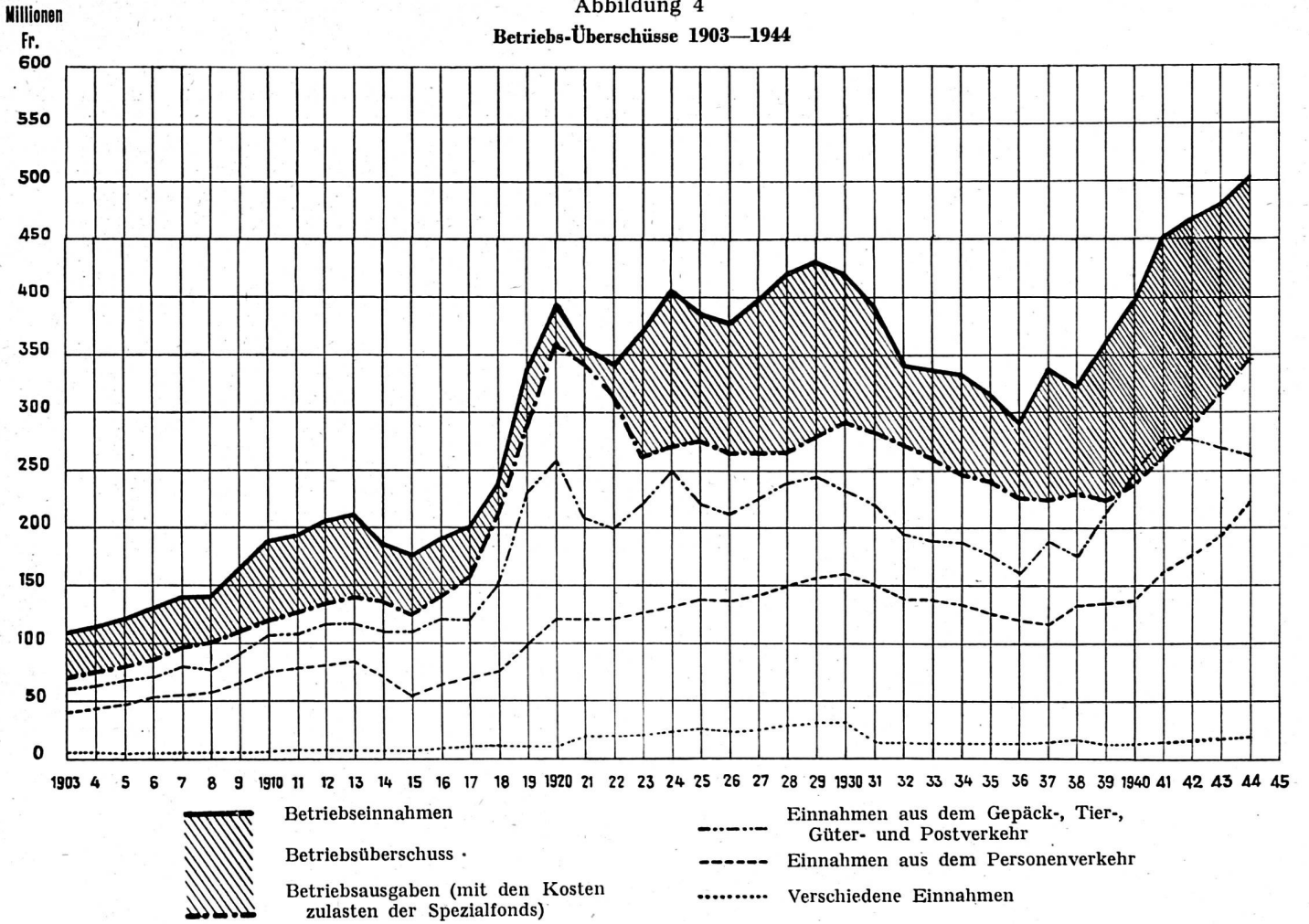
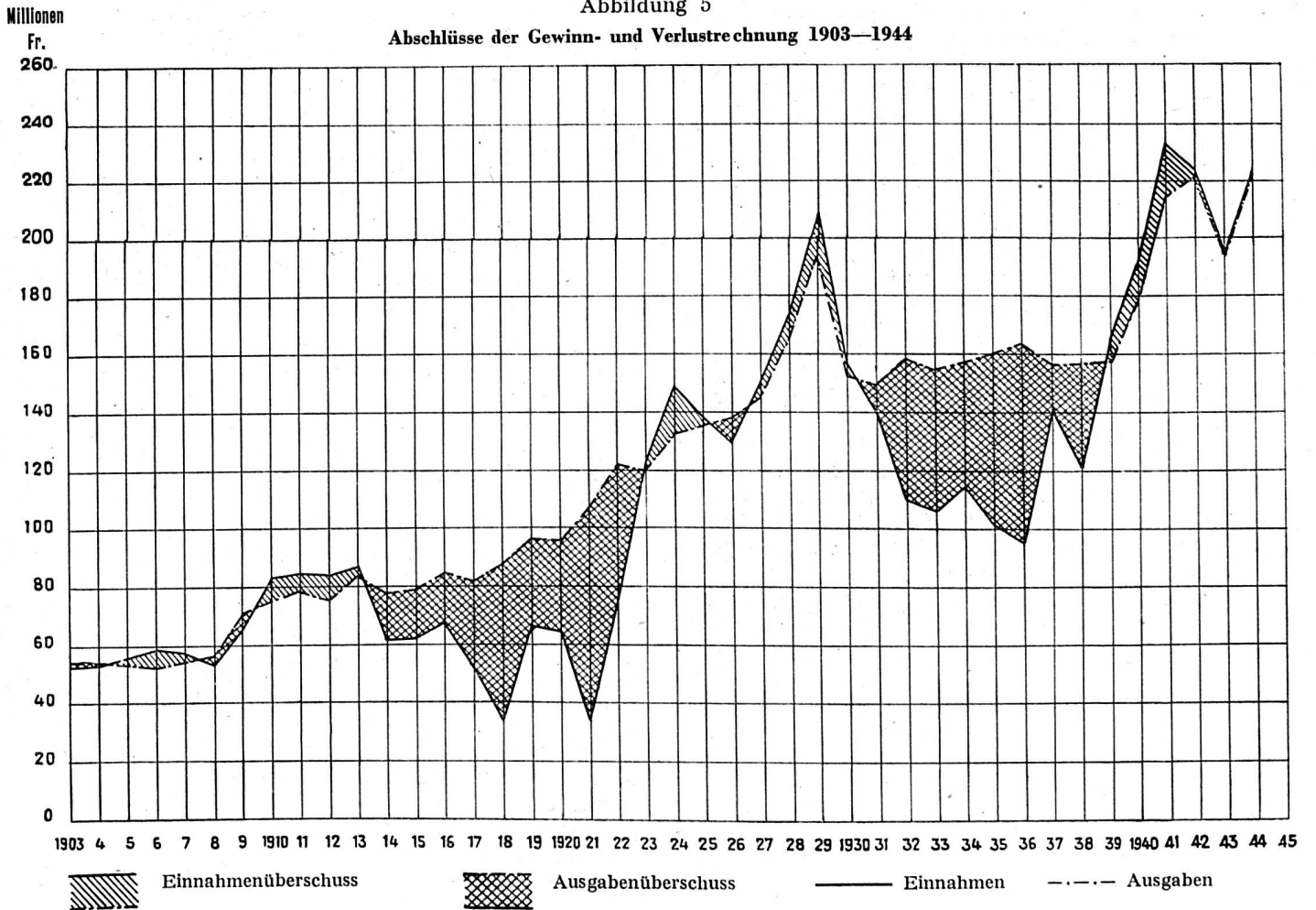


Abbildung 5

Abschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1944



Da im Vergleich zum Vorjahr die Transporteinnahmen um 23,53 Millionen Franken und die gesamten Betriebseinnahmen um 25,47 Millionen Franken zugenommen haben, ist festzustellen, dass ohne die Erhebung von Taxzuschlägen die Einnahmen der Betriebsrechnung geringer ausgefallen wären als 1943.

Stärker als die Betriebseinnahmen sind wiederum die *Betriebsausgaben* angestiegen. Diese belaufen sich auf 345,24 Millionen Franken, das sind 29,67 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Vergleichsweise haben sich 1943 die Betriebsausgaben um 27,18 Millionen Franken und die Betriebseinnahmen um 10,88 Millionen Franken erhöht.

Auf welche Gründe die bedeutende Vermehrung der Betriebsausgaben zurückgeht, ist in den Erläuterungen zur Betriebsrechnung 1944 einlässlich dargelegt. An dieser Stelle kann die Entwicklung nur in grossen Zügen skizziert werden. Die Personalkosten einschliesslich der Nebenbezüge haben gegenüber dem Vorjahr um 18,18 Millionen Franken zugenommen. Diese Zunahme ist hauptsächlich infolge der Ausrichtung von Teuerungszulagen, in geringerem Grade auch infolge einer Vergrösserung des Personalbestandes zustande gekommen. Wie gewichtig der Faktor Teuerungszulagen geworden ist, wird daraus ersichtlich, dass diese Zulagen in den Personalkosten des Berichtsjahres für das aktive Personal mit 46,44 Millionen Franken enthalten sind (zusätzliche Teuerungszulagen und Teuerungszulagen auf den Nebenbezügen mitberücksichtigt). Wenn man die Teuerungszulagen für die Pensionierten in der Höhe von 9,07 Millionen Franken dazurechnet, ergibt sich ein Gesamtbetrag an Teuerungszulagen von 55,51 Millionen Franken. Die noch nicht zum Stillstand gekommene Teuerung hat selbstverständlich auch die Materialkosten der Bundesbahnen weiter gesteigert. Die in den Erläuterungen zur Betriebsrechnung spezifizierten Materialkosten haben sich gegenüber 1943 um 6,34 Millionen Franken vermehrt. Dass sich der Personalbestand auch im Berichtsjahr noch etwas vergrössert hat, erklärt sich einerseits aus der rechtzeitigen Vorsorge für einen geeigneten Nachwuchs; andererseits konnte, wie seit Kriegsausbruch, wegen anhaltenden Materialmangels nur ein Bruchteil der veranschlagten Erneuerungen ausgeführt werden, und es musste deshalb z. B. das Geleise durch ver-

mehrte Arbeiten am Schotterbett und durch vermehrte Regulierungsarbeiten betriebssicher erhalten werden.

Der *Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben* stellt sich auf 159,44 Millionen Franken. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr beträgt 4,19 Millionen Franken. Dieser Betriebsüberschuss reicht noch knapp aus, um die Gewinn- und Verlustrechnung im unsanierten Zustand der Unternehmung ohne Defizit abzuschliessen. Hierin liegt der Beweis, dass die Kriegskonjunktur der Bundesbahnen im Berichtsjahr noch nicht ganz abgeflaut war. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang daran, dass die Betriebsüberschüsse im Durchschnitt der fünf Vorkriegsjahre 1934/1938 nur 86,89 Millionen Franken ausmachten. Selbst wenn man das Ergebnis der Taxzuschläge in Abzug bringt, ist die Verbesserung des Betriebsüberschusses gegenüber damals immer noch beträchtlich. Wie sehr sich aber andererseits die Kriegskonjunktur der Bundesbahnen abgeschwächt hat, geht aus einem Vergleich mit den Jahren 1941 und 1942 hervor, wo der Betriebsüberschuss ohne Taxzuschläge 194,38 bzw. 179,93 Millionen Franken betrug.

Der Betriebskoeffizient (Betriebsausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen) hat sich entsprechend der stärkeren Zunahme der Betriebsausgaben erneut verschlechtert. Er beläuft sich auf 68,41, gegenüber 65,85 im Vorjahr.

Die *Gewinn- und Verlustrechnung* schliesst mit dem knappen Einnahmenüberschuss von 0,02 Millionen Franken ab. Der vorjährige Aktivsaldo belief sich auf 0,39 Millionen Franken, während die Aktivsaldi in den besten Jahren der Kriegskonjunktur der Bundesbahnen, 1941 und 1940, 18,47 bzw. 13,40 Millionen Franken betragen hatten.

Die *Einnahmen* der Gewinn- und Verlustrechnung erreichten 223,12 Millionen Franken (+ 28,44 Millionen Franken gegenüber 1943), die *Ausgaben* der Gewinn- und Verlustrechnung 223,10 Millionen Franken (+ 28,80 Millionen Franken gegenüber 1943). Die auffallende Erhöhung dieser beiden Posten im Vergleich zum Vorjahr hat rechnungstechnische Gründe. Durch einen Bundesratsbeschluss ist die Schaffung

Abbildung 6

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1944

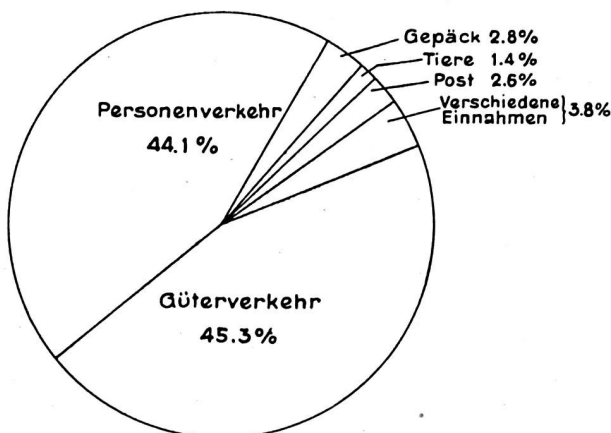
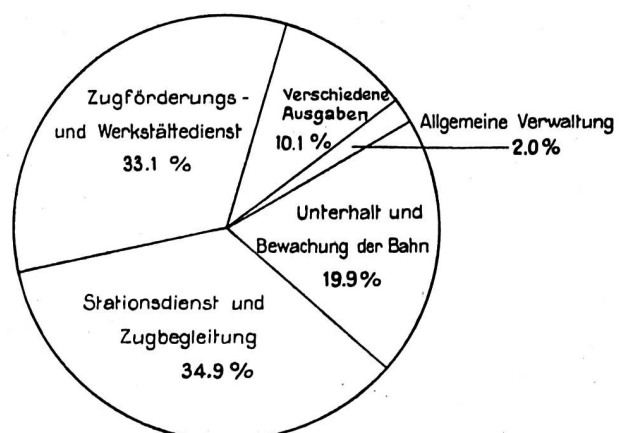


Abbildung 7

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1944



eines Fonds der Taxzuschläge angeordnet worden. Da die Einnahmen aus den Taxzuschlägen bereits im Überschuss der Betriebseinnahmen enthalten sind, bedeutet der unter den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung stehende Posten «Zuschuss aus dem Fonds der Taxzuschläge» eine Doppelverbuchung; ihr musste unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung der Posten «Einlagen in den Fonds der Taxzuschläge» gegenübergestellt werden, und durch diese Buchungsoption erklärt sich jene Erhöhung der beiden Gesamtposten Einnahmen und Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung.

Zwei Posten verdienen unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung noch besonderer Erwähnung. In den Fonds zur Deckung von Unfallrenten wurden 7,73 Millionen Franken eingelegt (+ 7,28 Millionen Franken gegenüber 1943). Dieser Fonds wurde in der Bilanz bisher unter den Spezialfonds ausgewiesen, während er nunmehr unter die schwebenden Schulden eingereiht wird, was der Sachlage besser entspricht; in Zusammenhang mit dieser formellen Neuerung sind auch die Rechnungsgrundlagen des Unfallrentenfonds neu festgelegt worden. Die Rückstellung für Betriebslasten, die 1943 14 Millionen Franken betrug, wurde für 1944 auf 6,28 Millionen Franken angesetzt. Die grosse betriebswirtschaftliche Bedeutung des Postens «Rückstellung für Betriebslasten» wurde in den Geschäftsberichten von 1943 und 1942 an dieser Stelle einlässlich begründet. An der Notwendigkeit zur Vornahme dieser Rückstellungen hat sich grundsätzlich nichts geändert.

Anschliessend sollen wie üblich die beiden grössten Ausgabenposten der Gewinn- und Verlustrechnung, die Kapitalkosten und Abschreibungen, einer Betrachtung unterzogen werden.

Die gesamten Kapitalkosten setzen sich folgendermassen zusammen:

	Fr.
Verzinsung der festen Anleihen . . .	101 846 097
Verzinsung der schwebenden Schulden . . .	1 905 043
Verzinsung des Unfallrentenfonds . . .	77 746
Finanzunkosten	218 939
Tilgung von Anleihenskosten	3 306 950
	<u>107 354 775</u>

Im Vorjahr beliefen sich die gesamten Kapitalkosten auf 108,50 Millionen Franken. Der im Berichtsjahr eingetretene Rückgang um 1,15 Millionen Franken erklärt sich im wesentlichen daraus, dass die Verzinsung der festen Anleihen 0,38 Millionen Franken, die Verzinsung der schwebenden Schulden 0,27 Millionen Franken und die Tilgung von Anleihenskosten 0,58 Millionen Franken weniger beanspruchten als 1943. Absolut betrachtet, sind die Kapitalkosten der Bundesbahnen infolge der bekannten Überkapitalisierung der Unternehmung naturgemäss hoch. In den Jahren der Kriegskonjunktur erforderten sie einen Fünftel bis einen Viertel der Betriebseinnahmen, vor dem Krieg einen Drittel bis über zwei Fünftel der Betriebseinnahmen. Die Inkraftsetzung des am 21. Januar 1945 vom Schweizer Volk angenommenen neuen Bundesbahngesetzes wird diese übergrosse Last der Bundesbahnen erleichtern.

Dies wird zwar voraussichtlich noch nicht für das laufende Jahr der Fall sein, sicher jedoch für das folgende Geschäftsjahr 1946.

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung geht hervor, welche Abschreibungen auf dem Anlage- und Betriebsvermögen des Bahnbetriebes und der Nebengeschäfte im Berichtsjahr insgesamt getätigt wurden:

1. Abschreibungen auf dem Anlagevermögen:

	Fr.	Fr.
a. Einlagen in den Erneuerungsfonds:		
Bahnbetrieb (einschliesslich Wattwil - Ebnet-Kappel)	22 679 111	
Materialverwaltung	28 577	
Kraftwerke	2 707 799	
		25 415 487
b. Ergänzungsabschreibung im Hinblick auf die Neuordnung der Abschreibungen		13 000 000
c. Abschreibung vom Baukonto:		
Materialverwaltung	12 188	
Kraftwerke	1 358 388	
Werkstätten	599 622	
Schiffsdienst auf dem Bodensee	43 738	
		2 013 936
d. Ausserordentliche Abschreibungen:		
Untergegangene Bahnanlagen	1 454 558	
Materialverwaltung	1 649	
Kraftwerke	110 009	
Werkstätten	7 193	
		1 573 409

2. Abschreibungen auf dem Betriebsvermögen:

a. Kursverluste und Minderwert von Titeln		36 513
b. Abschreibungen auf Magazinvermögen:		
Materialverwaltung	182 283	
Werkstätten	63 253	
		245 536
Gesamte Abschreibungen		42 284 881

Die gesamten Abschreibungen des Vorjahres betragen 41,82 Millionen Franken. Die hier eingetretene Erhöhung um rund eine halbe Million Franken ist im wesentlichen auf folgende Veränderungen zurückzuführen. Die Einlagen in den Erneuerungsfonds standen im Berichtsjahr infolge des allmählichen Anwachsens des abschreibungspflichtigen Vermögens um 0,22 Millionen Franken über denjenigen des Vorjahres. Unter den ausserordentlichen Abschreibungen verzeichnet der Posten «Untergegangene Bahnanlagen» eine Zunahme um 0,71 Millionen Franken, was vor allem davon herrührt, dass 1944 die Elektrifikationen zahlreicher waren als 1943.

Weggefallen ist unter den ausserordentlichen Abschreibungen der Posten «Rückständige Abschreibungen». Der Nachholung rückständiger Abschreibungen dienen in den letzten Jahren die Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung. Der geringfügige diesjährige Aktivsaldo soll gemäss unserem Antrag der Rückstellung für Betriebslasten beigelegt werden.

Im Zusammenhang mit den in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in den Rechnungen der Nebengeschäfte verbuchten Abschreibungen ist hier auch auf die gesetzliche Tilgung hinzuweisen. Sie erforderte im Berichtsjahr 7,57 Millionen Franken, im Vorjahr dagegen 7,29 Millionen Franken.

III. Allgemeine Angelegenheiten

A. Internationale Verkehrsorganisationen

1. Die *internationale Simplondelegation* konnte wegen der Weltkriegsereignisse keine Sitzungen abhalten.

2. Aus dem gleichen Grunde mussten auch die internationalen Eisenbahnverbände: *Internationales Eisenbahntransportkomitee, Internationaler Eisenbahnverband, Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Internationaler Güterwagenverband (RIV), Internationaler Personenwagenverband (RIC), Internationale Eisenbahnkongress-Vereinigung* während dieses Berichtsjahres auf die Abhaltung von Konferenzen verzichten.

3. Dasselbe trifft für die *Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz* zu, die satzungsgemäss im Oktober hätte stattfinden sollen.

Der Fahrplan der zwischenstaatlichen Eisenbahnverbindungen wurde, wie schon in den voran-

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

B. Sachversicherung und Haftpflicht

1. Von den *kantonalen Brandversicherungsanstalten* sind uns für 14 Brandfälle Fr. 21 890 vergütet worden.

2. Die unserer *Selbstversicherung* unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 99 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 85 600 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1944 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 244 Haftpflichtfälle erledigt (1943: 157).

