

# **Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1941 an den Schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung**

Autor(en): **Meile**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1941)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676207>

## **Nutzungsbedingungen**

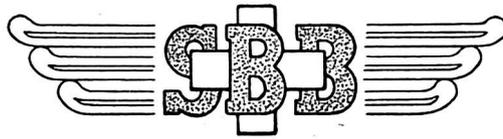
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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

für das

**Jahr 1941**

an den

Schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

*Hochgeachteter Herr Bundespräsident!*

*Hochgeachtete Herren Bundesräte!*

Wir haben die Ehre, Ihnen gestützt auf Art. 5 des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen zuhanden der Bundesversammlung über die Geschäfts-

führung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1941 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen für diesen Zeitraum zur Genehmigung vorzulegen.

## I. Umfang des Netzes.

Die Länge der im Eigentum des Bundes stehenden Linien beträgt auf Ende 1941 2917,155 km

Hievon stehen ausser Betrieb die Strecken:

Otelfingen-Niederglatt . . .	12,609 km	
Kleinere Anschlußstrecken von zusammen . . . . .	7,053 »*)	19,662 »

Verbleiben: Eigene Linien im Betrieb 2897,493 km

Hievon haben die Bundesbahnen verpachtet die Strecken:

Wohlen-Bremgarten . . .	7,041 km	
Wattwil-Ebnat-Kappel . . .	5,062 »	12,103 km

Die Länge des auf eigene Kosten betriebenen eigenen Netzes beträgt . 2885,390 km

Die Bundesbahnen haben gepachtet die Linien:

Nyon-Crassier-La Rippe . . .	5,865 km	
Vevey-Puidoux-Chexbres . . .	7,825 »	13,690 »

Die Gesamtlänge des auf eigene Kosten betriebenen Netzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) beträgt . . . . . 2899,080 km

Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:

Kreis I . . . . .	942,828 km
Kreis II . . . . .	967,746 »
Kreis III . . . . .	988,506 »

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

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

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

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

Crassier-La Rippe-Divonne-Les Bains . . .	— km*)	
Pont-Brassus . . . . .	13,107 »	
Les Verrières (Grenze)-Pontarlier . . . . .	— »*)	
Münster-Lengnau . . . . .	12,979 »	
Koblenz (Grenze)-Waldshut . . . . .	1,743 »	
Iselle (Eigentumsgrenze)-Domodossola . . . . .	19,068 »	
Pino (Grenze)-Luino . . . . .	14,856 »	
Kleinere Anschlußstrecken von zusammen . . . . .	3,185 »	64,938 »

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

Die Gesamtbetriebslänge des auf eigene Kosten betriebenen Eisenbahnnetzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) und der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt . . . . . 2968,023 km

\*) Diese Anschlußstrecken konnten der kriegserischen Ereignisse halber im Jahre 1941 nicht mehr betrieben werden.

## II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Die Entwicklung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1941 ist gekennzeichnet durch eine kriegskonjunkturell bedingte weitere Steigerung der Verkehrsleistungen und finanziellen Ergebnisse.

Der Personenverkehr, der bereits im Jahre 1940 um 5,39 Millionen Reisende oder 4,5 % zugenommen hatte, erfuhr im Berichtsjahre erneut eine aussergewöhnliche Verkehrsbelegung um 18,93 Millionen oder 15,2 % auf insgesamt 143,43 Millionen Personen. Damit ist der Personenverkehr auf einen seit Bestehen der Bundesbahnen noch nie gekannten Umfang angewachsen, der den bisherigen grössten Verkehr des Jahres 1930 um 15,52 Millionen Reisende, d. h. um 12,1 % überschreitet. Im Tagesdurchschnitt des Jahres 1941 wurden rund 400 000 Personen befördert gegenüber 300 000 im täglichen Durchschnitt der letzten fünf Vorkriegsjahre. Der im abgelaufenen Jahre eingetretene Verkehrszuwachs ist auf den bedeutend vermehrten inländischen Berufsverkehr sowie den regeren Ferien- und Reiseverkehr, der durch die gewährten ausserordentlichen Fahrtvergünstigungen für Gesellschaften und Schulen zur 650-Jahrfeier der schweizerischen Eidgenossenschaft einen starken Auftrieb erhielt, zurückzuführen. Dagegen ist der internationale Fremdenverkehr, der schon lange vor dem Kriege wegen der politischen Spannungen schwer beeinträchtigt war, zufolge des Krieges fast gänzlich unterbunden worden.

Mit dem gesteigerten Reiseverkehr wiesen die Einnahmen aus dem Personenverkehr bei einem Total von 161,62 Millionen Franken ein gegenüber dem Vorjahre um 25,40 Millionen Franken oder 18,6 % verbessertes Erträgnis auf, während das Jahr 1940 eine leichte Erhöhung um 2,58 Millionen Franken oder 1,9 % brachte.

Ebenso hat im Güterverkehr der Verkehrsaufschwung unter den Rückwirkungen der Kriegskonjunktur und der Benzinrationierung weiterhin angehalten. Die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr zur Verfrachtung gelangten Güter, die im Jahre vorher um 3,18 Millionen Tonnen oder 18,7 % zunahmen, stiegen im Berichtsjahre auf insgesamt

23,31 Millionen Tonnen, was einen Rekord in der bisherigen Güterbewegung darstellt und verglichen mit dem Höchststand des Jahres 1940 eine Ausweitung von 3,06 Millionen Tonnen oder 15,1 % bedeutet. Die Zahl der täglich transportierten Gütermengen betrug im Jahre 1941 rund 64 000 Tonnen gegenüber einer täglichen Beförderung von 39 000 Tonnen im Durchschnitt der letzten fünf Jahre vor dem Kriege.

Die vermehrten Gütertransporte haben sich ebenfalls günstig in den Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr ausgewirkt. Sie erreichten den Betrag von 278,42 Millionen Franken und sind um 30,59 Millionen Franken oder 12,3 % höher ausgefallen als im Vorjahre, das einen Mehrertrag von 33,66 Millionen Franken oder 15,7 % abgeworfen hatte.

Die steigende Tendenz im Güterverkehr ist dem intensiveren Durchfuhr- und Binnenverkehr zuzuschreiben, während die Ausfuhr den vorjährigen Stand zu behaupten vermochte und die Einfuhr neuerdings von einer erheblichen Rückbildung betroffen wurde.

Die Einfuhr, die schon im Jahre 1940 einen Rückschlag von 2,55 Millionen Tonnen oder 29,1 % erlitt, verzeichnete im verflossenen Jahre unter dem Einfluss der Kriegsausweitung, der verschärften Blockademassnahmen und der vermehrten Zufuhrschwierigkeiten eine weitere empfindliche mengenmässige Drosselung um 1,32 Millionen Tonnen oder 21,2 % auf 4,90 Millionen Tonnen, wertmässig aber infolge von Preissteigerungen der Importwaren eine Erhöhung von 170,7 Millionen Franken oder 9,2 % auf 2024 Millionen Franken. Durch diesen wiederholten gewichtsmässigen Rückgang, der vorwiegend industrielle Rohstoffe und Lebensmittel betrifft, ist die Einfuhr um mehr als ein Drittel unter das vorkriegszeitliche Importvolumen gesunken.

Bei der Ausfuhr konnten trotz der Ungunst der Kriegsverhältnisse und der erschwerten Absatzmöglichkeiten die vorjährige Umsatzmenge noch um 13 000 Tonnen oder 2,5 % auf 523 000 Tonnen und der Ausfuhrwert um 147,7 Millionen Franken, d. h.

Abbildung 1.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

1913—1941.

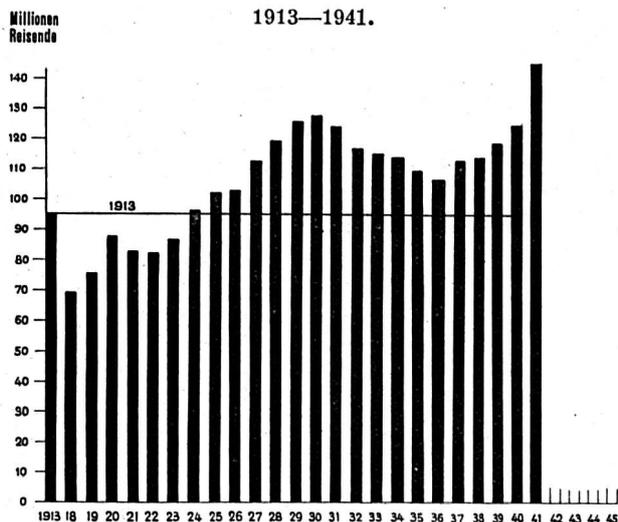
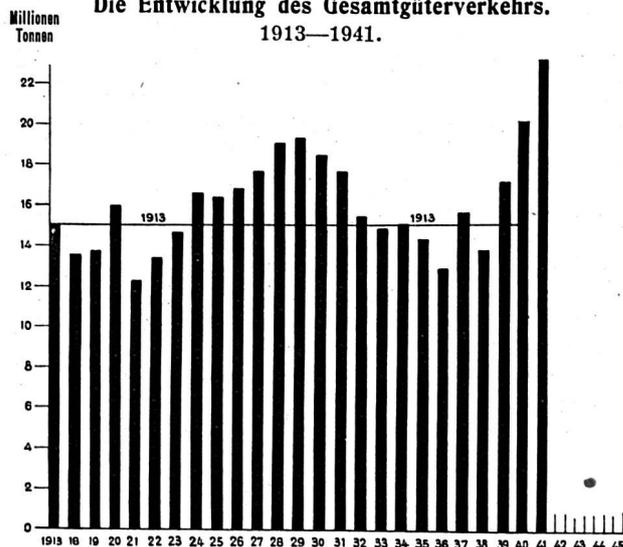


Abbildung 2.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1941.



um 11,2 % auf 1463 Millionen Franken, gesteigert werden. Dieser bescheidene mengenmässige Zuwachs beruht indessen lediglich auf grösseren Exporten schwergewichtiger Rohstoffgüter, wogegen die Ausfuhr von Fabrikaten und namentlich von Lebensmitteln stark rückläufig war.

Als Folge der zunehmenden Verschlechterung der Überseeverbindungen ist unser gesamter Warenaustausch mit den überseeischen Ländern verglichen mit dem Vorjahre der Menge nach um 60 bis 65 % und dem Werte nach um 20 bis 25 % zurückgefallen.

Entsprechend der wertmässigen Gestaltung des Warenverkehrs mit dem Auslande stellt sich der Passivsaldo unserer Handelsbilanz auf 561 Millionen Franken gegenüber 538 Millionen Franken im Jahre zuvor.

Im Transit hat der seit Kriegsausbruch einsetzende Verkehrsaufschwung andauert, wobei jedoch eine gegenüber dem Vorjahre stark verlangsamte Entwicklung festzustellen ist.

Desgleichen verzeichnete der Binnenverkehr unter den Auswirkungen der verhältnismässig befriedigenden Wirtschaftslage unseres Landes, der verstärkten inländischen Produktions- und Versorgungspolitik sowie der dem Motorfahrzeugverkehr auferlegten bedeutenden Einschränkungen eine im Vergleich zu 1940 zwar wesentlich abgeschwächte Verkehrssteigerung.

Zufolge der Mehreinnahmen im Personen- und Güterverkehr stiegen die gesamten Transporteinnahmen gegenüber dem vorjährigen Ergebnis um 56 Millionen Franken oder 14,6 % auf eine noch nie erreichte Höhe von 440,04 Millionen Franken an.

Der schweizerische Grosshandelsindex (1914 = 100) zeigte im Verlaufe des Berichtsjahres eine etwas verlangsamte Erhöhung von 166 auf 199, somit um 19,9 %. Die seit Kriegsbeginn bis Jahresende 1941 eingetretene Verteuerung um 86 % ist vorwiegend auslandbedingt, da die Preissteigerung bei den Importwaren 136 %, dagegen bei den Inlandwaren nur 52 % beträgt. Der Landesindex der Lebenshaltungskosten (1914 = 100) verzeichnete als hauptsächliche Folge der Verteuerung der Nahrungsmittel im abgelaufenen Jahre einen verglichen mit dem Vorjahre leicht verstärkten Anstieg von 163 auf 184 oder 12,9 % und stand damit um 34,3 % über dem Vorkriegsindex vom August 1939.

Zur Bewältigung des stark gesteigerten Verkehrs mussten die Betriebsleistungen, die schon im vorhergehenden Jahre gesamthaft eine erhebliche Zunahme erfuhren, im Jahre 1941 weiterhin vermehrt werden. Bei den Reisezügen, deren Leistungen im Jahre 1940 infolge der Einschränkungen im Personenverkehr während des vom 11. Mai bis 8. Juni in Kraft stehenden Kriegsfahrplanes leicht rückgängig waren, erhöhten sich im vergangenen Jahre die Zugkilometer — trotz der ab 6. Oktober notwendig gewordenen Reduktion der Reisezugsleistungen — noch um 619 000 oder 1,8 % auf 34,48 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 511 Millionen oder 7,8 % auf 7,07 Milliarden. Bei den Güterzügen sind die Zugkilometer, die bereits im Vorjahre eine beträchtliche Zunahme aufwiesen, neuerdings um 1,25 Millionen oder 9,0 % auf 15,22 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 1,13 Milliarden oder 15,8 % auf 8,26 Milliarden angestiegen.

Die Leistungen der Personenwagen vermehrten sich um 54,48 Millionen oder 9,4 % auf 637 Millionen und diejenigen der Güterwagen um 77,74 Millionen oder 8,9 % auf 950 Millionen Wagenachskilometer. Im Vergleich zu den durchschnittlichen Leistungen der letzten zehn Vorkriegsjahre haben die Zugkilometer um 18,9 %, die Wagenachskilometer um 26,4 % und die Bruttotonnenkilometer um 34,5 % zugenommen.

Abbildung 3.

Die Entwicklung der Betriebsleistungen.  
1913—1941.

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



Auf den elektrisch betriebenen Linien wurden im verflorbenen Jahre 85 % der Gesamtzahl der geleisteten Triebfahrzeugkilometer, 89 % der Zugkilometer, 94 % der Wagenachskilometer und 95 % der Bruttotonnenkilometer zurückgelegt. Die im Jahre 1941 ausgeführten Betriebsleistungen, die einen noch nie gekannten Höchststand erreichten und selbst diejenigen der letzten vorkriegszeitlichen Hochkonjunkturjahre ganz bedeutend überschreiten, zeigen deutlich, welche überragende Bedeutung dem Eisenbahnverkehr in gegenwärtiger Kriegszeit zukommt und welche gewaltigen Verkehrsanforderungen an die Bundesbahnen im Dienste und Interesse des Landes gestellt werden.

Die im Berichtsjahre stark erhöhten Verkehrs- und Betriebsleistungen bedingten eine jahresdurchschnittliche Vermehrung des bahneigenen Personals um 462 Bedienstete oder 1,7 % auf 27 950 Bedienstete; der Zuwachs entfällt zum grössten Teil auf den Stations- und Zugdienst sowie auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst. Mit Einschluss der Unternehmerarbeiter und der vorübergehend beschäftigten Hilfsarbeiter stieg der gesamte Personalbestand um 1504 Mann oder 4,9 % auf 31 885 Arbeitskräfte. Gemessen an dem im Jahre 1920 ausgewiesenen Höchststand von 39 676 Bediensteten stellt sich der Personalabbau, ohne Berücksichtigung der Unternehmerarbeiter und der vorübergehend beschäftigten Hilfsarbeiter, immer noch auf 11 726 Arbeitskräfte oder 29,8 %. Die im letzten Jahre erfolgte Entwicklung des Verkehrs und des Personalbestandes lässt erkennen, dass es gelungen ist, eine ganz erhebliche Steigerung der Verkehrs- und Betriebsleistungen ohne merkliche Vermehrung des Personals zu bewältigen.

Abbildung 4.  
Betriebs-Überschüsse 1903—1941.

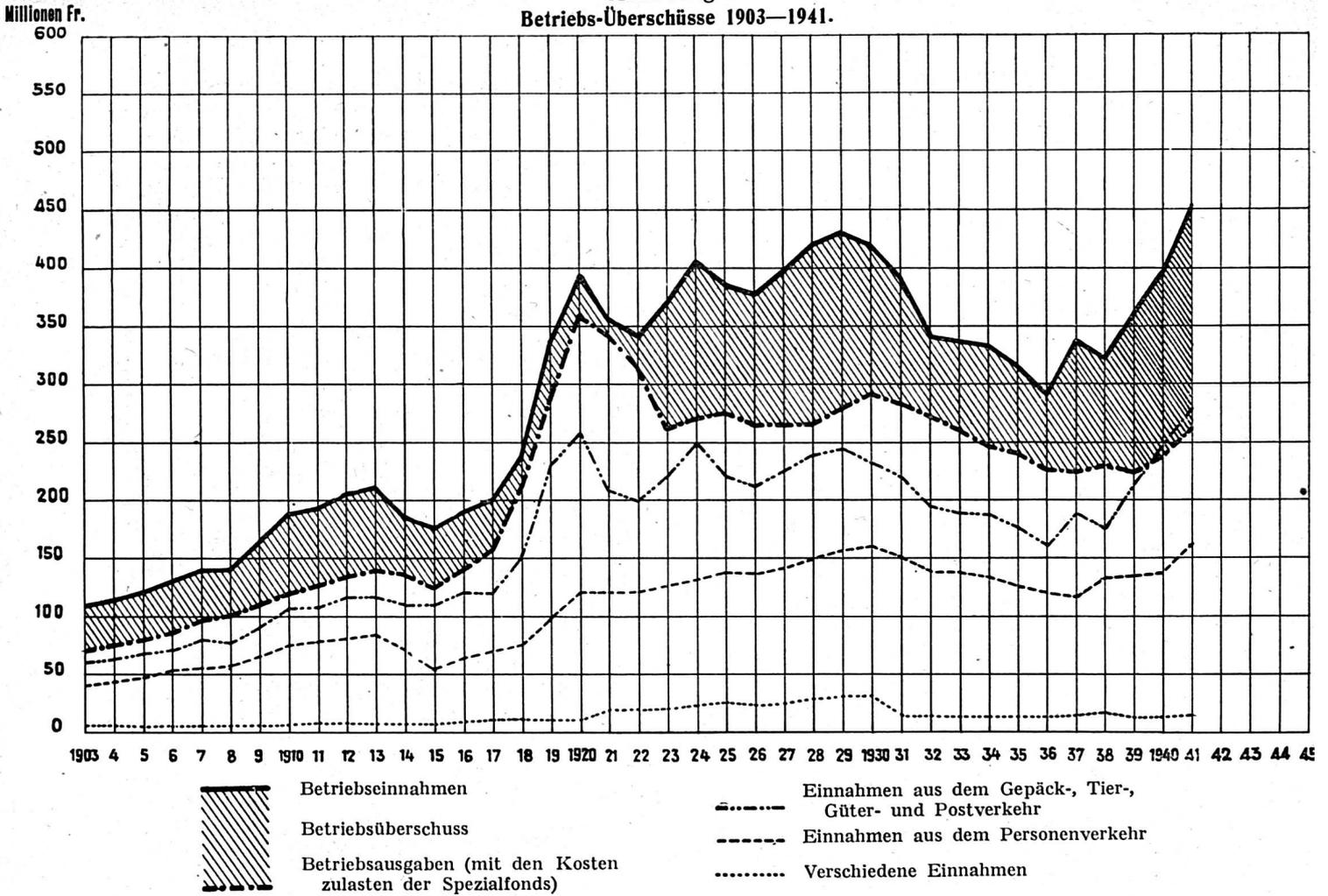
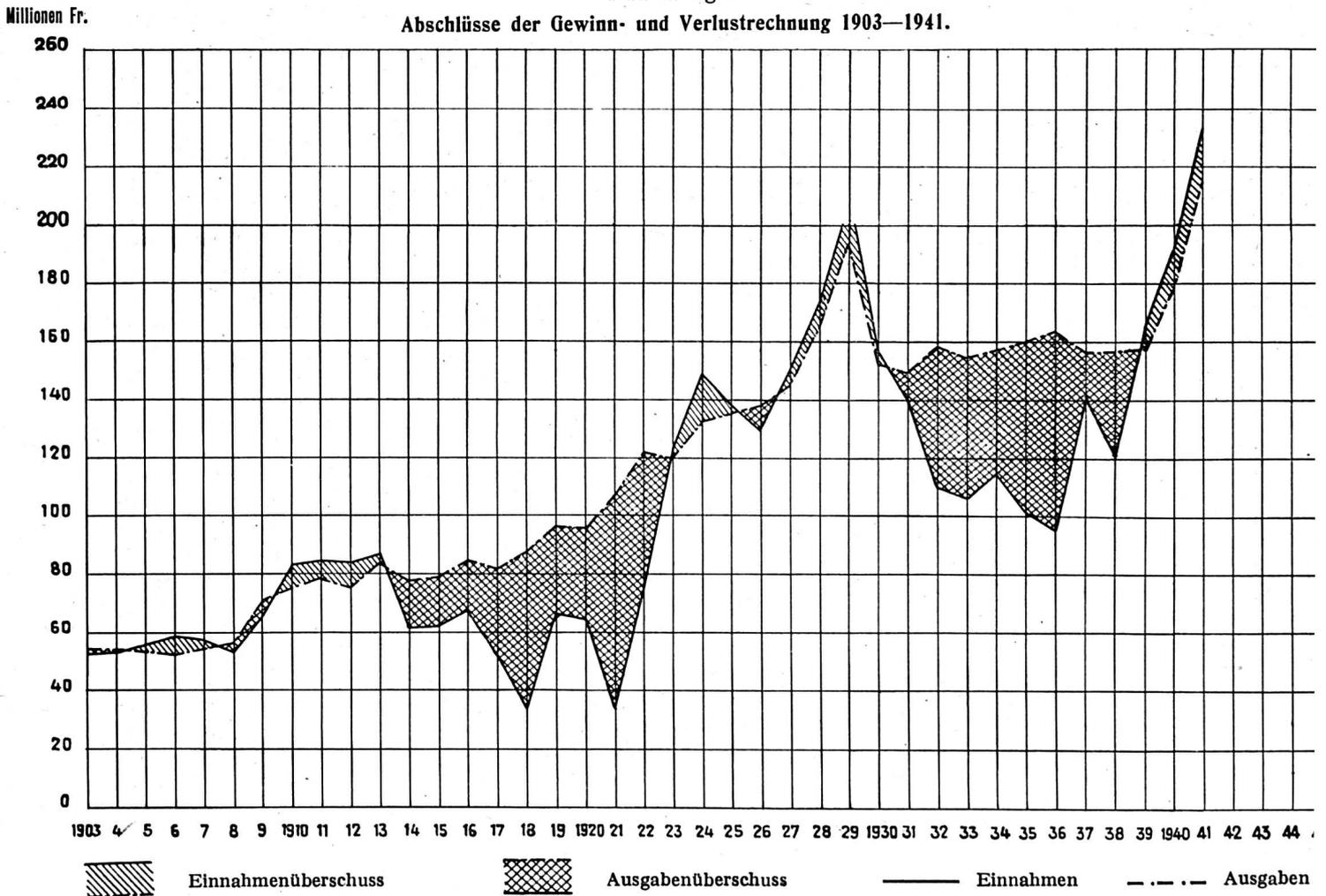


Abbildung 5.

Abschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1941.



Zu den Transporteinnahmen (Personenverkehrs- und Güterverkehrseinnahmen) traten die verschiedenen Einnahmen mit 14,95 Millionen Franken hinzu, so dass sich die gesamten Betriebseinnahmen auf 454,99 Millionen Franken stellten. Ihre Zunahme gegenüber 1940 beträgt 57,20 Millionen Franken oder 14,4 %, während die Zunahme der gesamten Betriebseinnahmen von 1939 auf 1940 10,1 % erreichte.

Die Betriebsausgaben erfuhren infolge der allgemeinen Preissteigerung und der Ausrichtung von Teuerungszulagen ebenfalls eine Erhöhung. Sie beliefen sich auf 260,61 Millionen Franken, das sind 21,84 Millionen Franken oder 9,2 % mehr als im Vorjahr; von 1939 auf 1940 ergab sich eine Vermehrung der Betriebsausgaben um 6,6 %. Die eingetretene Erhöhung der Betriebsausgaben erweist sich als verhältnismässig bescheiden, wenn man sie an der vorstehend skizzierten starken Ausweitung des Verkehrsvolumens misst. Noch einmal hat sich also im Berichtsjahr die bekannte Fixkostenstruktur der Eisenbahnen günstig auf das finanzielle Schlussergebnis ausgewirkt. Sollte jedoch im Jahr 1942 eine Schrumpfung des Verkehrsvolumens eintreten, dann wird die Fixkostenstruktur ihre Wirkungen im umgekehrten Sinne zeitigen.

Der Voranschlag für 1941 rechnete mit nur 14,87 Millionen Franken höheren Betriebsausgaben, wobei aber zu beachten ist, dass die Personalausgaben ohne Teuerungszulagen budgetiert werden mussten.

Der Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung stellte sich bei 454,99 Millionen Franken Betriebseinnahmen und 260,61 Millionen Franken Betriebsausgaben auf 194,38 Millionen Franken. Da bereits der Betriebsüberschuss von 1940, der 159,03 Millionen Franken betrug, eine Rekordzahl der Schweizerischen Bundesbahnen darstellte, lässt sich das finanzielle Ergebnis von 1941 ermessen, das unter dem Einfluss einer Reihe aussergewöhnlicher Umstände erreicht wurde; in vollem Umfange tritt dieses Ergebnis in Erscheinung, wenn man sich vergegenwärtigt, dass sich der Betriebsüberschuss im Durchschnitt der drei Vorkriegsjahre 1936—1938 bloss auf 91,33 Millionen Franken belief. Die ersten Monatsergebnisse im Jahre 1942 zeigen indessen an, dass der Höhepunkt überschritten ist und der Betriebsüberschuss von 1941 wohl eine einmalige Erscheinung bedeutet. Die von 1940 auf

1941 erzielte Verbesserung im Betriebsüberschuss erreicht 35,35 Millionen Franken oder 22,2 %.

Der Betriebskoeffizient (Betriebsausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen) ergab im Berichtsjahr einen Wert von 57,28, während er 1940 60,02 betrug.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Überschuss der Einnahmen von 18,47 Millionen Franken ab, während der Aktivsaldo des Vorjahres mit 13,40 Millionen Franken ausgewiesen ist. Die bisher besten Abschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung, derjenige von 1924 mit 15,15 und derjenige von 1929 mit 15,03 Millionen Franken Aktivsaldo wurden damit übertroffen.

Aus einer Reihe von Gründen hat der hohe Betriebsüberschuss des Berichtsjahres nur zu der verhältnismässig bescheidenen Verbesserung des Ergebnisses der Gewinn- und Verlustrechnung von 5,07 Millionen Franken gegenüber 1940 geführt. Erstens ist zufolge der längst fällig gewesenenen Neuordnung der Abschreibungen sowie zufolge nachgeholt rückständiger Abschreibungen in der Gewinn- und Verlustrechnung der Ausgabenposten «Tilgungen und Abschreibungen», der 1940 24,04 Millionen Franken umfasste, auf 36,61 Millionen Franken angewachsen. Es darf erwähnt werden, dass durch die Nachholung rückständiger Abschreibungen in bescheidenem Masse etwas saniert werden konnte. So ist beispielsweise der noch verbliebene Abschreibungsrückstand auf dem Anlagevermögen der Werkstätten 1941 ganz beseitigt worden, wodurch dieses Nebengeschäft als saniert gelten kann. Zweitens ist in die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung ein neuer Posten «Rückstellung für Betriebslasten» im Betrage von 14 Millionen Franken eingestellt worden. Zu diesem Posten ist zu bemerken, dass heute infolge grosser Einfuhrschwierigkeiten der Ersatzbedarf des Unternehmens (hauptsächlich Schienenerneuerungen) nicht befriedigt werden kann; dieser aufgespeicherte Ersatzbedarf muss selbstverständlich aufgeholt werden, sobald die Möglichkeit dafür besteht. Ferner ist es durch verschiedene Unfälle und Brandschäden nötig geworden, in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds 2,49 Millionen Franken einzulegen (1940 0,20 Millionen Franken). Endlich sind die ausserordentlichen Bei-

Abbildung 6.

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1941.

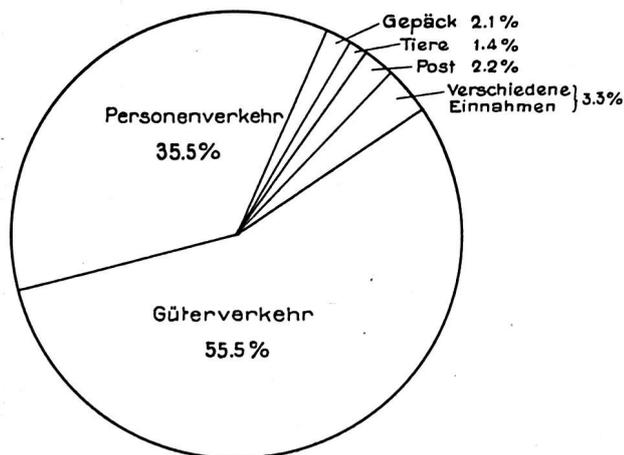
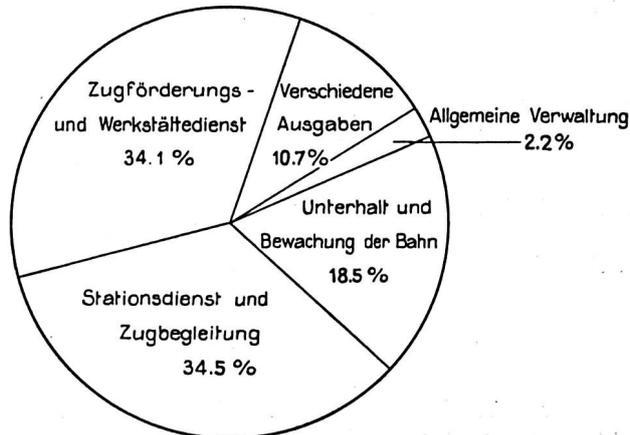


Abbildung 7.

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1941.



träge an die Pensions- und Hilfskasse von 15,83 auf 18,32 Millionen Franken angestiegen.

Die Kapitalkosten, die bekanntlich den grössten Ausgabenposten der Gewinn- und Verlustrechnung ausmachen, setzen sich folgendermassen zusammen:

Verzinsung der festen Anleihen . . .	102 387 798
Verzinsung der schwebenden Schulden	3 649 092
Verzinsung des Unfallrentenfonds . .	67 828
Finanzunkosten . . . . .	259 628
Tilgung von Anleihenskosten . . . . .	4 010 933
	<u>110 375 279</u>

1940 betragen die Kapitalkosten 110,45 Millionen Franken, praktisch mithin gleichviel wie im Berichtsjahr.

Den zweitgrössten Posten der Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung bilden die Abschreibungen. Die gesamten Abschreibungen auf dem Anlage und Betriebsvermögen des Bahnbetriebes und der Nebengeschäfte beliefen sich 1941 auf folgende Beträge:

1. Abschreibungen auf dem Anlagevermögen:			
a. Einlagen in den Erneuerungsfonds:	Fr.	Fr.	
Bahnbetrieb (einschliesslich Wattwil - Ebnat-Kappel) . . . . .	21 860 941		
Materialverwaltung . . . . .	1 349		
Kraftwerke . . . . .	2 706 904		
			<u>24 569 194</u>
b. Ergänzungsabschreibung im Hinblick auf die Neuordnung der Abschreibungen . . . . .			20 000 000
c. Abschreibungen vom Baukonto:			
Materialverwaltung . . . . .	12 786		
Kraftwerke . . . . .	1 173 671		
Übertrag	1 186 457	44 569 194	

		Fr.	Fr.
Übertrag		1 186 457	44 569 194
Werkstätten . . . . .		569 553	
Schiffdienst auf dem Bodensee . . . . .		72 419	
			<u>1 828 429</u>
d. Ausserordentliche Abschreibungen:			
Rückständige Abschreibungen . . . . .		18 465 804	
Untergegangene Bahnanlagen . . . . .		1 900 760	
Materialverwaltung . . . . .		3 655	
Kraftwerke . . . . .		164 524	
Werkstätten . . . . .		3 953 096	
Schiffdienst auf dem Bodensee . . . . .		—	
			<u>24 487 839</u>
2. Abschreibungen auf dem Betriebsvermögen:			
a. Kursverlust und Minderwert von Titeln . . . . .		215 801	
b. Abschreibungen auf Magazinvermögen:			
Materialverwaltung . . . . .		63 898	
Werkstätten . . . . .		49 380	
			<u>329 079</u>
Gesamte Abschreibungen			<u>71 214 541</u>

Die gesamten Abschreibungen haben von 54,78 Millionen Franken im Jahre 1940 auf 71,21 Millionen Franken im Berichtsjahr zugenommen. Diese starke Zunahme ist der Ergänzungsabschreibung von 20 Millionen Franken, die im Hinblick auf die Neuordnung der ordentlichen Abschreibungen vorgenommen wurde, zuzuschreiben. Die ausserordentlichen Abschreibungen, die teilweise von der Ertragslage abhängig gemacht werden können, fielen wegen dieser Ergänzungsabschreibung etwas zurück.

Der Vollständigkeit halber erwähnen wir noch, dass der Jahresrechnung 1941 ferner die gesetzliche Tilgung von Fr. 6 763 643 (1940 Fr. 6 519 062) belastet worden ist.

### III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

#### A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die Internationale Simplondelegation versammelte sich am 30./31. Mai und am 26./27. September in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung der Strecke Brig-Iselle für das Jahr 1939.

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

Aus den gleichen Gründen konnte keine Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz stattfinden.

Der Fahrplan der zwischenstaatlichen Eisenbahnverbindungen wurde wie im vorigen Jahre in

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

#### B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 13 Brandfälle Fr. 202 252 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 63 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 98 262.86 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1941 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 210 Haftpflichtfälle erledigt (1940 = 142).

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

##### a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1940 wurden unerledigt übernommen	881 Reklamationen (1940: 651)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	32 733 » (1940: 20 422)
Erledigt wurden	32 461 » (1940: 20 192)

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

3001 Reklamationen (1940: 2031)

##### c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind 334 (1940: 280)  
und wegen Ablieferungshindernissen . . . . 1182 (1940: 715) Meldungen eingegangen.

Die Zunahme der Reklamationsfälle und Unregelmässigkeiten ist auf den stark gestiegenen internen Verkehr und einige grössere Unfälle (Brand des Güterschuppens in Neuenburg, Zusammenstoss in Kiesen, Minenexplosion in Veytaux) zurückzuführen.

##### d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse	3 (1940: 3)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen	5 (1940: 1)
Im ganzen erledigt	4 (1940: 1)

### C. Automobil und Eisenbahn.

Nach Vorarbeiten, die bis auf das Jahr 1937 zurückgehen, konnten im Jahre 1941 dank entschiedener Förderung durch das Amt für Verkehr die Studien für eine neue Verfassungsgrundlage der verkehrswirtschaftlichen Gesetzgebung zum Abschluss gebracht werden. Am 19. Dezember 1941 veröffentlichte der Bundesrat die Botschaft über die Änderung der Bundesverfassung für den Transport auf der Eisenbahn, der Strasse, zu Wasser und in der Luft, die der sogenannten Gütertransportinitiative den folgenden Gegenentwurf gegenüberstellt:

«Art. 23<sup>ter</sup>. <sup>1</sup> Der Verkehr auf der Eisenbahn und die motorisierten Transporte auf der Strasse, zu Wasser und in der Luft sind vom Bunde so zu ordnen, dass eine zweckmässige Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsmittel zum Nutzen der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung gewährleistet ist.

<sup>2</sup> Der Personenverkehr ohne Entgelt wird durch diese Bestimmung nicht berührt.

Art. 31, Abs. 3, oder Art. 31<sup>bis</sup>, Abs. 4, der neuen Wirtschaftsartikel. Vorbehalten bleibt die gestützt auf Art. 23<sup>ter</sup> erlassene Gesetzgebung über die Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel.»

Ursprünglich legte das Amt für Verkehr einen die Ausführungsgesetzgebung in keiner Weise präjudizierenden reinen Kompetenzartikel vor, der grosso modo dem Absatz 1 des neuen Art. 23<sup>ter</sup> entsprach. In der auf Grund der Autotransportordnung konstituierten Transportkommission ist dann durch Mehrheitsbeschluss Absatz 2 hinzugefügt worden. Nunmehr wird von automobilistischer Seite auch die ausdrückliche verfassungsmässige Ausnahme des Werkverkehrs gefordert, während weiteste Kreise grundsätzlich am reinen Kompetenzartikel festhalten möchten. Bei dieser Sachlage ist es nicht ausgeschlossen, dass der neue Verfassungsartikel in der Volksabstimmung umkämpft werden wird.

Niemand verhehlt sich allerdings die Schwierigkeiten, die einer auch nur schrittweisen Verwirklichung einer Synthese zwischen Schienen-, Strassen- und Wasserverkehr in der Schweiz noch entgegenstehen, wenn nach dem Dahinfallen der kriegsbedingten Verkehrseinschränkungen der Kampf um den Verkehrsbesitz wieder mit aller Wucht einsetzt. Einen Fingerzeig dafür bietet der mühsame Weg vom Verkehrsteilungsgesetz zur sogenannten Automobiltransportordnung, deren Vollzug trotz ihres gewerbeschützerischen Charakters nur langsam fortschreitet. Trotzdem wird mit dieser bis zum Jahre 1945 befristeten Gesetzgebung «auf Probe» eine unerlässliche Vorarbeit geleistet, da ohne feste Organisation des privaten Automobilsektors eine Lösung der Tarifffrage nicht möglich erscheint.

In der Zwischenzeit hat auch die Transportkommission ihre Tätigkeit aufgenommen.

Das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Automobil war im Jahre 1941 weiterhin gekennzeichnet durch das Regime der Treibstoffrationierung, der Requisition einer noch immer grossen Zahl armetauglicher Automobile und der Umstellung vieler Fahrzeuge auf Ersatztreibstoffe. Auf dem Gebiet der Ersatztreibstoffe wurden dank behördlicher Förderung bedeutende Fortschritte erzielt, so dass bis zum Jahresende ca. 13 000 Fahrzeuge auf Generatorbetrieb umgestellt waren. Im ganzen genommen, hat somit das Autotransportgeschäft wieder eine gewisse Belebung erfahren, die aber bei Zusammenrechnung der mit flüssigen und auf Ersatztreibstoffe umgestellten Fahrzeuge nicht über ein Drittel des bis zum Kriegsausbruch erreichten Transportvolumens hinausgehen dürfte. Unter diesen Umständen ist nach wie vor an Stelle des Wettbewerbes auf der ganzen Linie das Bestreben zu Zusammenarbeit, zu möglichst vollständiger Auslastung jedes Transportmittels, zur Vermeidung von Leer- und Parallelfahrten und zu weitgehender Verwendung des Automobils im blossen Zubringer- und Verteilerdienst festzustellen. Im Hinblick auf

die eigentliche Notlage, in die das private Transportgewerbe durch den Mangel an Treibstoffen und Gummi seit dem Krieg geraten ist, wurden eine Reihe staatlicher Stützungsmaßnahmen eingeführt, die aber ausnahmsweisen und vorübergehenden Charakter haben. Es ist daher zu erwarten, dass diese Massnahmen, die sich von einer Lockerung der Vorschriften des Motorfahrzeuggesetzes, von Steuererleichterungen über die Bildung von regionalen Transportgemeinschaften bis zu grosszügigen Reparatur- und Umbauaktionen erstrecken, nach Wiedereintritt normaler Verhältnisse sofort dahinfallen und dass sich daraus keine Ansprüche auf die Revision der Automobilgesetzgebung herausbilden.

#### D. Bundesbahnen und Öffentlichkeit.

Die günstige Einstellung der Öffentlichkeit zu den Bundesbahnen zeigte sich in sehr erfreulicher Weise auch im Jahre 1941. Besser als jede Aufklärung und Sympathiewerbung wirkte sich die Tatsache einer grossen Leistungsprobe des nationalen Schienenapparates aus. In einer Zeit immer weiterer Rationierung, neuer Konsumeinschränkungen und fortschreitender Teuerung machte es besonderen Eindruck, dass die Staatsbahn die ihr praktisch wieder zufallende Monopolstellung nicht zu Tarifierhöhungen ausnützte. Solche Erhöhungen werden dann notwendig, wenn sich das Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben noch ungünstiger entwickeln sollte. Mit der Aufrechterhaltung der sozialen Tarifgestaltung, namentlich der grossen Erleichterungen für den Schüler- und Berufsverkehr wie auch der zahlreichen Ausnahmetarife im Güterverkehr und der Beibehaltung eines noch immer gut dotierten Fahrplanes wurde für die Bundesbahnen gute Stimmung geschaffen. Auch das Ferienabonnement erwies sich als ein Sympathiespender, der weiteste Kreise gegenüber den Transportanstalten mit einem Gefühl der Anerkennung und Dankbarkeit erfüllte.

Die Aufklärungstätigkeit des Pressedienstes fand daher einen besonders günstigen Nährboden, so dass eine erstmalige, allerdings bescheidene Fahrplaneinschränkung im Herbst, die vorübergehende Sistierung der Sonntagsbillette wie auch Einschränkungen der elektrischen Zugsheizung, die Unterdrückung vieler Extrazüge und die Massnahme für einen beschleunigten Güterwagenumlauf in der Öffentlichkeit Verständnis begegneten.

Unter Zuhilfenahme der Bildpresse und des Radio wurde im Kampf gegen die Zugsverspätungen an die tätige Hilfe des Publikums appelliert. Insbesondere die Tagespresse zeigte für die neuartigen Probleme des Kriegsbetriebes, vor die sich die Eisenbahnen im Interesse einer vorsorglichen Transportpolitik des Landes gestellt sahen, grosses Verständnis und schuf durch die Kommentierung der amtlichen «Mitgeteilt» sowie durch die individuelle Bearbeitung kriegswirtschaftlicher Verkehrsfragen eine Vertrauensatmosphäre.

Erwähnt seien in diesem Zusammenhang auch einige Presseführungen, wie für die Eröffnung der neuen Eisenbahnzufahrt in Bern, die Besichtigung der Tunnelbauten an der Doppelspur zwischen Siskon und Flüelen, die Aufnahme des elektrischen Betriebes am Brünig, die Inbetriebnahme neuer Befehls-

stellwerke in den Bahnhöfen Bern und Neuenburg sowie eine Orientierung über das Programm für den weiteren Ausbau des Netzes auf Doppelspur und für die Fortsetzung der Elektrifikation. Alle diese Veranstaltungen zeigten, dass auch während des Krieges ein sehr grosses Interesse für unser nationales Transportinstrument vorhanden ist.

Der Kontinuität in der Aufklärung diene ferner in gewohnter Weise das Nachrichtenblatt, das von der Fach- und Tagespresse gerne als zuverlässige Informationsquelle benützt wird. Begehrt ist namentlich die Klischee- und Bildvermittlung aus dem Nachrichtenblatt, wie überhaupt der neuerdings dem Pressedienst angegliederte Photodienst eine bessere Berücksichtigung der mannigfachen Wünsche der Bildpresse für aktuelle Verkehrsreportagen verspricht.