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

a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1943 wurden unerledigt übernommen	1 240	Reklamationen (1943: 977)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	36 299	» (1943: 32 145)
Erledigt wurden	35 011	» (1943: 31 882)

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

	2 925	» (1943: 2 710)
--	-------	-----------------

5. Gemeldete Ablieferungshindernisse 1786 (1943: 1 671)

6. Prozesse.

Aus dem Vorjahre hängige Prozesse	7	(1943: 1)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen	2	(1943: 11)
Im Jahre 1944 erledigt	7	(1943: 5)

C. Eisenbahnen und Automobil

Das Berichtsjahr stand ganz im Zeichen der *Mangelwirtschaft*. Dank guter Vorsorge und rechtzeitiger Elektrifikation litten die Bahnen weniger unter den Einschränkungen aller Art als das Automobil. Wie stark der Automobilverkehr erschwert werden musste, zeigt eine Aufzählung der wichtigsten im letzten Jahre erlassenen kriegswirtschaftlichen Massnahmen gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr: Sonntagsfahrverbot, Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten, neues Benzingemisch, Pneu- und Benzinreservenablieferungspflicht, Beschränkung der Fahrleistungen auf 2000 km innerhalb zweier Monate, Begrenzung des Verkehrs auf bestimmte Fahrtrays, Einführung von Fahrtenkontrollblättern usw.

Diese kriegsbedingten Einschränkungen treffen den Motorfahrzeugverkehr zweifellos hart. Wenn auch dadurch der Schiene ein starker Verkehrszuwachs angefallen ist, so liegt es den Bahnen doch fern, sich über diese Entwicklung zu freuen. Sie hoffen lediglich, dass aus gewissen Restriktionen einige Erfahrungen gesammelt werden können, die die schwere Aufgabe der *Verkehrsregelung für die Nachkriegszeit* erleichtern. Zwar fehlt die Grundlage dazu immer noch. Der Verfassungsartikel 23^{ter} wurde auch 1944 nicht der Volksabstimmung unterbreitet. Nachdem nun aber das neue Bundesbahngesetz vom Volke angenommen wurde, steht einer Volksbefragung wohl kaum mehr viel im Wege.

In der *Organisation der Strassenverkehrsinteressen* ist eine grundlegende Änderung eingetreten.

Bisher bestanden zwei Dachorganisationen: die Schweizerische Strassenverkehrsliga und die Via Vita. Beide haben sich nun zum Schweizerischen Strassenverkehrsverband zusammengeschlossen. Obwohl dadurch die Stosskraft der Strassenverkehrsinteressenten verstärkt wird, ist diese Neuorganisation zu begrüßen, denn mit einem einzigen Verhandlungspartner wird es eher möglich sein, brennende Verkehrsprobleme auf dem Weg gegenseitiger Verständigung zu lösen.

Die Gültigkeitsdauer der *Autotransportordnung* läuft 1945 ab. Definitive Transportbewilligungen sind aber bisher noch nicht erteilt worden. Im verflossenen Jahr wurden hauptsächlich Gesuche um Ermächtigung zu gemischtem Verkehr erledigt; auch die Registrierung der Werkverkehrsfahrzeuge setzte ein. Da bisher noch nicht in gewünschtem Ausmass Erfahrungen gesammelt werden konnten, ist eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Autotransportordnung um weitere fünf Jahre in Aussicht genommen.

D. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

Die enge Zusammengehörigkeit von Bahn und Volk ist seit dem Bestehen der Bundesbahnen dem Lande wohl noch nie so einprägsam zum Bewusstsein gelangt, wie im verflossenen Jahr. In der Tat nahmen die Erörterungen über die Sanierung der Bundesbahnen und das neue Bundesbahngesetz im öffentlichen Geschehen einen breiten Raum ein. Die für jedermann sichtbare Leistungsfähigkeit der Staatsbahn, die auch im sechsten Kriegsjahr fast ohne Einschränkung aufrechterhalten werden konnte, schuf dafür eine günstige Stimmungsgrundlage. Jedenfalls trug die Durchhaltekraft des nationalen Transportapparates wesentlich bei zur Festigung und Vertiefung der Wertschätzung, deren sich die Bundesbahnen heute in der Öffentlichkeit ganz allgemein erfreuen.

Im Verlauf des Berichtsjahres gelangten endlich die parlamentarischen Beratungen des neuen *Bundesbahngesetzes* zum Abschluss. In der Junisession nahm der Nationalrat das Gesetz in der Schlussabstimmung mit 131 gegen 2 und der Ständerat mit 33 gegen 2 Stimmen an. Von einem «Aktionskomitee für die Reorganisation der Bundesbahnen» wurde das Referendum ergriffen, das mit 35 512 Unterschriften knapp zustande kam. Daraufhin setzte der Bundesrat die Volksabstimmung auf den 21. Januar 1945 fest. Damit traten die Bundesbahnen in der zweiten Jahreshälfte zwangsläufig in vermehrtem Masse in das Blickfeld der Öffentlichkeit.

Es war unser Bestreben, auf die zu erwartende lebhafteste Abstimmungskampagne hin mit Hilfe von Presse, Radio, Film und Buch eine methodische, alle Bevölkerungskreise erreichende Aufklärungsaktion über die Leistungen der Bundesbahnen für Land, Volk, Wirtschaft und Armee durchzuführen. Dabei kamen uns die in den letzten Jahren unternommenen Anstrengungen, der Presse einen möglichst umfassenden Einblick in alle Tätigkeitsgebiete des Bundesbahnbetriebes zu bieten, unverkennbar zustatten. Die Presse aller Schattierungen stellte sich in erfreulicher Weise in den Dienst dieser aktuellen Aufklärungsaufgabe und darf einen grossen

Anteil am Erfolg für sich in Anspruch nehmen. Für das Unternehmen erwies sich die langjährige Pflege guter Beziehungen zur Öffentlichkeit in diesem Moment als von unschätzbarem Wert. Gegenüber dem Vorwurf, das Unternehmen hätte auf eine solche Aufklärungsaktion verzichten sollen, stellen wir hier ausdrücklich fest, dass wir dazu nicht nur berechtigt, sondern geradezu verpflichtet waren, und dass wir uns in dieser Auffassung mit Verwaltungsrat und Departement einig wissen.

In der politischen Tagespresse und in der Fachpresse erschienen im Verlauf des Jahres wiederum zahlreiche alle Gebiete des Bundesbahnbetriebes behandelnde Bildberichte und Schilderungen aus der Feder von Redaktoren, Journalisten und Schriftstellern.

Die bis heute aus 20 000 Kleinbildnegativen bestehende *Bildsammlung* stellt eine wertvolle Fundgrube für die Bildaufklärung dar. Sie bildet eine wesentliche Voraussetzung für die systematische Zusammenarbeit mit Reportern, Bildagenturen, Journalisten und Verlagshäusern. Auch für die im Lauf des Jahres herausgegebenen Bücher und Aufklärungsschriften, wie das «Eisenbahnbuch Schütz», «Mit 12 000 PS durch den Gotthard», die Kinderbücher «Alois» und das Schriftchen «Die SBB in schwerer Zeit» (ein illustrierter Bildbericht), leistete diese Sammlung gute Dienste. Eine französische und italienische Ausgabe des Eisenbahnbuches Schütz sind in Vorbereitung und konnten nur einzig wegen der starken militärischen Beanspruchung der beiden Verfasser noch nicht abgeschlossen werden. Das in Zusammenarbeit mit dem Verlag Sauerländer und dem Schweizerischen Jugendschriftenwerk herausgegebene Schul- und Jugendbuch fand in der Öffentlichkeit, bei der Lehrerschaft und der Jugend eine sehr gute Aufnahme.

Auch mit der *Schweizer Filmwochenschau* wurde die Zusammenarbeit fortgesetzt. Die bis heute vorhandenen Sujets konnten in einem separaten SBB-Streifen zusammengefasst werden. Im Hinblick auf die Abstimmung vom 21. Januar 1945 widmete die Wochenschau ihre Dezembernummer ausschliesslich den SBB; die Szenen konnten einem in Entstehung begriffenen grösseren eisenbahnpolitischen Film entnommen werden. Von diesem dreiteiligen in Arbeit befindlichen Film war der erste Teil «Die Reise vom Gestern ins Heute» bis zum Jahresende verfügbar und leistete in der Kampagne für das neue Bundesbahngesetz gute Dienste. Mit dem 1943/44 gedrehten Film «Ankomme Hans», der seit Herbst 1944 in den Kinos der Städte als Beiprogramm läuft, betreten die SBB erstmalig das Gebiet des auf Bestellung angefertigten Beiprogrammfilms. Es unterliegt keinem Zweifel, dass die SBB für den Film zu Aufklärungszwecken, für die Personalinstruktion, für den Verkehrsunterricht in den Schulen wie auch für technisch-wissenschaftliche Zwecke ein dankbares und noch wenig ausgeschöpftes Anwendungsgebiet darstellen.

Auch der *Radio* wurde als wirksames Aufklärungsmittel herangezogen mit der Hörfolge «Der Eisenbahner und sein Dienst». Es besteht Aussicht, diese Zusammenarbeit in nächster Zeit zu vertiefen und sie auf eine ähnliche Grundlage zu stellen wie die Presse- und Filmaufklärung.

Besondere Presseveranstaltungen: Die Inbetriebnahme der neu elektrifizierten Linien Wald-Rüti, Effretikon-Hinwil, Herzogenbuchsee-Solothurn-Busswil, Turgi-Koblentz, Koblentz-Stein/Säckingen und Lyss-Payerne erweckte grösste Begeisterung bei der Bevölkerung dieser Landesgegenden. In der Presse erschienen ausführliche Berichte über die Ereignisse. Lokale Zeitungen gaben auf diesen Anlass lokalhistorisch wertvolle Sondernummern heraus. Die Kriegselektrifikationen der SBB gehören zu den überzeugendsten und sichtbarsten Leistungen. Nach dem jeweiligen Presseecho darf man auf einen nachhaltigen Sympathiegewinn schliessen. Weiteste Kreise wurden damit gegenüber den Transportanstalten mit einem Gefühl der Anerkennung und Dankbarkeit erfüllt.

Vertreter der bundesstädtischen Presse und der Fachpresse erhielten Gelegenheit, an einer Vorführungsfahrt von Bern nach Zürich mit dem ersten Leichtstahl-Speisewagen und dem ersten Leichtstahlwagen 1. und 2. Klasse teilzunehmen. Die neuen Speisewagen werden vom Reisepublikum allgemein sehr geschätzt. Erwähnt seien auch die Presseführung für den Umbau des Personenbahnhofes Bern, ferner die gemeinsam mit dem Nordostschweizerischen Milchverband veranstaltete Besichtigung der täglichen Milchversorgung der Stadt Zürich, sowie eine Demonstration der Obsttransporte in Affoltern a. A. und Winterthur.

In einer Tagung des Zentralvorstandes des Vereins der Schweizer Presse in Andermatt am 4. März 1944 fand eine Aussprache über aktuelle Probleme von Bahn und Presse und zu einer Klärung der beidseitigen Beziehungen statt.

Das sämtlichen fest angestellten Bediensteten der Bundesbahnen unentgeltlich verabfolgte *SBB-Nachrichtenblatt* erfüllte wie gewohnt seine Aufgabe als Hauszeitung und als Aufklärungsdienst für die politische Tagespresse und die Fachpresse. Die monatliche Besprechung der Verkehrslage unter dem Titel «Im Verlaufe des Monats...» wurde sowohl von Lokalzeitungen als auch von grossen Tageszeitungen häufig als Quelle benutzt oder selbst vollinhaltlich abgedruckt. Die Auflage erreichte rund 36 000 Exemplare. Ausser dem Personal wird das Hausblatt gratis an Redaktionen der Tages- und Fachpresse, Schulen, Bibliotheken, Behörden und befreundeten Unternehmungen abgegeben. Die Zahl der bezahlenden Abonnenten betrug rund 2400.

Der Kontakt der *Bibliothek* mit der Öffentlichkeit hat sich weiter vertieft, was schon daraus hervorgeht, dass der Benützerkreis sich ausdehnte und eine Reihe von Seminararbeiten und Dissertationen über Verkehrsfragen im allgemeinen oder Eisenbahnfragen im besondern entstanden oder im Entstehen begriffen sind. An diesen Arbeiten beteiligten sich Studenten von Bern, St. Gallen und Zürich; aber auch das Bahnpersonal selbst benützt die Bibliothek in vermehrter Masse. Durch die nahezu beendete Aufarbeitung des Materials der ehemaligen Bibliothek des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes und Neuanschaffungen ist der Bestand an Büchern, Broschüren und Zeitschriften auf rund 36 000 Einheiten gestiegen. Die Ausleiheziffer stieg von 12 709 des Vorjahres auf 14 598. Private sind daran mit 2796 Bänden beteiligt. Verschiedene Vertreter von

Industrien und Bibliotheken besuchten die Bibliothek zu Instruktionszwecken. Der Zusammenarbeit mit öffentlichen, Industrie- und Verwaltungsbibliotheken wird besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

E. Beteiligung in andern Unternehmungen

1. Die Betriebseinnahmen der «Société de Gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» erreichten die Rekordhöhe des Vorjahres nicht; da jedoch die Betriebsausgaben in gleichem Masse gesenkt werden konnten, entspricht das Geschäftsergebnis demjenigen von 1943. Bei gleichbleibender Dividende wurde der Personalversicherung eine weitere bescheidene Zuwendung gemacht. Im Berichtsjahr wurden die Arbeiten zur Angliederung eines neuen Fruchtekühlhauses begonnen.

2. Die Betriebseinnahmen der «Bahnhofkühlhaus AG Basel» gingen gegenüber dem Vorjahr um rund 14,6 % zurück. Da die Betriebsausgaben nicht im gleichen Masse gesenkt werden konnten, ergab sich ein kleinerer Betriebsüberschuss; dazu mussten noch höhere Steuern als in früheren Jahren entrichtet werden. Die Spezialreserve erhielt dagegen die gleiche Zuweisung wie im Jahre 1943; auch die Dividende blieb gleich hoch (6 %).

Im Laufe des Jahres 1944 hat der Verwaltungsrat beschlossen, die Eisfabrik und das Eisdepot in ein neues, auf der Nordseite des Kühlhauses projektiertes Gebäude zu verlegen. Die Arbeiten wurden gegen Ende des Berichtsjahres in Angriff genommen. Dank der guten Ergebnisse der letzten Jahre und der vorsichtigen Abschreibungspolitik kann dieser Umbau durch eigene Mittel finanziert werden.

3. Die «Schweizerische Reederei AG Basel» schloss das Geschäftsjahr 1943 mit einem Nettogewinn von Fr. 885 886.72 ab. Es gelangte eine Dividende von 6 % brutto zur Auszahlung, d. h. gleichviel wie im Vorjahre. Das finanzielle Ergebnis des Berichtsjahres lag bei Jahresabschluss noch nicht vor.

4. Das Aktien- und das Obligationenkapital der «Etelwerk AG» blieben unverändert. Der Reservefonds ist um die gesetzliche Zuwendung erhöht worden. In den Kapitaltilgungs- und Erneuerungsfonds wurden die im Gründungsvertrag der Gesellschaft vorgeschriebenen Einlagen gemacht. Für das am 30. September abgeschlossene Geschäftsjahr 1943/44 kam wiederum eine Dividende von 4 % zur Ausrichtung.

Weitere Angaben finden sich im Abschnitt X Bahnbau und Kraftwerke.

5. Die Höhe des mit 50 % einbezahlten Aktienkapitals der «Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG» ist unverändert geblieben. Zur Beschaffung weiterer Mittel wurde mit einer Kantonalbankgruppe ein Vertrag über ein Darlehen zu $3\frac{1}{4}$ % von 10 Millionen Franken auf 10 Jahre fest abgeschlossen. Für die Kriegsüberteuering sind auf Ende des Geschäftsjahres 1943/44 von den beiden Partnern Beträge von zusammen Fr. 6 000 000 einbezahlt worden. Um diese Summe reduziert sich der Betrag der Bauaufwendungen per 30. September 1944 von Fr. 40 058 488.40 auf den ausgewiesenen Bilanzwert von Fr. 34 058 488.40.

Bei der Vergebung der Hauptarbeiten im Jahre 1942 betrug die Verteuerung der Baukosten gegenüber dem ursprünglichen Kostenvoranschlag, der mit Fr. 31 500 000 auf Vorkriegspreisen basierte, im gewogenen Mittel bereits ca. 45 %. Seither ist die Teuerung auf den Bauarbeiten, bezogen auf die Vorkriegspreise, noch um ca. 20 % gestiegen.

Weitere Angaben sind im Abschnitt X, Bahnbau und Kraftwerke, enthalten.

F. Geschäftsleitung und Dienstabteilungen

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

Im Laufe des Jahres fanden 3 *Direktorenkonferenzen* statt, an denen als hauptsächlichste Geschäfte die Frage der Kompetenzabgrenzung zwischen Generaldirektion und Kreisdirektionen, die ADV über die Pachtbetriebe, das Problem der Unternehmerarbeiter, das Verfahren in Beamtenstrafsachen, die Disziplinarrechtspflege, Beförderungsangelegenheiten sowie eine Reihe anderer interner Fragen zur Behandlung kamen.

In der *Leitung der Dienstabteilungen* sind verhältnismässig viele Mutationen eingetreten.

Am 17. März verschied Herr Ernst *Bärtschi*, Abteilungschef der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung. An seine Stelle wählte der Verwaltungsrat mit Wirkung ab 1. Juli 1944 Herrn Fritz *Schneider*, geb. 1902, bisher Stellvertreter des Vorstandes dieser Abteilung. Sodann starb ganz unerwartet am 12. August Herr Generalsekretär Francis *Torche* im Alter von erst 48 Jahren. Zu seinem Nachfolger als Generalsekretär wie als Sekretär des Verwaltungsrates ernannte der Verwaltungsrat den bisherigen Generalsekretär-Stellvertreter, Herrn Dr. jur. Fritz *Wanner*, geb. 1906.

Wegen Erreichung der Altersgrenze traten auf Ende des Berichtsjahres zurück die Herren Otto *Gfeller*, Vorstand der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung, Dr. med. Gottfried *Schönholzer*, Vorstand der Abteilung für den bahnärztlichen Dienst,

und Wilhelm *Schwalm*, Vorstand der Abteilung für den kommerziellen Dienst. An die Stelle von Herrn *Gfeller* wählte der Verwaltungsrat seinen bisherigen Stellvertreter, Herrn Mirto *Lombardi*, geb. 1901. Neuer Oberbahnarzt wurde Herr Dr. med. Adolf *von Beust*, geb. 1889, bisher Sektionschef beim bahnärztlichen Dienst.

Die Abteilung für den kommerziellen Dienst erfuhr durch Beschluss des Bundesrates vom 6. Oktober 1944 eine Neuorganisation. Aus fachlich-technischen Zweckmässigkeitsgründen wurde sie in eine selbständige Abteilung für den Personenverkehr und in eine solche für den Güterverkehr getrennt. Zum Chef des kommerziellen Dienstes für den Personenverkehr ernannte der Verwaltungsrat Herrn Dr. oec. publ. Walter *Fischer*, geb. 1899, während die Leitung des kommerziellen Dienstes für den Güterverkehr Herrn Dr. rer. pol. et lic. jur. Hans *Dirlewanger*, geb. 1896, übertragen wurde. Beide betreuten diese Fachgebiete schon bisher als Stellvertreter des zurückgetretenen Abteilungsvorstandes.

G. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat während des vergangenen Geschäftsjahres in 7 Sitzungen 31 Geschäfte behandelt, die zur Hauptsache in den verschiedenen Abschnitten des vorliegenden Geschäftsberichtes erwähnt sind. In Verbindung mit den Sitzungen nahm er 4 Besichtigungen vor.

Am 31. Oktober 1944 verschied Herr Verwaltungsrat Dr. Georges *Heberlein*, Wattwil, der dem Rate seit 1. Januar 1924 angehörte. Der Verstorbene hat sich durch eifrige Mitarbeit und grosse Sachkenntnis bleibende Verdienste um die Bundesbahnen erworben.

Für die Amtsdauer vom 1. Januar 1945 bis 31. Dezember 1947 ist der Rat in seiner bisherigen Zusammensetzung bestätigt worden. An Stelle des verstorbenen Herrn Dr. *Heberlein* wählte der Bundesrat am 9. Februar 1945 Herrn Jakob *Guyer*, Direktor der Maestrani Schweizer Schokoladen AG., St. Gallen, neu in den Verwaltungsrat.

IV. Finanz- und Rechnungswesen

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung

1. Das *eidgenössische Schuldbuch* ist neuerdings vom 10. November bis 9. Dezember 1944 geöffnet worden. Der Stand der eingetragenen Verpflichtungen unserer Verwaltung betrug am Jahresende Fr. 432 370 000.

2. Zur Rückzahlung bzw. Konversion der Fr. 135 000 000 4 % eidg. Anleihe von 1936 (für Rechnung der SBB), gekündigt per 1. Mai 1944, und

Fr. 150 000 000 4½% Anleihe Schweiz. Bundesbahnen von 1928, fällig am 31. Mai 1944

sowie zur Konsolidierung von Fr. 26 450 000 Teil des frühern 40-Mio.-Reskriptionen-Darlehens des Bundes, fällig per 1. Mai 1944, und

Fr. 28 550 000 Teil der schwebenden Schuld beim eidgenössischen Finanzdepartement haben wir am 1. Mai 1944 beim Bund zwei Darlehen aufgenommen:

Fr. 190 000 000 zu den Bedingungen der 3¼ % Bundesanleihe von 1944 und

Fr. 150 000 000 zu den Bedingungen der 3½ % Bundesanleihe von 1944.

3. Unsere *schwebende Schuld beim eidgenössischen Finanzdepartement* betrug auf Jahresende Fr. 57 250 000 (wovon Fr. 1 250 000 Reskriptionen-Darlehen).

4. Dem *Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse* wurden im Jahre 1944 keine neuen *Depotscheine* unserer Verwaltung zugewiesen. Der Bestand der *Depotscheine* blieb daher unverändert auf Fr. 330 000 000. Die Verzinsung betrug weiterhin 3½ %.

5. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Änderungen sowie der Auslosungen im Betrage von Fr. 13 964 800 betrug unsere *Schuld an festen Anleihen* auf Ende des Jahres Fr. 2 972 926 500 gegenüber Fr. 2 931 891 300 im Vorjahr.