In den Dienst der Aufklärung im weiteren Sinn stellt sich auch die gutausgebaute Fachbibliothek der Generaldirektion, deren Bestand bereits 30 000 Werke und 220 000 Zeitschriftennachweise übersteigt. Durch eine Zusammenlegung mit der Bibliothek des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes konnte im Berichtsjahr eine Vereinfachung und Konzentration der Mittel erreicht werden. Die Bibliothek ist längst nicht nur ein unentbehrliches Arbeitsinstrument der Verwaltung, sondern auch ein wichtiges Bindeglied zu einem ständig wachsenden Kreis von Benützern, die ausserhalb der Verwaltung stehen. Zahlreich sind die Besuche zu Instruktionszwecken von Bibliothek- und Dokumentationsfachleuten. In ständigem Kontakt steht die Bibliothek auch mit den Hochschulen, und ihr Einfluss auf das verkehrswissenschaftliche Schrifttum wird durch eine wachsende Zahl von Dissertationen ausgewiesen. Besonders eng ist die Arbeitsgemeinschaft mit den Bibliotheken der Post sowie der Telephon- und Telegraphenverwaltung.

#### E. Beteiligung an andern Unternehmungen.

1. Im abgelaufenen Geschäftsjahr war es der «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» möglich, das finanzielle Ergebnis weiter zu verbessern.

Nach Vornahme angemessener Abschreibungen konnte auf dem privilegierten und dem gewöhnlichen Aktienkapital eine Dividende ausgerichtet werden.

2. Auch die «Bahnhof-Kühlhaus A.G. in Basel» vermochte ihr Ergebnis gegenüber dem Vorjahre zu steigern. Der erzielte Einnahmenüberschuss gestattete die Vornahme der als notwendig erachteten Abschreibungen sowie die Verzinsung des Aktienkapitals; er ermöglichte auch eine Zuweisung an eine errichtete Stiftung für Personalfürsorge.

3. Das finanzielle Ergebnis der Schweizerischen Reederei A.G. hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht gebessert.

4. Bei der Etzelwerk A.G. blieben Aktien- und Obligationenkapital unverändert. Der Reservefonds ist um die gesetzliche Zuwendung erhöht. In den Kapitaltilgungs- und den Erneuerungsfonds sind die im Gründungsvertrag vorgeschriebenen Einlagen gemacht worden. In dem am 30. September abgeschlossenen Geschäftsjahr 1940/41 wurde wiederum eine Dividende von 4 % ausgerichtet.

Weitere Angaben finden sich im Abschnitt X, Bahnbau und Kraftwerke.

5. Am 30. Juni 1941 wurde die Kraftwerk Rapperswil A G. gegründet, an der die Bundesbahnen beteiligt sind. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und der Betrieb des Kraftwerks Rapperswil an der vom Bund in Anspruch genommenen und den Bundesbahnen zur Ausnützung überlassenen Aarestrecke vom Rüchlig bis Wildegg und der mit dem Regierungsrat des Kantons Aargau abgeschlossenen Verträge vom 2./6. September 1919, 9./15. Januar 1926 und Vereinbarungen vom 25. Mai/23. Juni 1939 und 18./25. April 1941. An das Grundkapital von 12 Millionen Franken (Anteil der SBB 6 600 000 Franken) sind 20 % einbezahlt worden. Die Gesellschaft hat den Bundesbahnen die Aufwendungen für ihre Vorarbeiten und Projekte entsprechend dem Gesellschaftsvertrag zurückbezahlt.

Über die Bauvorbereitungen wird im Abschnitt X (Bahnbau und Kraftwerke) berichtet.

6. Mit den Zentralschweizerischen Kraftwerken Luzern, der Schweizerischen Kreditanstalt Zürich und der Bank für elektrische Unternehmungen Zürich haben wir ein Studien-Syndikat gebildet zur Abklärung und Bauvorbereitung des Akkumulierwerkes Andermatt mit Krafterzeugung der Reuss bis zum Vierwaldstättersee.

#### F. Geschäftsleitung und Dienstabteilungen.

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

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

Am 1. September 1941 ist Herr Fürsprecher Paul Toggenburger, Vorstand der Rechtsabteilung bei der Generaldirektion, in den Ruhestand

getreten. Zu seinem Nachfolger hat der Verwaltungsrat Herrn Dr. Joseph Fahm, vorher Stellvertreter des Vorstandes dieser Abteilung, gewählt.

#### G. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat während des Geschäftsjahres in 6 Sitzungen 25 Geschäfte behandelt, die in der Hauptsache in den Abschnitten IV—X des allgemeinen Teils des Geschäftsberichtes erwähnt sind.

An Stelle des zum Mitglied des Bundesrates gewählten Herrn Eduard von Steiger wurde am 14. März 1941 als Vizepräsident, mit Amtsantritt am 17. März 1941, neu Herr Ständerat Dr. Emil Klöti, Stadtpräsident von Zürich, und als neues Mitglied des Verwaltungsrates Herr Regierungsrat Dr. Max Gafner, Bern, gewählt.

In dieser abgeänderten Zusammensetzung ist der Rat für die neue Amtsdauer vom 1. Januar 1942 bis 31. Dezember 1944 bestätigt worden.

#### H. Verschiedenes.

Die Generaldirektion hat, im Einvernehmen mit der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees, den Auslandschweizerkindern unter 16 Jahren, die sich zur Zeit der 650-Jahrfeier der Eidgenossenschaft im Sommer/Herbst 1941 zur Erholung in der Schweiz aufhielten, den Besuch des Rütli ermöglicht und ihnen hierfür einen Freifahrtschein von ihrem vorübergehenden Aufenthaltsorte nach dem Rütli gewährt.

Von dieser Begünstigung haben insgesamt 862 Kinder, d. h. rund die Hälfte der im Laufe des Jahres 1941 zur Erholung ins Land eingereisten Schweizerkinder, Gebrauch gemacht.

Die Bundesbahnen hatten im Laufe des Berichtsjahres je 100 erholungsbedürftige Eisenbahnerkinder aus Deutschland und Frankreich zu Gast.

### IV. Finanz- und Rechnungswesen.

#### A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Das eidgenössische Schuldbuch wurde neuerdings vom 15. Dezember 1941 bis 15. Januar 1942 geöffnet. Bis Ende Dezember wurden neu Fr. 2 765 000 unserer verschiedenen Anleihen und Darlehen eingetragen. Da in Verbindung mit der Konversion einer Anleihe Schuldbuchforderungen im Betrage von Fr. 4 060 000 zurückbezahlt worden sind, sank der Stand der eingetragenen Verpflichtungen unserer Verwaltung per Ende Dezember auf Fr. 409 332 000.

2. Das auf den 28. Februar 1941 zur Rückzahlung gekündigte 5 % Darlehen der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt, Luzern, vom Jahre 1927, im Betrage von Fr. 20 000 000, wurde für eine Laufzeit von 10 Jahren zu 3½ % al pari erneuert.

Die von der schweizerischen Eidgenossenschaft für Rechnung unserer Verwaltung im Jahre 1935 ausgegebenen 100 Millionen Franken 3½ % Kassenscheine wurden am 15. März 1941 zur Rückzahlung fällig. Sie sind zu 3½ % und zu pari

auf sechs Jahre erneuert worden. Als Schuldtitel wurden Schatzanweisungen des eidgenössischen Finanzdepartements ausgegeben.

Ende Oktober wurde die 4 % Anleihe der Schweizerischen Bundesbahnen von 1933 im Betrage von 150 Millionen Franken vorzeitig auf den 1. Februar 1942 gekündigt. Die Inhaber hatten Gelegenheit, ihre Titel in solche der im Monat November zur Zeichnung aufgelegten 3¼ % Eidgenössischen Anleihe von 1941 zu konvertieren. Zur Konversion wurden Fr. 76 688 000 angemeldet. Die zur Rückzahlung des Restbetrages von Fr. 73 312 000 erforderlichen Mittel werden uns von der schweizerischen Eidgenossenschaft zu den Bedingungen der neuen eidgenössischen Anleihe von 1941 zur Verfügung gestellt, nämlich: 3¼ % zu pari, auf 15 Jahre fest.

3. Unsere schwebende Schuld beim eidgenössischen Finanzdepartement ist zufolge der günstigen Betriebsergebnisse bis Ende des Jahres von Fr. 197 000 000 auf Fr. 156 000 000 zurückgegangen.

4. Dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse konnten aus dem Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben dieser Kasse wiederum Fr. 5 240 000 in Depotscheinen unserer Verwaltung zugewiesen werden. Die Kasse besass somit auf Ende des Jahres Depotscheine im Betrage von Fr. 320 000 000 gegenüber Fr. 314 760 000 im Vorjahre. Die Verzinsung betrug unverändert 3½ %.

5. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Änderungen und der Auslosungen im Betrage von Fr. 12 929 050 betrug unsere Schuld an festen Anleihen auf Ende des Jahres Fr. 2 889 307 100 gegenüber Fr. 2 896 996 150 im Vorjahre.

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

Ab 1. Januar 1941 wurde im Reiseverkehr Italien-Schweiz das Gutscheinsystem eingeführt.

Am 19. Juli 1941 wurde das Verrechnungsabkommen mit Deutschland mit unbedeutenden Abänderungen bis Ende 1942 verlängert.

Am 10. September 1941 ist ein neues Abkommen über den Waren- und Zahlungsverkehr zwischen der Schweiz und Kroatien abgeschlossen worden.

Am 11. Oktober 1941 wurde das Clearing-Abkommen mit Ungarn erneuert.

Am 1. November 1941 ist der Bahnabrechnungsverkehr mit Frankreich, der bis dahin frei war, dem französisch-schweizerischen Clearing unterstellt worden.

Am 12. November 1941 wurde mit Bulgarien ein Clearing-Abkommen abgeschlossen.

Nach dem Zusammenbruch von Jugoslawien und Griechenland wurde der Zahlungsverkehr mit diesen Ländern gesperrt und über die Schweizerische Nationalbank geleitet.

Im Bahnabrechnungsverkehr Italien-Schweiz führte die Unterstellung unter den italienisch-schweizerischen Clearing zu grossen Rückständen auf dem Sonderkonto I. Die Bemühungen zur Reduktion der Rückstände stossen auf erhebliche Schwierigkeiten.

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

2009 Barhinterlagen . . . . .	Fr. 3 227 298.05
2899 Bürgschaften . . . . .	» 26 335 282.—
1040 Wertschriftenhinterlagen . . . . .	» 12 878 593.55
<hr/>	<hr/>
5948 Sicherheiten im Gesamtbetrage von . . . . .	Fr. 42 441 173.60

(1940: 5684 Sicherheiten von total Franken 42 348 101.20.)

8. Während des Berichtsjahres wurden auf die Hypothekendarlehen, die aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse gewährt worden sind, Fr. 2 004 829 zurückbezahlt. Dagegen wurden im Laufe des Jahres neue Darlehen im Betrage von Fr. 966 409.35 gewährt. Die Hypothekendarlehen der Pensions- und Hilfskasse beliefen sich daher auf Jahresende auf Fr. 51 595 763.75 gegenüber Fr. 52 634 183.40 im Vorjahre.

9. Der Bestand des Portefeuilles der eigenen Wertschriften betrug am Jahresende Franken 13 614 011.90 gegenüber Fr. 13 029 425.55 auf Ende 1940. Die Erhöhung ist zurückzuführen auf unsere

Beteiligung an der Kraftwerk Rapperswil A. G. im Nominalbetrag von Fr. 6 600 000. Im Berichtsjahre sind darauf die ersten 20 % einbezahlt worden. Die Neubewertung der Wertschriften hat einen Minderwert von Fr. 204 933 ergeben.

## B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

1. Durch die Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung sind im Verlaufe des Jahres 1941 folgende Revisionen vorgenommen worden:

Kontrolle von zwei Vorschusskassen von Dienststellen des Kreises II. Ferner war die Rechnungskontrolle bei einer Anzahl Materialstürzen vertreten.

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

Die Organe der Rechnungskontrolle prüften die Geschäftsergebnisse des Bahnhofbuchhandels, eines Bahnhofkühlhauses, von drei Camionnagebetrieben, verschiedener auf Bahngelände befindlicher Geschäfte und die Roheinnahmen pro 1940 von 49 Bahnhofwirtschaften. Ferner sind die Rechnungen von zwei Gemeinschaftsbahnhöfen, 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 Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig-Iselle wurden am 28. Februar durch die Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation revidiert.

3. Die Neuordnung des Rechnungswesens hat einen wichtigen Schritt vorwärts gemacht durch die Abklärung sämtlicher mit den Abschreibungen zusammenhängenden Probleme. Über die Neuordnung der Abschreibungen, als eine der Voraussetzungen zur Sanierung des Unternehmens, liegt ein fertiger Entwurf vor.

Ferner sind die Vorarbeiten zur Bereinigung des Baukontos (einer weiteren Voraussetzung zur SBB-Sanierung) aufgenommen worden.

Dagegen konnte die Einführung der betriebswirtschaftlichen Buchführung im Berichtsjahr immer noch keine weiteren Fortschritte verzeichnen; es sind aber Vorkehrungen getroffen worden, um diesen Arbeiten im kommenden Jahr einen neuen Impuls zu geben.

## C. Verkehrskontrolle.

1. Die Verrechnung des Personen- und Gepäckverkehrs ab Stationen der SBB nach Postautostationen wurde neu geordnet.

2. Der Verkauf von Reisemarken der Schweizer Reisekasse wurde auf sämtliche Bahnhöfe und Stationen I. Klasse der SBB sowie auf einige Stationen II. Klasse mit bedeutendem Personenverkehr ausgedehnt.

3. Durch die Einführung von Passepartout-Spezialbilletten für Extrazüge wurde die Abfertigung von Reisenden, die Verwaltungs- und bestellte Extrazüge benützen, vereinfacht.

4. Zur Vereinfachung der Abfertigung von Fahrrädern und Kinderwagen wurden besondere Abfertigungspapiere eingeführt.

5. Über die Ausgabe und Verrechnung der halben Billette zu Ferienabonnements während der Winterperiode 1941/42 wurden Vorschriften herausgegeben.

6. Auf den 1. Oktober wurde die Eilgutexpedition Yverdon als besondere Abfertigungsstelle aufgehoben.

7. Die Dienstvorschrift für die Abfertigung und Rechnungslegung im direkten deutsch-schweizerischen Güterverkehr wurde unter Einbezug des Überganges St. Ludwig neu herausgegeben.

8. Nachdem die Bahnhöfe der Protektoratsbahnen in Böhmen und Mähren auf den 1. Februar 1941 in die deutsch-schweizerischen Tarife einbezogen wurden, sind Weisungen betreffend die Abfertigung, Nachweisung und Verrechnung des Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Güterverkehrs mit Böhmen und Mähren erlassen worden.

9. Die Abfertigung der auf Grund der Bestimmungen der böhmisch-mährisch-, slowakisch- und ungarisch-schweizerischen Gütertarife an der Grenze reexpedierten Sendungen wurde durch Einführung des frachtkartenlosen Verfahrens vereinfacht.

10. Das Verfahren betreffend die Abfertigung, Nachweisung und Verrechnung sowie die Abrechnung und Saldierung des Güterverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz über Elsass und Lothringen und von Elsass und Lothringen nach der Schweiz wurde geordnet.

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

12. Die Bestimmungen über die Abrechnung und Saldierung des Güterverkehrs Böhmen und Mähren-Schweiz wurden neu herausgegeben.

13. Für den Güterverkehr Italien-Böhmen und Mähren traten neue Kontroll-, Abrechnungs- und Saldierungsvorschriften in Kraft.

14. Das mechanische Buchungsverfahren mit Verwendung von Buchhaltungsmaschinen wurde auf der Güterverwaltung Bern auf den gesamten Versandverkehr und auf der Güterverwaltung Chiasso auf den Güterverkehr von der Schweiz nach Italien ausgedehnt. Auf der Güterverwaltung Zürich wurde dieses Verfahren für die Buchhaltung der Lagerkellereien und auf der Güterverwaltung Luzern für die Kleinsendungen eingeführt.

15. Das am 1. Januar 1932 bei der Verkehrskontrolle eingeführte Verfahren betreffend die Erstellung der Unterlagen für die Statistik des internen und direkten schweizerischen Güterverkehrs auf Grund des Monatsrechnungsmaterials der Abfertigungsstellen und mit Verwendung der Lochkartenmaschinen für den Wagenladungsverkehr wurde auf den 1. Januar 1941 auf den direkten Güterverkehr nach und von dem Ausland ausgedehnt. Gleichzeitig wurde das Nummernverzeichnis der Tarifklassen und Ausnahmetaxen für die Wagenladungen neu herausgegeben.

16. Die Rechnungen über die Transporteinnahmen der Strecke Brig-Iselle wurden am 28. Februar von der Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation geprüft.

17. Durch die Kassenrevisoren wurden die Kassen und Bücher von 710 Dienststellen revidiert; 61 Stellen gaben Anlass zu besondern Untersuchungen.

18. Die auf den Stationen den Geschäftsfirmen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: Neueröffnungen 549, Aufhebungen 215, Stand Ende Dezember 1941 5914.

19. Von der Billettdruckerei wurden 46082000 Billette Edmonsonschen Systems gedruckt, gegenüber 43 171 000 im Jahre 1940.

## V. Personalangelegenheiten.

### A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Der mit Bundesratsbeschluss vom 29. August 1939 verfügte Aktivdienstzustand für das ganze Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft und die Unterstellung des Eisenbahnpersonals unter das Militärstrafrecht (siehe Geschäftsbericht 1939, Abschnitt V, Zif. 1, S. 11) blieb während des Berichtsjahres aufrechterhalten.

2. Die Bundesratsbeschlüsse vom 15. September 1939 und 23. Januar 1940 über das Dienstverhältnis und die Bezüge des Personals des Bundes und der Bundesbahnen während des Aktivdienstzustandes (siehe Geschäftsberichte 1939 und 1940, Abschnitt V, Zif. 2, S. 11) blieben mit unwesentlichen Änderungen auch im Jahr 1941 in Kraft.

3. Gestützt auf Art. 3 des Bundesbeschlusses vom 30. August 1939 über Massnahmen zum Schutze des Landes und zur Aufrechterhaltung der Neutralität hat der Bundesrat am 30. Mai 1941 einen

Beschluss über die vorläufige Neuordnung der Bezüge und der Versicherung des Bundespersonals gefasst. Er umfasst im wesentlichen folgende Punkte:

Mit Wirkung ab 1. Januar 1941 und Geltung bis Ende 1945:

a. Die Neufestsetzung der Mindest- und Höchstbeträge der Besoldungen, Gehälter und Löhne.

Die Neuordnung stützt sich auf den Grundsatz, dass die im Beamtengesetz oder in Verordnungen und Reglementen des Bundes und der Bundesbahnen bestimmten Mindest- und Höchstbeträge der Besoldungen, Gehälter und Löhne für die Beamten, Angestellten und Arbeiter um 8% herabzusetzen sind; ausgenommen von der Herabsetzung ist, auf das Jahr berechnet und bei vollen Tagwerken, ein Betrag von 1800 Franken. Auf Grund dieser Formel sind die Mindest- und Höchstbeträge der Besoldungen, Gehälter und Löhne sowie die Bezüge, auf die der Bedienstete auf den 1. Januar 1941 Anspruch hatte, neu festgesetzt worden.

b. Die Ausrichtung einer Heiratszulage von 400 Franken an männliche Beamte sowie an männliche Angestellte oder Arbeiter, die voraussichtlich dauernd, ständig und mit vollem Tagwerk im Bundesbahndienst beschäftigt werden, bei ihrer ersten Eheschliessung.

c. Die Erhöhung der Kinderzulagen für jedes Kind unter 18 Jahren von 120 Franken auf 130 Franken.

Aus dieser Massnahme ergaben sich für den Bediensteten keine Mehrbezüge, da dafür der abbaufreie Betrag von 100 Franken für jedes Kind unter 18 Jahren wegfiel.

Mit Wirkung für das Jahr 1941:

d. Die Ausrichtung von Teuerungszulagen. Sie betrug für Bedienstete mit einem Jahresverdienst bis zu 3500 Franken

für verheiratete Bedienstete . . . . .	Fr. 200
für ledige Bedienstete mit Unterhalts- oder Unterstützungspflicht . . . . .	» 150
für ledige Bedienstete ohne Unterhalts- oder Unterstützungspflicht . . . . .	» 100

Bei einem Jahresverdienst über 3500 Franken war die Teuerungszulage so bemessen, dass sie zusammen mit dem Mehrbezug aus der Milderung des Besoldungsabbaues von 13 auf 8 %, auf ein ganzes Jahr berechnet, 200 Franken für Verheiratete, 150 Franken für Ledige mit Unterhalts- oder Unterstützungspflicht und 100 Franken für Ledige ohne Unterhalts- oder Unterstützungspflicht betrug.

Mit Wirkung ab 1. Juni 1941 und Geltung bis auf weiteres:

Die Milderung des Abbaues der Nebenbezüge.

Die in besondern Erlassen gestützt auf Art. 44 des Beamtengesetzes festgesetzten Vergütungen für Dienstreisen, für auswärtige Verwendung, für Stellvertretung in einem höher eingereichten Amt usw. waren um 6 % (bisher um 12 % bzw. 10 %) herabzusetzen. Für andere Vergütungen, für die der Abbau bisher 5 % bzw. 3 % betrug, wurde der Abbau ganz aufgehoben.

Zu den im Reglement Nr. 22 über die Nebenbezüge des fahrenden Personals ab 1. Januar 1939 neu festgesetzten Vergütungen für jeden Arbeitstag des Oberzugführers war ein Zuschlag von 30 Rappen und für jede Stunde dienstlicher Abwesenheit des übrigen fahrenden Personals vom Dienstort ein solcher von 2 Rappen auszurichten.

Mit Wirkung ab 1. Juli 1941 und Geltung bis Ende 1945:

Die Neuordnung der Versicherung des Bundespersonals.

Diese sieht eine neue Versicherungsordnung für das ab 1. Juli 1941 in den Dienst des Bundes und der Bundesbahnen tretende Personal vor.

Für die bisher Versicherten werden die Beitragsleistungen des Personals erhöht und die Versicherungsleistungen der Kasse herabgesetzt.

Das eidgenössische Finanz- und Zolldepartement hat am 30. Mai 1941 vorläufige Statuten erlassen, die auf 1. Juli in Kraft getreten sind. Der Erlass der endgültigen Statuten ist dem Verwaltungsrat vorbehalten.

Die laufenden Pensionen sind bis auf weiteres auf der bisherigen, durch die bundesrätliche Verordnung vom 27. Dezember 1938 festgesetzten Höhe auszurichten, d. h. sie sind um 15 % herabzusetzen, wobei als abzugsfrei gelten:

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

Keine laufende Pension darf um mehr als 10 % des bisherigen statutarischen Ansatzes gekürzt werden.

Alle mit dem Bundesratsbeschluss vom 30. Mai 1941 in Widerspruch stehenden Bestimmungen des Beamtengesetzes, des Bundesbeschlusses vom 22. Dezember 1938 über die Durchführung der Übergangsordnung des Finanzhaushaltes, der Beamtenordnung II, der Lohnordnung I, der Verordnung vom 27. Dezember 1938 über die Bezüge und die Versicherung des Bundespersonals und die Statuten der Pensions- und Hilfskasse vom 31. August 1921 sind für die Dauer der vorläufigen Neuordnung ausser Kraft gesetzt worden. Er gilt in den Hauptpunkten bis Ende 1945.

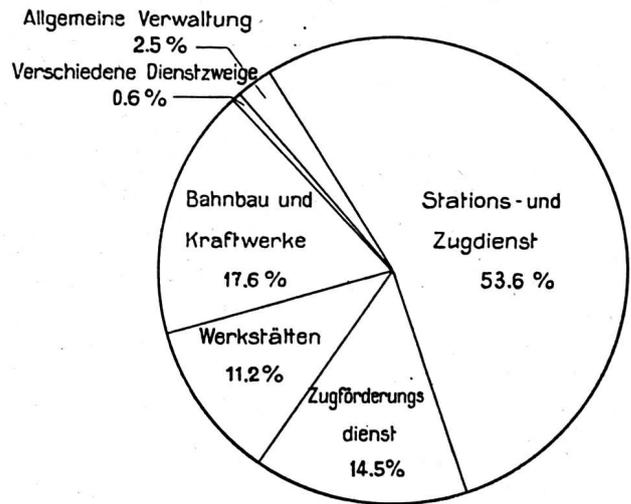
Die Vorarbeiten für die Aufstellung endgültiger Statuten für die Pensions- und Hilfskasse konnten im Berichtsjahr noch nicht zum Abschluss gebracht werden.

Die Herabsetzung der Pensionsleistungen ergab eine Einsparung von 2 968 376 Franken (1940: 2 888 222 Franken).

4. Der Bundesrat hat am 30. Mai 1941 die am 17. Dezember 1940 vom Verwaltungsrat erlassenen Reglemente Nr. 38 (Arbeiterordnung II) über das Dienstverhältnis der Betriebsarbeiter und Nr. 41 (Angestelltenordnung) über das Dienstverhältnis der Angestellten genehmigt. Diese Vorschriften sind rückwirkend auf den 1. Januar 1941 in Kraft getreten (siehe Geschäftsbericht 1940, Abschnitt V, Zif. 11, S. 13).

Abbildung 8.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1941.



5. Mit Beschluss vom 21. Oktober 1941 hat der Bundesrat den von der Teuerung der Lebenskosten am empfindlichsten betroffenen Bediensteten des Bundes und der Bundesbahnen für das Jahr 1941 eine einmalige Herbstzulage gewährt, die sich aus einem Familienzuschuss und einem Kinderzuschuss zusammensetzte. Der Familienzuschuss betrug 200 Franken für Verheiratete, 150 Franken für Ledige mit Unterstützungspflicht und 100 Fran-

ken für Ledige ohne Unterstützungspflicht; er wurde bis zu einem Jahresverdienst von 4500 Franken voll gewährt und verminderte sich um 20 Franken bzw. 15 Franken bzw. 10 Franken für je 350 Franken oder einen Bruchteil davon, um die der Jahresverdienst 4500 Franken überstieg. Der Kinderzuschuss betrug 20 Franken für jedes Kind unter 18 Jahren und wurde allen Bediensteten ohne Rücksicht auf die Höhe des Jahresverdienstes ausgerichtet.

Im gesamten wurden an Herbstzulagen 4 429 815 Franken ausgerichtet.

6. Gemäss dem Beschluss des Bundesrates vom 18. November 1941 sind den ehemaligen Dienstpflichtigen und den Witwen und Waisen, die von den beiden Personalversicherungskassen des Bundes und der Bundesbahnen Pensionen beziehen, Teuerungszulagen auszurichten, und zwar auf Ende Dezember 1941, Ende Juni 1942 und Ende Dezember 1942.

Die Zulage beträgt jeweilen für verheiratete, verwitwete oder geschiedene Invalide mit einer Jahresrente bis zu 4000 Franken 150 Franken, für ledige 100 Franken. Ist die Jahresrente höher, so sinkt die Teuerungszulage um 15 % des über 4000 Franken hinausgehenden Rentenbetrages.

Für Witwen mit einer Jahresrente bis zu 2000 Franken beträgt die Zulage für je sechs Monate 100 Franken. Ist die Rente höher, so sinkt die Zulage um 10 % des über 2000 Franken hinausgehenden Rentenbetrages.

Für Waisen beträgt die Zulage für je sechs Monate bei einer Jahresrente bis zu 1000 Franken 50 Franken. Ist die Rente höher, so sinkt die Zulage um 10 % des über 1000 Franken hinausgehenden Rentenbetrages.

Auf Ende Dezember 1941 wurden an die Rentenbezüger 1 916 519 Franken an Teuerungszulagen ausgerichtet.

7. Zur Brennstoffeinsparung bei der Raumbeheizung wurde gestützt auf die Verfügung des Bundesrates vom 3. Oktober 1941 die Arbeitszeit für das Personal der Verwaltungsbureaux der Bundesbahnen in Bern und Basel für den Winter 1941/42 neu geordnet in der Weise, dass die Bureaux an Samstagen vom 5. Januar 1942 an bis auf weiteres geschlossen bleiben und dass an den übrigen Wochentagen dafür die Arbeitszeit um eine halbe Stunde verlängert wird.

8. Mit Beschluss des Bundesrates vom 19. September 1941 wurden einzelne Vorschriften der Lohnersatzordnung für aktivdiensttuende Arbeitnehmer (siehe Geschäftsbericht 1940, Abschnitt V, Zif. 4, S. 12) ergänzt oder geändert; insbesondere wurden die Entschädigungen an Wehrmänner, denen kein Anspruch auf die Haushaltentschädigung zusteht, etwas erhöht.

Die Beiträge der Bundesbahnen und ihres Personals an die Lohnausgleichskassen betragen je 2 % der Lohnsumme, im Jahre 1941 insgesamt 5 902 546 Franken. Von diesem Betrag wurden aber für die Bundesbahnen nur 733 514 Franken verwendet; diese Summe wurde als Lohnausfallentschädigung an das aktivdienstleistende Personal vergütet. Der ausserordentlich grosse Restbetrag von 5 169 032 Franken wurde an die Lohnausgleichskasse abgeliefert.

9. Der Personalbestand hat folgende Änderungen erfahren:

Die Zahl der Beamten, Angestellten und Arbeiter betrug:

im Jahresdurchschnitt 1941. . . . .	27 950
im Jahresdurchschnitt 1940. . . . .	27 488
	Vermehrung 462

Ferner waren beschäftigt Unternehmerarbeiter, d. h. Arbeiter, die zur Verwaltung in keinem Anstellungsverhältnis stehen, sondern bei Bedarf von Privatunternehmern angefordert werden:

im Jahresdurchschnitt 1941. . . . .	3 012
im Jahresdurchschnitt 1940. . . . .	2 145
	Zunahme 867

Die Vermehrung des Personalbestandes und die Zunahme der Unternehmerarbeiter war bedingt durch den fortgesetzt sehr starken Personen- und Güterverkehr, den Ersatz von wehrpflichtigen Bediensteten und den vermehrten Geleiseunterhalt.

10. Von den gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 15. September 1939 über das Dienstverhältnis und die Bezüge des Bundespersonals während des Aktivdienstzustandes aushilfsweise wieder in den Dienst gerufenen Pensionsbezüger (ehemalige Beamte) wurden insgesamt 23 428 Tagwerke geleistet.

11. Die verschiedenen Personalkommissionen (paritätische Kommission für die Begutachtung von Personalangelegenheiten, Disziplarkommissionen, Personalausschüsse sowie die Hilfs- und Krankenkassenkommissionen) sind für die Amtsdauer 1942/1944 neu bestellt worden. Die Vertreter des Personals in diesen Kommissionen sind durchwegs auf dem Wege der stillen Wahl ernannt worden, nachdem sich die verschiedenen Personalvereinigungen auf das bisherige Vertretungsverhältnis geeinigt hatten.

Von den Disziplarkommissionen wurden vier Disziplinarfälle zuhanden der Beschwerdeinstanz begutachtet. Die Begutachtungen lauteten in zwei Fällen auf Bestätigung und in zwei Fällen auf Milderung der ausgesprochenen Disziplinarstrafen. Die Beschwerdeinstanzen haben eine Milderung der Strafen abgelehnt und in allen vier Fällen die Verfügungen der Disziplinarbehörden bestätigt.

Die Personalausschüsse tagten in drei Sitzungen zur Begutachtung von Fragen des Betriebes, wie Massnahmen über die Durchführung der Verdunkelung, Auslegung von Vorschriften über den Rangierdienst. Ferner nahmen sie zu den Vorschriften über die Aufnahme und Ausbildung der Zugdienstlehrlinge und zur Weiterbildung des Zugpersonals Stellung. Sodann wurden Vorträge gehalten über den Finanzhaushalt der Bundesbahnen und über die Eignungsprüfungen im Dienste der Personalauslese.

12. Aus dem Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete wurden an 17 ehemalige Ablöser und Ablöserinnen im Schrankenwärterdienst freiwillige Unterstützungen im Betrage von 6240 Franken verabfolgt.

13. Aus dem Guyer-Zeller-Fonds wurden an 18 Bedienstete für rasches und besonnenes Handeln zur Vermeidung von Unglücksfällen Belohnungen von insgesamt 620 Franken ausgerichtet.

14. In 22 Fällen wurden aus eigenem Verschulden entlassene bedürftige frühere Bedienstete oder unterstützungsbedürftige Hinterbliebene von solchen gemäss Art. 56 des Beamtengesetzes durch freiwillige Zuwendungen im Betrage von 24 960 Franken unterstützt.

15. Psychotechnischer Dienst. Dem Stations- und Zugdienst wurden Eignungsgutachten erstattet über 139 Bewerber für den Stationsdienst und über fünf Bewerber für den Zugbegleitungsdienst. 651 Bewerber für den Lokomotivdienst nahmen teil an den Prüfungen über die Schulkenntnisse und 193 an den besondern Berufseignungsprüfungen. Für die Handwerker- und Zeichnerlehrstellen der Hauptwerkstätten, der eidgenössischen Waffenfabrik in Bern und der eidgenössischen Konstruktionswerkstätten in Thun wurden 597 Anwärter in den Schulkenntnissen und davon 314 auch auf die besondere berufliche Eignung hin geprüft. Die durchgeführten Bewährungskontrollen ergaben befriedigende Ergebnisse.

16. Unfallverhütungsdienst. Die planmässige Einführung der Unfallverhütung beim Zug-

förderungs- und Werkstättendienst wurde fortgesetzt. In sieben Schlusskursen wurden die Stationslehrlinge über Unfallverhütung instruiert.

Unfälle beim elektrischen Schweißen und Starkstromunfälle beim Auf- und Ablad von Gütern auf mit dem Fahrdrat für elektrische Zugförderung ausgerüsteten Geleisen gaben Anlass zu besondern Untersuchungen und zum Erlass von Verhaltensvorschriften.

Im Werkstättendienst ist die Unfallhäufigkeit, nachdem sie seit Jahren fortgesetzt abgenommen hatte, erstmals wieder gestiegen. Die relative Unfallhäufigkeit ist aber immer noch ganz erheblich geringer als vor der Inangriffnahme der systematischen Unfallverhütung.

Die relative Gesamtunfallhäufigkeit des SBB-Personals zeigte ebenfalls leicht steigende Tendenz; namentlich die schweren Unfälle haben zugenommen.

Die Eisenbahnbetriebsunfälle und -gefährdungen wurden erstmals nach neuen, mit dem eidgenössischen Amt für Verkehr vereinbarten Grundsätzen statistisch erfasst.

## B. Personalversicherung.

### 1. Pensions- und Hilfskasse.

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

#### I. Alte Ordnung:

Fälle	GD	Kreise			Zusammen	Vorjahr
		I	II	III		
<i>Invalide:</i>						
Vollpensionierte . . . . .	97 <sup>a)</sup>	174	219	230	720	529
Teilpensionierte . . . . .	2 <sup>b)</sup>	18	26	23	69	3
<i>Gestorbene Aktive</i> . . . . .	20 <sup>c)</sup>	42	51	35	148	127
als Folge hievon wurden pensioniert						
Witwen . . . . .	18	33	42	23	116	102
Waisen . . . . .	10	17	29	27	83	86
Doppelwaisen . . . . .	—	—	3	1	4	5
<i>Gestorbene Invalide</i> . . . . .	47	153	214	178	592	595
als Folge hievon wurden pensioniert						
Witwen . . . . .	24	106	141	109	380	339
Waisen . . . . .	5	4	29	13	51	37
Doppelwaisen . . . . .	—	1	1	—	2	4
<i>Gestorbene Witwen</i> . . . . .	44	55	92	80	271	342
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen . . . . .	1	4	5	2	12	1
<i>Wiederverheiratete Witwen</i> . . . . .	1	3	3	1	8	7
<i>Ausgeschiedene Waisen</i> . . . . .	18	30	97	51	196	226
» Doppelwaisen . . . . .	6	7	10	4	27	30
<i>Abfindungen (Art. 34)</i> . . . . .	1	—	—	—	1	1

a) Wovon 70 der Hauptwerkstätten.  
 b) „ 1 „ „  
 c) „ 15 „ „

#### II. Neue Ordnung: keine.

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne von Art. 47 der Statuten im Betrage von Fr. 39 948.05 zugesprochen worden (127 Fälle).

b. Über den Stand an Versicherten, Einlegern und des anrechenbaren Verdienstes auf den 31. Dezember 1941 sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

	1941	1940	Anrechenbarer Verdienst:	
			1941	1940
I. Versicherte:				
alte Ordnung . . . . .	26 274	25 080	Fr. 130 913 853	Fr. 129 898 776
neue Ordnung . . . . .	612	—	» 1 949 294	» —
II. Einleger . . . . .	910	1 971	» 1 961 779	» 5 629 113

III. Pensionierte und Unterstützte:

1. Alte Ordnung.

	1941	1940	Betrag der Jahrespension:	
			1941	1940
Pensionierte Invalide . . . . .	11 554	11 432	Fr. 40 594 109	Fr. 42 247 007
» teilweise Invalide . . . . .	202	151	» 78 418	» 64 807
» Witwen . . . . .	7 505	7 283	» 12 337 525	» 12 269 597
» Waisen . . . . .	865	919	» 426 503	» 453 743
» Doppelwaisen . . . . .	61	71	» 56 769	» 67 348
» erwerbsunfähige Waisen . . .	369	360	» 210 410	» 199 732
Unterstützte Invalide und Verwandte . .	55	58	» 27 171	» 29 198
» gem. Art. 56 des Beamten-gesetzes	23	23	» 24 960	» 24 960

2. Neue Ordnung: keine.

Die Zahl der Versicherten hat um 1806 und der versicherte Verdienst um Fr. 2 964 371 zugenommen, wogegen die Zahl der Einleger um 1061 und die Verdienstsomme um Fr. 3 667 334 abgenommen haben.

c. Auf Wunsch des eidgenössischen Amtes für Verkehr erfolgt die Rechnungstellung gegenüber den Vorjahren in etwas geänderter Form. In der Gewinn- und Verlustrechnung wird der Vortrag der Verpflichtungen des Vorjahres, sowie der Wert der Verpflichtungen am Ende des Rechnungsjahres fallen gelassen und bloss deren Differenz als Zu- oder Abnahme des Deckungskapitals aufgeführt. Die einzelnen Rechnungsposten werden im übrigen etwas anders gruppiert und gemäss den vom eidgenössischen Finanz- und Zolldepartement am 30. Mai 1941 erlassenen vorläufigen Statuten der Pensions- und Hilfskasse, die auf den 1. Juli in Kraft getreten sind, bezeichnet.

Die Bilanz führt den Fehlbetrag am Anfang des Jahres und dessen Zu- oder Abnahme im Rechnungsjahre auf. Das Deckungskapital der Versicherten wird durch seine Entstehungsfaktoren (Barwert der Verpflichtungen abzüglich Barwert der Beiträge) ausgewiesen.

Für das ab dem 1. Juli 1941 in den Dienst tretende Personal, für das eine neue Versicherungsordnung massgebend ist, wird unter der Bezeichnung «Neue Ordnung» gesondert Rechnung gestellt. Für die bisher Versicherten erfolgt die Rechnungstellung unter dem Titel «Alte Ordnung».

In der letztjährigen Rechnung wurde das erforderliche Deckungskapital der Kasse per Ende 1940 auf Grund eines Rechnungszinses von 5 % und der Wahrscheinlichkeitswerte für die zukünftigen Versicherungsereignisse nach den Kassenerfahrungen 1907—1914 mit rund 764,4 Millionen Franken ausgewiesen. Auf Ende 1941 erfolgte die Berechnung des erforderlichen Deckungskapitals auf den Wahrscheinlichkeitswerten nach den Erfahrungen der Jahre 1924—1935 und einem Zinsfuss von 4 % (Gutachten der Herren Schaertlin, de Cérenville und Dumas von 1936). Die neuen Rechnungsgrundlagen, in Verbindung mit der Neuordnung der Versicherung ergeben für die bisher Versicherten ein erforderliches Deckungskapital von rund 959,4 Millionen Franken; es ist somit um 195 Millionen Franken höher als dasjenige per Ende 1940. Die Zunahme setzt sich wie folgt zusammen:

a. Herabsetzung des Rechnungszinses von 5 % auf 4 % . . . . .	Millionen Fr. + 145,2
b. Änderung der Wahrscheinlichkeitswerte . . . . .	+ 55,9
Übertrag	+ 201,1

Millionen Fr.

Übertrag + 201,1

- c. Änderung der Beiträge des Personals und der Verwaltung, Herabsetzung der Kassenleistungen an Versicherte und Pensionierte und Stabilisierung der versicherten Besoldung . . . . . — 14,9
- d. Zunahme im Rechnungsjahr . . . . . + 8,8

Total + 195,0

Der Fehlbetrag beträgt am Ende des Rechnungsjahres rund 580,9 Millionen Franken gegenüber 392,5 Millionen Franken im Vorjahr. Er hat zugenommen um die vorstehend mitgeteilte Erhöhung des erforderlichen Deckungskapitals (195 Millionen Franken), abzüglich des Betrages (6,6 Millionen Franken), um den die Wertbestände für die Versicherten angewachsen sind.

Im Rechnungsjahre selbst hat das Defizit der bisher Versicherten um rund 2,2 Millionen Franken zugenommen. Die Zunahme ist in der Hauptsache auf die ungenügende Verzinsung des vorhandenen Fehlbetrages und den entstandenen Verlust auf den Besoldungserhöhungen zurückzuführen. Das Ergebnis des Rechnungsjahres aus dem Verlauf der statistischen Voraussetzungen in seiner Gesamtheit war günstig. Wie im Vorjahre war auch im Rechnungsjahre die Zahl der Pensionierungsfälle geringer, als nach den Rechnungsgrundlagen erwartet wurde. Gegenüber 981 erwarteten Fällen sind deren 702 eingetreten. Die Minderinvalidität gegenüber der Erwartung ist weitgehend der durch die allgemeine politische und wirtschaftliche Lage bedingten Zurückhaltung in den Pensionierungen zuzuschreiben. Wegen der Zunahme der Lebenskosten bemühte sich jedes Kassenmitglied, solange als nur möglich im Dienste zu verbleiben, um eine Verminderung seiner Einkünfte zu verhindern. Die Pensionierung wurde erst bei vollständiger Arbeitsunfähigkeit nachgesucht.

Bei den ab 1. Juli 1941 in die Kasse aufgenommenen Versicherten ist ein Eintrittsverlust von Fr. 24 700 entstanden, da das durchschnittliche Eintrittsalter höher war als dasjenige, welches dem statutarisch vorgesehenen Beitrage von 11 Besoldungsprozenten entspricht.

d. Über die auf den 31. Dezember 1941 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 128 Auskunft.

e. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verflossenen Jahre von Fr. 370 134 559.40 um Fr. 4 086 330.35 auf Franken 374 220 889.75 erhöht. Aus der Rückzahlung von ausgelosten Titeln ergab sich auf Ende des Jahres ein Kursgewinn von Fr. 1750.—.

## 2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1941 folgende Prämien bezahlt:

	Für Betriebsunfälle.		1941	1940
Versicherte Lohnsumme . . . . .	Fr.	136 818 108	Fr.	126 523 100
Prämien . . . . .	»	1 556 800	»	1 435 441
Mittlerer Prämienatz . . . . .		11,38 ‰		11,35 ‰
	Für Nichtbetriebsunfälle.			
Versicherte Lohnsumme . . . . .	Fr.	136 235 904	Fr.	125 984 704
Prämien . . . . .	»	744 762	»	688 751
Mittlerer Prämienatz . . . . .		5,47 ‰		5,47 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 184 125 (1940: Fr. 169 935) vergütet.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1941, bei weiterem Vorhandensein der besondern Bedürftigkeit und der übrigen Voraussetzungen des Bundesbeschlusses vom 15. Juni 1920, eine Hilfeleistung im Betrage der im vorhergehenden Jahre gewährten Zulage zulasten des Betriebes ausgerichtet worden. Ebenso wurde den von der ehemaligen Seetalbahn übernommenen Pensionierten die Teuerungszulage, die sie von dieser Bahn erhalten haben, auch im Jahre 1941 zulasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betragen insgesamt Fr. 34 801.30 (1940: Fr. 35 708.20).