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

Mit *Deutschland* wurde das Abkommen über den deutsch-schweizerischen Verrechnungsverkehr vom 9. August 1940 in der Fassung vom 1. Oktober 1943 vorerst bis zum 30. Juni, alsdann provisorisch bis zum 15. Juli und sodann neuerdings bis zum 31. Dezember 1944 verlängert.

Im Zahlungsverkehr mit *Frankreich* ist am 1. Januar das System der Exportprämien eingeführt worden. Der Bahnabrechnungsverkehr wurde davon nicht betroffen.

Auf den 30. November hat die französische Regierung das provisorische Abkommen über den französisch-schweizerischen Zahlungsverkehr (Modus vivendi) vom 23. Oktober 1940 gekündigt. Der Zahlungsverkehr mit Frankreich ist seither eingestellt.

Am 14. August ist mit *England und Amerika (USA)* ein Wirtschaftsabkommen abgeschlossen worden.

Das Abkommen vom 4. August 1943 über den Warenaustausch und die Regelung des Zahlungsverkehrs mit der *Türkei* ist am 25. August vorerst bis zum 1. Dezember 1944 und alsdann neuerdings bis zum 1. März 1945 verlängert worden.

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

2229 Barhinterlagen	Fr. 3 869 514.11
3231 Bürgschaften	» 26 889 914.—
1022 Wertschriftenhinterlagen	» 12 356 096.05
6482 Sicherheiten im Gesamt- betrage von	<u>Fr. 43 115 524.16</u>

(1943: 6191 Sicherheiten von total Fr. 39 381 329.66).

Die Zunahme ist zurückzuführen auf die Vermehrung und Erhöhung der Frachtkredite sowie auf erhöhte Garantieleistungen für Rollmaterialbestellungen.

8. Während des Berichtsjahres wurden auf die *Hypothekendarlehen*, welche aus Mitteln der *Pensions- und Hilfskasse* gewährt worden sind, Fr. 1 927 338.15 zurückbezahlt. Dagegen wurden im Laufe des Jahres neue Darlehen und Darlehenserhöhungen im Betrage von Fr. 299 723.95 gewährt. Die Hypothekendarlehen betragen deshalb auf Jahresende noch Fr. 46 220 486.— gegenüber Fr. 47 848 100.20 im Vorjahre.

9. Der Bestand des Portefeuilles der *eigenen Wertschriften* betrug am Jahresende Fr. 15 167 579.80 gegenüber Fr. 15 217 529.55 auf Ende 1943. Die Neubewertung der Wertschriften hat einen Mehrwert von Fr. 2 196 ergeben.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung

1. Im Verlaufe des Jahres 1944 sind folgende Revisionen vorgenommen worden:

Revision des Kassen- und Kautionsbestandes sowie des Wertschriften-Portefeuilles bei der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung; Kontrolle einer Anzahl Vorschusskassen von Dienststellen der Generaldirektion und der Kreise I—III. Ferner war die Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung bei einer Anzahl Oberbaumaterial-Stürzen vertreten.

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

Die Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung prüften ausserdem die Geschäftsergebnisse der Bahnhofreklame, des Bahnhofbuchhandels, eines Bahnhofkühlhauses und die Roheinnahmen pro 1943 von 36 Bahnhofwirtschaften. Es wurde Einsicht genommen in die Geschäftsbücher von 25 Bahnhofwirtschaften sowie der Schweizerischen Speisewagen-gesellschaft und der Schweizerischen Automaten-gesellschaft. Ferner sind die Rechnungen eines Gemeinschaftsbahnhofes, der Liegenschaftsverwaltung Genève—La Praille und der Quellwasserversorgung Brunnen geprüft worden. Die Revisoren nahmen ausserdem Einsicht in die Geschäftsbücher einiger weiterer Betriebe verschiedener Art.

2. Die ordentliche Revision der Bau- und Betriebsrechnung der Simplonlinie Brig—Iselle durch die Prüfungskommission der Internationalen Simplon-delegation konnte infolge der Kriegsverhältnisse in Italien nicht stattfinden.

3. Die im Jahre 1943 im Rahmen der allgemeinen Neuordnung des Rechnungswesens in Angriff genommene Einführung der doppelten Buchhaltung ist im Berichtsjahre abgeschlossen worden.

Sodann wurden die Vorarbeiten für die Einführung des betriebswirtschaftlichen Rechnungswesens beim Stations- und Zugsbegleitungsdienst aufgenommen.

Schliesslich nahmen Vertreter der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung an den Vorarbeiten des eidgenössischen Amtes für Verkehr zur Aufstellung neuer Rechnungsvorschriften für die schweizerischen Eisenbahnverwaltungen teil; es ist vorgesehen, diese Vorschriften als Verordnung zum kommenden Eisenbahngesetz herauszugeben.

C. Verkehrskontrolle

1. Das Verfahren betreffend die *Nachweisung und Verrechnung der Tax- und Frachtzuschläge* wurde durch entsprechende Weisungen geordnet.

2. Für die *Abfertigung von Zeitungstransporten im Abonnement* sind Vorschriften erlassen worden.

3. Die *Vorschriften über die Versicherung von Reisegepäck und Expressgut* sind neu herausgegeben worden.

4. Für den *Reisebureauverkehr* wurde an Stelle der monatlichen die *vierteljährliche Abrechnung* eingeführt.

5. Das *maschinelle Buchungsverfahren* wurde auf den Versandverkehr der Güterexpedition Thun ausgedehnt, der von der Buchungszentrale auf der Güterverwaltung Bern behandelt wird. Der Güterexpedition Buchs (St. G.) wurde die Buchung des Versandgüterverkehrs von Landquart übertragen.

6. Am 3. März 1944 hat eine *Sitzung der Kontrollchefs-Kommission* stattgefunden.

7. Durch die Kassenrevisoren wurden die *Kassen und Bücher von 614 Dienststellen revidiert*; 57 Stellen gaben Anlass zu besondern Untersuchungen.

8. Die auf den Stationen den Geschäftsfirmen eröffneten *Frachtkredite* haben folgende Änderungen erfahren: Neueröffnungen 663, Aufhebungen 180, Stand Ende Dezember 1944 7034.

9. Von der *Billetedruckerei* wurden 60 982 000 *Billette Edmonsonschen Systems* gedruckt, gegenüber 52 919 000 im Jahre 1943.

D. Pachtbetriebe

1. Am 21. April wurde die provisorische allgemeine Dienstvorschrift über die Pachtbetriebe erlassen. Als Pachtbetrieb im Sinne dieser ADV gelten

vorläufig die Bahnhofswirtschaften, die Bahnhofbuchhandlungen und die Automaten-Unternehmungen.

2. Pächterwechsel: Im Bahnhofbuffet Bern ist Herr S. Scheidegger am 1. Mai durch Herrn F. Krähenbühl abgelöst worden. Am Ende des Jahres traten ferner die Bahnhofwirte von Sarnen und Zug zurück.

3. Die kleinen Bahnhofswirtschaften in Menziken und Reinach wurden am Jahresende aufgehoben.

4. Bei 27 Pächtern wurden die Pachtzinse überprüft und zum Teil neu angesetzt oder auf neuen Grundlagen aufgebaut.

5. Die Vorarbeiten für die Totalrevision der Vorschriften über die Verpachtung der Bahnhofswirtschaften wurden fortgesetzt.

6. Ausbau der Dokumentation über alle Pachtbetriebe.

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, 23. Januar 1940 und 12. Januar 1943 über das *Dienstverhältnis und die Bezüge des Personals des Bundes und der Bundesbahnen während des Aktivdienstzustandes* (siehe Geschäftsbericht 1939, 1940 und 1943, Abschnitt V, Ziff. 2) blieben auch im Berichtsjahr in Kraft.

3. Nach dem Bundesratsbeschluss vom 29. Dezember 1943 wurden dem Personal des Bundes und der Bundesbahnen zum teilweisen Ausgleich der seit Kriegsausbruch eingetretenen Verteuerung der Lebenshaltung auch für das Jahr 1944 *Teuerungszulagen* ausgerichtet, die in einer Grundzulage und dem Kinderzuschuss bestanden.

Die *Grundzulage* setzte sich zusammen aus:

- a. einem Zuschlag von 12 % zu den festen Bezügen auf Grund der im Jahr 1941 stabilisierten Besoldungen, Gehälter und Löhne;
- b. einer Kopfquote von
 - Fr. 720 für Verheiratete,
 - » 600 » Ledige mit Unterstützungspflicht,
 - » 480 » Ledige ohne Unterstützungspflicht.

Die Grundzulage betrug:

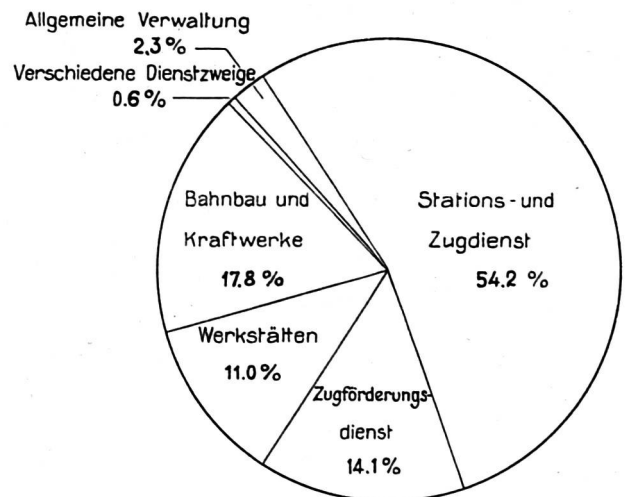
	Für Verheiratete	Für Ledige	
	Fr.	mit Unterstützungspflicht	ohne Unterstützungspflicht
	Fr.	Fr.	Fr.
mindestens	1200	1000	800
höchstens			
aber	48 %	40 %	32 %
	des massgebenden Verdienstes.		

Der *Kinderzuschuss* betrug für jedes Kind unter 18 Jahren Fr. 40 jährlich, wenn der Bedienstete ein Kind oder zwei Kinder unter 18 Jahren hatte, und Fr. 50, wenn er mehr als zwei Kinder unter 18 Jahren hatte.

Im gesamten wurden an Teuerungszulagen Fr. 37 931 418 (1943 Fr. 25 129 618) ausgerichtet.

Abbildung 8

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1944



4. Zur Deckung der vermehrten Aufwendungen des Personals für die Herbststeinkäufe (Brennmaterial, Winterbedarf an Kartoffeln und Obst) beschloss der Bundesrat am 25. September 1944 die *Ausrichtung einer zusätzlichen Teuerungszulage für das Jahr 1944*.

Sie betrug:

Fr. 210 für Verheiratete, höchstens aber 9 % des Verdienstes,

» 175 » Ledige mit Unterstützungspflicht, höchstens aber 7½ % des Verdienstes,

» 140 » Ledige ohne Unterstützungspflicht, höchstens aber 6 % des Verdienstes.

Ferner wurde ein zusätzlicher Kinderzuschuss von Fr. 10 für jedes Kind unter 18 Jahren an Bedienstete gewährt, die mehr als zwei solche Kinder hatten.

Im gesamten wurden an zusätzlichen Teuerungszulagen Fr. 6 222 632 (1943 Fr. 7 259 180) ausgerichtet.

5. Ab 1. Januar 1944 wurden gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 29. Dezember 1943 und eine Verfügung des eidgenössischen Finanz- und Zolldepartements vom 30. Dezember 1943 *Teuerungszuschläge auf den Nebenbezügen des Personals* gewährt, die gegenüber den Ansätzen des Jahres 1939 eine Erhöhung der Nebenbezüge um durchschnittlich 25 % ergaben.

Im gesamteten wurden an Teuerungszuschlägen auf den Nebenbezügen Fr. 2 288 384 (1943 Fr. 1 773 672) ausgerichtet.

6. Den *Pensionierten* der Schweizerischen Bundesbahnen wurden gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 29. Dezember 1943 über die Ausrichtung von Teuerungszulagen an Rentenbezüger der beiden Personalversicherungskassen des Bundes für das Jahr 1944 *Teuerungszulagen* in folgendem Ausmass ausgerichtet:

an die verheirateten Pensionierten	Fr. 500
» » ledigen Pensionierten	» 375
» » Bezüger von Witwenpensionen	» 375
» » Bezüger von Waisenpensionen	» 150

höchstens aber 50 % der Jahrespension.

Im gesamteten wurden an Teuerungszulagen an die Pensionierten Fr. 8 452 117 (1943 Fr. 6 732 213) ausbezahlt.

7. Im weitem wurde den Pensionierten mit Beschluss des Bundesrates vom 18. Dezember 1944 eine *einmalige Winterzulage* gewährt. Sie betrug:

für die verheirateten Pensionierten	Fr. 50
» » ledigen Pensionierten	» 35
» » Bezüger von Witwenpensionen	» 35
» » Bezüger von Waisenpensionen	» 15

Pensionierte, deren Jahrespension den Betrag von Fr. 3600 überstieg, erhielten die Zulage nur soweit, dass Pension und Winterzulage zusammen für die verheirateten Pensionierten . . . Fr. 3650
 » » ledigen Pensionierten » 3635
 » » Bezüger von Witwenpensionen . . . » 3635
 nicht überstiegen.

Im gesamteten wurden an Winterzulagen an die Pensionierten Fr. 616 198 ausbezahlt.

8. Andererseits blieben die nach den Statuten der Pensions- und Hilfskasse vom Jahr 1921 an die vor dem 1. Juli 1941 aus dem Dienst ausgeschiedenen Versicherten und an ihre Hinterbliebenen zugesprochenen Pensionen gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 30. Mai 1941 über die vorläufige Neuordnung der Bezüge und der Versicherung des Bundespersonals auch im Jahr 1944 um 15% herabgesetzt, wobei abzugsfrei blieben:

2400 Franken der Invalidenpension,
1500 » » Ehegattenpension,
alle Leistungen an Waisen.

Keine Pension durfte um mehr als 10 % gekürzt werden. Diese Kürzungen ergaben Minderausgaben von Fr 2 704 354.15 (1943 Fr. 2 810 610.35).

9. Mit Bundesratsbeschluss vom 10. Oktober 1944 wurden mit Wirkung ab 1. November 1944 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.

Es betragen:	1944 Fr.	1943 Fr.
der Beitrag der Bundesbahnen an die Lohnausgleichskasse	3 953 061	3 630 144
der Beitrag des Personals an die Lohnausgleichskasse	3 953 060	3 630 144
Total	7 906 121	7 260 288
die an die Bundesbahnen vergütete Lohnentschädigung	1 637 715	1 060 059
die Leistung der Bundesbahnen an die Lohnausgleichskasse	6 268 406	6 200 229

10. Der *Personalbestand* hat folgende Änderungen erfahren:

Zahl der fest angestellten Bediensteten (Beamte, Angestellte und Arbeiter):		
im Jahresdurchschnitt 1944	1944.	30 011
1943	1943.	29 503
Vermehrung		508
Aushilfspersonal:		
im Jahresdurchschnitt 1944	1944.	1 859
1943	1943.	1 265
Vermehrung		594
Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Unternehmerarbeiter, die bei Bedarf von Privatunternehmern angefordert wurden		
1944	1944.	1 565
1943	1943.	2 316
Verminderung		751
Vermehrung des festangestellten Personals 1944		508
Vermehrung des Aushilfspersonals 1944		594
Total Vermehrung		1 102
Verminderung der Unternehmerarbeiter 1944		751
Gesamtvermehrung		351

11. 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 gesamteten 16 734 Tagwerke (1943: 15 480) geleistet.

12. Die *Disziplinarkommissionen* begutachteten 12 von Bediensteten eingereichte Disziplinarbeschwerden. In 9 Fällen haben sie Abweisung der Beschwerden und in 3 Fällen Milderung der Strafe beantragt. Die Beschwerdeinstanzen haben in 9 Fällen die Beschwerden abgewiesen und in 2 Fällen der von den Disziplinarkommissionen empfohlenen Ermässigung der Strafen ganz und in einem Fall teilweise zugestimmt.

13. Die *Personalausschüsse* haben in 6 Sitzungen die Entwürfe zu neuen Reglementen über den Signaldienst und über die Druckluftbremse sowie verschiedene Fragen des Betriebsdienstes begutachtet.

14. Aus dem *Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete* wurden an 24 ehemalige bedürftige Aushilfsbedienstete, die der Pensions- und Hilfskasse nicht angehörten, freiwillige Unterstützungen im Betrage von Fr. 11 700.40 (1943 an 20 = Fr. 7890) ausgerichtet.

15. Gestützt auf Art. 56 des Beamtengesetzes wurden in 27 Fällen *freiwillige Zuwendungen* im Betrage von Fr. 29 189.20 an bedürftige ehemalige, aus eigenem Verschulden entlassene Bedienstete oder deren bedürftige Hinterbliebene verabfolgt (1943 an 26 = Fr. 26 770).

16. Aus dem Guyer-Zeller-Fonds wurden an 28 Bedienstete für *rasches und besonnenes Handeln* zur Vermeidung von Unglücksfällen Belohnungen von insgesamt Fr. 1145 (1943 an 20 = Fr. 1900) ausgerichtet.

17. *Psychotechnischer Dienst.* An den Aufnahmeprüfungen für Handwerkerlehrlinge der Werkstätten nahmen 292 Bewerber teil, wovon 200 der besondern

Berufseignungsprüfung unterzogen wurden. Für den Zugförderungsdienst wurden 42 Anwärter für den Lokomotivdienst und 10 für den Visiteurdienst geprüft. Dem Stations- und Zugsdienst wurden erstattet 143 Eignungsgutachten über Stationslehrlinge, 8 über Stationswärter mit Bureaudienst und 2 über Zugsdienstlehrlinge. Für verschiedene Dienstabteilungen der Generaldirektion und der Kreise wurden 33 Eignungsuntersuchungen durchgeführt.

18. Der *Unfallverhütungsdienst* befasste sich hauptsächlich mit der systematischen Unfallverhütung im Betriebsdienste. Er unterrichtete überdies in neun Schlusskursen für Stationslehrlinge und fünf Instruktionkursen des Bahndienstpersonals über die Unfallverhütung.

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	96 ^{a)}	190	254	243	783	616
Teilpensionierte	3 ^{b)}	23	21	47	94	5
Abgefundene	—	1	1	—	2	2
<i>Gestorbene Aktive</i>	16 ^{c)}	36	50	52	154	137
als Folge hievon wurden pensioniert						
Witwen	13	30	43	25	111	120
Waisen	6	18	26	10	60	91
Vollwaisen	—	—	1	1	2	2
<i>Gestorbene Invalide</i>	53	160	220	221	654	619
als Folge hievon wurden pensioniert						
Witwen	23	91	135	135	384	382
Waisen	—	10	16	11	37	41
Vollwaisen	1	1	1	—	3	6
<i>Gestorbene Witwen</i>	62	71	101	98	332	304
als Folge hievon wurden pensioniert: Vollwaisen	—	—	3	—	3	1
<i>Wiederverheiratete Witwen</i>	2	1	1	1	5	8
<i>Ausgeschiedene Waisen</i>	13	46	79	50	188	178
» Vollwaisen	7	7	5	3	22	10
a) Wovon 70 der Hauptwerkstätten.						
b) » 2 » »						
c) » 9 » »						
II. Neue Ordnung:						
<i>Invalide:</i>						
Abgefundene	—	5	—	—	5	2
<i>Gestorbene Aktive</i>	1 ^{d)}	2	4	—	7	8
als Folge hievon wurden pensioniert: Witwen	—	—	—	—	—	1
d) wovon 1 der Hauptwerkstätten						
III. Einleger:						
Kassenleistungen (Art. 41 ¹⁾)	—	—	2	—	2	4
<i>Gestorbene</i> mit Rückerstattung der Beiträge samt Zinsen (Art. 43 ¹⁾)	—	—	—	—	—	2

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne von Art. 45 der Statuten im Betrage von Fr. 43 436 zugesprochen worden (92 Fälle).

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

zember 1944 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:	
	1944	1943	1944	1943
I. <i>Versicherte:</i>				
alte Ordnung	23 682	24 696	Fr. 121 561 704	Fr. 125 913 714
neue Ordnung	5 209	3 982	» 16 900 893	» 12 589 375
II. <i>Einleger</i>	548	412	» 1 731 734	» 1 316 152
III. <i>Pensionierte:</i>				
1. <i>Alte Ordnung.</i>			Betrag der Jahrespension:	
Invalide	11 615	11 488	Fr. 40 979 521	Fr. 40 378 942
Teilweise Invalide	263	195	» 109 687	» 70 985
Witwen	8 013	7 853	» 13 545 815	» 13 124 365
Waisen	699	785	» 343 148	» 381 712
Vollwaisen	42	57	» 40 503	» 53 076
2. <i>Neue Ordnung.</i>				
Invalide	1	1	» *	» *
Witwen	1	1	» 839	» 839
IV. <i>Bezüger von freiwilligen Kassenleistungen:</i>				
1. <i>Alte Ordnung.</i>				
Bedürftige Invalide	4	4	Fr. 1 418	Fr. 1 250
Waisen über 18 Jahre	418	405	» 245 804	» 239 928
Ehegatten oder Verwandte	41	39	» 26 060	» 23 228
Unterstützte gemäss Art. 56 des BtG	29	27	» 30 713	» 27 600
2. <i>Neue Ordnung: keine.</i>				

* keine Pensionszahlung, weil Unfallrente höher.

Die Zahl der Mitglieder der alten Versicherungsordnung (geschlossene Kasse) hat um 1014 und der versicherte Verdienst um Fr. 4 352 010 abgenommen.

Die Zahl der Versicherten der neuen Ordnung hat durch Neuanstellungen und durch Übertritte aus der Einlegerkasse um 1227 und die Höhe des versicherten Verdienstes durch Neueintritte und Verdiensterhöhungen um Fr. 4 311 518 zugenommen.