## 3. Krankenkasse.

Auf den 31. Dezember 1941 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse a (nur Krankenpflege) 23 862 (22 709) Männer und 1171 (1149) Frauen;

Klasse b (nur Krankengeld) keine Versicherten;

Klasse c (Krankenpflege und Krankengeld) 219 (195) Männer und 15 (17) Frauen.

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

Die Versicherungsklasse a hat einen Vorschlag von Fr. 30 131.11 (1940: Fr. 64 004.40) zu verzeichnen. Gegenüber dem Vorjahr sind die Krankenpflegekosten gestiegen, insbesondere haben als Folge der Teuerung die Kosten in den Heilanstalten zugenommen. Auf Ende des Rechnungsjahres beträgt der Ausgleichsfonds Fr. 600 298.76 (1940: Franken 570 167.65).

Die Versicherungsklasse b verfügt auf Ende 1941 über einen Ausgleichsfonds von Fr. 9617.45 (1940: Fr. 9337.35).

Die Versicherungsklasse c hat einen Vorschlag von Fr. 2027.98 (1940: Fr. 1043.10) aufzuweisen. Der Ausgleichsfonds erreicht auf Ende 1941 den Betrag von Fr. 3977.18 (1940: Fr. 1949.20).

Der Spezialfonds hat um Fr. 4682.15 (1940: Fr. 3818.45) zugenommen und beträgt auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 157 445.60 (1940: Franken 152 763.45).

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr gibt die Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1941 auf Seite 132 dieses Berichtes Auskunft. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei-, Spitalkosten und

sonstige Heilmittel) betragen bei den Werkstättekrankenkassen Fr. 43.66 (1940: Fr. 42.99) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 45.49 (1940: Fr. 44.78). Die Verhältnisse sind somit etwas ungünstiger geworden. Von den neun administrativen Kasseneinheiten haben im Rechnungsjahr zwei (Vorjahr drei) Kasseneinheiten Verluste aufzuweisen (Werkstättekrankenkasse Bellinzona und Kreiskrankenkasse Lausanne).

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1940 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

## C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1941 kamen 11 478 Krankheitsfälle und 3698 Unfälle zur Anmeldung gegenüber 13 879 Krankheitsfällen und 3321 Unfällen im Jahre 1940. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage (inkl. die Kurzabsenzen) beträgt 431 844 (1940: 450 637). Das ergibt auf einen Beschäftigten eine Morbidität von 15,45 Tagen gegenüber 16,39 im Jahre 1940 und 16,84 im Jahre 1939.

Nach Verwendungsgruppen betrug die Morbidität:

	1941	1940	1939
Bureaudienst . . . . . Tage	8,15	11,43	11,04
Dienst im Freien . . . . . »	18,61	20,34	20,77
Dienst im Bureau und im Freien . . . . . »	14,18	14,31	14,93
Dienst auf der Lokomotive »	13,54	15,19	16,04
Dienst auf den Zügen . . . . . »	19,27	19,43	19,10
Dienst in der Werkstätte »	14,98	15,76	16,35

Die mittlere Heilungsdauer betrug (ohne Kurzabsenzen):

Bei Krankheiten . . . . . Tage	28,57	25,61	24,41
Bei Unfällen . . . . . »	23,18	22,27	21,56

### 2. Im Berichtsjahr fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen . . .	2315	1318	742
Begutachtungen auf Invalidität	504	393	477
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit . . . . .	947	1005	1011

3. Die Abnahme der Krankheitshäufigkeit um 2400 Fälle ist auf den Rückgang der Grippe und ihrer Begleitkrankheiten zurückzuführen. Diese Fälle sind aber in der Regel von kurzer Dauer, so dass ihre Verminderung die durchschnittliche Krankheitsdauer in ungünstigem Sinne beeinflusst; daher rührt die Erhöhung der Heilungsdauer um beinahe drei Tage.

## VI. Materialverwaltung.

### A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende, wichtigere Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial (ohne Holzschwellen) . . . . . t	3 133
davon Stahlschienen . . . . . t	500
Eisenschwellen . . . . . t	—
Holzschwellen . . . . . Stück	102 897
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen) . . . . . t	5 733
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste . . . . . t	6 362
Baumaterialien (Zement, Karbid usw., Farben) . . . . . t	1 781
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von Fr.	856 240
Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung im Werte von . . . . Fr.	1 091 950
elektrisches Material . . . . . Fr.	3 440 000

Einfriedigungen, Staubbekämpfungs- und Unkrautvertilgungsmittel usw. . . Fr.	212 300
Inventargegenstände, Bureauamaterial usw. im Werte von . . . . . Fr.	1 595 572
Dienstkleider . . . . . »	1 144 971

### B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial aus den Werkstätten und übrigen Diensten für . . . . . Fr.	749 053
Altmaterial aus dem Oberbau für . Fr.	1 379 524

### C. Kohlenversorgung.

Im Berichtsjahre sind insgesamt 135 540 t Brennmaterial beschafft worden, davon 53 010 t Koks.

Der Kohlenlagerbestand hat auf Ende des Geschäftsjahres eine Verminderung erfahren.

## VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

### A. Allgemeines.

Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 3. Juli ihre 52. Sitzung ab.

### B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Sonntagsbillette wurden bis 22. Mai (Auffahrtstag) und ab 15. November ausgegeben. Wegen dem ausserordentlich starken Herbstverkehr sowie wegen der kriegsbedingten Betriebsüberlastung der Bahnen musste 1941 für die Wiederausgabe der Sonntagsbillette ein späterer Termin gewählt werden.

2. Die Vergünstigung zur Förderung des Reiseverkehrs aus dem Ausland wurde bis 31. Oktober weiter gewährt mit der Einschränkung, dass vom 1. Juni an die Ermässigung von 30 % auf den 8- und 15tägigen Generalabonnements nicht mehr zugestanden wurde. Auf 1. November 1941 wurde diese Vergünstigung gänzlich aufgehoben.

3. Das versuchsweise für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober 1940 und während der Wintersaison 1940/41 (15. Dezember bis 31. März) zur Förderung des Reiseverkehrs und als Kriegsnotmassnahme eingeführte Ferienabonnement zum Bezuge halber Billette wurde wieder vom 1. April bis 31. Oktober ausgegeben. Es wurde auch während der Wintersaison 1941/42 (20. Dezember bis 31. März) verkauft. Die Hälfte der Preisermässigung ging zu Lasten des Bundes.

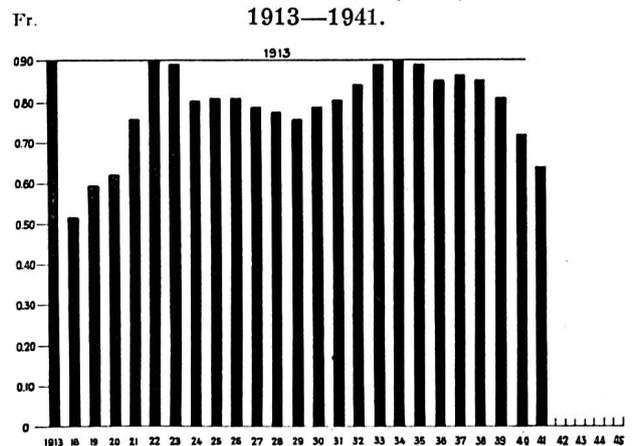
Es wurden verkauft:	<b>Abonnemente</b>	<b>Zusatzkarten</b>
Winter 1940/41 (15. Dezember bis 31. März).	50 259	35 637
Sommer 1941 (1. April bis 31. Oktober) . . . . .	266 404	203 739

4. Die im Jahre 1937 von einigen privaten Transportunternehmungen für die wichtigsten Frem-

denverkehrsgebiete eingeführten regionalen Ferienabonnemente wurden auch während der Saison 1941 ausgegeben. Die Bundesbahnen waren an einigen dieser Abonnemente beteiligt.

Abbildung 9.

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



5. Wie in den letzten Jahren haben die am schweizerischen Gesellschafts- und Schulfahrtentarif beteiligten Verwaltungen (mit Ausnahme der Sihltalbahn) den öffentlichen und privaten Lehranstalten (Schulen, Institute und Pensionate) auch während des Winters 1941/42 für die von ihnen veranstalteten und geleiteten Wintersportausflüge allgemein die billigste Hin- und Rückfahrts-taxe für Schulfahrten (Taxen der 1. Altersstufe) ge-währt.

6. Auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 11. Februar 1941 wurden seit dem 1. März zur Durch-führung des notwendigen Mehranbaues für die

Sicherstellung der Landesversorgung Arbeitskräfte für den zivilen Arbeitsdienst aufgeboden. Den Aufgebodenen wurde gegen besondere Ausweise für die Hinfahrt vom Wohnort zum Arbeitsort, die Fahrt nach einem neuen Arbeitsort und die Rückfahrt vom Arbeitsort zum Wohnort die halbe Taxe bewilligt. Die Kosten für die Fahrten nach den Arbeitsorten werden vom Bund übernommen.

7. Den auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 17. April 1941 an Bauarbeiten von nationalem Interesse beschäftigten Arbeitern wurde gegen besondern Ausweis für die hiernach aufgeführten Fahrten die halbe Taxe gewährt, die vom Bund übernommen wird:

- a. Hinfahrt an den Arbeitsort zum Arbeitsantritt (einfaches Billet);
- b. Fahrten zum Besuch der Angehörigen innerhalb der festgesetzten Höchstzahl (Retourbillette);
- c. Fahrten, die aus vom Willen des Arbeiters unabhängigen Gründen, wie z. B. zum Besuche eines Arztes, ausgeführt werden müssen (Retourbillette);
- d. Heimreise nach beendigter Arbeit (einfaches Billet).

8. Zur 650-Jahrfeier der Schweizerischen Eidgenossenschaft wurden folgende ausserordentlichen Taxmassnahmen getroffen:

a. Vom 15. Mai bis 30. September wurde den Schulen (einschliesslich Institute und Pensionate), Schülervereinigungen, Kadetten, Pfadfinder, und Pfadfinderinnenkorps und anerkannten Jugendvereinigungen bei Reisen in 3. Klasse von über 100 km Entfernung auf den Linien der SBB und der Transportanstalten, für die die allgemeinen Preistafeln des Schulfahrtstarifs Anwendung finden, eine Ermässigung von 50 % auf dem die geltende Taxe für 100 km übersteigenden Betrag gewährt.

Die privaten Transportunternehmungen mit Spezialtaxen gewährten eine Ermässigung von 20 %, wenn die Entfernung der Strecken, für die die allgemeinen Preistafeln Anwendung fanden, über 100 km betrug oder wenn im Verkehr Schemabahn/Privatbahn mit Spezialtaxen oder Privatbahnen mit Spezialtaxen unter sich die Taxen im gesamten die für die verschiedenen Altersstufen festgesetzten Minimalansätze überstiegen.

Aus einem Bundeskredit wurde noch eine zusätzliche Ermässigung von 30 % (Fernrabatt) gewährt, und zwar auf der Gesamttaxe (Strecken mit Schemataxten und Spezialtaxten), mindestens wurden jedoch Fr. 4 für die I. Altersstufe, Fr. 5.50 für die II. Altersstufe und Fr. 7 für die III. Altersstufe erhoben. 4282 Schulen, Instituten, Pensionaten usw. mit 186 773 Teilnehmern kam die zusätzliche Ermässigung von 30 % zugute.

b. Vom 10. Juni bis 15. Oktober wurde den Gesellschaften bei Reisen in 2. oder 3. Klasse von über 100 km Entfernung auf den Linien der SBB und der Transportunternehmungen, für die die allgemeinen Preistafeln des Gesellschaftstarifs Anwendung finden, eine Ermässigung von 50 % auf dem den Fahrpreis für 100 km übersteigenden Betrag gewährt.

Die privaten Transportunternehmungen mit Spezialtaxen gewährten eine Ermässigung von 20 %,

wenn die Entfernung der Strecken, für die die allgemeinen Preistafeln angewandt wurden, über 100 km betrug oder wenn im Verkehr Schemabahn/Privatbahn mit Spezialtaxen oder Privatbahnen mit Spezialtaxen unter sich die Taxen im gesamten die für die verschiedenen Taxgruppen vorgesehenen Minimalansätze überstiegen.

9. Seit 15. Juni wird den Teilnehmern an den vom Bund subventionierten Ferienkursen an einer Hoch- oder Mittelschule eines anderssprachigen Landesteils eine besondere Vergünstigung gewährt. Sie besteht darin, dass für die Hinfahrt vom Wohnort nach dem Kursort und für die Rückfahrt vom Kursort nach dem Wohnort je eine Ermässigung von 50 % auf den Taxen für einfache Fahrt 2. und 3. Klasse sowie auf dem Schnellzugzuschlag gewährt wird gegen besondere, durch die Lehranstalten (Hoch- oder Mittelschule) ausgestellte Ausweise.

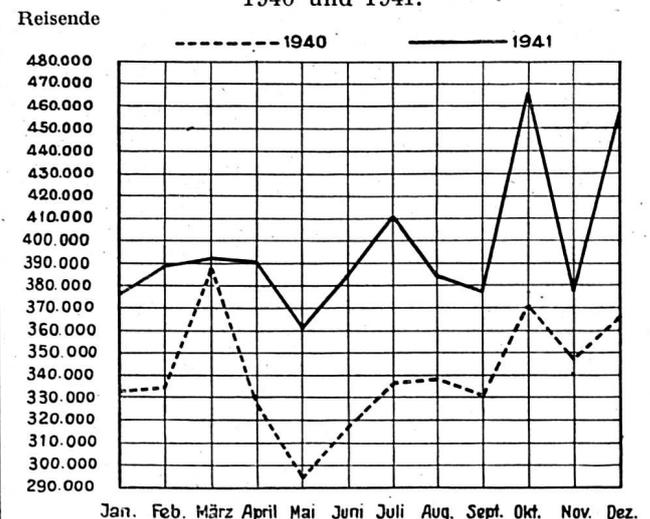
10. Die Lohngrenze für den Bezug von Arbeiterabonnements ist auf den 1. September auf Fr. 16 je Arbeitstag, Fr. 400 im Monat oder Fr. 4800 im Jahre, erhöht worden.

11. Der temporäre Anhang zum schweizerischen Gesellschaftstarif, mit dem zur Begegnung der Autokonkurrenz besondere Ermässigungen (10 bis 20 % der Tarifsätze) für ein- bzw. zweitägige Retour- und Rundfahrten eingeführt wurden und der auf den 10. Juni 1941 in die ausserordentliche Taxvergünstigung für Gesellschaften zur 650-Jahrfeier der Schweizerischen Eidgenossenschaft eingearbeitet worden war, trat am 16. Oktober ausser Kraft.

12. Im Laufe des Berichtsjahres musste wegen Verknappung der flüssigen Treibstoffe der Autobetrieb nach einer Anzahl Poststationen, mit denen ein direkter Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet ist, eingestellt werden.

13. Am 1. März wurde die wahlweise Benutzbarkeit der Retourbillette Neuchâtel-Bevaix und umgekehrt sowie Neuchâtel-Gorgier-St-Aubin und umgekehrt für die Rückfahrt in den Zügen der SBB oder in den Tramways de Neuchâtel und dem Autobus de la Béroche (Boudry-St-Aubin) eingeführt.

Abbildung 10.  
Täglich beförderte Reisende.  
1940 und 1941.



Am 1. Mai trat ferner eine Vereinbarung mit der Schiffahrt-Gesellschaft für den Neuenburger- und Murtensee in Kraft, wonach die für die Uferstrecken des Neuenburgersees geltenden Bahnbillette des direkten und des Transitverkehrs ohne Taxnachzahlung auch zur Fahrt mit den Schiffen gültig sind. Im Laufe des Berichtsjahres wurde auch die Benützbarkeit der Billette auf den Strecken Yverdon-Neuchâtel-Neuveville, Biel-Neuveville und Romanshorn-Rorschach mit Bahn oder Schiff neu geregelt.

14. Am 1. Februar sind neue Tarife erschienen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Warenkolli und unbegleiteten Gegenständen mit dem «Simplon-Orient-Express» und «Taurus-Express».

den mit dem «Simplon-Orient-Express» und «Taurus-Express».

15. Am 1. August ist ein provisorischer Personen- und Gepäcktarif für den Verkehr Schweiz-Frankreich über Genf in Kraft getreten. Er sieht für eine beschränkte Anzahl von Verbindungen die Ausgabe direkter Billette und die direkte Abfertigung von Gepäck vor.

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

a. Streckenabonnemente:		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente (mit und ohne Schnellzugzuschlag)	
		1941	1940
Serie A	Abonnemente für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten . . . . .	54 043	42 576
Serie B	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 3, 4 bzw. 6 Monaten	53 392	36 291
Serie B I	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 1 Monat . . . . .	97 557	71 717
Serie I	Allgemeine Abonnemente für beliebige Fahrten . . . . .	63 792	61 439
Serie Ia	Allgemeine Abonnemente für täglich 2 einfache Fahrten . . . . .	101 493	88 255
Serie II	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten . . . . .	183 647	176 327
Serie IIa	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen . .	61 166	52 749
Serie III	Arbeiterabonnemente für werktäglich 1 Hin- und Rückfahrt . . . . .	522 385	447 468
Serie IIIa	Arbeiterabonnemente für werktäglich 2 Hin- und Rückfahrten . . . .	104 757	92 676
Serie IV	Abonnemente für beliebig zusammengestellte Strecken . . . . .	5 408	2 955
Arbeiterabonnemente zum Besuche der Familie . . . . .		8 832	5 782
Im ganzen		1 256 472	1 078 235

b. Generalabonnemente:		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente		
		1941	1940	
Für eine Person und gültig für		Alter Tarif gültig bis 30. Juni	Neuer Tarif gültig ab 1. Juli	
			8 Tage . . . . .	7 572
15 » . . . . .	4 919	1 377	2 396	3 773
Zusatzkarten . . . . .	2 321	—	1 137	1 137
30 Tage . . . . .	—	632	—	632
3 Monate <sup>1)</sup> . . . . .	—	6 719	—	6 719
6 » <sup>2)</sup> . . . . .	—	3 727	—	3 727
12 » . . . . .	1 025	350	357	707
1. Monatsrate . . . . .	15 396	—	6 425	6 425
2.—12. Monatsrate . . . . .	123 006	—	24 173	24 173
Für zwei Personen der gleichen Firma und gültig für				
3 Monate <sup>1)</sup> . . . . .	—	266	—	266
6 » <sup>2)</sup> . . . . .	—	171	—	171
12 » . . . . .	66	15	17	32
1. Monatsrate . . . . .	610	—	196	196
2.—12. Monatsrate . . . . .	5 546	—	880	880

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betragen:

im ganzen		Anteile SBB	
1941	1940	1941	1940
Fr. 15 209 131	Fr. 8 377 618	Fr. 12 807 395	Fr. 7 243 510

c. Abonnemente zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente		im ganzen Einnahmen		Anteile SBB	
	1941	1940	1941	1940	1941	1940
für 3 Monate . . . . .	3 718	2 464	Fr. 529 789	Fr. 338 314	Fr. 471 348	Fr. 299 546
» 12 » . . . . .	1 340	826				

<sup>1)</sup> Auch 1. und 2. Rate zu Jahreskarten.  
<sup>2)</sup> 3. Rate zu Jahreskarten.

d. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette		im ganzen		Einnahmen		Anteile SBB	
1941	1940	1941	1940	1941	1940	1941	1940
65 332	52 473	Fr. 1 887 793	Fr. 1 622 675	Fr. 1 334 965	Fr. 1 170 323		

e. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette		alle schweizerischen Verwaltungen		Einnahmen <sup>1)</sup>		Anteile SBB	
1941	1940	1941	1940	1941	1940	1941	1940
250	1 638	Fr. 68 155	Fr. 143 730	Fr. 60 206	Fr. 129 664		

- f. Die Einnahme der Schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf der Spezialbillette für Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 8350 (im Vorjahre Fr. 11 850) belaufenden Propagandakosten Fr. 248 550 (Fr. 316 500).
- g. Aus den von den Stationen veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der Schweizerischen Bundesbahnen nach Abzug der sich auf Fr. 16 493 (im Vorjahre Fr. 10 106) belaufenden Propagandakosten Fr. 840 143 (Fr. 556 330).

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Zum internationalen Eisenbahngütertarif vom 1. Oktober 1938 wurde eine neue Zusammenstellung der Einschränkungen betreffend die Zahlung der Fracht, die Nachnahmen und Barvorschüsse und das Recht zur Abänderung des Frachtvertrages veröffentlicht.

2. Die in Art. 22 der Allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln während der Zeit vom 15. Oktober bis 15. Mai vorgesehene Frachtermässigung von 50 % wurde, wie letztes Jahr, schon vom 15. September an gültig erklärt.

Um eine bessere Ausnützung der Wagen herbeizuführen, wurden die Bestimmungen unter Art. 10 betreffend die Frachtberechnung für auf mehreren Wagen verladene Sendungen enger gefasst.

3. Für die Wanderausstellung über den Freizeit-Werkstätten-Dienst der «Pro Juventute» sowie für die von der Kriegsfürsorgekommission im Rahmen der «Kriegs-Winterhilfe 1941» aufgelieferten Naturaliensendungen ist eine 50 %ige Ermässigung auf den normalen Eil- und Frachttaxen gewährt worden.

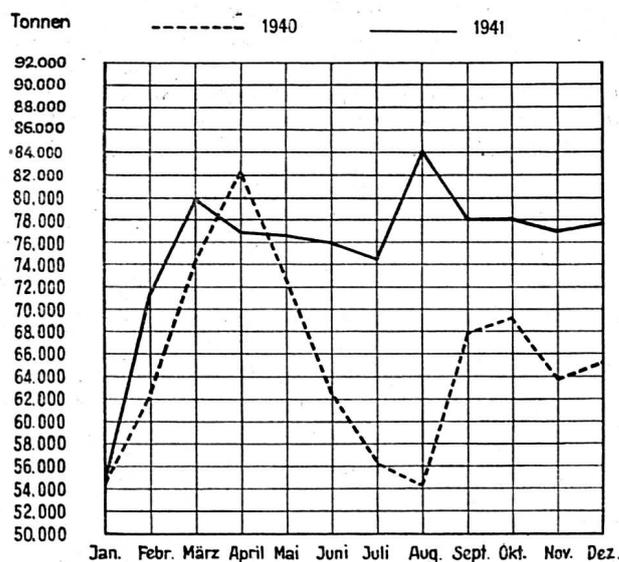
4. Das Reglement für die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgüter wurde auf 18 Waren- und 86 Tieraustellungen angewendet.

5. Neu abgeschlossen wurden 223 und aufgehoben 870 Frachtabkommen. Die Mehrzahl der aufgehobenen Abkommen bezieht sich auf Futtergetreidetransporte ab Basel. Diese Transporte hörten mit Ausbruch des deutsch-russischen Krieges auf. Mit der Übertragung des gesamten Importes an die Genossenschaft für Getreide und Futtermittel, wobei diese als alleinige Frachtzahlerin auftritt, sind Abkommen für die einzelnen Verfrachter zudem auch formell wirkungslos geworden.

6. Zur Kohleneinsparung wurde seit 1. März der Eil- und Frachtgutverkehr, der tarifgemäss im monatlichen Wechsel über die Dampfstrecken Langenthal-Wolhusen und Huttwil-Ramsei geleitet werden sollte, bis auf weiteres ausschliesslich über elektrisch betriebene Linien geführt. Ebenso wurde vom 2. Juli an der Eil- und Frachtgutverkehr von Yverdon und

Abbildung 11.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr. 1940 und 1941.



weiter nach Bern-HB und weiter, soweit der Tarif Leitung über Payerne-Kerzers-Bern vorsieht, über Linien gefahren, die ausschliesslich elektrisch betrieben werden. Die Massnahme gilt für beide Verkehrsrichtungen.

Mit einem Nachtrag IV zum Internen Gütertarif wurden die Distanzkürzungen für Bern-HB und Bern-Bümpliz-Süd durchgeführt, die durch die Inbetriebnahme der neuen Zufahrtlinie in Bern eingetreten sind.

7. Die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife haben in der Hauptsache folgende Änderungen und Ergänzungen erfahren:

Der Ausnahmetarif 24 für Alteisen wurde auf 1. Mai mit ermässigten Taxen für 5-t-Ladungen neu herausgegeben. In den Ausnahmetarifen 13 (Zement usw.), 14 (Düngemittel), 16 (Papier) und 19 (Steine) wurde die Autoabfuhrklausel vereinheitlicht. Der temporäre Ausnahmetarif 50 für landwirtschaftliche Erzeugnisse schweizerischer Herkunft wurde auch im Jahre 1941 angewendet.

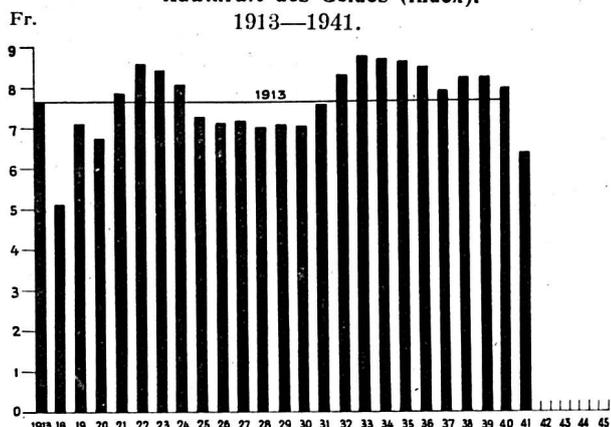
<sup>1)</sup> Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.

8. Ausnahmetaxen sind eingeführt worden
- im innerschweizerischen Verkehr für Eisen-erz von Sargans nach Bex, Bodio, Emmenbrücke und Flums; Azetylen usw. ab Visp nach Kehrsatz und Zollikofen; flüssiges Tierblut ab Bern nach Münsingen und ab Genf nach Renens; Kastanienholzextrakt ab Maroggia; Speisesalz ab Möhlin und Pratteln nach Göschenen und Castione;
  - für die Ausfuhr von Linoleum ab Giubiasco nach St. Margrethen transit;
  - für die Einfuhr von Erdnüssen und Kopra.

Die Ausnahmetaxen für Karbidkalk nach Oey-Diemtigen wurden auf 31. Dezember ohne Ersatz aufgehoben.

Abbildung 12.

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



9. Der deutsch-schweizerische Verbandstarif hat eine Erweiterung erfahren durch Ausgabe besonderer Tarifhefte für den Verkehr mit dem Protektorat Böhmen und Mähren. Bis Ende 1941 sind Tarife erschienen für Eisen, Malz, Rübenzucker, Kaolin und Ton, Porzellan- und Tonwaren, Bier, Steine, Güter aller Art.

Am 10. Februar wurde der Übergang St. Ludwig Grenze für einen beschränkten Verkehr, am 1. Oktober für den gesamten frachtgutmässigen Wagenladungsverkehr geöffnet. Die Leitungsvorschriften des direkten Tarifs wurden dementsprechend erweitert und das Bahnhofverzeichnis durch Aufnahme von Bahnhöfen im Elsass, in Lothringen und in Luxemburg ergänzt.

Im weiteren ist ein besonderer Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen St. Ludwig Grenze einerseits und Basel-SBB und Basel-St. Johann andererseits eingeführt worden.

Zur Anpassung an die veränderte Tarif- und Kurslage wurden neu aufgelegt: Der Ausnahmetarif für bestimmte Güter ab Rheinfeldern (Baden), die Tarife für Kaolin und Ton, für Zucker, für Glas und Glaswaren, für Bims Kies und Sand, für Magnesit und Magnesitsteine, für Talkstein, für Eisen und Stahl, für Holzschliff, Holzzellstoff usw., für Kohlen, der Seehafentarif und der Ausnahmetarif für Hopfen.

Aufgehoben wurden der Ausnahmetarif für Lehm, die Ausnahmetarife für Papier-, Brenn- und Schnittholz ab Rosenbach Grenze und Bleiburg Grenze, ferner der Malztarif.

10. Für den Verkehr Slowakei-Schweiz wurde ein neuer Verbandstarif eingeführt mit direkten Frachtsätzen für Zucker, Holz, Holzkohle, Holzstoff, Spiritus, Magnesit, Papier, Malz und Gerberinde.

11. Im Verkehr Ungarn-Schweiz wurde der Tarif für Getreide und Hülsenfrüchte ersetzt und neue Tarife eingeführt für Erdöl ab ungarischen Donauumschlagsplätzen und ab ungarisch/rumänischen Grenzbahnhöfen, für Speisezwiebeln und Knoblauch, Holzkohle, Besen, totes Geflügel und Wild, sowie für Fleisch- und Gemüsekonserven. Der Tarif für frisches Obst wurde ausser Kraft gesetzt.

12. Infolge der kriegerischen Ereignisse auf dem Balkan mussten alle jugoslawisch-schweizerischen Gütertarife aufgehoben werden.

13. In Anpassung an die auf den niederländischen Strecken eingetretenen Taxerhöhungen sind die Frachtsätze des niederländisch-schweizerischen Gütertarifs mit Gültigkeit vom 1. Mai an um 2 % erhöht worden. Der Frachtguttarif für Stroh wurde aufgehoben.

14. Verkehr Schweiz-Italien. Der Blatttarif 19 für Kohlen ab italienischen Häfen ist aufgehoben worden.

15. Der deutsch-italienische Verbandstarif hat auf Beginn des Berichtsjahres eine vollständige Umgestaltung erfahren. Die Neuerung besteht zur Hauptsache darin, dass die Fracht im Verkehr über die Schweiz durchgerechnet, d. h. auf Grund der ausseritalienischen Gesamtentfernung bis zur italienischen Grenze, nach dem deutschen Frachtsatzzeiger berechnet wird. Es wurden neu herausgegeben: der Teil I, enthaltend die besonderen Zusatzbestimmungen zum I. Ü. G., die Tarifvorschriften und die Gütereinteilung; der Teil II mit den Heften 1—4, enthaltend das Verzeichnis der deutschen Bahnhöfe samt Leitungstafel, die Frachtentafel und der Frachtsatzzeiger für die ausseritalienischen Strecken.

Mit der Öffnung des Überganges St. Ludwig Grenze für Frachtgutwagenladungen wurde der Tarif auch auf den Verkehr mit Elsass, Lothringen und Luxemburg ausgedehnt und der linksrheinische Weg über diesen Grenzpunkt als Verbandsroute aufgenommen.

Als Ersatz für den seinerzeit ausser Kraft gesetzten Tschechoslowakisch-italienischen Gütertarif wurde auf 1. Oktober im Rahmen des deutsch-italienischen Verbandes ein besonderer Tarif für den Verkehr zwischen dem Protektorat Böhmen und Mähren und Italien eingeführt. Dieser Tarif entspricht hinsichtlich Aufbau und Gliederung dem Haupttarif und enthält überdies einen tschechischen Text. Die Zwangsinstradierung, die im früheren tschechisch-italienischen Verbandstarif nach dem Grundsatz der kürzesten Gesamtentfernung durchgeführt war, ist fallen gelassen worden. Der Verkehr wird nach den Regeln des Haupttarifs geleitet, d. h. gemäss Verlangen des Absenders entweder über die Schweiz oder über deutsch-italienische Grenzpunkte.

Der deutsch-italienische Kohlentarif wurde ebenfalls auf den Verkehr mit dem Protektorat, ferner mit dem Ost- und West-Oberschlesien, dem Dombrowaer- und dem Karwiner-Kohlengbiet ausgedehnt und ab diesen Gebieten mit Frachtsätzen für Chiasso und Pino ausgestattet.

Die Sonderermässigung für Kohlen bei Aufgabe gewisser Mindestmengen ist auch im Berichtsjahr gewährt worden.

16. Auch im nordisch-italienischen Verkehr wurde für den deutsch-schweizerischen Durchlauf, analog dem Vorgehen im deutsch-italienischen Verkehr, die Durchrechnung der deutschen Frachtsätze auf Grund der Gesamtdistanz eingeführt.

### D. Verkehrswerbung.

1. Auf Grund des Bundesbeschlusses vom 21. September 1939 ist die Organisation der allgemeinen schweizerischen Verkehrswerbung im Ausland vereinheitlicht und der neu gegründeten Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung in Zürich angegliedert worden. Der Übergang der bisher von der Sektion Publizität geleiteten Bundesbahnagenturen im Ausland an diese Stelle erfolgte nach Abschluss des Vertrages vom 21. April 1941 rückwirkend auf den 1. Januar 1941. Im Laufe des Jahres sind die den Agenturdienst und die allgemeine Auslandswerbung betreffende Geschäfte liquidiert worden. Zur Erleichterung des Personalübergangs wurden die Anstellungsverträge mit dem Agenturpersonal, das nicht aus der Verwaltung hervorgegangen war, auf den nächsten Termin aufgelöst. Die Bundesbahnbeamten und -Angestellten blieben zum Teil auf ihren Posten, soweit nicht der Rückgang des Reiseverkehrs aus dem Ausland eine neue Verwendung nahelegte. Einzelne Beamte sind schon nach Kriegsausbruch von unseren diplomatischen Vertretungen im Ausland als Aushilfe eingestellt worden; andere kehrten nach der Schweiz zurück, um hier in der Verwaltung beschäftigt zu werden.

Im Berichtsjahre bedurfte der Reiseverkehr im Inland keiner besonderen Förderung, sondern vielmehr einer bestimmten Lenkung. Da die Bahnen fast das einzige Transportmittel waren und Reisen ins benachbarte Ausland wegen der Zeitumstände meist unmöglich waren, nahm der Reisestrom automatisch den Weg zu einheimischen Zielen. Die neu gegründete Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung entfaltete eine besonders rege Werbung

für Schweizerreisen im 650. Jahr der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Daneben machte die Stadt Bern ebenfalls grosse Anstrengungen für den Besuch der Bundesstadt im 750. Jahre ihres Bestehens. Aufgabe der Bahnwerbung war es deshalb, eine Überlastung einzelner Strecken zu verhindern, was angesichts der über den Sommer für Schulen und Gesellschaften gewährten ausserordentlichen Taxvergünstigungen nicht immer leicht war. Hier wirkte das Ferienabonnement entlastend mit.

Die Verlängerung der den ausländischen Besuchern bewilligten Ermässigung von 30 % bis zum 31. Oktober 1941 hat sozusagen keine propagandistische Wirkung mehr erzielt, da der internationale Reiseverkehr rasch zurückging.

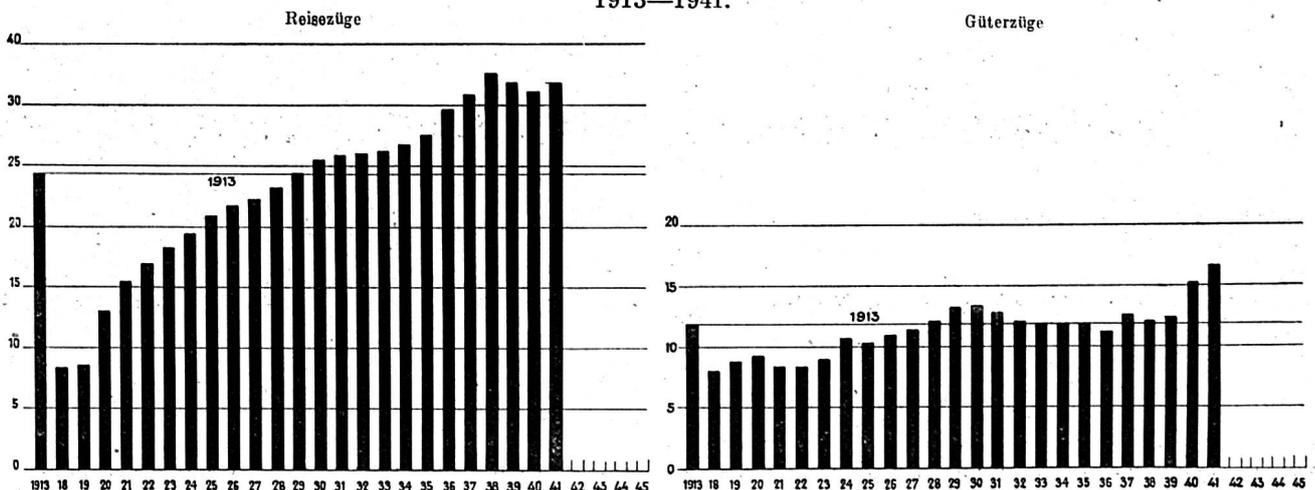
Der Ferienverkehr ist dementsprechend charakterisiert durch ein starkes Überwiegen der Schweizer Kundschaft. Die Übernachtungen einheimischer Gäste haben sich vom Juni bis September von 3,98 Millionen im Jahr 1940 auf 4,71 Millionen im Jahr 1941 vermehrt. Diesen Zahlen stehen die Übernachtungen fremder Feriengäste mit bloss 554 617 bzw. 548 560 gegenüber, woraus auf die äusserst bedrängte Lage unserer Hotellerie geschlossen werden muss.

2. Der Verzicht der Bundesbahnen auf die allgemeine Fremdenverkehrswerbung hat der Sektion Publizität ermöglicht, sich dem Ausbau der Bahnwerbung zuzuwenden. In erster Linie wurde der Vortragsdienst zentralisiert und reorganisiert. Diese Neuordnung erfolgte im Augenblick, wo sich eine Aufklärung des Volkes über die besonderen Verhältnisse im Eisenbahnverkehr aufdrängte. Eine Reihe von technischen Filmen, die die Tätigkeit der Bahnen erläutern und der Werbung für Personen- und Güterverkehr dienen, wurden für Vortragszwecke neu geschnitten und beschriftet. Darunter sind die Filme über die Sicherheitseinrichtungen, über den Haus-Haus-Dienst und über das Thema: Die Bundesbahnen im Dienste der Landesversorgung besonders hervorzuheben. Im November und Dezember sind bereits insgesamt 30 Vorträge gehalten worden. Daneben wurden 71 Filme an Schulen und Vereine ausgeliehen. Der «Schweizer Reisekasse» in Bern

Abbildung 13.

Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.

1913—1941.



und der «Schweizer Woche» in Solothurn ist ausgewähltes Filmmaterial für ihre eigene Vortragstätigkeit zur Verfügung gestellt worden. Unseren Spezialchor setzten wir bei Werbeveranstaltungen in Genf, Vevey und Bern mit Erfolg ein.

3. In den Schaufenstern der SBB-Auskunfts-bureaux und verschiedener offizieller Verkehrsbureaux sowie in privaten Reiseagenturen wurden zum Teil neue eigene Dekorationen gezeigt, mit denen auf Reisevergünstigungen und Annehmlichkeiten aufmerksam gemacht wurde. Ausserdem konnten Dioramen und Werbedarstellungen von regionalen und lokalen Verkehrsinteressenten beschafft werden.

4. Bei der Herstellung von Werbedrucksachen wurde angesichts der ausserordentlichen Verkehrsverhältnisse Zurückhaltung geübt.

An Stelle unserer von der Zensur verbotenen Reisekarten der Schweiz aus der Vorkriegszeit liessen wir eine revidierte Ausgabe Maßstab 1:650000 in drei Sprachen drucken. Zur erneuten Bekanntmachung des Ferienabonnements wurde ein Bahnhofplakat nach Entwurf Thöni (Alpauzug) in vielfarbiger Lithographie erstellt und auf unserem Netz weitgehend angeschlagen. Zum gleichen Zweck haben wir den Ferienabonnements-Prospekt mehrmals neu aufgelegt. Das Jubiläum der Eidgenossenschaft veranlasste uns zur Herausgabe von zwei Sonderpublikationen: dem «SBB-Büchlein auf das Jubiläumsjahr 1941», worin alle besonders interessanten Vergünstigungen anschaulich beschrieben waren, und dem Prospekt mit dem Motto «Gang, lueg d'Heimet a», der in gedrängter Form die Jubiläumsschul- und Gesellschaftsreisen, sowie einige für Ferienreisen in Betracht fallende Billettarten empfahl. Beide Publikationen erschienen in drei Sprachen. Der SBB-Kalender wurde ebenfalls in drei Sprachen unter dem Titel «Lebendige Vergangenheit» herausgegeben. Der Aktion zur Vermeidung von Zugverspätungen dienten Aufrufe in Form von grossen Bahnhofplakaten (drei Sprachausgaben), von Kartons für den Anschlag bei den Billetschaltern und von Wagenplakätchen (zweisprachig). Die Werbung für den Winterverkehr umfasste das Plakat betreffend Sonntagsbillette und die Wintersport-Fahrplänchen für Bern und Genf.

5. Unsere Mitwirkung an Messen und Ausstellungen beschränkte sich auf die Schweizer Mustermesse in Basel, wo wir uns mit der SZV und der PTT in die Ausstattung des Auskunftsstandes in der Vorhalle des Messegebäudes teilten. Für die

Vertretung unserer Interessen am Comptoir Suisse in Lausanne und an der Fiera Svizzera in Lugano wurde der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung je ein Beitrag geleistet. In die Auskunftsstände dieser Messen ordneten die SBB jeweilen einen Beamten ab. Der «Seconda Settimana Ticinese» in Zürich sicherten wir einen Kostenbeitrag für die Darstellung von Bahnaufgaben zu.

6. Auf die Weihnachtszeit liessen wir in den bedeutendsten illustrierten Zeitschriften und in einem Teil der Familienpresse Inserate für Geschenkgutscheine einrücken. Mehr als eine Million Zündholzetuis der Kiosk AG. in Bern, die in unseren Bahnhöfen verkauft werden, liessen wir ferner mit einer Reklame für die Generalabonnemente und die Abonnemente zum Bezuge von Billetten zur halben Taxe bedrucken.

7. Wie in früheren Jahren ergab sich die Notwendigkeit, gewissen Hilfsberufen für unsere Werbung eine Unterstützung in Form von Fahrtvergünstigungen zuteil werden zu lassen.

8. Der bisherige Wetter- und Schneebericht wurde durch einen vereinfachten Sportbericht ersetzt, der im Einverständnis mit dem Armeestab schon am Tage der Aufnahme verbreitet werden durfte. Der Bericht umfasste 62 Meldestationen und erschien vom 12. Dezember 1941 bis 27. Februar 1942 je Freitags. Im Ausland wurde er nicht verbreitet.

9. Die Pachtverträge für den Bahnhofbuchhandel wurden mit der Kiosk AG. in Bern, mit der Firma Naville & Cie. in Genf und mit Paul Schmidt in Basel zu den bisherigen Bedingungen und mit der S. A. Elia Colombi in Bellinzona unter Erhöhung des Pachtzinses einheitlich bis zum 30. Juni 1947 verlängert.

Angesichts der unsicheren Zukunft verzichteten wir auf den Abschluss langfristiger Verträge, um jederzeit eine Anpassung an die jeweilige Lage vornehmen zu können. Zum gegenseitigen Schutze erhielten die Verträge eine Kriegsklausel.

Vom eidgenössischen Kriegs-Industrie- und Arbeits-Amt in Bern sind wir bei der Durchführung der Verfügungen Nrn. 13 und 14 des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements betreffend Brennstoffersparnis mehrmals zu Rate gezogen worden, vor allem bei Meinungsverschiedenheiten über die Anwendung kantonaler Ladenschlussgesetze auf unsere Nebenbetriebe.