Durch Neuanstellungen hat die Zahl der Einleger um 136 und die Verdienstsumme um Fr. 415 582 zugenommen.

c. Im Rechnungsjahr hat der Fehlbetrag der Versicherten «Alte Ordnung» um rund 6,7 (1943: 9,1) Millionen Franken abgenommen, so dass er auf Ende 1944 rund 566,1 Millionen Franken beträgt, gegenüber rund 572,8 Millionen Franken im Vorjahr. Dieses günstige Resultat ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass, wie im Vorjahre, die Zahl der Pensionierungsfälle geringer war als nach

den Rechnungsgrundlagen erwartet wurde. Gegenüber 1095 erwarteten Fällen traten deren 774 ein.

Bei den Versicherten «Neue Ordnung» ist im Rechnungsjahr ein Einnahmenüberschuss von rund Fr. 477 100 (1943: Fr. 473 100) eingetreten, weil auf den Neueintritten und den Verdiensterhöhungen Gewinne entstanden sind. Auf Ende 1944 verfügt die neue Versicherungsordnung über einen Aktivenüberschuss von rund Fr. 1 368 300 (1943: Fr. 891 100).

d. Über die auf den 31. Dezember 1944 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 128 Auskunft.

e. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse belief sich Ende des Berichtsjahres auf Fr. 383 738 206. — gegenüber Fr. 385 397 051.20 auf Ende 1943. Der Rückgang ist in der Hauptsache auf Ab- und Rückzahlungen bei den Hypothekaranlagen zurückzuführen. Die Bewertung des Titelportefeuilles ergab einen Mehrwert von Fr. 30 270. —.

2. Unfallversicherung

Für die Versicherung unseres Personals haben wir der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1944 folgende Prämien bezahlt:

	Für Betriebsunfälle	
	1944	1943
Versicherte Lohnsumme	Fr. 181 430 360	Fr. 166 386 014
Prämien	» 2 771 069	» 2 534 770
Mittlerer Prämienatz	15,27 ‰	15,23 ‰

	Für Nichtbetriebsunfälle	
Versicherte Lohnsumme	Fr. 180 658 316	Fr. 165 677 989
Prämien	» 987 571	» 905 694
Mittlerer Prämienatz	5,47 ‰	5,47 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 300 691 (1943: Fr. 275 237) vergütet.

3. Krankenkasse

Auf den 31. Dezember 1944 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse a (nur Krankenpflege) 26 541 (25 722) Männer und 1163 (1168) Frauen;

Klasse b (nur Krankengeld) keine Versicherten;

Klasse c (Krankenpflege und Krankengeld) 251 (222) Männer und 2 (4) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung geben die Seiten 130 und 131 Auskunft.

Die Versicherungsklasse a hat einen Verlust von Fr. 140 549.59 (1943: Fr. 47 895.91) aufzuweisen. 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. 70 274.79 vermindert; er beträgt am Ende des Rechnungsjahres Fr. 497 263.65 gegenüber Fr. 567 538.44 im Vorjahre. Die ungünstigen Rechnungsabschlüsse der letzten Jahre haben uns veranlasst, die Prüfung von Sanierungsmassnahmen anzuordnen.

Die Versicherungsklasse b verfügt auf Ende 1944 über einen Fonds von Fr. 10 509.30 (1943: Fr. 10 203.20).

Die Versicherungsklasse c hat einen Vorschlag von Fr. 887.64 (1943: Fr. 1370.02) aufzuweisen. Der Ausgleichsfonds erreichte auf Ende 1944 den Betrag von Fr. 7697.31 (1943: Fr. 6809.67).

Der Spezialfonds hat um Fr. 5139.35 (Zinsen, Ordnungsbussen und Geschenke) zugenommen und beträgt auf Ende 1944 Fr. 172 343.35 gegenüber Fr. 167 204.— im Vorjahre.

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahre gibt die Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1944 auf Seite 132 dieses Berichts Aufschluss. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei-, Spitalkosten und sonstige Heilmittel) betragen bei den Werkstättekrankenkassen Fr. 56.65 (1943: Fr. 51.90) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 53.36 (1943: Fr. 50.20). Die Verhältnisse sind infolge der Zunahme der Krankenpflegekosten ungünstiger geworden. Von den neun administrativen Kasseneinheiten haben im Rechnungsjahre acht (1943: sechs) Kasseneinheiten Verluste aufzuweisen (Werkstättekrankenkassen Yverdon, Olten, Bellinzona, Zürich und Chur und Kreiskrankenkassen Lausanne, Luzern und Zürich).

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1943 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst

1. Im Jahre 1944 kamen 15 416 Krankheitsfälle und 4688 Unfälle zur Anmeldung, gegenüber 12 743 Krankheitsfällen und 4369 Unfällen im Jahre 1943.

Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage, inklusive Kurzabsenzen, beträgt 534 955 (1943: 448 412). Das ergibt bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 30 011 Bediensteten eine *Morbidität von 17,83 Tagen* gegenüber 15,20 im Jahre 1943 und 15,15 im Jahre 1942.

Nach Arbeitsgruppen ausgeschieden betrug die Morbidität:

	1944	1943	1942
Bureaudienst	9,72	9,38	8,24
Dienst im Freien	21,34	18,80	18,43
Dienst im Bureau und im Freien	16,40	13,65	13,78
Dienst auf der Lokomotive . .	16,95	13,72	14,19
Dienst auf den Zügen	19,25	16,32	17,03
Dienst in der Werkstätte (Arbeiter)	19,24	16,27	15,67

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

Bei Krankheiten Tage	26,78	26,85	26,83
Bei Unfällen »	21,11	19,90	21,48

2. Es fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen . . .	1905	1916	1902
Begutachtungen auf Invalidität	511	388	380
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit	902	899	868

3. Die Zahl der Krankheitsfälle hat im Berichtsjahr 1944 um 2671, und die Zahl der Unfälle um 319 zugenommen, eine erhebliche Zunahme, die keinesfalls nur auf den etwas vergrößerten Personalbestand zurückgeführt werden kann. Auch die Morbiditätsziffer ist um 2,63, von 15,2 auf 17,83, Tage gestiegen.

Diese Steigerung wirkt sich (wenn auch in etwas verschiedenem Masse) in allen Arbeitsgruppen aus. Dagegen zeigen die Krankheitsgruppen ein recht verschiedenes Verhalten. Während die Infektionskrankheiten infolge einer Grippeepidemie im Beginn des Jahres 1944 sich gegenüber dem Vorjahr fast verdoppelt haben und (wie dies meist der Fall ist) im Zusammenhang damit auch die Krankheiten der Atmungsorgane eine merkliche Steigerung zeigen, haben die rheumatischen Krankheiten (Krankheiten der Bewegungsorgane) weiter abgenommen. Auch die Krankheiten der Verdauungsorgane, die von 1940—1943 merklich angestiegen sind, zeigen einen Rückgang. Kriegsheizung und Kriegsernährung scheinen also nach wie vor keinen erheblichen Einfluss auf die Morbidität auszuüben. Angehalten hat dagegen die leichte Aufwärtsbewegung der Unfälle und der Krankheiten der Kreislauforgane. Erstere sind wohl zum Teil immer noch der Verdunkelung und vor allem der Einstellung zahlreicher ungeschulter und unerfahrener Arbeiter in den Betriebsdienst zuzuschreiben, letztere der allgemeinen Überalterung des Personals.

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

Von besonderem Interesse war im Berichtsjahr 1944 die Wiederholung der *Serienuntersuchungen älterer Lokomotivführer*. Die Ergebnisse dieser in allen drei Kreisen durch die Ärzte des bahnärztlichen Dienstes durchgeführten Untersuchungen liegen noch nicht vollständig vor.

VI. Materialverwaltung

A. Materialbestellung

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigere Materialien *bestellt* worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial (ohne Schienen und Schwellen)	t	1 418
Holzschwellen	Stück	173 978
Stahlschienen.	t	3 100
Eiserne Bahnschwellen (Rückgewinnung aus Altmaterial)	Stück	7 700
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen)	t	4 412
Brennholz für die Lokomotivfeuerung und für die Werkstätten.	Ster	65 604
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste	t	6 415
Baumaterialien (Zement, Karbid usw., Farben)	t	2 918
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von. Fr.		834 890
Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung im Werte von		Fr. 1 543 581

Material für elektrische Anlagen . . .	Fr. 5 716 000
Einfriedigungen	» 38 652
Staubbekämpfungs- und Unkrautver- tilgungsmittel	» 407 900
Inventargegenstände, Bureauaterial usw. im Werte von.	» 3 253 349
Tücher und Anfertigung der Dienst- kleider für	» 1 956 686

B. Verkauf von Altmaterial

Es wurde *verkauft*:

Altmaterial aus den Werkstätten und übrigen Diensten für	Fr. 1 206 200
Altmaterial aus dem Oberbau	» 2 030 911

C. Kohlenversorgung

Im Berichtsjahre sind insgesamt 115 296 t mineralische Brennstoffe beschafft worden, davon 39085 t Koks.

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung

A. Allgemeines

Die Kommerzielle Konferenz der Schweizerischen Transportunternehmungen und Verkehrsinteressenten hielt am 21. Dezember ihre 54. Sitzung ab.

B. Personen- und Gepäckverkehr

1. Die *Sonntagsbillette* wurden bis 26. März und ab 16. Dezember ausgegeben. Auch dieses Jahr musste diese Vergünstigung infolge der kriegsbedingten Mangelwirtschaft auf die eigentliche Sportzeit beschränkt bleiben.

2. Das im Jahre 1940 zur Förderung des Ferienerverkehrs geschaffene *Ferienabonnement zum Bezug halber Billette* wurde auch während des Berichtsjahres zu den bisherigen Bedingungen ausgegeben, und zwar für die Sommerperiode wie gewohnt während der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober. Mit Unterstützung des Bundes wurde es ebenfalls im Winter 1943/44, vom 8. Januar bis 31. März, ausgegeben.

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

Abbildung 9
Täglich beförderte Reisende
1943 und 1944

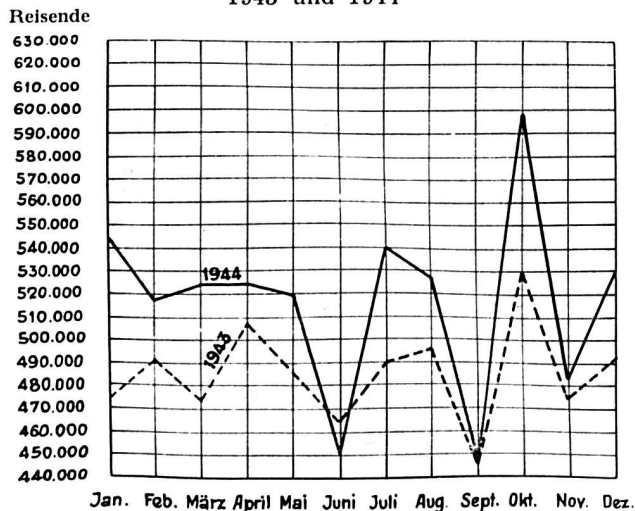
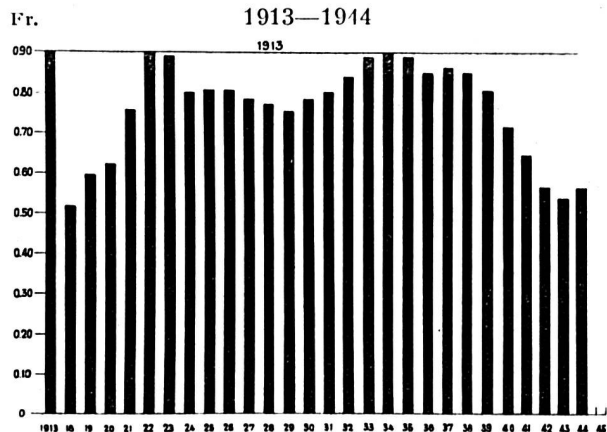


Abbildung 10
Die durchschnittlichen Einnahmen pro Reisenden im Personenverkehr unter Berücksichtigung der verminderten Kaufkraft des Geldes (Index)
1913—1944



Ausgabeperiode	ausgegebene Abonne- mente	Zusatz- karten	Abonnements- einnahmen (netto)
Sommer 1940 (1. 5.—31. 10)	130 204	100 366	1 413 204
Winter 1940/41 (15. 12.—31. 3.)	50 259	35 637	490 343
Sommer 1941 (1. 4.—31. 10.)	266 405	203 739	2 908 363
Winter 1941/42 (20. 12.—31. 3.)	69 851	46 782	742 330
Sommer 1942 (1. 4.—31. 10.)	305 927	216 977	3 692 316
Winter 1942/43 (19. 12.—31. 3.)	74 011	49 604	883 151
Sommer 1943 (1. 4.—31. 10.)	313 272	227 529	3 803 685
Winter 1943/44 (8. 1.—31. 3.)	50 743	33 176	800 712
Sommer 1944 (1. 4.—31. 10.)	320 347	227 077	3 868 496

3. Bei Ermittlung des zum *Bezug von Arbeiterabonnements* festgesetzten Höchstlohnes wird seit 1. Januar auf die Anrechnung der Kinderzulage verzichtet. Als Lohn werden nur noch betrachtet das Bruttoeinkommen aus dem Anstellungsverhältnis, einschliesslich Teuerungszulage, Gratifikation und dergleichen, aber ausschliesslich Kinderzulage. — Die Lohngrenze für den *Bezug von Lehrlingsabonnements* ist auf 1. Februar von Fr. 4 auf Fr. 5 erhöht worden.

4. Durch die kriegswirtschaftlich bedingte Drosselung des Verkehrs auf den Strecken der Postverwaltung und der konzessionierten Autounternehmen wurde der Reiseverkehr nach Einzugsgebieten der Automobillinien derart erschwert, dass der direkte Personenverkehr, d. h. die Ausgabe direkter Billette Bahnstationen-Postautostationen und Stationen konzessionierter Autounternehmen, Mitte Februar eingestellt werden musste.

5. Seit Anfang März gewähren die am direkten schweizerischen Personenverkehr beteiligten Transportunternehmen, einschliesslich der schweizerischen Postverwaltung, den Arbeitskräften für den Einsatz in der Forstwirtschaft die gleichen Fahrvergünstigungen wie den Arbeitskräften für den Arbeitseinsatz in der Landwirtschaft und den Arbeitern an Bauarbeiten von nationalem Interesse, nämlich:

- Hinfahrt an den Arbeitsort zum Arbeitsantritt mit halbem gewöhnlichem Billett 3. Klasse einfacher Fahrt;
- Fahrten zum Besuche der Angehörigen innerhalb der festgesetzten Höchstzahl mit halbem gewöhnlichem Billett 3. Klasse für Hin- und Rückfahrt;
- Fahrten, die aus vom Willen des Arbeiters unabhängigen Gründen, wie z. B. zum Besuche eines Arztes, ausgeführt werden müssen, mit halbem gewöhnlichem Billett 3. Klasse für Hin- und Rückfahrt;
- Heimreise nach beendeter Arbeit mit halbem gewöhnlichem Billett 3. Klasse einfacher Fahrt.

Wie beim Arbeitseinsatz für Bauarbeiten von nationalem Interesse werden auch hier die Kosten vom Bund übernommen.

6. Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 24. Dezember 1943, der die schweizerischen Transportunternehmen ermächtigt, die Grundtaxen des Personenverkehrs höchstens um 20 % und jene des Gepäck- und Expressgutverkehrs höchstens um 10 % zu erhöhen, werden seit 1. April zu den geltenden Beförderungspreisen prozentuale Zuschläge erhoben, die im gewöhnlichen Personenverkehr bei 100 km und im Gepäck- und Expressgutverkehr bei 150 km ihr Maximum erreichen. Für grössere Entfernungen bleibt der Zuschlag konstant, die prozentuale Erhöhung nimmt somit bei zunehmender Entfernung ab. Für die einzelnen Verkehrsarten betragen die Zuschläge:

Normaltarif:	1. Kl. Fr.	2. Kl. Fr.	3. Kl. Fr.
a. Billette einfacher Fahrt 20 % Zuschlag, höchstens	3.—	2.10	1.50
b. Billette für Hin- und Rückfahrt 10 % Zuschlag, höchstens	2.40	1.70	1.20
c. Reisebureaufahrtscheine (je Fahrscheinheft) 20 % Zuschlag, höchstens	3.—	2.10	1.50
Sonntagsbillette 20 % Zuschlag, höchstens	3.—	2.10	1.50
Schweizerische zusammenstellbare Billette, Sonn- und Festtagsbillette sowie Rundfahrtbillette 10 % Zuschlag, höchstens	2.40	1.70	1.20

Billette für Gesellschaften und Schulen:

a. Gesellschaften:			
Taxen einfacher Fahrt 20 % Zuschlag, höchstens	3.—	2.10	1.50
Taxen für Hin- und Rückfahrt sowie Rundfahrt 10 % Zuschlag, höchstens	2.40	1.70	1.20
b. Schulen, unterstützte und nicht unterstützte Ferienkolonien und dergleichen:			
Taxen einfacher Fahrt 20 % Zuschlag, höchstens	1.50	1.05	— .75
Taxen für Hin- und Rückfahrt sowie Rundfahrt 10 % Zuschlag, höchstens	1.20	— .85	— .60

Für unterstützte Ferienkolonien wird als Höchstzuschlag sowohl für die Hin- als auch für die Rückfahrt der halbe Zuschlag für Schulfahrten zur einfachen Taxe berechnet.

Generalabonnemente:

	1. Kl. Fr.	2. Kl. Fr.	3. Kl. Fr.
Abonnement für:			
8 Tage 10 % Zuschlag	11.—	9.—	6.50
15 Tage 10 % Zuschlag	15.—	12.—	9.—
Zusatzkarten zu 8- und 15tägigen Abonnements 10 % Zuschlag	6.—	4.50	3.50
1 Monat 10 % Zuschlag, für 1 Person	25.—	20.—	15.—
für 2 Personen	34.—	27.—	20.—
12 Monate 5 % Zuschlag, für 1 Person	75.—	60.—	45.—
für 2 Personen	100.—	80.—	60.—
1. Monatsrate 10 % Zuschlag, für 1 Person	25.—	20.—	15.—
für 2 Personen	34.—	27.—	20.—
2.—12. Monatsrate 4 % Zuschlag, für 1 Person	5.—	4.—	3.—
für 2 Personen	7.—	5.50	4.—

Die Preise der zwölfmonatigen Generalabonnemente, einschliesslich Taxzuschläge, betragen somit:

	1. Kl. Fr.	2. Kl. Fr.	3. Kl. Fr.
bei Vorausbezahlung: für 1 Person	1575.—	1260.—	945.—
für 2 Personen	2100.—	1680.—	1260.—
bei ratenweisem Bezug: für 1 Person	1605.—	1284.—	963.—
für 2 Personen	2151.—	1717.50	1284.—

Abonnemente für halbe Billette:

Abonnemente für 3 Monate: 5 % Zuschlag = Fr. 3.50
 » » 12 » 5 % » = » 11.—

Streckenabonnemente:

Für Streckenabonnemente der Serien A, B und B1 werden auf den Abonnementspreisen (allenfalls einschliesslich Schnellzugzuschlag, aber ohne Ausfertigungsgebühr) erhoben:

	2. Kl. Fr.	3. Kl. Fr.
Serie A 20 % Zuschlag, für Abonnemente ohne Schnellzugzuschlag höchstens	29.40	21.—
mit Schnellzugzuschlag höchstens	35.30	25.20
Serie B 10 % Zuschlag, für Abonnemente ohne Schnellzugzuschlag höchstens	9.95	7.10
mit Schnellzugzuschlag höchstens	11.95	8.50
Serie B1 10 % Zuschlag, für Abonnemente ohne Schnellzugzuschlag höchstens	6.95	5.—
mit Schnellzugzuschlag höchstens	8.35	5.95

Zusammenstellbare Netzabonnemente

Auf den in den Preistafeln angeführten Preisen wird ein Zuschlag von 5% erhoben; er wird auf dem Erhebungsbetrag (allenfalls einschliesslich Schnellzugzuschlag und Preiszuschlag für Privatbahnstrecken) des barbezahlten bzw. teilbezahlten Abonnements berechnet und auf den nächsthöheren Franken aufgerundet.

Schnellzugzuschlag

Kein Zuschlag auf den Zonen-Schnellzugzuschlägen. Bei Fahrausweisen mit prozentualen Schnellzugzuschlägen (z. B. Streckenabonnemente) wird dagegen der Taxzuschlag vom Fahrpreis einschliesslich Schnellzugzuschlag berechnet.

Gewöhnliches Gepäck bzw. Expressgut

10 % Zuschlag auf der Fracht, höchstens Fr. 1.20 je 100 kg. Der Mindestzuschlag für eine Sendung beträgt 10 Rp.

Gepäck zu der um 33¹/₃ % ermässigten Fracht

10 % Zuschlag auf der Fracht, höchstens 80 Rp. je 100 kg. Der Mindestzuschlag für eine Sendung beträgt 10 Rp.

Gepäck-Zonentaxen

Die Zonentaxen wurden unter Berücksichtigung eines Zuschlages von 10 % wie folgt neu festgesetzt:

- a. Gewöhnliche Fahrräder, Lagerzelte und Faltboote bis 60 kg:
 - 1— 50 km Fr. —.60
 - 51—100 km » 1.10
 - 101—150 km » 1.65
 - 151 km und mehr » 2.20
- b. Zweisitzige Fahrräder, Invalidenfahrzeuge und Faltboote über 60 kg:
 - 1— 50 km Fr. —.85
 - 51—100 km » 1.65
 - 101—150 km » 2.50
 - 151 km und mehr » 3.30
- c. Kinderwagen und Fahrräder von Abonnenten:
 - 1— 50 km Fr. —.30
 - 51—100 km » —.60
 - 101—150 km » —.85
 - 151 km und mehr » 1.10

Für die übrigen mit dem Gepäck- und Expressgutverkehr zusammenhängenden Beförderungsarten (Traglasten, Wertgegenstände usw.) wird ebenfalls ein Zuschlag von 10% auf der Fracht erhoben unter Begrenzung durch einen Höchstzuschlag.