## VIII. Stations- und Zugsdienst.

### A. Allgemeines.

1. Zur Ausübung der Kontrolle der Warenzufuhr nach und durch Frankreich seitens der deutschen Zollbehörden sind in Basel SBB und La Plaine deutsche Zolldienststellen errichtet worden.

2. Die Teuerung machte sich in fühlbarer Weise auch bei den Betriebskosten der offiziellen Camionnagedienste geltend. Eine teilweise Anpassung der Camionnagetarife an die gestiegenen Kosten war daher verschiedenorts nicht zu umgehen, während anderseits ein grosser Teil der Mehrauslagen durch den bedeutenden Mehrverkehr aufgewogen wird.

3. In den Beförderungs- und Zulassungsvorschriften ist an die Beförderung die Voraussetzung geknüpft, dass ein Amt besetzt werden muss, wenn der Beamte dauernd Anforderungen zu genügen hat, die einem höher eingereichten Amt entsprechen. In Berücksichtigung der gegenwärtigen Verhältnisse wurde beschlossen, diese Bedingung auch dann als erfüllt zu betrachten, wenn die Voraussetzungen hiezu während mindestens zwei Jahren zutreffen und Aussicht besteht, dass das betreffende Amt auch nach Ablauf dieser Frist noch nötig ist. Dadurch war es möglich, eine grössere Zahl Beamte in ein höheres Amt zu befördern.

4. Der Schweizerischen Speisewagengesellschaft und der Internationalen Schlafwagengesellschaft ist gestattet worden, den Preis für die gemeinsamen Mahlzeiten ab 1. Januar 1942 von Fr. 4.50 auf Fr. 5.— zu erhöhen.

## B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfes an Stations- und Zugsdienstbeamten sind 230 Stationslehrlinge und 158 Zugsdienstlehrlinge eingestellt worden.

2. Für die im Jahre 1939 eingetretenen Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendet und an einem vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

3. Unter dem 23. Dezember wurde eine Allgemeine Dienstvorschrift über die Aufnahme und Ausbildung der Zugsdienstlehrlinge, sowie die Beförderung und Weiterbildung des Zugspersonals erlassen.

## C. Klassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen.

Auf 1. Januar 1942 wurde eine Neuklassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen vorgenommen. 85 Bahnhöfe und Stationen und 9 Güterexpeditionen wurden infolge der ausserordentlichen, durch die kriegerischen Verhältnisse bedingte Verkehrszunahme um eine Klasse gehoben, während 1 Station und 3 Güterexpeditionen wegen Verkehrsrückganges um eine Klasse zurückversetzt werden mussten.

## D. Personenverkehr.

1. Die auf aussergewöhnliche Verhältnisse zurückzuführende Verkehrszunahme, die aus der Verknappung der flüssigen Brennstoffe sich ergebenden Umschichtungen im Verkehr, die Aufgebote der Armee zu Ablösungsdiensten, die von der Armee erleichterte Beurlaubung von Wehrmännern, die Transporte französischer Kriegsgefangener von Konstanz nach Genf und der Abtransport der Internierten in der Schweiz nach Genf und Basel brachten eine starke Beanspruchung des Transportapparates. Alle diese Transporte wickelten sich ohne nennenswerte Störungen ab. Den im Laufe des Jahres in vermehrtem Masse eingetretenen Zugsverspätungen wurde durch besondere Massnahmen begegnet.

2. Am 28. März ist der gesamte Verkehr auf der Strecke Genf–Bellegarde eingestellt worden. Am 25. Juli wurde vorerst der Schnellzugsverkehr und am 1. August der gesamte Personen-, Gepäck- und Güterverkehr wieder aufgenommen. Über den Grenzbahnhof Le Bouveret ist seither die Ausfuhr vollständig gesperrt, die Einfuhr aber unbeschränkt zugelassen.

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

## E. Güterverkehr.

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

2. Am 3. Februar wurde der seit 14. Mai 1940 eingestellte Verkehr auf der Strecke St. Ludwig–Basel wieder aufgenommen.

3. Am 10. März ist die Rheinschiffahrt bis Basel wieder aufgenommen worden.

4. Zur Verminderung des Kohlenverbrauchs wurde der Güterverkehr von verschiedenen mit Dampf betriebenen Strecken über elektrifizierte Linien umgeleitet.

5. Als Folge der weitem Einschränkung des Lastwagenverkehrs hat der Stückgüterverkehr eine starke Zunahme erfahren. Hiefür wurden werktäglich über 3500 gedeckte Eisenbahnwagen benötigt.

6. Das Internationale Komitee vom Roten Kreuz in Genf vermittelte täglich eine Anzahl Wagenladungen Waren für die französischen und britischen Kriegsgefangenen aus ihren Heimatländern nach Deutschland. Diese Sendungen wurden von Genf nach Singen befördert, von wo sie in die verschiedenen Gefangenenlager verteilt wurden.

## F. Fahrplan.

1. Am 16./17. Januar fand in München eine internationale Fahrplanbesprechung statt, an der die Schnellzugsverbindungen mit Deutschland und Italien für den Jahresfahrplan 1941/42 vereinbart wurden.

2. Für den ab 5. Mai 1941 gültigen Fahrplan fand nach der üblichen Vorlage der Entwürfe auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 4. Dezember 1939 wiederum keine interkantonale Konferenz statt. Es wurde den kantonalen Behörden anheimgestellt, Begehren, über welche eine Verständigung nicht erzielt werden konnte, dem Eidgenössischen Amt für Verkehr anzumelden, das im Benehmen mit dem Militäreisenbahndirektor über diese Punkte endgültig zu entscheiden hat. Im Fahrplangenehmigungsverfahren wurden 316 Begehren angemeldet, darunter 232, die die schweizerischen Bundesbahnen berührten. Es konnte in 66 Fällen von uns ganz oder teilweise entsprochen werden; 148 Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrechterhalten und 18 zum Entscheid angemeldet, die alle abgelehnt werden mussten. Einem nachträglichen Rekurs der Regierung des Kantons Freiburg um Anhalt der Leichtschnellzüge in Freiburg wurde vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement für zwei Züge versuchsweise entsprochen.

Der Jahresfahrplan 1941/42 weist gegenüber der letzten Fahrplanperiode geringe Mehrleistungen auf, die zum grössten Teil auf die zur Vermeidung von Verspätungen vorgesehene Doppelführung gewisser Schnellzüge entfallen.

3. Gemäss Verfügung des Bundesrates ist in der Nacht vom 4. zum 5. Mai, d. h. mit dem Fahrplanwechsel, erstmals die der mitteleuropäischen Zeit um eine Stunde vorgehende Sommerzeit eingeführt

worden. Sie blieb bis und mit 5. Oktober in Kraft und wurde mit der Einführung des Winterfahrplanabschnittes wieder durch die MEZ ersetzt. Der Wechsel konnte in beiden Fällen ohne nennenswerte Störungen durchgeführt werden. Die Anwendung der Sommerzeit hat sich im Eisenbahnbetrieb allgemein gut bewährt.

4. Mit Rücksicht auf die verschärfte Knappheit an Brennstoffen und den für den Betrieb und Unterhalt des Rollmaterials und der Bahnanlagen nötigen Materialien sind die Reisezugsleistungen in dem ab 6. Oktober gültigen Winterfahrplanabschnitt um etwas mehr als 10 %, d. h. im Tagesdurchschnitt um rund 10 000 km vermindert worden. Von dieser Reduktion entfielen ungefähr 8500 km auf die elektrisch und 1500 km auf die mit Dampf betriebenen Linien.

5. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat die Gültigkeitsdauer des nächsten

Jahresfahrplanes vom 4. Mai 1942 bis 2. Mai 1943 festgesetzt.

### G. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

1. Nach mehrjährigen Verhandlungen konnte mit der Nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen ein Nachtrag zu dem aus dem Jahre 1885 stammenden veralteten Vertrag über den Betrieb der Strecke von Morteau nach Le Locle und die Mitbenützung der Bahnhöfe von Le Locle vereinbart werden. Er trat rückwirkend auf den 1. Oktober 1939 in Kraft.

2. Mit der Forchbahn ist ein neuer Vertrag über die Mitbenützung der Stationen Zürich-Stadelhofen und Zürich-Tiefenbrunnen und mit der Rhätischen Bahn ein solcher über die Mitbenützung des Bahnhofes Chur abgeschlossen worden.

## IX. Zugförderungs- und Werkstätdienst.

### A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

1. Im Laufe des Berichtsjahres 1941 wurde folgendes Rollmaterial neu in den Dienst gestellt:

#### Normalspur:

- 4 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Ae<sup>4/6</sup>,
- 4 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee<sup>3/3</sup>,
- 1 Gasturbinenlokomotive der Serie Am<sup>4/6</sup> (Eigentum der Firma B. B. C.),
- 10 elektrische Traktoren der Serie Te,
- 4 RIC-Personenwagen der Serie AB<sup>4ü</sup>,
- 8 Personenwagen der Serie B<sup>4ü</sup> leichte Bauart,
- 3 Personenwagen der Serie BC<sup>4ü</sup> leichte Bauart,
- 10 RIC-Personenwagen der Serie C<sup>4ü</sup>,
- 14 Personenwagen der Serie C<sup>4ü</sup> leichte Bauart,
- 8 Gepäckwagen der Serie F<sup>4ü</sup> leichte Bauart,
- 36 gedeckte Güterwagen der Serie K<sup>2 1</sup>, früher B. T.,
- 2 gedeckte Güterwagen der Serie K<sup>2</sup>, früher Ue. B. B.,
- 591 gedeckte Güterwagen der Serien K<sup>3</sup>, K<sup>3 1</sup> und K<sup>5</sup> (wovon 556 auf Rechnung des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes),
- 2 offene Güterwagen der Serie L<sup>4</sup>, früher Ue. B. B.,
- 5 offene Güterwagen der Serie L<sup>4 1</sup>, früher B. T.,
- 87 offene Güterwagen der Serie L<sup>6 1</sup>,
- 2 offene Güterwagen der Serie N<sup>2</sup> A und B, früher P. B.,
- 3 Normalspurrollschemel der Serie O (im Auftrag des Armeekommandos),
- 4 Schotterkippwagen der Serie S<sup>k1</sup>.

#### Schmalspur (Brünigbahn):

- 5 elektrische Gepäcktriebwagen der Serie Fhe<sup>4/6</sup>,
- 2 elektrische Traktoren der Serie Te,
- 2 sechsachsige Rollschemel der Serie O.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

#### Normalspur:

- 2 elektrische Streckenlokomotiven der Serie Ae<sup>4/6</sup>,
- 6 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee<sup>3/3</sup>,

- 12 elektrische Traktoren der Serie Te,
- 1 RIC-Personenwagen der Serie AB<sup>4ü</sup>,
- 1 RIC-Personenwagen der Serie C<sup>4ü</sup>,
- 5 Personenwagen der Serie B<sup>4ü</sup> leichte Bauart,
- 13 Personenwagen der Serie C<sup>4ü</sup> leichte Bauart,
- 10 Gepäckwagen der Serie F<sup>4ü</sup> (Stahlkonstruktion),
- 200 offene Güterwagen der Serie M<sup>7</sup>,
- 10 Normalspurrollschemel der Serie O (im Auftrag des Armeekommandos),
- 3 vierachsige Spezialgüterwagen der Serie O<sup>1</sup>,
- 1 sechsachsiger Spezialgüterwagen der Serie O,
- 6 Schotterkippwagen der Serie S<sup>k1</sup>.

#### Schmalspur (Brünigbahn):

- 6 Rollschemel der Serie O.

3. Im Berichtsjahr wurde folgendes Rollmaterial umgebaut:

#### Normalspur:

- 1 Doppelschnelltriebwagen der Serie Re<sup>4/8</sup>, umgebaut aus Re<sup>8/12</sup>,
- 1 Personenwagen der Serie BC<sup>4</sup>, umgebaut aus AB<sup>4ü</sup>,
- 1 Personenwagen der Serie C<sup>3</sup>, umgebaut aus BC<sup>3ü</sup>,
- 2 Personenwagen der Serie C<sup>3</sup>, umgebaut aus BC<sup>3</sup> und D<sup>k3ü</sup>,
- 2 Personenwagen der Serie C<sup>4ü</sup> mit Mittelgang, umgebaut aus C<sup>4ü</sup> mit Seitengang,
- 2 Buffetwagen der Serie Cr<sup>4ü</sup>, umgebaut aus C<sup>4ü</sup>,
- 3 Schotterwagen der Serie S<sup>3</sup>, umgebaut aus P-Wagen,
- 10 Schotterwagen der Serie S<sup>3</sup>, umgebaut aus M<sup>3</sup>- und P-Wagen,
- 24 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus alten Wagen,
- 2 Bahnpostwagen der Serie FZ, umgebaut aus F-Wagen.

### B. Zugförderung.

1. Zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfes an Lokomotivpersonal sind 188 Schlosser eingestellt worden.

2. Infolge der Elektrifikation der Strecke Zürich-Oerlikon-Wettingen konnte das Nebendepot Wettingen aufgehoben werden.

3. Anfangs August wurde auf der neu elektrifizierten Schmalspurstrecke Luzern-Meiringen mit den Probefahrten des ersten elektrischen Gepäcktriebwagens der Serie Fhe  $\frac{4}{6}$  begonnen.

4. Im Berichtsjahre wurden mit einer Gasturbinenlokomotive Am $\frac{4}{6}$  Nr. 1101 der AG. Brown, Boveri & Co. die ersten vertraglich vereinbarten Probefahrten auf SBB-Strecken durchgeführt.

5. Die Massnahmen zur Einschränkung des Brenn- und Schmiermaterialverbrauchs wurden im

Jahre 1941 in verschärftem Masse fortgesetzt. Zur Reduktion des Verbrauches flüssiger Treibstoffe wurden sämtliche Dieseltriebfahrzeuge ausser Betrieb gesetzt. Ferner wurde mit dem versuchsweisen Umbau von Benzintraktoren für Holzgasbetrieb begonnen und zur Reduktion der Betriebszeiten von Benzintraktoren in möglichst grossem Masse elektrische Triebfahrzeuge für den Rangierdienst eingesetzt.

6. Auf der Brüniglinie wurde mit dem Einbau einer automatischen Kupplung an den Personen- und Gepäckwagen begonnen, dem später auch der Einbau an den Güterwagen folgen soll.

## X. Bahnbau und Kraftwerke.

### A. Neu- und Ergänzungsbauten.

1. Der Verwaltungsrat bewilligte im Berichtsjahr folgende Kredite:

a. für die Elektrifikation der Strecke  
Aouvèrner-Les Verrières . . . . . Fr. 3 793 000  
nebst Fr. 99 000 für Abschreibungen und

b. für die Elektrifikation der Strecke  
Zürich-Oerlikon-Wettingen . . . . . » 1 300 000  
nebst Fr. 68 000 für Abschreibungen.

2. Der Ausbau eingleisiger Strecken auf Doppelspur wurde fortgesetzt. Am 21. März wurde das zweite Geleise der Strecke Pfäffikon-Lachen und am 3. Juli der neue zweigleisige Bommersteintunnel, als Teilstück der Strecke Flums-Mühlehorn, in Betrieb genommen. Im Bau befinden sich die Strecken Sisikon-Flüelen sowie Taverne-Lugano.

Ende 1941 waren von den auf eigene Kosten betriebenen Linien des eigenen Netzes von total 2885 km Länge 1101 km zweigleisig ausgebaut.

3. Auf Veranlassung des Delegierten für Arbeitsbeschaffung wurde zur langfristigen Planung der Bauarbeiten der Bundesbahnen ein Arbeitsbeschaffungsprogramm im Voranschlagsbetrage von 760 Millionen Franken auf die Dauer von 10 Jahren aufgestellt, das folgende Arbeiten vorsieht: Ausbau einspuriger Linien auf Doppelspur, neue Linien und Linienverlegungen, Bahnhofserweiterungen, Ausbau und Erneuerung von Hochbauten, Brückenumbauten und -verstärkungen, Ersatz von Niveauübergängen, Ausbau von Schwachstrom- und Niederspannungsanlagen, Ausdehnung der Elektrifikation sowie Anschaffung von Rollmaterial.

4. Folgende wichtigere Bauten wurden vollendet:

Der Umbau und die Erweiterung der Bahnhöfe Genf und Neuenburg, die Verbesserung der Geleiseanlagen in Renens, Immensee und Arth-Goldau zur Erhöhung der Durchfahrtesgeschwindigkeit, die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes in Les Geneveys s. Coffrane, die Umbauten im Aufnahmegebäude Bern, mit Änderungen und Verbesserungen der elektrischen Licht- und Kraftanlagen, sowie die Erstellung eines Luftschuttraumes im Schanzenhügel, die Verlegung der Bahnlinie an die Lorrainehalde, mit gleichzeitigem Ausbau auf zwei Doppelspuren zwischen Bern und Wylerfeld (31. August), die Zusammenlegung der Zentralheizungen im Personenbahnhof

Basel, die Erstellung eines Lagerplatzes mit Hängebahn für Fahrleitungstragwerke in Zug, der Ausbau der Geleiseanlage in Kaiserstuhl zur Vergrösserung der Ausweichlänge, die Erweiterung der Geleiseanlage und des Aufnahmegebäudes in Rüti (Zürich), die Erstellung einer Lautsprecheranlage auf den Perrons, in den Wartsälen und Wirtschaftsräumen in Zürich HB, Umbauten im Aufnahmegebäude Zürich HB und die Erstellung eines Personendurchganges beim Aufnahmegebäude in Rorschach.

5. In Ausführung begriffen waren folgende grössere Bauten:

Das erste Teilstück Genf-Cornavin-La Praille der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Genf-Cornavin und Eaux-Vives, die Erstellung von zwei Gütergeleisen in Brig, die Aufhebung des Stellwerkes V und die Anordnung weiterer Fahrstrassen im Rangierbahnhof Biel, der Ausbau des Geleises A IV als Überholungsgeleise in Burgdorf sowie die Erstellung eines Personendurchganges westlich vom Aufnahmegebäude und die Verlängerung des Perrondaches auf dem Zwischenperron, das neue Transitpostgebäude und das Nebengebäude mit Abortanlage in Olten, die Erweiterung der Geleiseanlage und Erstellung eines Zwischenperrons in Liestal, der Bau einer direkten Güterzuglinie vom Rangierbahnhof Basel nach der Juralinie, die Erstellung einer elektrischen Zugvorheizanlage in Chiasso sowie die Verlängerung und Einbindung des Geleises 4 in Siebnen-Wangen.

6. Brückenbauten und Brückenverstärkungen. Es sind fertiggestellt worden:

Der Umbau der Langensandbrücke in Luzern und der Jonabrücke zwischen Wald und Rüti-Zeh. sowie der Bau der viergeleisigen Aarebrücke bei Bern anlässlich der Linienverlegung zwischen Bern und Wylerfeld.

7. Fahrleitungen.

Fertiggestellt wurde die Erweiterung der Fahrleitungen im alten Rohmaterialbahnhof Zürich und die Ausdehnung der Fahrleitungen auf Gütergeleise im Bahnhof Yverdon; in Ausführung befand sich die Erweiterung der Fahrleitungsanlagen im Güterbahnhof Genf.

8. Niederspannungs- und Schwachstromanlagen.

Vollendet wurden die Automatisierung der Telephoneinrichtungen zwischen Lausanne und Brig

sowie die automatischen Telephonzentralen in Brig und Meiringen.

In Ausführung befand sich die Kabelung der Schwachstromanlagen zwischen Gümligen und Thun.

### B. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahr sind 29 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 15 durch 8 Unter- und 4 Überführungen und 3 durch Strassenverlegungen ersetzt. 11 Übergänge konnten ohne Ersatz aufgehoben werden. An die Ersatzbauten leisteten der Bund, Kantone und Gemeinden Beiträge. Deren Erstellung ist zum Teil im Zusammenhang mit dem Bau von Doppelspuren.

2. Von den wichtigeren fertiggestellten Ersatzbauten sind zu erwähnen: die Erstellung von Unterführungen in Coulet bei Allaman, bei Gerra zwischen San Nazzaro und Ranzo-S. Abbondio sowie in Burgdorf (Kirchbergstrasse), sodann die Überführungen in Altendorf und Giubiasco.

3. Folgende wichtigere Ersatzbauten befanden sich in Ausführung: die Strassenunterführung in Meilen und die Überführung bei Fedoccio zwischen Faido und Lavorgo.

4. Bei 2 bisher bewachten Niveauübergängen sind die Barrieren entfernt und durch Warnkreuze ersetzt worden. Bei 6 Niveauübergängen wurden die Barrierenanlagen verbessert.

### C. Signal- und Sicherungsanlagen.

1. Im Bahnhof Neuenburg ist die neue elektrische Sicherungsanlage vollendet worden. Gleichzeitig mit der neuen vierspurigen Strecke Bern–Wylerfeld wurden am Nordkopf des Bahnhofes Bern und auf der Signalstation Wylerfeld elektrische Stellwerkanlagen in Betrieb genommen.

In Ausführung waren die neuen elektrischen Stellwerkanlagen auf der Westseite des Personenbahnhofes in Basel, auf der Westseite des Bahnhofes Solothurn HB und auf der Station Weesen.

Auf einer Reihe von Stationen wurden die alten Formsignale durch Lichttagessignale ersetzt.

2. Die Ausrüstung der dicht befahrenen Hauptlinien mit dem elektrischen Streckenblock wurde fortgesetzt. In Betrieb genommen wurde er auf den Strecken Sursee–Sempach und Rotkreuz–Mühlau. In Ausführung war er auf den Strecken Mühlau–Wohlen, Bodio–Osogna, Uetikon–Feldbach und Weesen–Mühlehorn.

Auf der Strecke Zürich HB–Zürich-Oerlikon wurde der vollautomatische Streckenblock mit je 5 Blockstrecken in jeder Richtung in Betrieb genommen. Ferner wurden die 4 neuen Streckengeleise zwischen Bern und Wylerfeld mit dem automatischen Block ausgerüstet.

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

### D. Bahnunterhalt.

Ausser den regelmässig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten ist der Wiederaufbau des am 10. Juli abgebrannten Güterschuppens in Neuenburg zu erwähnen.

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

### E. Elektrifikation.

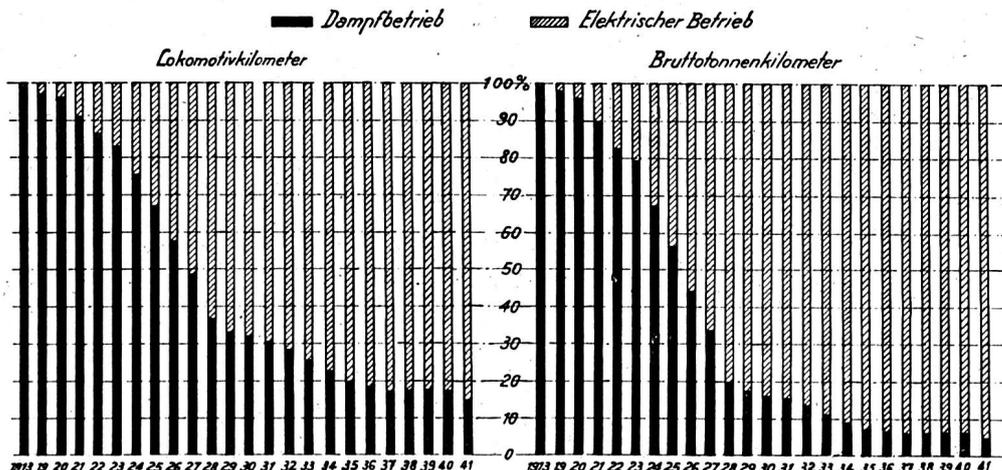
Brüniglinie.

Am 18. November wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke Luzern–Meiringen eröffnet. In Arbeit befanden sich noch die Anpassungsarbeiten in den Depotalanlagen Luzern und Meiringen sowie der Umbau der Sicherungsanlagen.

Auf der Strecke Meiringen–Interlaken-Ost wurden vollendet die Geleiseabsenkung im Brienzdortunnel, die Gewölbeabdichtung im Kehlengraben- und Bohlautunnel und der Umbau der Überfahrts-

Abbildung 14. ■

Entwicklung der Elektrifizierung.



brücke bei km 59; in Ausführung befanden sich die Geleiseabsenkung im Roteggtunnel, die Erstellung der Mastfundamente zwischen Meiringen und Brienz, die Verbesserung von Kurven und die Erstellung von Geleiseüberhöhungen.

**Zürich-Oerlikon-Wettingen.**

Das Schwachstromhauptkabel wurde in Betrieb genommen; in Arbeit befand sich die Erstellung der Fahrleitung und der Signalanlagen.

**Auvernier-Les Verrières.**

Vollendet wurden sämtliche Arbeiten im Tunnel du Haut de la Tour, die Kabellegung auf der offenen Strecke und die Erstellung der Mastfundamente für die Fahrleitung mit Ausnahme der Station Travers. In Ausführung befand sich die Trockenlegung in den Tunnels von St-Sulpice und Fleurier, die Verlegung der Hochspannungskabel in den Tunnels und die Ergänzung der Sicherungsanlagen.

**F. Energieversorgung.**

**1. Energiewirtschaft.**

a. In eigenen Kraftwerken erzeugte Ein- und Dreiphasenenergie:

Kraftwerkgruppe	1941 kWh	1940 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg -Ritom-Göschenen . .	340 090 000	352 164 000
Kraftwerkgruppe Ver- nayaz-Barberine- Trient-Massaboden . .	321 087 000	271 980 000
<b>Total</b>	<b>661 177 000</b>	<b>624 144 000</b>
	(100 %)	(100 %)

wovon:

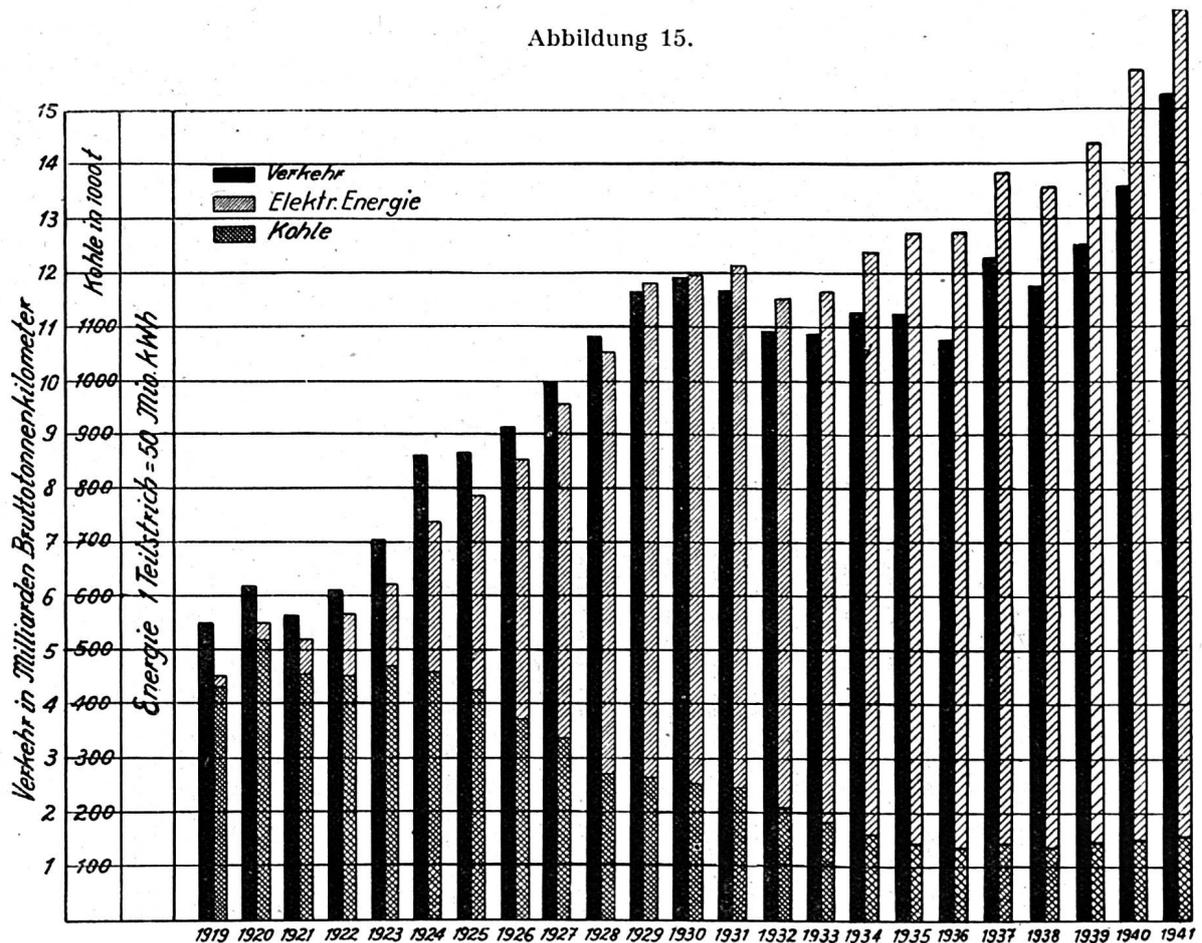
	1941 kWh	1940 kWh
mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt . .	247 168 000 (37 %)	226 480 000 (36 %)
in den Flusswerken Amsteg, Göschenen, Vernayaz, Trient und Massaboden erzeugt .	414 009 000 (63 %)	397 664 000 (64 %)
<b>b. Bezogene Einphasenenergie:</b>		
vom Etzelwerk . . . . .	108 225 000	100 805 000
von andern Kraftwerken	72 641 000	60 451 000
<b>Total</b>	<b>180 866 000</b>	<b>161 256 000</b>
<b>c. Total der erzeugten und bezogenen Ein- und Dreiphasenenergie . .</b>	<b>842 043 000</b>	<b>785 400 000</b>
<b>d. Abgabe von Überschuss- energie . . . . .</b>	<b>52 567 000</b>	<b>52 420 000</b>
<b>e. Energieabgabe ab eigen- en und fremden Kraft- werken für den Bahn- betrieb . . . . .</b>	<b>789 476 000</b>	<b>732 980 000</b>

**2. Kraftwerke.**

**Kraftwerk Amsteg.**

Die Erneuerung der Sohlenpflasterung im Umleittunnel beim Pfaffensprung wurde anfangs April

Abbildung 15.



beendet. Eine Turbine wurde umgebaut, und an einem Generator ist die Bolzenisolation verbessert worden.

#### Kraftwerk Ritom.

Die tiefste Absenkung des Ritomsees betrug 32,3 m am 8. Mai mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 1,0 Millionen m<sup>3</sup>. Wegen des trockenen Septembers konnte der See nicht ganz gefüllt werden; er erreichte seinen höchsten Stand von 0,36 m unter dem Stauziel am 7. Oktober mit einem Nutzinhalte von 27,0 gegen 27,5 Millionen m<sup>3</sup> bei vollem See. Am 31. Dezember betrug die Absenkung 7,5 m mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 19,1 Millionen m<sup>3</sup>. Am Ritomsee wurde in der ersten der drei Bogenstellungen auf der Seeseite der Staumauer eine 0,70 m starke Bruchsteinverkleidung erstellt.

#### Kraftwerk Vernayaz.

Zur Verbesserung des Wirkungsgrades sind zwei Turbinen umgebaut worden.

#### Kraftwerk Barberine.

Die tiefste Absenkung des Barberinesees betrug 44,0 m am 1. Juni mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 1,1 Millionen m<sup>3</sup>. Am 7. September wurde ein Seestand von 7 cm unter dem Stauziel mit einem Nutzinhalte von 38,0 Millionen m<sup>3</sup> erreicht (voller See 39,0 Millionen m<sup>3</sup>). Die Absenkung am Ende des Jahres betrug 9,7 m mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 26,7 Millionen m<sup>3</sup>. Durch die seit der Erstellung der Staumauer erstmals erreichte tiefe Absenkung von 44,0 m wurden eine Anzahl Streifen schadhafte Betons entblösst; sie sind soweit möglich durch Einsetzen von Betonsteinen ausgebessert worden.

#### Kraftwerk Massaboden.

Die Turbinenlaufräder der beiden Maschinengruppen für Bahnbetrieb wurden erneuert.

#### Etzelwerk.

Die tiefste Absenkung des Sihlsees betrug 8,4 m am 23. März mit einem verbliebenen Nutzinhalte von 17,6 Millionen m<sup>3</sup>; die im Einsiedler Zusatzvertrag auf den 1. Juni festgelegte Seehöhe auf Kote 890,60, d. h. 2 m unter Stauziel, wurde erst am 28. Juli erreicht. Am 1. September gelangte der Seestand auf das um 0,20 m erhöhte Stauziel mit 94,0 Millionen m<sup>3</sup> Nutzinhalte; die Absenkung begann erst am 24. November und erreichte am Jahresende 3,1 m unter Normalstau, und es verblieb ein Nutzinhalte von 59,9 Millionen m<sup>3</sup>, wovon zugunsten der SBB 31,3 Millionen m<sup>3</sup>. Die Energieerzeugung im Jahre 1941 betrug 210 Millionen kWh, wovon den SBB 108 Millionen kWh zukamen.

Die Nacharbeiten an den Turbinen durch die Lieferfirmen wurden beendet.

Zufolge Fertigstellung der Bauarbeiten wurden die Bauleitung, das Bureau für elektromechanische Anlagen und das Bureau für Landerwerb aufgehoben; das noch verbliebene Personal der Bauleitung ist auf den 13. Juni zu der Kraftwerk Rapperswil AG. übergetreten.

#### Kraftwerk Rapperswil.

Von dem vorläufig in Baden eingerichteten Baubureau ist das Bauprojekt fertiggestellt worden; es wurde der Regierung des Kantons Aargau zwecks

Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens eingereicht. Lieferung und Montage der beiden Kaplan-turbinen sind zur öffentlichen Konkurrenz ausgeschrieben worden.

## G. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse.

1. Am 18. Januar ging über Zürich ein ausserordentlich heftiger Schneesturm, der vom frühen Nachmittag bis spät in die Nacht dauerte. Die aufgetretenen Schwierigkeiten der Schneeräumung in den Geleisefeldern, speziell bei den Weichen, verursachten Zugverspätungen von 2 bis 3 Stunden. Die Störungen konnten im Verlaufe der Nacht behoben werden.

2. Am 7. April ging um 20.20 Uhr zwischen Airolo und Ambri-Piotta eine Lawine nieder, die beide Geleise überschüttete. Zug 2589 fuhr in die Lawine hinein, wobei die Lokomotive mit einer Achse entgleiste. Die Strecke konnte in 5 Stunden wieder freigegeben werden.

3. Am 26. April, um 22.24 Uhr, entgleisten zwischen Rodi-Fiesso und Faido 13 Wagen des Güterzuges 8582. Es entstand ein Verkehrsunterbruch bis am folgenden Tag um 17.46.

4. In der Nacht vom 1. auf den 2. Mai entgleisten im Bissonetunnel, zwischen Melide und Maroggia, infolge Achsbruches 13 Güterwagen des Zuges 8576. Es entstand ein Verkehrsunterbruch vom 2. Mai 0.08 bis am folgenden Tag um 2.20 Uhr.

5. Am 19. Mai, um 15.35 Uhr, entgleiste infolge Achsbruches an einem Wagen, der von Bern nach Thun fahrende Güterzug 774 bei der Ausfahrt aus der Station Münsingen. Im gleichen Zeitpunkt fuhr der von Thun nach Bern fahrende Güterzug 5975 in die Station ein. Der Wagen mit Achsbruch stürzte um und brachte den Gegenzug zur Entgleisung. Die Lokomotive von Zug 5975 wurde über die Bahnböschung hinuntergeworfen. Der Führer erlitt Verletzungen. Das Geleise Bern-Thun war bis zum folgenden Tag um 14.00 und dasjenige Thun-Bern bis 17.00 gesperrt.

6. Am Morgen des 10. Juli wurde der mittlere Teil des Güterschuppens im Bahnhof Neuenburg durch einen Brand mit anschliessender Explosion ganz, der westliche Flügel teilweise zerstört, wobei ein Unternehmerarbeiter getötet und mehrere Arbeiter und Anwohner leicht verletzt wurden.

7. Am 29. Juli, 15.04 Uhr, entgleiste der Güterzug 6622 beim Pianotondo, km 115,095, zwischen Lavorgo und Bodio, wobei eine grössere Anzahl Wagen gegen ein Wärterhaus bzw. eine Militärbaracke und über die Böschung geworfen wurden. Die weiterfahrende Lokomotive stiess bei Giornico, km 119,550, auf den stillstehenden Zug 886 auf. Es wurden ein Zugführer, 1 Bremser und 5 Soldaten der Bahnbewachung getötet sowie der Lokomotivführer und 3 Wehrmänner verletzt.

8. Am 23. September ereignete sich auf der zufolge von Geleisearbeiten einspurig betriebenen Strecke Kiesen-Wichtrach beim Einfahrsignal der Station Kiesen, Seite Bern, ein schwerer Zusammen-

stoss zwischen dem Schnellzug 307 Thun–Bern und dem Personenzug 1970 Bern–Thun. Dabei sind 10 Personen, wovon 4 Reisende, 1 Zugführer, 1 Lokomotivführer, 1 Postbeamter und 3 Bahnarbeiter getötet und 27 Personen verletzt worden.

9. Am 25. September zerstörte eine sehr starke Explosion militärischer Minenanlagen um 16.28 Uhr die über der Station Veytaux, Seite Villeneuve, gelegene Kantonsstrasse und das Planum dieser

Station auf 170 m Länge, kurz nach Passieren des Personenzuges 1430. Der Güterzug 5415 stürzte in die 27 m breite offene Bresche, wobei der Lokomotivführer und der Zugführer getötet wurden. Ausserdem wurden durch die Explosion eine Schildwache und 3 Zivilpersonen, die sich auf der Strasse befanden, getötet.

Bei allen Unfällen entstand ganz beträchtlicher Materialschaden.

## XI. Militärisches Eisenbahnwesen.

Der vom Bundesrat verfügte Kriegsbetrieb der schweizerischen Transportanstalten dauerte während des ganzen Berichtsjahres an. Die Stäbe des Militäreisenbahndirektors und der Betriebsgruppendifektoren führen die ihnen zufallenden Aufgaben in ihrer zivilen Tätigkeit weiter. Änderungen in der Besetzung der Direktorenstellen traten keine ein. Dagegen wurden die Stäbe mit der erforderlichen Zahl von Eisenbahnoffizieren ergänzt.

Der Befehl des Chefs des Generalstabes der Armee, wonach das militärdienstpflichtige Personal der Transportanstalten von den Ablösungsdiensten dispensiert ist, blieb während des Berichtsjahres weiterhin in Kraft. Diese Massnahme erwies sich mit Rücksicht auf den starken Inland- und Transitverkehr neuerdings als sehr zweckmässig. Das dispensierte Bahnpersonal wurde in Berücksichtigung der Notwendigkeiten des Bahnbetriebes serienweise zu einer Aktivdienstleistung in der Dauer von zwei Monaten aufgeboden.

Im Hinblick auf die durch die veränderte militärpolitische Lage sich ergebenden Bedürfnisse wurde mit der Ergänzung der Bahnanlagen und Einrichtungen sowie mit der Verschiebung des Materials fortgefahren.

Das Kader und die Mannschaften der zur Wiederherstellung zerstörter Bahnanlagen, Brücken und elektrischer Anlagen im Kriegsfall formierten Eisenbahn-Hilfsdienst-Detachements wurden gegen Ende des Berichtsjahres zu längeren Ausbildungskursen aufgeboden. Sie wurden in diesem Dienst eingekleidet,

ausgerüstet und instruiert sowie zu ihrer technischen Ausbildung unter Leitung der Bahningenieure zu praktischen Arbeiten an der Bahn herangezogen.

Die auf Grund der Verordnung des schweizerischen Bundesrates vom 8. Dezember 1939 über die örtlichen Fliegerabwehrorganisationen gebildete aktive Fliegerabwehr der Kraftwerke der Bundesbahnen wurde wesentlich verstärkt und in längeren Dienstleistungen ausgebildet.

Mit den Anschaffungen des erforderlichen Materials für den passiven Luftschutz, im besondern der Brandbekämpfung, wurde fortgefahren. Es wurden auch die Stationen der neu luftschutzpflichtig erklärten Gemeinden ausgerüstet. Trotz des anhaltend starken Verkehrs wurde die Luftschutztruppe der Bundesbahnen soweit möglich weiter ausgebildet. Der Bau von behelfsmässig eingerichteten sowie von bombensichern Luftschutzräumen wurde weiter gefördert.

Die Verdunkelung des Landes wurde auf Befehl des Generals vom 5. März an von 6 auf 5 Uhr vorgeschoben, was für den Bahnbetrieb eine Erleichterung brachte. Trotz den für die Bahnen zugestandenen Ausnahmen erschwert die als Dauerzustand verfügte Verdunkelung den Bahnbetrieb erheblich.

Der bewaffnete Bahnbewachungsdienst wurde im Laufe des Berichtsjahres weiter durchgeführt und für den Kriegsfall weiter vorbereitet. Für das gesamte zur Bahnbewachung beordnete nicht militärdienstpflichtige Personal wurden Schiessübungen durchgeführt.

## XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Gemäss Bundesbeschluss vom 12. Juni 1941 wurde der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1940 von Fr. 13 404 932.50 in der Rechnung 1941 zur Nachholung rückständiger Abschreibungen auf dem Anlagevermögen der Bahn und der Nebengeschäfte verwendet. Ferner wurde dem Konto «Kriegsdefizit» auf den 1. Januar 1941 ein Betrag von Fr. 8 093 717.14 als Verzinsung des Kriegsdefizites für das Jahr 1940 belastet. Dadurch ergab sich auf den 1. Januar 1941 ein aufgelaufener Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 255 576 712.16 Franken und ein Kriegsdefizit von 210 436 645.76 Franken.

Der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1941 beträgt Fran-

ken 18 465 804.32. Die Verwendung dieses Betrages ist wie während der beiden Vorjahre vorgezeichnet. Er muss zur Nachholung rückständiger Abschreibungen verwendet werden. Es ist nicht nur dringend notwendig, die jährlichen Abschreibungen zu erhöhen. Die Sanierung erfordert auch die Beseitigung des aufgelaufenen Abschreibungsausfalles. Dieser ist so hoch, dass es nicht in Frage kommen kann, den Einnahmenüberschuss vom aufgelaufenen Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung abzutragen.

Wird die Verzinsung des Kriegsdefizites zugunsten des aufgelaufenen Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung fortgesetzt wie bisher, so ergibt sich für das Jahr 1941 ein Zinsbetreffnis von Fr. 8 417 465.83. Das sind 4% von 210 436 645.76

Franken. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf den 1. Januar 1942 auf Fr. 218 854 111.59. Ferner ermässigt sich der aufgelaufene Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 255 576 712.16 auf Fr. 247 159 246.33.

Wir gestatten uns, zuhanden der Bundesversammlung folgende

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1941 und die Bilanz auf den 31. Dezember 1941 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1941 wird genehmigt.

3. Der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1941 von 18 465 804.32

Franken wird zur Nachholung rückständiger Abschreibungen auf dem Anlagevermögen verwendet.

4. Auf den 1. Januar 1942 wird dem Kriegsdefizit ein Zins von 4 % oder Fr. 8 417 465.83 belastet.

Wir benützen den Anlass, Sie, hochgeehrter Herr Bundespräsident, hochgeehrte Herren Bundesräte, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. April 1942.

Für die Generaldirektion  
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

**Meile.**