Für den Militärverkehr gelten die Zuschläge des Zivilverkehrs sinngemäss. Die Höchstzuschläge werden dementsprechend nur zur Hälfte oder zu einem Viertel berechnet.

7. Auf den 1. April 1944 wurde von den am direkten schweizerischen Personenverkehr beteiligten Transportunternehmungen im Sinne eines über den Rahmen des Transportreglements hinausgehenden Entgegenkommens zugunsten der Familien mit Kindern die *Alltersgrenze* für die taxfrei reisenden Kinder von vier auf *sechs* und jene für Jugendliche, die zur halben Taxe befördert werden, von zwölf auf *sechzehn* Jahre erhöht.

8. Die Heraufsetzung der Altersgrenze für Kinder im gewöhnlichen Verkehr bedingte eine Anpassung der Altersstufen im *Tarif für Gesellschaften und Schulen*. Seit 1. April bestehen nur noch zwei (bisher drei) Altersstufen, und zwar:

- a. bisherige I. Altersstufe für Klassen, die dem ersten bis einschliesslich zehnten Schuljahr entsprechen, oder für Schüler, die das 16. Altersjahr noch nicht überschritten haben;
- b. neue II. Altersstufe (bisher III. Altersstufe) für Klassen, die dem elften und den folgenden Schuljahren entsprechen, oder für Schüler, die das 16., aber noch nicht das 20. Altersjahr überschritten haben.

Die Taxen der bisherigen II. Altersstufe mussten aufgehoben werden, weil sie durch die halben Gesellschaftstaxen unterboten worden wären.

9. Mit Wirkung ab 1. April wurde für die *Ausflugsbillette ab Basel SBB und Genève-Cornavin* ein Taxminimum von

Fr. 3.—	in 1. Klasse
» 2.10	» 2. »
» 1.50	» 3. »

eingeführt. Im übrigen gleiche Kriegstaxzuschläge wie für Billette einfacher Fahrt.

10. Die Mindestfahrpreise für *Besuchsfahrten bei den im Aktivdienst stehenden Wehrmännern* wurden mit Gültigkeit ab 1. April erhöht

von Fr. 2.80 auf Fr. 4.20 für die 2. Klasse und
» » 2.— » » 3.— » » 3. »

11. Im Sinne einer ausserordentlichen, über die Vorschriften für Militärtransporte während des Aktivdienstes hinausgehenden Erleichterung, werden seit 1. Mai für die *Beförderung von Militärinternierten* (Angehörige ausländischer Armeen, in Uniform oder Zivil, einschliesslich der aus ausländischen Lagern entwichenen Kriegsgefangenen und der Deserteure) bei dienstlichen und andern vom Willen des Internierten unabhängigen Reisen während des Aufenthalts in einem Interniertenlager (Fassung, Arbeits-einsatz, Arztbesuche usw.), soweit der Bund für die Kosten aufkommt, der halbe gewöhnliche Fahrpreis für einfache Fahrt oder für Hin- und Rückfahrt, allenfalls mit Schnellzugzuschlag, gewährt.

12. Am 1. April trat der neue *Tarif für zusammenstellbare Netzabonnemente* in Kraft, durch den die bisherigen Bestimmungen betreffend die Abonnemente für beliebig zusammengestellte Strecken

(Serie IV) des Streckenabonnementstarifs aufgehoben wurden. Der neue Tarif brachte in der Hauptsache folgende Neuerung:

- a. die Zahl der Raten des teilbezahlten Netzabonnements ist von drei auf vier erhöht worden; jede Rate ist drei Monate gültig. Der Preis der ersten Rate beträgt wie bis anhin 40 %, derjenige der übrigen Raten je 20 %;
- b. die Jahrespreise werden von fünf zu fünf Franken und die Ratenpreise auf den nächsthöheren Franken aufgerundet. Die Jahrespreise für barbezahlte Netzabonnemente erfuhren, abgesehen von den aus der Aufrundung sich ergebenden Erhöhungen, keine Änderung. Der Jahrespreis teilbezahlter Netzabonnemente ist 1½ % höher als derjenige barbezahlter Abonnemente;
- c. beim teilbezahlten Netzabonnement ist ein Zahlungsverfahren mit Quittungsmarken eingeführt worden. Es wird somit nur *eine* Abonnementskarte für die ganze Gültigkeitsdauer des Abonnements verwendet. Der bisherige Bezugschein wurde hinfällig. An seine Stelle trat eine Abschrift des Bestellscheins, die dem Abonnenten überlassen wird und die bei Bestellung späterer Raten vorzuweisen ist.

13. Wegen des Nichtfunktionierens des italienisch-schweizerischen Verrechnungsverkehrs und der daherigen Unmöglichkeit, die Einnahmen aus dem Verkauf schweizerischer Fahrausweise aus Italien nach der Schweiz zu transferieren, wurden die Reisebureaux in Italien im Mai 1944 ersucht, den *Verkauf schweizerischer Fahrausweise in Italien* vorübergehend einzustellen. Der Verkauf wurde einzig in unsern Reisebureaux in Rom und Mailand aufrechterhalten, jedoch mit der Weisung, ihn möglichst einzuschränken.

14. Seit 1. Juni wird die *Frachtvergünstigung von 33⅓ % für Muster* auch gewährt für Fahrzeuge (Handwagen, Fahrradanhänger usw.), auf denen Musterkoffer mitgeführt werden.

15. Um die bis anhin im Nahverkehr aufgetretenen *Unterbietungen der Mindestzonentaxen bzw. der Mindestgepäckfracht* inskünftig auszuschliessen, wurden Ende Juni die Dienststellen angewiesen, bei gemeinsamer Abfertigung mehrerer Fahrräder oder bei Abfertigung von Fahrrädern und anderem Reisegepäck mit *einem* Gepäckschein die Mindestfracht bzw. die Mindestzontaxe nicht mehr je Sendung, sondern für jedes Fahrrad zu berechnen.

16. Nachdem die veränderte internationale Lage auf Ende der Berichtsperiode wiederum einen direkten *Verkehr mit Frankreich* zulies, konnten auf 18. November bzw. 1. Dezember provisorische Weisungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen einigen schweizerischen Bahnhöfen und Divonne-les Bains über Crassier bzw. Pontarlier über Verrières in Kraft gesetzt werden. Die Weisungen gelten nur für eine beschränkte Anzahl Verbindungen des unmittelbaren Grenzverkehrs und sehen die Ausgabe direkter Billette und die direkte Abfertigung von Gepäck vor.

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

a. Streckenabonnemente:

		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente (mit und ohne Schnellzugzuschlag)	
		1944	1943
Serie A	Abonnement für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten	65 465	67 541
Serie B	Abonnement für 10 Hin- und Rückfahrten in 3, 4 bzw. 6 Monaten	99 533	86 673
Serie B 1	Abonnement für 10 Hin- und Rückfahrten in 1 Monat.	139 294	129 002
Serie I	Allgemeines Abonnement für beliebige Fahrten	97 285	91 263
Serie Ia	Allgemeines Abonnement für täglich 2 einfache Fahrten	121 097	111 412
Serie II	Schülerabonnement für beliebige Fahrten	248 627	232 736
Serie IIa	Schülerabonnement für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen . .	88 562	81 805
Serie III	Arbeiterabonnement für werktäglich 1 Hin- und Rückfahrt	654 911	644 927
Serie IIIa	Arbeiterabonnement für werktäglich 2 Hin- und Rückfahrten . . .	142 612	136 412
Serie IIIb	Arbeiterabonnement zum Besuche der Familie	22 099	22 401
Im ganzen		1 679 485	1 604 172

b. Zusammenstellbare Netzabonnemente ¹⁾:

Anzahl der ausgegebenen Abonnemente (mit und ohne Schnellzugzuschlag):

1944: 3 398 1943: 3 150

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betragen:

1944: Fr. 1 785 667 1943: Fr. 1 701 746

c. Generalabonnemente:

		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente	
		1944	1943
Für eine Person und gültig für			
8 Tage		8 193	9 960
15 »		7 657	7 012
Zusatzkarten		4 793	3 406
12 Monate		2 229	1 744
1. Monatsrate		22 173	21 123
2.—12. Monatsrate		191 904	181 429
Für zwei Personen der gleichen Firma und gültig für			
12 Monate		179	127
1. Monatsrate		1 003	943
2.—12. Monatsrate		10 886	9 801

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betragen:

	Im ganzen		Anteil SBB
1944	1943	1944	1943
Fr. 25 526 795	Fr. 22 922 271	Fr. 21 234 910	Fr. 19 229 186

d. Abonnemente zum Bezuge halber Billette:

		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente		Einnahmen		Anteile SBB	
		1944	1943	1944	1943	1944	1943
für 3 Monate		5 962	5 265	Fr. 1 082 710	Fr. 908 425	Fr. 958 639	Fr. 804 326
» 12 »		3 039	2 611				

e. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette		im ganzen		Einnahmen		Anteil SBB	
1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943
79 069	76 622	Fr. 2 049 104	Fr. 2 170 735	Fr. 1 415 534	Fr. 1 498 982		

f. Internationale zusammenstellbare Billette:

Ausgabe seit 1. Januar 1942 eingestellt.

¹⁾ Das Abonnement, das in dieser Form seit 1. April 1944 ausgegeben wird, entspricht dem frühern Abonnement für beliebig zusammengestellte Strecken (Serie IV). Die Ratenkarten sind in Jahreskarten umgerechnet.

C. Tierverkehr

1. Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 24. Dezember 1943 erheben die am schweizerischen Tiertarif beteiligten Transportunternehmungen einen Taxzuschlag von 10 % auf der tarifgemässen Fracht, höchstens aber den für eine Entfernung von 150 km sich ergebenden Zuschlag. Mindestens werden erhoben:

a. bei Abfertigung auf Grund der Stückzahl:

für Tiere:	Frachtgut		Eilgut	
	zur Mindestfracht von	ein Zuschlag von	zur Mindestfracht von	ein Zuschlag von
der Klasse I . .	Fr. 6.—	1.—	8.50	1.50
» » IIa . .	» 4.—	1.—	5.50	1.50
» » IIb . .	» 3.—	-.50	4.20	-.80
» » III . .	» 1.—	-.20	1.40	-.30
» » IV . .	» -.60	-.20	-.80	-.40

b. bei Abfertigung nach dem Gewicht zu den Ansätzen für Gepäck: Zur Mindestfracht von 50 Rp. ein Zuschlag von 10 Rp.

2. Zur Unterstützung der Bergbauern im Kanton Graubünden hat das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement mit unserer Mitwirkung und unter Mithilfe der Bahnorgane vom 6. September bis 30. November eine Aktion zur Förderung des Viehabsatzes im Braunviehzuchtgebiet (Zentral- und Ostschweiz) durchgeführt. Der Bund übernimmt einen Teil der Transportkosten in folgendem Umfang:

50 % der Transportkosten (Fracht- und Nebengebühren) für Zucht- und Nutzvieh aus dem Ober- und Unterengadin sowie vom Münsterbezirk und Puschlav, das nach dem Unterland aufgegeben wird;

30 % für Marktvieh aus dem Mittelland, das talabwärts versandt wird;

20 % für das auf den Märkten in Chur, Ems, Grösch, Jenaz, Landquart und Schiers verkaufte Vieh.

3. Das Reglement für die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgüter wurde bei 142 Tier- und 10 Güterausstellungen angewendet.

D. Güterverkehr

1. Mit Bundesratsbeschluss vom 24. Dezember 1943 ist das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement ermächtigt worden, den seiner Aufsicht unterstellten Eisenbahn- und Schiffsverkehrsunternehmungen Taxzuschläge zu bewilligen, durch welche die zur Zeit massgebenden Höchsttaxen um nicht mehr als 10 % überschritten werden.

Im internen Verkehr der Bundesbahnen, im direkten schweizerischen Güterverkehr und in den Auslandsverkehren wurden die Zuschläge auf 1. März 1944 eingeführt.

Auf sämtlichen Frachten des internen und direkten schweizerischen Güterverkehrs wird ein einheitlicher Zuschlag von 10 % erhoben unter Aufrundung auf die nächsthöheren 10 Rp. Zur Schonung des Fernverkehrs wird im Maximum nur der Zuschlag erhoben, der auf Grund des normalen Taxschemas bei 150 km erreicht wird.

Die Minimalfracht für die Sendung wurde von 50 auf 60 Rp. erhöht.

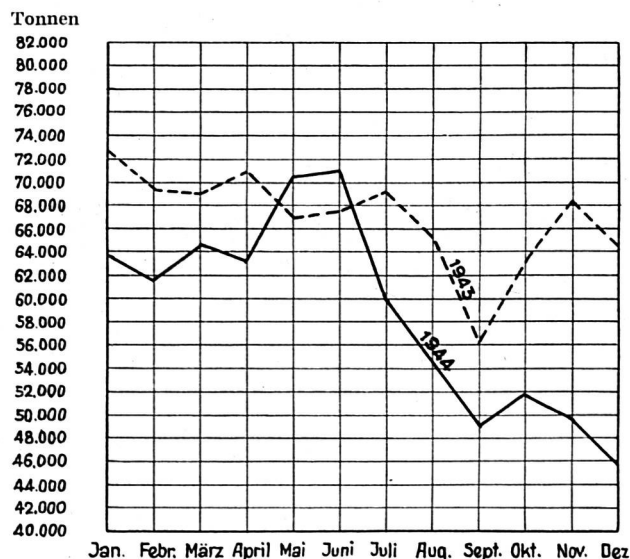
In den Auslandsverkehren, die zum grossen Teil in Form von sogenannten Schnitttarifen erstellt sind, werden die schweizerischen Teilfrachtsätze um 10 % erhöht unter Aufrundung auf volle Rappen und unter Berücksichtigung der Maximalzuschläge.

Der Zuschlag wird auch im Transitverkehr erhoben. Soweit schweizerische Transittarife zur Anwendung kommen, sind — im Gegensatz zum Binnen-, Ein- und Ausfuhrverkehr — die Zuschläge nicht begrenzt, d. h. die 10 % Zuschlag kommen überall voll zur Auswirkung.

2. Im *internationalen Eisenbahngütertarif* (IGT) vom 1. Oktober 1938 wurden die Einschränkungen betreffend die Nachnahmen und die Zahlung der Fracht im Verkehr mit Frankreich neu geordnet und die analogen Bestimmungen für den Verkehr Italien—Böhmen/Mähren und umgekehrt im Transit über die Schweiz denjenigen angepasst, die bereits für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien gültig waren.

Abbildung 11

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr 1943 und 1944



Die Höchstgrenze für Barvorschüsse auf Obsttransporten im Verkehr zwischen Italien und Deutschland wurde auf 15 RM. (früher 10 RM.) je Sendung festgesetzt.

3. In der *Anlage V zum schweizerischen Transportreglement* wurden die Verpackungsvorschriften für flüssige Luft, flüssigen Sauerstoff und flüssigen Stickstoff, ferner für flüssige Mineralsäuren neu geordnet.

4. Die im Art. 22 der *Allgemeinen Tarifvorschriften* für die Zeit vom 15. Oktober bis 15. Mai vorgesehene Frachtermässigung von 50 % für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln wurde, wie in früheren Jahren, schon ab 15. September 1944 gewährt und bis 31. Mai 1945 ausgedehnt. Die gleiche Frachtermässigung wird auch für das inländische Aushilfssaatgut eingeräumt.

Die *Güterklassifikation* hat folgende Änderungen erfahren:

Die Begriffe «Schlackenkoks» und «Kohlenschlacken» wurden neu umschrieben. Tarifarisch gleich behandelt wie Koks wird Schlackenkoks mit einem Gehalt an brennbaren Stoffen von 50 % und mehr. Sortierungen mit geringerem Gehalt werden als Kohlschlacken den übrigen Schlacken gleichgestellt.

Das wegen Futtermangel auf behördliche Anordnung hin als Sonderaktion für Milchvieh abgegebene Mischfutter aus Ölkuchen- und Wickenmehl wird bis auf weiteres zur Wagenladungsklasse IV (statt II) abgefertigt.

Für Säureharzpech wurde eine besondere Position geschaffen und dieser Artikel dem Ausnahmetarif Nr. 25 zugewiesen. Im weitem wurden die Güter der Position 1245 (Natriumbikarbonat) und Position 1581 (Orseille) als bedeckungsberechtigt erklärt und entsamte Mohnkapseln der Wagenladungsklasse II zugewiesen.

5. Neu abgeschlossen wurden 125 und aufgehoben 12 Frachtabkommen.

Die Erhebungen im Zusammenhang mit Konzessionsgesuchen für Autotransportunternehmungen konnten im Berichtsjahr abgeschlossen werden.

6. Am 1. Januar 1944 wurde das *Winterhilfswerk* durch das eidgenössische Kriegs-Fürsorge-Amt (K. F. A.) übernommen. Auf den gleichen Zeitpunkt wurden die Vorschriften über die Gewährung von Frachterleichterungen zugunsten dieses Werkes der neuen Sachlage angepasst.

Die Bundesbahnen beförderten während des Berichtsjahres für das schweiz. und das internationale Rote Kreuz 117 068 Tonnen (rund 10 000 Wagen) Liebesgaben und brachten damit ein Taxopfer im Betrag von 3 939 634 Franken.

7. Die Gültigkeit der Einheitstaxe von 50 Rp. für leer zurückkehrende Rahmeistransportkistchen ist um ein weiteres Jahr, d. h. bis 30. April 1945, verlängert worden.

8. Zur Erleichterung der Maikäferverwertung gewährten die am direkten schweizerischen Güterverkehr beteiligten Verwaltungen für Transporte nach den Verwertungsstellen in Genf und Basel-St. Johann die Taxen der Stückgutklasse 2 oder des Ausnahmetarifs Nr. 22.

9. Zum *Ausnahmetarif Nr. 50* für einheimische landwirtschaftliche Erzeugnisse wurde eine neue Taxserie für Eilgutladungen von 10 000 kg eingeführt.

10. *Ausnahmetaxen* wurden eingeführt für Eisen-erz ab Tiefencastel nach Oey-Diemtigen, für Acetylen-derivate ab Visp nach Basel-Kleinhüningerhafen und für Schwefelsäure ab Uetikon nach Domat-Ems.

Die Gültigkeit der bis 31. Dezember 1943 befristeten Ausnahmetaxen für flüssiges Chlor ab Monthey nach Gisikon-Root und Luterbach wurde um ein weiteres Jahr verlängert.

11. Die in den Jahren 1941 und 1943 zur Entlastung der Broye-Linie angeordneten *Verkehrsumleitungen* konnten nach der Elektrifikation dieser Linie aufgehoben werden.

Ebenso wurden die in den gleichen Jahren mit der Huttwiler-Gruppe (LHB, HWB, RSHB) vereinbarten Umleitungen gestützt auf einen neuen Verteilungsvertrag ausser Kraft gesetzt.

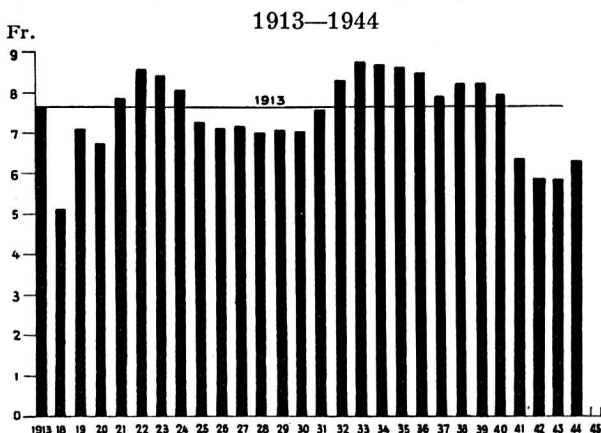
Die Tarifhefte für den direkten schweizerischen Verkehr mit der Emmental-Bahn, der Burgdorf-Thun-Bahn, der Solothurn-Münster-Bahn, der Langenthal-Huttwil- und Huttwil-Wolhusen-Bahn sowie der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn sind auf 31. Dezember 1944 ausser Kraft getreten. Sie werden durch einen gemeinsamen Tarif für alle diese Bahnen ersetzt.

12. Vom direkten *deutsch-schweizerischen Gütertarif* sind die Ausnahmetarife für Hopfen und für Wasserstoffsperoxyd aus dem Altreich, ferner das Heft 7 für Malz aus Böhmen/Mähren und der Ausnahmetarif für Steine aus Böhmen/Mähren ohne Ersatz aufgehoben worden, da seit längerer Zeit keine Transporte mehr zu verzeichnen waren.

13. Die im Verkehr mit den basellandschaftlichen und baselstädtischen *Rheinhäfen* zu berechnende Hafentracht wurde von 35 auf 45 Rp. je 1000 kg erhöht.

Abbildung 12

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



14. Im Verbandsverkehr *Deutsche Donauumschlagplätze-Schweiz* musste der Artikeltarif 2 für Getreide und Hülsenfrüchte wegen deutscher Tarifierhöhungen neu herausgegeben werden. Im weitem wurde ein neuer Artikeltarif 10 für Güter aller Art eingeführt.

15. Zum Teil I (Tarifvorschriften und Gütereinteilung) des *schweizerisch-italienischen Gütertarifs* ist ein 1. Nachtrag erschienen.

Vom 16. Dezember 1944 an sind sämtliche italienischen Nebengebühren um 100 % erhöht worden.

16. Der *ungarisch-schweizerische* Verbandsverkehr ist auf 28 neue Stationen ausgedehnt worden, die früher im Gebiete des jugoslawischen Staatenverbandes lagen.

Auf 1. September 1944 wurde die Transportleitung über Italien aufgehoben.

Neue Artikeltarife wurden geschaffen für Magnesit (Nr. 16) und für Petroleumkoks (Nr. 17). Der Artikeltarif Nr. 12 für Kartoffeln wurde ohne Ersatz

aufgehoben. Das Heft 8 für Erdöl wurde neu herausgegeben, und zum Heft 1 für Getreide ist ein 2. Nachtrag erschienen.

Die bereits im Jahre 1943 mit Zuschlägen in den verschiedenen Tarifheften durchgeführte ungarische Tarifierhöhung von 25 % wurde im Berichtsjahre in die Tarife eingearbeitet.

17. Der Artikeltarif für Zucker des *slowakisch-schweizerischen* Verbandstarifs wurde erweitert durch Aufnahme von Zuckersirup.

18. Die *kroatischen* Staatsbahnen haben ihre Tarife auf 1. April 1944 um 50 % erhöht. Diese Erhöhung ist auf den gleichen Zeitpunkt in die Artikeltarife 1—10 des *kroatisch-schweizerischen* Verbandes eingearbeitet worden.

19. Im *deutsch-italienischen* Verkehr wurden die Frachtsätze für Rübenzucker erhöht und Sondersätze eingeführt für Kunstfasern, für eiserne Maschinen, für Chlornatrium und für Soda nach Italien. Besonders niedrige Taxen wurden eingeführt für Schwefelkiesabbrände aus Italien nach Deutschland zur Eisen- und Stahlerzeugung. Für diese Transporte werden zurücklaufende Kohlenwagen verwendet.

Die Gültigkeit des bis Ende 1944 befristet gewesenen Ausnahmetarifs für Grünfasern (Hanf usw.) aus Italien nach Deutschland wurde für ein weiteres Jahr verlängert.

Die Frachtsätze für Bauxit, für Phosphorit, für Eisenerz nach Deutschland, ferner für Holzzellstoff und für Eisenwaren skandinavischer Herkunft nach Italien wurden ausser Kraft gesetzt.

Der Kohlentarif wurde mit Frachtsätzen für Transporte aus dem sudetendeutschen Braunkohlenggebiet nach Italien ausgesüset.

Auf Verlangen der Deutschen Reichsbahn sind über 300 deutsche Verbandsstationen in den direkten Tarifen gestrichen worden.

E. Verkehrswerbung

1. Die beratende Kommission für die Werbedienste der SBB trat im Berichtsabschnitt einmal zur Behandlung des Projektes der Beteiligung der

Transportanstalten an der Werbeaktion zugunsten der Arbeitsbeschaffung zusammen.

2. Das gemeinsam mit der Postverwaltung seit 1942 betriebene Stadtbureau in Lugano wurde, unter Angliederung des anstossenden Lokals, das bisher einem Reisebureau diente, umgebaut und bedeutend erweitert.

Im Verwaltungsgebäude der Kreisdirektion II in Luzern ist am 18. Dezember ein für die Bedienung von Einheimischen und Fremden bestimmtes, modern eingerichtetes Auskunfts- und Reisebureau der Bundesbahnen eröffnet worden.

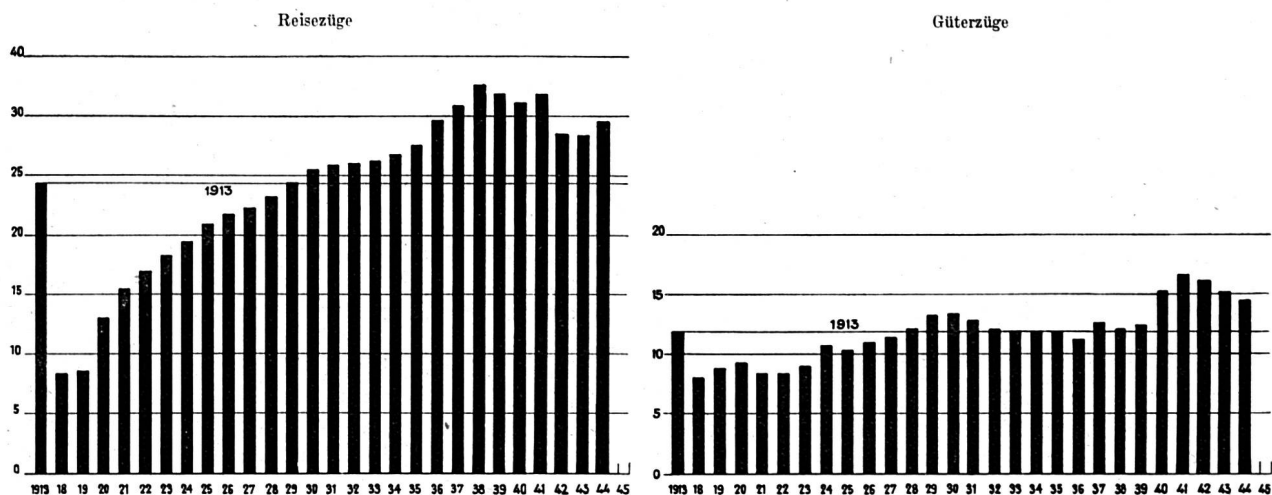
3. Die Neugestaltung des Bilderschmucks in den Personen- und Speisewagen wurde systematisch fortgesetzt.

4. Von den auf Beginn der Reisezeit herausgegebenen Plakaten nach Entwürfen von Ernst Morgenthaler «Mit der Bahn hinaus ins Freie» und «Glückliche Jugend mit dem Transportgutschein» ist das zweite von der vom eidgenössischen Departement des Innern ins Leben gerufenen Jury ausgezeichnet worden.

5. An neuen Werbetrucksachen erwähnen wir den Prospekt über die Generalabonnemente in einer Auflage von 100 000 Stück, den neu gefassten Prospekt für das Ferienabonnement in 150 000 Exemplaren, den Bundesbahnkalender für 1945, von dem 35 000 Stück in den drei Landessprachen verteilt wurden, und die Weihnachtsgabe für die Schuljugend von 350 000 Malkarten nach Zeichnungen von Hans Fischer. Auf den Winter wurden für die Städte Bern, Luzern, Zürich, Basel, Genf, St. Gallen und Winterthur Kleinfahrpläne für das Sportpublikum in total 35 000 Exemplaren herausgegeben. Im Zusammenhang damit fand eine Werbeaktion «Auskunft über Fahrplan und Witterung bei Tel. Nr. 11 und den Reisebureaux der SBB» statt.

6. Der Vortragsdienst, dem wir neue Farbfilm über das Emmental und den Jura sowie einen Tricktonfilm zugunsten des Haus-Haus-Dienstes zuwandten, erreichte in 433 Lichtbilder- und Filmvorträgen 63 255 Erwachsene und 38 114 Schüler.

Abbildung 13
Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer
1913—1944



VIII. Stations- und Zugsdienst

A. Allgemeines

1. Mit dem Internationalen Komitee des Roten Kreuzes wurde eine Vereinbarung über die Durchführung eines Ausstellungszuges abgeschlossen. Der Ausstellungszug bestand aus drei Speisewagen und einem Gepäckwagen. Er wurde in der Zeit vom 29. April bis 30. Juli an 70 Orten aufgestellt.

Im weitem sind dem Roten Kreuz in Chiasso vorübergehend nicht benötigte Güterhallen zur Zwischenlagerung von Liebesgaben für Kriegsgefangene zur Verfügung gestellt worden.

2. Mit einer grössern Anzahl Verfrachtern sind Verträge über die Einstellung von 60 Privatgüterwagen in den Güterwagenpark der SBB, ferner über die Verwendung von 100 Kleinbehältern und 9 Grossbehältern im innerschweizerischen Verkehr abgeschlossen worden.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals

1. Zur Deckung des Bedarfes an Personal für den Stations- und Zugsdienst sind 180 Stations- und 245 Zugsdienstlehrlinge eingestellt worden.

2. Für die im Jahre 1942 eingetretenen 184 Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendet und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

3. Für das bei der Gütermanipulation beschäftigte Personal sind Instruktionkurse eingeführt worden, an denen mit Erfolg anhand besonders hierfür aufgenommener Lichtbilder und Filme Mittel und Wege zur Vermeidung von Beschädigungen, Verschleppungen und Verlust von Gütern gezeigt wurden.

C. Personenverkehr

1. Der anhaltend starke Reisendenverkehr sowie der im Berichtsjahre erheblich vermehrte Militärverkehr, über welchen wir unter Kapitel XI eingehender berichten, wurden ohne bemerkenswerte Störungen abgewickelt.

2. Der Personenverkehr über die schweizerisch-italienischen Grenzübergänge war das ganze Jahr gesperrt. Im Verkehr mit Frankreich war nur der Grenzpunkt La Plaine bis zum 7. Juni, ferner Genève-Eaux-Vives seit dem 10. November, Crasier-La Rippe seit dem 18. November und Les Verrières seit dem 1. Dezember geöffnet.

3. In mehreren italienischen Lazarettzügen ist eine grössere Zahl schwerverwundeter und tuberkulosekranker deutscher Armeeangehöriger aus Italien über Chiasso sowie in SBB-Wagen solche ab Nyon, Lausanne und Le Locle nach Deutschland befördert worden. Ferner fand in SBB-Sanitätszügen ein Austausch von schwerverwundeten französischen und deutschen Kriegsgefangenen über Bouveret und Konstanz statt.

Im weitem trafen in St. Margrethen in mehreren Transporten jüdische Flüchtlinge aus Ungarn ein, die nach dem Landesinnern weitergeleitet wurden.

Es wurden sodann etwa 200 kranke französische Zivilflüchtlinge von Deutschland über St. Margrethen-Les Verrières nach Frankreich und 9000 französische Flüchtlinge von Porrentruy nach Les Verrières, ferner aus der Ajoie rund 15 000 Frauen und Kinder und aus andern Gebieten weitere 10 000 Zivil- und Militärflüchtlinge ins Innere des Landes befördert. Schliesslich wurden gegen 6000 entwichene Kriegsgefangene zurücktransportiert.

D. Güterverkehr

1. Der schweizerische Güterverkehr war wiederum anhaltend stark. Er hat namentlich zugenommen wegen der weitem Ausdehnung des Mehranbaues, der sehr ergiebigen Obsternte, der Versorgung grösserer Bestände der Armee mit Lebensmitteln, Futter, Munition und Material sowie wegen der weitem Einschränkung der Strassentransporte zufolge Pneu- und Brennstoffmangels. Durchschnittlich wurden werktäglich 8000 Güterwagen beladen, davon 4500 für Stückgut, Vieh und Milch. Der gesamte Güterverkehr konnte ohne nennenswerte Schwierigkeiten abgewickelt werden.

2. Im Interesse der Landesversorgung wurde wiederum eine erhebliche Anzahl leerer schweizerischer Güterwagen ins Ausland gesandt. Gegen Ende des Jahres ging die Zahl der gestellten Wagen zufolge der eingetretenen Verhältnisse wesentlich zurück, wogegen die Umlaufzeit im Verkehr mit dem Ausland zunahm. Die Beanspruchung des Güterwagenparkes war infolge dieser Auslandstransporte sowie wegen der umfangreichen Militärtransporte anhaltend ausserordentlich gross.

3. Der gesamte Güterverkehr mit Frankreich, mit den französischen Meerhäfen und im Transit durch dieses Land wurde ab 8. Juni gesperrt. Ende September konnte mit den befreiten französischen Grenzgebieten ein beschränkter Güterverkehr über Genf und später auch über Les Verrières aufgenommen werden.

Seit 22. November ist der Betrieb auf der Linie St. Ludwig-Basel wegen der kriegerischen Ereignisse im Elsass eingestellt. Auf der rechtsrheinischen Zufahrtslinie über Basel DRB war der Verkehr unregelmässig, so dass sich dieser mit Deutschland zur Hauptsache über die übrigen deutsch-schweizerischen Übergänge abwickelte.

Aus der Schweiz nach Italien war kein und in der Gegenrichtung nur unbedeutender Verkehr zu verzeichnen.

Im Verlauf des dritten Quartals wurde als Folge der militärischen Ereignisse die Annahme von Gütersendungen nach Belgien, Holland, Griechenland, Südserbien, Bulgarien, Rumänien, der Türkei und einem Teil der Slowakei und im vierten Quartal auch nach Ungarn gesperrt.

Die Kohlenzufuhren und die Importe aus den Oststaaten haben im zweiten Halbjahr stark abgenommen.

Mit den nordischen Staaten konnte der Verkehr über Warnemünde-Gedser und Lübeck abgewickelt werden.

Der Transitverkehr Nord-Süd und umgekehrt, der seit 14. Oktober ausschliesslich über Chiasso und Luino und seit 22. November zur Hauptsache über die östlich Basel gelegenen Übergänge abgewickelt wird, ist bis Ende des Jahres fortschreitend stark zurückgegangen.

E. Fahrplan

1. Ausser der vom 4.—9. Oktober 1943 in Strbské Pleso (Slowakei) stattgefundenen Aussprache über die internationalen Schnellzugsverbindungen des Reisezugsfahrplans 1944/45 wurden für die Periode 1945/46 keine Abmachungen getroffen.

2. Für den ab 8. Mai 1944 gültigen Fahrplan wurden im Genehmigungsverfahren 398 Begehren angemeldet, darunter 285, welche die SBB berührten. Im besondern sind zu erwähnen 113 Gesuche betreffend die Einführung neuer oder die Ausdehnung bestehender Züge, 52 Begehren um Einschaltung neuer Schnell- und Eilzugshalte sowie 21 Gesuche um vermehrte Bedienung von Stationen und Haltestellen durch Personen- und Güterzüge. In 112 Fällen ist den Gesuchen ganz oder teilweise entsprochen worden; 160 Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrechterhalten und 13 zum Entscheid angemeldet, die alle abgelehnt werden mussten.

3. Im Jahresfahrplan 1944/45 sind zur Erzielung der nötigen Entlastung bestehender Züge, zwecks Beseitigung der durch die Einschränkungen entstandenen grössten Härten und auf neu elektrifizierten Strecken Mehrleistungen vorgesehen im

Ausmass von rund 4150 Zugskilometern pro Tag auf elektrisch und von 1100 Zugskilometern auf mit Dampf betriebenen Strecken.

4. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat die Gültigkeitsdauer des nächsten Fahrplans vom 7. Mai 1945 bis 5. Mai 1946 festgesetzt.

5. In der Nacht vom 2./3. April wurde in Deutschland sowie in dem von diesem besetzten Italien und Frankreich die deutsche Sommerzeit eingeführt. In der Nacht vom 1./2. Oktober kehrte Deutschland und der deutschbesetzte Teil Italiens wieder zur mitteleuropäischen Zeit zurück.

F. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge

1. Durch die starke Verkehrszunahme in den letzten Jahren und die Erhöhung der Personal- und Materialkosten sind unsere Aufwendungen für die Dienstbesorgung der Anschlussbahnen auf den Gemeinschaftsbahnhöfen erheblich gestiegen. Wir haben neue Kostenberechnungen aufgestellt und die wichtigsten Mitbenützungsverträge mit Pauschalvergütung vorsorglicherweise auf Ende 1944 gekündigt, damit die vertraglich festgesetzten Mitbenützungsschädigungen unsern Mehrkosten besser angepasst werden können.

2. Für die Mitbenützung der Station Wolhusen durch die Huttwil-Wolhusen-Bahn und die Station Leuk durch die Eisenbahn Leuk-Leukerbad sind erhöhte Entschädigungen vereinbart worden.

IX. Zugförderungs- und Werkstättendienst

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial

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

- 2 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Ae^{4/6},
- 14 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee^{3/3},
- 1 Gasturbinenlokomotive der Serie Am^{4/6},
- 1 Personenwagen der Serie AB^{4ü} leichte Bauart,
- 6 Personenwagen der Serie BC^{4ü} leichte Bauart,
- 1 RIC-Personenwagen der Serie C^{4ü},
- 4 Speisewagen der Serie Dr^{4ü} leichte Bauart,
- 3 Gepäckwagen der Serie F^{4ü} leichte Bauart,
- 2 Gepäckwagen mit Postabteil der Serie FZ^{4ü} leichte Bauart,
- 120 offene Güterwagen der Serie L⁶¹,
- 105 offene Güterwagen der Serie M⁷.

2. *In Auftrag gegeben* wurde folgendes normalspuriges Rollmaterial:

- 6 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Re^{4/4},
- 7 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee^{3/3},
- 2 Personenwagen der Serie AB^{4ü},
- 6 Personenwagen der Serie C^{4ü} leichte Bauart,
- 2 Speisewagen der Serie Dr^{4ü} leichte Bauart,
- 10 Gepäckwagen der Serie F^{4ü} leichte Bauart,
- 2 Gepäckpostwagen der Serie FZ^{4ü} leichte Bauart,
- 50 offene Güterwagen der Serie L⁶¹,

- 3 elektrische Traktoren zu 350 PS der Serie Te,
- 9 elektrische Traktoren zu 135 PS der Serien Te und Tea.

3. Im Berichtsjahr wurde folgendes Rollmaterial *umgebaut*:

Normalspur:

- 5 Lokomotiven der Serie Ce^{6/8}^{II} in solche der Serie Be^{6/8},
- 7 Personenwagen der Serie C^{4ü}, umgebaut aus AB^{4ü},
- 5 gedeckte Güterwagen der Serie K²¹, umgebaut aus ehemaligen Privatwagen,
- 41 offene Güterwagen der Serie L³, umgebaut aus alten Personen-, Gepäck-, Güter- und Dienstwagen,
- 1 offener Güterwagen der Serie M⁴, umgebaut aus einem Privatwagen,
- 1 Schotterwagen der Serie S^{4t}, umgebaut aus einem Güterwagen,
- 22 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus alten Personen-, Güter-, Dienst- und Inventarwagen.

Schmalspur:

- 2 offene Güterwagen der Serie M, umgebaut aus alten Personen- und Dienstwagen.

B. Zugförderung

1. Zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfes an Lokomotivpersonal wurden als Nachwuchs 84 Schlosser eingestellt.

2. Am 15. Dezember wurde die von den Bundesbahnen für die Brüniglinie bestellte neue elektrische Schneeschleudermaschine X rot e 50 abgeliefert.

3. Am 1. Oktober wurde die von der AG Brown, Boveri & Cie. in Baden gebaute Gasturbinenlokomotive der Serie Am $\frac{4}{6}$ 1101 durch die Bundesbahnen endgültig übernommen, nachdem sie sich während der einjährigen Verwendung im fahrplanmässigen Betrieb bewährt hatte.

4. Am 24. Januar bzw. 7. Februar konnten die dieselektrischen Lokomotiven Am $\frac{4}{4}$ 1001 und 1002 wieder in Betrieb genommen werden, nachdem die bewilligte Menge Öl für Fahrten von täglich je ca. 200 km genügte.

5. Am 23. März fand auf der Strecke Schlieren-Basel-Schlieren mit dem Speisewagen Dr^{4u} 10101 in leichter Stahlbauart die gut gelungene Probefahrt mit Restaurationsbetrieb statt. Gleichzeitig machte der erste RIC-Wagen der Serie AB^{4u} in leichter Stahlbauart die erste Fahrt. Er wurde nachher in einen fahrplanmässigen Kurs Basel-Chiasso-Basel eingestellt. Seit Ende Juli verkehrt auf der gleichen Strecke auch ein RIC-Wagen der Serie C^{4u} in leichter Stahlbauart, der erste dieser neuen Wagenserie.

6. Zwecks besserer Verwendungsmöglichkeit wurden die beiden elektrischen Schnelltriebwagen der Serie RC^e $\frac{2}{4}$ 201 und 202 mit normalen Zug- und Stossvorrichtungen ausgerüstet, sodass sie auf Strecken geringer Steigung ein bis zwei Anhängewagen führen können.

7. Zur Bewältigung des starken Militärverkehrs mussten mehrmals Dampflokomotiven beigezogen werden, da die vorhandenen elektrischen Lokomotiven nicht ausreichten. Vom 23. März bis 2. April musste infolge Knappheit an elektrischer Energie ein Teil der elektrischen Rangierlokomotiven durch Dampflokomotiven ersetzt werden.

8. Zur Reduktion des Kohlenverbrauches für die Lokomotivfeuerung wurde die Holzfeuerung weiter gesteigert.

9. Der Société nationale des chemins de fer français wurden als Gegenleistung für die Transporte zur Versorgung unseres Landes mit lebenswichtigen Gütern ab November 15 Dampflokomotiven der Serie C $\frac{5}{6}$ mietweise zur Verfügung gestellt.

10. Unsere Lokomotivdepots und Hauptwerkstätten stellten im Berichtsjahre das während des Verkehrsunterbruchs mit Frankreich in der Schweiz zurückgebliebene Rollmaterial der Société nationale des chemins de fer français in stand.

11. Die drei Gepäckschnelltriebwagen der Serie RFe $\frac{4}{4}$ 601—603 wurden an die BT und SOB ver-

kauft. Von den Heizwagen für nicht mit elektrischer Heizung versehene Züge wurden 10 behalten, die übrigen abgebrochen.

C. Werkstätedienst

a. Rollmaterialunterhalt

1. Triebfahrzeuge

Im Berichtsjahr wurden an den Triebfahrzeugen folgende Unterhaltsarbeiten vorgenommen:

Schnellreparaturen	963
Zwischenreparaturen	145
Revisionen	282

Total 1390

Der gesamte Triebfahrzeugunterhalt konnte planmässig in den eigenen Werkstätten besorgt werden.

2. Wagen

In den Hauptwerkstätten wurden im Berichtsjahre folgende Unterhaltsarbeiten an den drei Hauptgattungen der SBB-Wagen (ohne Dienstwagen) durchgeführt:

	Personen- wagen	Gepäck- wagen	Güterwagen
Schnellreparaturen	8 074	1 477	15 721
Revisionen	1 496	341	5 268
Zwischenreparaturen	167	5	564
Hauptreparaturen	46	—	278
Umbauten	2	—	—
Total	9 785	1 823	21 831

Gegenüber dem Vorjahr hat die Zahl der behandelten Personen- und Gepäckwagen um ca. 10 bzw. 15 % zugenommen, während bei den Güterwagen keine nennenswerte Änderung eingetreten ist.

Wegen Schäden durch Kriegseignisse mussten im Jahre 1944 in unsern Werkstätten behandelt werden:

im Inland beschädigte Personen- und Gepäckwagen	47
im Inland beschädigte Güterwagen	20
im Ausland beschädigte Personen- und Gepäckwagen	2
im Ausland beschädigte Güterwagen	218

Neben geringfügigen Schäden durch Schusswirkungen waren auch sehr schwere Beschädigungen durch Explosiv- und Brandbomben zu beheben.

b. Werkstätteeinrichtungen

Die von der Werkstätte Yverdon erstellte Spurkranzschweissmaschine wurde durch Ergänzung mit zwei automatischen Schweissköpfen verbessert, während in der Werkstätte Olten eine aus dem Ausland beschaffte automatische Spurkranzschweissmaschine für Wagenradreifen in Betrieb genommen wurde.

Der Anbau an die Lokomotivmontagehalle der Werkstätte Bellinzona für die Erweiterung der Wicklerei und Motorenschlosserei konnte im Dezember bezogen werden.

X. Bahnbau und Kraftwerke

A. Allgemeines

1. Über das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Schweizerischen Bundesbahnen wurde eine Publikation herausgegeben, in der in zusammengefasster Form das Gesamtprogramm von 760 Millionen Franken und das darin eingeschlossene Sofortprogramm im Betrage von 230 Millionen Franken zur Darstellung gebracht wurde.

Die vorbereitenden Projektierungsarbeiten wurden auch im Berichtsjahr fortgesetzt, und zu deren Beschleunigung wurden geeignete Projektierungsarbeiten, wie für Brückenumbauten und für Hochbauten, an Privatfirmen vergeben. Für eine Anzahl baureifer Projekte wurde das Plangenehmigungsverfahren durchgeführt, um nach Genehmigung und Krediterteilung durch den Verwaltungsrat bei Eintritt von Arbeitslosigkeit mit den Bauarbeiten ohne Verzug beginnen zu können.

2. Der Abbruch entbehrlicher oder wenig benützter Geleise und Weichen auf Bahnhöfen und Stationen wurde auch im Berichtsjahre fortgesetzt. Mit dem gewonnenen Material konnte den Gesuchen aus Industrie- und Gewerbekreisen für die Lieferung von Oberbaumaterial zur Erstellung oder Erweiterung von Anschlussgeleisen entsprochen werden. Für Geleisezwecke nicht wieder verwendbares Material wurde der Schrottsammlung zugeführt.

3. Die vom Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt im Jahre 1943 verschärften Vorschriften für den Bezug von rationierten Baustoffen, wie Eisen und Zement, blieben auch im Berichtsjahre in Kraft. Der zunehmende Mangel an Zement und Eisen führte dazu, bei der konstruktiven Gestaltung der Bauten in vermehrtem Masse die altbewährten Baustoffe, nämlich Holz und Stein, zu verwenden. Durch Holzkonstruktionen konnte bei der Erstellung von Hochbauten und Perrondächern die Verwendung von Zement und Eisen auf ein Minimum beschränkt werden. Ebenso traten bei den neu elektrifizierten Linien an Stelle der Masten aus Eisen solche aus Holz. Grosse Einsparungen an kontingentierten Baustoffen liessen sich auch bei den Tief- und Hochbauten erzielen; Stütz- und Futtermauern wurden statt in Beton vermehrt in Bruch- oder Hausteine ausgeführt.

Durch Einschränkung der Bautätigkeit und durch die erwähnte konstruktive Umstellung in der Ausführung vieler Arbeiten konnte dem Gebot der möglichsten Einsparung von rationierten Baustoffen weitgehend Folge gegeben werden. Dementsprechend stellte sich der Verbrauch von Zement statt wie vorgesehen auf 16 000 Tonnen nur noch auf 10 000 Tonnen und derjenige von Konstruktionseisen statt auf 1800 Tonnen nur noch auf 1000 Tonnen.

4. Die auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 26. Januar 1943 unserm Unternehmen auferlegte Eisensteuer wurde für den Zeitraum vom 1. Juli 1943 bis 31. Dezember 1944 auf 35 000 Tonnen festgelegt. Dementsprechend wurde die Sammlung von Altmetallen auf den Lagerplätzen, in den Werkstätten, Magazinen und Depots unseres Netzes sowie der Abbruch und die Ablieferung entbehr-

licher Gegenstände aus Eisen und Metall fortgesetzt, um sie als Nutzniesser an Stelle von Neueisen zu verwenden oder als Schrott der Umarbeitung zuzuführen. Nach Abzug der im Jahre 1943 abgelieferten 10 000 Tonnen waren im Berichtsjahre noch 25 000 Tonnen aufzubringen. Die Sammelaktion ergab eine Ablieferung von 22 800 Tonnen, so dass im gesamten an die vorerwähnte Eisensteuer 32 770 Tonnen Schrott geleistet wurden. Zusammen mit dem normalen Schrottanfall wurden im Verlaufe dieses Krieges von den Bundesbahnen über 60 000 Tonnen Schrott abgeliefert.

B. Neu- und Ergänzungsbauten

1. Der Verwaltungsrat bewilligte im Berichtsjahre folgende *Kredite* für die Elektrifikation der Strecken:

Yverdon-Payerne-Lyss	Fr. 7 920 000
nebst Fr. 224 000 für Abschreibungen	
Busswil-Solothurn-Herzogenbuchsee	» 3 614 000
nebst Fr. 201 500 für Abschreibungen	
Effretikon-Hinwil	» 2 485 000
nebst Fr. 128 000 für Abschreibungen	
Turgi-Koblentz	» 1 990 000
nebst Fr. 75 000 für Abschreibungen	
Stein-Säckingen-Eglisau und	
Bülach-Winterthur	» 7 632 000
nebst Fr. 450 000 für Abschreibungen	
Romanshorn-Schaffhausen	» 9 122 000
nebst Fr. 530 000 für Abschreibungen	

2. Der Verwaltungsrat genehmigte das Projekt über die Erweiterung der Geleise- und Perronanlagen des Personenbahnhofes Bern im Kostenbetrage von Fr. 31 400 000.

Im weitern stimmte er dem Projekt für die in Ausführung begriffenen Arbeiten des Wiederaufbaues des Südflügels am Aufnahmegebäude des Bahnhofes Schaffhausen im Gesamtkostenbetrage von Fr. 1 362 000 zu.

3. Der Ausbau eingleisiger Strecken auf *Doppelspur* wurde fortgesetzt. Im Bau befinden sich die Strecken Rapperswil-Lenzburg, Riviera-Bironico-Taverne und vorbereitende Arbeiten für die Strecke Brunnen-Sisikon.

Von den im Eigentum des Bundes stehenden Linien von 2917 km waren Ende des Berichtsjahres 1113 km zweigleisig ausgebaut.

4. *Folgende wichtigere Bauten wurden vollendet:*

Rolle, Beseitigung der Überschneidung der Hauptgeleise und Stationserweiterung;

St-Maurice, Erstellung des Geleises 10;

Brig, Erstellung von zwei Gütergeleisen und einer Militärrampe;

La Chaux-de-Fonds, Umbau des Dachgeschosses des Aufnahmegebäudes;

Basel, im Personenbahnhof die Erstellung einer kombinierten Dampf- und Warmwasseranlage für die Bahnhofswirtschaft und für die Bäder im Aufnahmegebäude und die Erweiterung der Bahnhofswirtschaft I./II. Klasse; im Güterbahnhof die Erstellung eines Lokomotivabstellgeleises und neuer Warenaufzüge in den Lagerhäusern (II. Etappe); im Rangierbahnhof die Erstellung eines Dienstgebäudes und einer Lokomotivremise;

Sissach, Erstellung eines Zwischenperrons;

Olten, neues Transitpostgebäude, Nebengebäude und Abortanlagen;

Solothurn HB, Erstellung eines neuen Güterdienstgebäudes und Vergrößerung des Güterschuppens;

Zürich HB, Erstellung von Unterkunftsräumen in der Güterhalle des Güterbahnhofes;

Zürich-Oerlikon, Erstellung eines dritten Perrons;

Zürich-Affoltern, Erweiterung des Freiverladeplatzes;

St. Margrethen, Verlängerung des Schuppens und Verlegung des schweizerischen Zollbureaus in das Güterdienstgebäude.

5. *Folgende wichtigere Bauten sind in Ausführung begriffen:*

Genf-Cornavin-La Praille, Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Genf-Cornavin und Eaux-Vives, erstes Teilstück Genf-Cornavin bis La Praille;

Freiburg, Änderung des Geleisekopfes Seite Matran und Erweiterung des Güterbahnhofes;

Bern, Erweiterung des Dienstgebäudes der Generaldirektion im Brückfeld;

Basel, Erstellung der Abstellgeleise A 12 und 13 im Rangierbahnhof sowie neue Warenaufzüge in den Lagerhäusern (III. Etappe) im Güterbahnhof;

Olten, Erstellung eines Lokomotivzirkulationsgeleises;

Däniken, Erweiterung der Geleiseabstände von 3,60 m auf 4,50 m und Erstellung eines Zwischenperrons;

Aarau, Erstellung einer elektrischen Zugvorheizanlage;

Beinwil, Erweiterung der Station;

Sihlbrugg-Baar, Ausbau der Blockstation Littli zu einer Ausweichstation;

Sursee, Verlängerung der Geleise 7 und 8;

Amsteg-Gurtellen, Erstellung einer Lawinenschutzgalerie bei km 53,100;

Göschenen-Airolo, Erstellung einer Geleiseverbindung und Signalstation im Gotthardtunnel;

Airolo, Verbindung der Geleise VI und VII mit dem Geleise 16;

Siggenthal-Würenlingen, Erweiterung der Station;

Zürich HB, Erweiterung der Versandhalle im Güterbahnhof;

St. Gallen-St. Fiden, Verbesserungen im Aufnahmegebäude;

6. *Brückenbauten und Brückenverstärkungen.*

Es wurden folgende wichtigere Arbeiten vollendet:

Der Ersatz der Brücke über die Broye bei Châtillens auf der Strecke Palézieux-Payerne; der Ersatz der eisernen Brücke über die Aare bei Aarberg auf der Strecke Payerne-Lyss; der Umbau der Oenzbrücke bei Wanzwil auf der Strecke Solothurn-Herzogenbuchsee und der Ersatz der eisernen Fachwerkbrücke über die Jonaschlucht durch eine gewölbte Brücke auf der Strecke Gibswil-Wald.

In Ausführung befinden sich folgende wichtigere Arbeiten: Der Ersatz der eisernen Brücke über die Birs bei Bärschwil auf der Strecke Delsberg-Basel; der Ersatz der eisernen Fachwerkbrücke über das Guggenloch bei Lütisburg durch eine gewölbte Brücke auf der Strecke Wil-Wattwil und der Ersatz der eisernen Fachwerkbrücke über die Thur bei Ullsbach durch eine Neukonstruktion aus Stahl auf der Strecke Wattwil-Ebnat-Kappel.

7. *Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen.*

Im Unterwerk Kerzers wurde die automatische Telephonzentrale erweitert. Ebenso wurde in Wattwil eine neue automatische Telephonzentrale erstellt und in Betrieb genommen.

Auf der Strecke Genf-Vernier ist die Verkabelung der Schwachstromanlagen in Ausführung. Lautsprecheranlagen sind in Bern, Basel, Olten und Luzern eingerichtet und dem Betrieb übergeben worden. In Biel ist eine solche Anlage in Ausführung.

C. *Niveauübergänge*

1. Im Berichtsjahr sind 29 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 19 durch 9 Unter- und 4 Überführungen ersetzt. 8 Übergänge konnten ohne Ersatz und 2 durch Erstellung von Parallelwegen aufgehoben werden. Die Bahn beteiligte 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 bei km 107,202 zwischen Sierre und Granges durch eine Unterführung sowie die Beseitigung von 17 Niveauübergängen und die Erstellung von 4 Über- und 7 Unterführungen anlässlich des Baues des zweiten Geleises Rivera-Bironico-Taverne.

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

D. *Signal- und Sicherungsanlagen*

1. Neue elektrische Stellwerkanlagen wurden in Betrieb genommen in Morges, auf der Westseite des Personenbahnhofes Basel, in Liestal, Lüsslingen, Däniken, Rodi-Fiesso, Henggart, Andelfingen, Dachsen, Döttingen-Klingnau, Illnau und Rüti (Zch.). Die Stellwerkanlagen in Erstfeld und Palézieux wurden verbessert und diejenige in Zürich ergänzt.

2. In Ausführung sind die Verbesserung der Stellwerkanlage in Airolo und die neuen elektrischen Stellwerke in Avenches und Arch. Die seit längerer

Zeit in Ausführung begriffenen elektrischen Stellwerke in Genf und auf der Westseite des Bahnhofes Solothurn konnten infolge Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung noch nicht vollendet werden.

3. Der Einbau von Streckengeräten an Durchfahr-, Ausfahrvor- und Ausfahrsignalen zur automatischen Zugsicherung (I. Etappe) ist in Ausführung.

4. In Göschenen wurde eine Bremsprobe- und Abfahrbefehlsignalanlage erstellt, und in Luzern ist eine gleiche Anlage in Ausführung. Auf mehreren Stationen wurden die alten Formsignale durch Lichttagessignale ersetzt.

5. Die Einrichtung des Streckenblockes wurde auf der Strecke Olten-Hammer-Hägendorf in Betrieb genommen. Auf den Strecken Neuenstadt-Biel, Hägendorf-Oensingen und Meggen-Immensee konnten die Arbeiten infolge Materialmangels noch nicht vollendet werden.

E. Bahnunterhalt

1. Ausser den allgemeinen Unterhaltsarbeiten sind die Wiederherstellungsarbeiten an den durch die Hochwasser vom 25. August und 2. September zwischen Rüti (Glarus) und Linthal zerstörten Bahnanlagen zu erwähnen.

2. Im Berichtsjahr hat sich der Mangel der meisten für den Bahnunterhalt notwendigen Baustoffe weiterhin verschärft. Namentlich waren die Eingänge an Oberbaumaterial sehr gering, so dass nur ganz unbedeutende Oberbauerneuerungen ausgeführt werden konnten. Das Geleise wurde durch intensiven Unterhalt und vermehrte Arbeiten am Schotterbett instand gehalten. An den Unterbau- und Hochbauarbeiten wurde zur Einsparung von

Zement und Eisen nach Möglichkeit Naturstein und Holz verwendet.

F. Elektrifikation

Die Elektrifikation weiterer Linien wurde gemäss dem Programm, das wegen der zu erwartenden Kohlenknappheit aufgestellt worden war, fortgesetzt. Der elektrische Betrieb konnte im Verlaufe des Berichtsjahres auf folgenden Strecken aufgenommen werden:

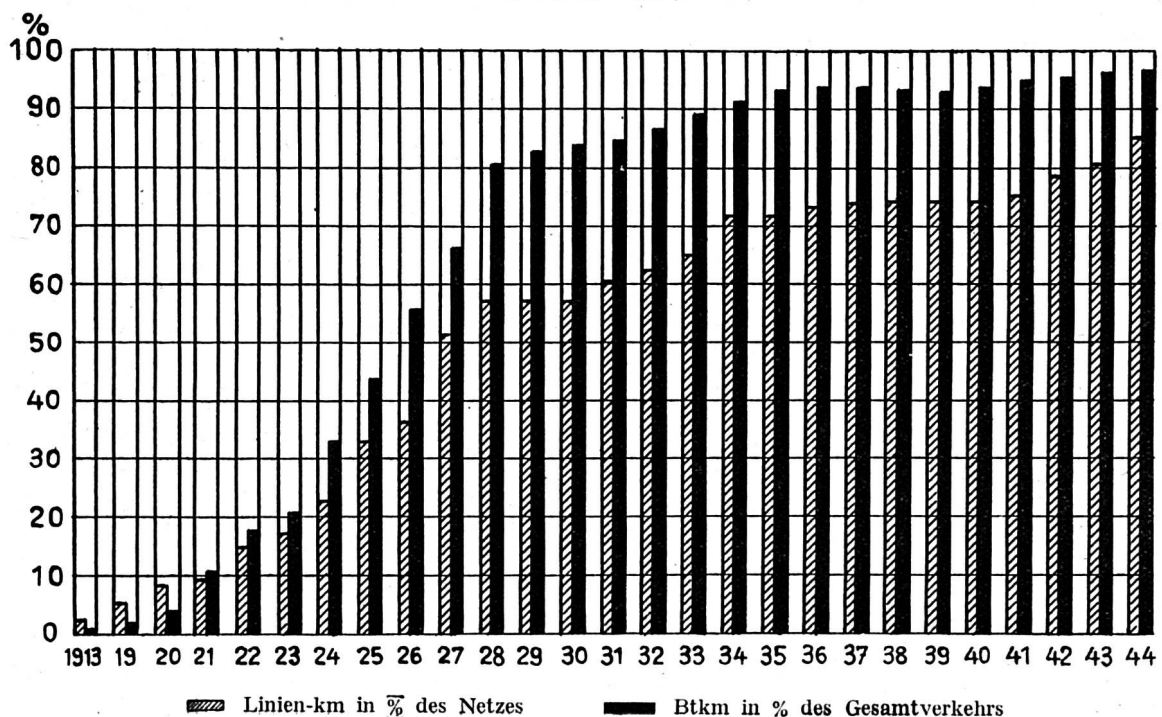
Wald-Rüti am 30. April,
Effretikon-Hinwil am 7. Mai,
Busswil-Solothurn-Herzogenbuchsee am 3. Oktober,
Turgi-Koblentz am 14. Oktober,
Stein-Säckingen-Koblentz am 17. Dezember,
Payerne-Lyss am 21. Dezember.

Unter Berücksichtigung dieser Strecken waren bis Ende 1944 von den im Eigentum des Bundes stehenden Linien in einer Gesamtlänge von 2917 Bahnkilometern 2475 km oder 85 % elektrifiziert. Auf diesen Strecken werden aber 97 % des Gesamtverkehrs in Tonnen bewältigt.

Die Erweiterungen der Fahrleitungsanlagen in einzelnen Gruppen der Bahnhöfe Luzern und Basel wurden beendet, während andere Gruppen dieser beiden Bahnhöfe sich noch in Ausführung befanden. Ebenfalls in Ausführung befand sich die Erweiterung der Fahrleitungsanlage im Bahnhof Freiburg sowie die Erstellung der Fahrleitung für die Ausweichstation Littli zwischen Sihlbrugg und Baar, der Signalstation im Gotthardtunnel sowie des zweiten Geleises Rivera-Bironico-Taverne.

Für die Weiterführung der Elektrifikation der verbleibenden noch mit Dampf betriebenen Strecken in den nächsten Jahren wurde ein Programm aufgestellt.

Abbildung 14
Elektrischer Betrieb



G. Energieversorgung

1. Energiewirtschaft.

In der zweiten Hälfte der Winterperiode 1943/44 (1. Januar bis 2. April des Berichtsjahres) waren die Energiedisponibilitäten in unsern Kraftwerken knapp, so dass wir die Aushilfsleistung der Liefergemeinschaft BKW-NOK-Atel (7000 kW) beanspruchen mussten. Im März war Schnee wohl reichlich gefallen, aber dessen Schmelze verzögerte sich durch anhaltende Kälte und vollständigen Sonnenmangel. Zudem wurde der bereits grosse Energieverbrauch durch ausserordentliche Militärtransporte noch wesentlich erhöht. Zur Sicherstellung des elektrischen Betriebes bis Ende dieser Winterperiode musste zu weiteren Sparmassnahmen gegriffen werden, und zwar: vermehrte Einschränkung der Zugsheizung, Ersatz elektrischer Rangierlokomotiven durch Dampflokomotiven und Einschränkung einiger Güterzüge. Von den NOK erhielten

wir über ihre vertragliche Verpflichtung hinaus 3 weitere Millionen kWh Aushilfsenergie, die uns durch Wasserabtausch im Etzelwerk geliefert wurden.

Während des Sommers 1944 herrschte vorwiegend Trockenheit, hauptsächlich im Tessin. Der Zufluss des Ritomsees war geringer als das bisher bekannte Minimum. Trotz der Reserve von 2,5 Millionen m³ vom Vorjahr und fast voller Entlastung des Kraftwerkes bis Ende Oktober konnte der See nicht vollständig gefüllt werden. Es fehlten 1,5 Millionen kWh. Der Barberinensee konnte programmgemäss gefüllt werden.

Zur Deckung des mutmasslichen Energiebedarfes für die Winterperiode 1944/45 mussten 20 Millionen kWh Ergänzungsenergie bestellt werden. Der Monat November war sehr niederschlagsreich, wodurch der Winterbedarf mit der vorerwähnten Ergänzungsenergie gedeckt werden konnte, ohne die Aushilfsenergie der Liefergemeinschaft BKW-NOK-Atel in Anspruch zu nehmen.

Eigene Erzeugung von Ein- und Dreiphasenenergie

	Total 1944	Total 1943
in der Kraftwerkgruppe Amsteg/Ritom/Göschenen	317 133 000	342 640 000
in der Kraftwerkgruppe Vernayaz/Barberine/Trient/Massaboden	259 893 000	288 463 000
Total	577 026 000 (100 %)	631 103 000 (100 %)
wovon		
a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt	147 804 000 (26 %)	203 955 000 (32 %)
b. in den Flusswerken Amsteg, Göschenen, Vernayaz, Trient und Massaboden erzeugt	429 222 000 (74 %)	427 148 000 (68 %)
<i>Bezogene Einphasenenergie</i>		
vom Etzelwerk	120 839 000	79 356 000
von anderen Kraftwerken	86 391 000	72 148 000
Total	207 230 000	151 504 000
<i>Total der erzeugten und bezogenen Ein- und Dreiphasenenergie</i>	784 256 000	782 607 000
<i>Abgabe von Überschussenergie</i>	36 128 000	55 431 000
<i>Energieabgabe ab bahneigenen und bahnfremden Kraftwerken für den Bahnbetrieb</i>	748 128 000	727 176 000

2. Kraftwerke.

Luftschutzzräume und Einrichtungen für den Wasseralarm.

Die Luftschutzzräume wurden bis Ende Juni bei allen Kraftwerken fertiggestellt.

Auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 7. September 1943 mussten bei den Stauanlagen Barberine, Ritom, Amsteg und Sihlsee Alarmeinrichtungen für die Alarmierung der Unterlieger bei Staumauerbruch erstellt werden. Sämtliche Arbeiten waren Ende August beendet und ausprobiert.

Amsteg.

Die Felssicherungsarbeiten im Schiltwald oberhalb des Maschinenhauses und der Druckleitung sowie die Instandstellung der zerfallenen Stützmauern des Schiltweges wurden beendet. Die Um-

änderung des Transformators 1, 9000 kVA, ist in der Fabrik im Gange.

Ritom.

Die tiefste Absenkung des Ritomsees wurde am 9. April mit 31,6 m (Vorjahr am 16. April mit 26,15 m) und einem verbliebenen Nutzinhalt von 1,4 (4,75) Millionen m³ erreicht; wegen des abnormal trockenen Sommers erreichte der See erst am 26. Oktober seinen Höchststand mit 0,61 m (Vorjahr 0,51 m) unter Stauziel mit einem Fehlbetrag von 0,8 (0,7) Millionen m³ bis zum vollen See mit 27,5 Millionen m³ Nutzinhalt. Am 31. Dezember betrug die Absenkung 3,41 (7,79) m mit einem verbliebenen Nutzinhalt von 23,3 (18,9) Millionen m³. Die Heberleitung am Cadagnosee wurde am 16. November 1943 in Betrieb gesetzt. Bei Absenkung dieses Sees um 4,0 m betrug die geförderte

Wassermenge im Winter 1943/44 680 000 m³, was einer zusätzlichen Arbeit von 1,13 Millionen kWh entspricht.

Vernayaz.

An der Turbine 1 wurden Änderungen zur Verbesserung des Wirkungsgrades vorgenommen. Gemeinsam mit dem Kanton Wallis, der Gemeinde Vernayaz und der Martigny-Châtelard-Bahn wurde oberhalb der Bahnbrücke der letztgenannten Gesellschaft eine Auffangsperrre aus Trockenmauerwerk erstellt. Die Einleitung des Sägebaches bei Finhaut ergab eine zusätzliche Leistung an Winterkraft von 300 000 kWh und diejenige des Abérieubaches bei Trétien 1 150 000 kWh.

Barberine.

Die tiefste Absenkung des Barberinesees betrug am 22. April 33,2 m (Vorjahr am 17. April 29,1 m) mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 4,8 (7,3) Millionen m³. Am 7. Oktober war der See mit 39,0 Millionen m³ Nutzinhalte gefüllt, während er im Vorjahr seinen höchsten Stand am 22. September erreichte. Am 31. Dezember betrug die Absenkung 3,4 (13,19) m mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 34,5 (22,6) Millionen m³. Die letztes Jahr unvollendet gebliebenen Uferschutzbauten der Barberine im unteren Teil der Ebene von Emosson wurden fertiggestellt. Bei der Zentrale in Châtelard ist der Creuzibach neu gefasst und in den Zulaufkanal der Eau-Noire geleitet worden.

Massaboden.

Bei der Turbine 3 wurden ein neues Laufrad und neue Leitschaufeln eingesetzt und in Betrieb genommen. Der Zulaufkanal, welcher starke Frostschäden aufwies, wurde instand gestellt. Die Einleitung der Massa über die Bewässerungsanlagen von Bitsch ergab ca. 720 000 kWh zusätzliche Winterenergie und 180 000 kWh Sommerenergie.

Etzelwerk.

Der Sihlsee erreichte am 29. März seinen tiefsten Seestand mit 11,0 m unter Stauziel (Vorjahr am 25. März mit 7,8 m) mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 5,2 (21,6) Millionen m³. Der auf den 1. Juni vorgeschriebene Seestand, 2 m unter dem normalen Stauziel, ist erst am 12. Juni (15. Juni) erreicht worden. Der Sihlsee erreichte erstmals am 12. Juli seinen höchsten Stand, 0,13 m über Stauziel. Im Monat November stellte sich die Zuflussmenge im Tagesmittel auf 17,27 m³/Sek., was dem 3,71fachen Novemburdurchschnitt seit 1901 entspricht; 65% dieser Wassermenge konnten durch Erhöhung der Energieerzeugung verarbeitet werden, während 35% oder 15,3 Millionen m³ als Überlauf verloren gingen. Am 31. Dezember betrug die Absenkung des Sees 1,79 (3,82) m unter Stauziel mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 75,0 (54,9) Millionen m³, wovon 42,0 (34,4) Millionen m³ zu Gunsten der SBB.

Der Bau der neuen Wohnkolonie, bestehend aus 4 Einfamilienhäusern, war auf 31. Dezember nahezu vollendet.

Rupperswil-Auenstein.

Im Laufe des Jahres sind die Bauarbeiten programmgemäss gefördert worden; einzig die Arbeiten beim Maschinenhaus befinden sich etwas im Rückstand. Zwecks Beschleunigung der Maschinenmontage wurden beide Maschinensaalkrane auf ein provisorisches Gerüst montiert. Der Unterbau des Maschinenhauses mit den Ein- und Ausläufen der Turbinen wurde fertiggestellt und auch der Rohbau des Maschinensaals nahezu vollendet. Die Schwelle der letzten Wehröffnung ist in Ausführung. Ferner sind die Windwerke der ersten Sektor-Hakenschütze aufgestellt und die zweite Schütze bereits in Montage begriffen. Alle Bauten im Staugebiet waren auf Jahresende vollendet und der grösste Teil der Installationen abtransportiert. Der Unterwasserkanal ist ebenfalls nahezu fertiggestellt. Gegenwärtig wird noch an dessen Einmündung in die Aare bei Wildegge gearbeitet. In den Werkstätten der Lieferfirmen sind die beiden Generatoren und eine Turbine versandbereit. Die zweite Turbine geht ihrer Vollendung entgegen. Die Dienstwohnhäuser waren auf 1. Juli bezugsbereit.

Auf 1. August wurde das Wasserwerk der Firma Steiner & Cie. in Rupperswil stillgelegt. Mit letzterer Firma und mit den Jurazementfabriken in Aarau und Wildegge konnten Verträge über die Wasserrechte abgeschlossen werden. Auf Ende 1944 betragen die gesamten Bauaufwendungen Franken 41 744 626. Die mittlere Arbeiterzahl beim Bau betrug 914 Mann. Wenn nicht unvorhergesehene Schwierigkeiten infolge Arbeiter- oder Materialmangel auftreten, darf beim heutigen Stand der Bauarbeiten mit der Betriebsaufnahme im Herbst 1945 gerechnet werden.

H. Mehranbau

Die Bundesbahnen waren auch im Berichtsjahr von der Verpflichtung befreit, als wirtschaftliches Unternehmen Pflanzwerke für das Personal anzulegen. Diese Befreiung erfolgte wie in den Vorjahren im Hinblick auf die starke Verkehrsbelastung und weil die verfügbaren Flächen unseres Netzes bereits weitgehend kultiviert wurden. Die zunehmende Notlage in der Versorgung mit Lebensmitteln gebot aber im Berichtsjahr weitere Anstrengungen im Mehranbau. Wie wir im letztjährigen Geschäftsbericht mitteilten, betragen die für den Anbau von Gemüse und Feldfrüchten kultivierten Flächen auf unserem Netz 1 819 000 m². Zur Ausdehnung dieser Flächen wurden die nötigen Kredite erteilt und durch Auffüllungen, Humusierungen, Rodungen usw. wurden weitere 46 500 m² kulturfähiges Land gewonnen.

Das Personal hat sich dem Anbauwerk wie bisher mit Eifer angenommen; dank der guten Witterung wurden auch gute Ernteergebnisse erzielt. Die Verwaltung erleichterte die Mehranbauarbeiten wiederum durch die Bewilligung des abschnittweisen Bezuges der Ferien, Verschiebung von Ruhetagen und den Abtausch von Dienstreisen. Vermehrte Pflege erhielten auch die auf Bahngelände stehenden 17 200 Obstbäume, indem alte und ertraglose Bäume beseitigt und durch jungen Nachwuchs ersetzt wurden. Als weitere Mithilfe am Anbauwerk ist

die Beteiligung von 253 Lehrlingen und Jugendlichen während je 3 Wochen am obligatorischen Arbeitseinsatz zu erwähnen.

J. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse

1. Am 6. Februar um 15.45 Uhr wurde die Brienzseeelinie zwischen Ebligen und Oberried und am 12. Februar um 01.25 Uhr und um 14.10 Uhr zwischen Oberried und Niederried bzw. Brienz-Oberried durch Lawinen verschüttet. Bei der Verschüttung am 6. Februar konnte der Verkehr durch Umsteigen aufrechterhalten werden; der normale Verkehr konnte am 7. Februar mit den Frühzügen wieder aufgenommen werden. Bei der Verschüttung am 12. Februar war die Strecke Brienz-Niederried gänzlich gesperrt. Der Verkehr wurde mit dem Dampfschiff bewerkstelligt; der normale Bahnverkehr konnte am 14. Februar mit den Frühzügen wieder aufgenommen werden.

2. Am 10. Februar um 21.50 Uhr verschüttete zwischen Gurtellen und Amsteg die Geissberglawine beide Geleise, wobei auf ca. 100 m Länge auch die Fahrleitung zerstört wurde. Der durchgehende Verkehr wurde dadurch gänzlich unterbunden. Am 11. Februar um 13.30 Uhr war ein Geleise für den Betrieb wieder hergestellt, und am Abend des gleichen Tages konnte wieder doppelspurig gefahren werden.

3. Am 2. April um 22.05 Uhr ging bei Oberried die Kehlgrabenlawine nieder. Der Bahnkörper wurde beim Tunneleingang auf ca. 25 m Länge und bis Tunnelhöhe verschüttet und die Fahrleitung weggerissen. Der Verkehr wurde durch Umsteigen aufrechterhalten und konnte am 4. April wieder durchgehend aufgenommen werden.

4. Am 1. August entgleiste auf der Strecke Maroggia-Melide ein Wagen des Güterzuges 873, wodurch das Geleise auf eine Länge von 1300 m beschädigt wurde und von 20.30 Uhr bis 22.10 Uhr des folgenden Tages ausser Betrieb gesetzt werden musste. Der Verkehr wurde durch Autos aufrechterhalten.

5. Am Abend des 24. August ging in der Gegend von Luzern und im Entlebuch ein heftiges Gewitter nieder, wodurch zwischen Schüpfheim und Hasle bei km 62,000 bis 62,250 der Bahndamm beschädigt und die Strecke von 21.00 Uhr bis 5.00 Uhr des 25. August gesperrt wurde. Ebenso ereigneten sich auf der Strecke Luzern-Ebikon bei km 61,930 und 62,150 Dammrutschungen, wodurch die Strecke von 21.15 Uhr des 24. August bis 17.50 Uhr des folgenden Tages unterbrochen wurde. Der Verkehr wurde durch Autobetrieb und Zugsumleitungen aufrechterhalten.

6. Durch die Hochwasser der Linth und des darin einmündenden Durnagelbaches vom 25. August und 2. September wurden die Bahnanlagen im Glarner Land zwischen Rüti (Glarus) und Linthal teilweise unterspült und weggeschwemmt, so dass der Bahnverkehr bis 18. Oktober eingestellt werden musste. Die Arbeiten zur Wiederherstellung der Bahnanlage sind noch im Gange.

7. Am 17. Oktober ereignete sich zwischen Amsteg und Silenen bei km 48,175 ein Steinschlag (Absturz eines 1½ m³-Felsblockes), wobei beide Geleise beschädigt wurden und während eines Tages Einspurbetrieb angeordnet werden musste.

Gleichen Tags entgleiste auf der Strecke Maroggia-Capolago ein deutscher Wagen des Zuges 826, wodurch beide Geleise gesperrt und beschädigt wurden. Der Betriebsunterbruch dauerte bis 18. Oktober, Züge 2549 und 2560.

8. Am 11. November stiessen bei km 22,184 der Strecke Mosen-Hitzkirch Zug 3263 und Lokomotive 302 zusammen, wobei 8 Reisende leicht verletzt wurden. Der Zugverkehr blieb von 9.30 bis 11.30 Uhr unterbrochen.

9. In der Nacht vom 26./27. November ereignete sich bei km 100,0 bei Tüscherz ein Erdbeben auf eine Länge von ca. 80 m, wodurch der durchgehende Zugverkehr vorübergehend unterbrochen wurde.

10. Aussergewöhnlich starke Regenfälle in der Nacht vom 7./8. Dezember verursachten in verschiedenen Landesgegenden, besonders in der Westschweiz, Störungen im Zugverkehr. Auf der Linie Freiburg-Bern gingen zwischen Schmitten und Flamatt sowie zwischen Flamatt und Thörishaus Erdbeben nieder. Der Unterbruch des Bahnverkehrs war nur von kurzer Dauer.

Schlimmer war es im Broyetal, wo der Fluss aus dem Bett trat und das Bahngeleise zwischen Moudon und Bressonnaz überflutete, wobei der Bahndamm auf eine grössere Länge weggespült wurde. Zwischen Bressonnaz und Ecublens sperrte ein Erdbeben das Geleise. Der Unterbruch des durchgehenden Zugverkehrs im Broyetal dauerte bis zum 12. Dezember um 10 Uhr.

11. Bahnanlagen und Bahnzüge waren mehrfach Ziel von Luftangriffen durch fremde Flieger.

Am Vormittag des 1. April warfen amerikanische Flugzeuge Spreng- und Brandbomben auf die Stadt Schaffhausen ab, wobei auch der Südflügel des Bahnhofgebäudes zerstört und die Bahnanlagen beschädigt wurden. Hierbei kamen 5 SBB-Bedienstete ums Leben und 2 erlitten leichtere Verletzungen.

Am Morgen des 8. September wurden in Delsberg die Bahnhofanlagen und in Moutier der in die Station einfahrende Zug 8 beschossen. In Delsberg wurden 4 Bedienstete und 1 Reisender verletzt, während in Moutier 1 Bediensteter den Tod fand und 1 weiterer Bediensteter und 3 Reisende verletzt wurden. An den Bahnanlagen und am Rollmaterial entstanden erhebliche Schäden.

Am 9. September mittags wurde auf der Strecke Weiach-Zweidlen der Güterzug 8461 und auf der Strecke Rafz-Lottstetten der Güterzug 8349 beschossen. Bei ersterem Zug wurden der Zugführer und der Heizer und bei letzterem Zug der Lokomotiv- und der Zugführer verletzt; es entstanden grössere Schäden am Rollmaterial.

Am 11. September wurden auf der Linie Augst-Pratteln drei etwa 50 kg schwere Bomben abgeworfen und der Schnellzug 184 mit Bordwaffen

beschossen. Der Lokomotivführer und 7 Reisende wurden leicht verletzt. Die Strecke war von 14.30 bis 20.00 Uhr unterbrochen. Der Personenverkehr wurde zwischen Pratteln und Augst mit Autos aufrechterhalten. Am Rollmaterial entstanden leichtere Schäden.

Am 9. November erhielt der westliche Teil der Eisenbahnbrücke über die Glatt bei Zweidlen einen Volltreffer, der die Gitterträger zerstörte. Der Zug-

verkehr musste zwischen Eglisau und Zweidlen bis zum 30. November eingestellt und ein Transportersatzdienst für Reisende, Gepäck- und Postsendungen mit Automobilen eingerichtet werden. Eine andere Bombe zertrümmerte am Ostende der Brücke durch den Luftdruck das dort stehende Wärterhaus, wobei der Stationswärter und seine Frau den Tod fanden.

XI. Militärisches Eisenbahnwesen

Der Kriegsbetrieb der schweizerischen Transportanstalten, der vom Bundesrat unterm 1. September 1939 auf Grund von Art. 217 der Militärorganisation verfügt wurde, blieb während des ganzen Berichtsjahres bestehen. Die sich hieraus für die Stäbe des Militäreisenbahndirektors und der Betriebsgruppendifektoren ergebenden Arbeiten wurden in der zivilen Tätigkeit weitergeführt.

Im Berichtsjahre haben die Militärtransporte einen ausserordentlichen Umfang angenommen, und zwar zu Beginn des Jahres durch die Manöverübungen der Armeekorps und in der zweiten Hälfte des Jahres durch die verschiedenen Teil-Kriegsmobilmachungen und Ablösungen. Den Besammlungstransporten folgten unmittelbar geschlossene Transporte über grössere Entfernungen zu den Einsatzorten. Dieser grosse Militärverkehr wickelte sich nicht auf Grund des Kriegsfahrplans, sondern neben einem ohnehin starken zivilen Personen- und Güterverkehr meistens sehr massiert und mit kurzfristiger Anordnung ab. Erschwert wurde die Durchführung dieser Transporte durch die Beförderung der motorisierten Einheiten auf der Bahn infolge Mangels an flüssigen Brennstoffen und Pneus.

Der Urlauberverkehr im Verlaufe des Jahres, besonders aber während der Festtage über Ostern, Pfingsten, Weihnachten und Neujahr, konnte dank einer reibungslosen Zusammenarbeit mit dem Armeekommando und den Truppenkommandanten ohne nennenswerte Störungen bewältigt werden.

Neben diesen Militärtransporten waren solche von Internierten, Kriegsgefangenen und Schwerverwundeten und seit September auch von Flüchtlingen durchzuführen. Für die Verwundetentransporte leisteten die besonders ausgerüsteten Sanitätszüge der Bundesbahnen sehr gute Dienste.

Die Vorbereitungen der Bahndienststellen im militärischen Eisenbahnwesen, so beim Auslösen einer Kriegsmobilmachung, der Durchführung der daherigen Bahntransporte, der Bahnbewachung, der Zerstörung der Bahnanlagen usw., wurden ständig auf dem laufenden gehalten und überprüft. Im besondern wurden vorbereitende Massnahmen getroffen, um auch den Bahncamionnagedienst bei einer Kriegs- oder Teil-Kriegsmobilmachung sicherzustellen.

Das gemäss Befehl des Chefs des Generalstabes der Armee vom Einrücken in den Aktivdienst mit der Einheit dispensierte Personal wurde während des Berichtsjahres wiederum in Anpassung an die Anforderungen des Bahnbetriebes zur Dienstleistung in der Dauer eines Monats aufgeboten. Diese Beordnung wirkte sich beim starken Zivil- und Militärverkehr sehr vorteilhaft aus. Das der aktiven Fliegerabwehr der Kraftwerke der Bundesbahnen zugeteilte Personal hatte im Verlauf des Herbstes besondere Ausbildungs-, Schiess- und Spezialkurse zu bestehen. Für das nicht militärdienstpflichtige, zur Bahnbewachung beordnete Bahnpersonal wurden wie in früheren Jahren Schiessübungen durchgeführt.

Die zur Wiederherstellung zerstörter Bahnanlagen, Brücken und elektrischen Anlagen gebildeten Eisenbahn-Hilfsdienst-Detachements wurden zu ihrer militärischen Ausbildung, im besondern aber zur fachtechnischen Weiterbildung unter Anleitung der Bahningenieure, aufgeboten. Dabei wurden praktische Arbeiten, wie Rampenbau, Geleise-, Brücken- und Elektrifikationsarbeiten, ausgeführt. Erwähnenswert ist auch der Bau einer 132 m langen provisorischen hölzernen Brücke im Überschwemmungsgebiet von Linthal.

Auf eine Empfehlung des Armeekommandos und des Bundesrates wurden zum Schutze der Bevölkerung gegen die vielen Fliegerangriffe die Dächer der Aufnahmegebäude, Perron- und Güterhallen sowie gut sichtbare Punkte der Strecke in einer vom Armeekommando bestimmten Grenzzone sowie im Innern des Landes durch Anbringen des Hoheitszeichens unseres Landes markiert. Zum Schutze der Stauanlagen der Bahnkraftwerke sowie zur Begegnung der Folgen im Falle einer Zerstörung der Stauanlagen wurden besondere Massnahmen getroffen.

Mit der Ausbildung der Luftschutztruppen der Bahn, inbegriffen die Hausfeuerwehren, sowie mit den Anschaffungen des erforderlichen Materials für den Luftschutz wurde fortgefahren. Die am 12. September vom Bundesrat verfügte Aufhebung der Verdunkelung brachte den Bahnen grosse Erleichterung.

XII. Schlussbemerkungen und Anträge

Gemäss Bundesbeschluss vom 22. Juni 1944 wurde der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1943 von Fr. 391 407.51 in der Rechnung 1944 zur Nachholung rückständiger Abschreibungen auf dem Anlagevermögen der Bahn und der Nebengeschäfte verwendet. Ferner wurde dem Konto Kriegsdefizit auf den 1. Januar 1944 ein Betrag von Fr. 9 104 331.05 als Verzinsung des Kriegsdefizites für das Jahr 1943 belastet. Dadurch ergab sich auf den 1. Januar 1944 ein aufgelaufener Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 229 300 750.82 und ein Kriegsdefizit von Franken 236 712 607.10.

Der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1944 beträgt Fr. 23 418. Wir beantragen, diesen Betrag dem Konto Rückstellung für Betriebslasten gutzuschreiben.

Wird die Verzinsung des Kriegsdefizites zu Gunsten des aufgelaufenen Passivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung fortgesetzt wie bisher, so ergibt sich für das Jahr 1944 ein Zinsbetroffnis von Fr. 9 468 504.30. Das sind 4 % von Fr. 236 712 607.10. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf den 1. Januar 1945 auf Fr. 246 181 111.40. Ferner ermässigt sich der aufgelaufene Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 229 300 750.82 auf Fr. 219 832 246.52.

Wir gestatten uns folgende

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnung des Jahres 1944 und die Bilanz auf den 31. Dezember 1944 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1944 wird genehmigt.

3. Der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1944 von Fr. 23 418.— wird dem Konto Rückstellung für Betriebslasten gutgeschrieben.

4. Auf den 1. Januar 1945 wird dem Kriegsdefizit ein Zins von 4 % oder Fr. 9 468 504.30 belastet. Als Gegenbuchung kommt der gleiche Betrag auf den 1. Januar 1945 vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung auf Ende 1944 in Abzug.

Bern, den 16. April 1945.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Meile

