

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1943)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1943 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Béguin, E. / Torche, F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676031>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.06.2025

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

Bericht und Antrag
des
Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen
zum
Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1943
an
den Bundesrat zuhänden der Bundesversammlung
(Vom 3. Mai 1944)

—○—

Hochgeehrter Herr Bundespräsident!

Hochgeehrte Herren Bundesräte!

In Ausführung von Art. 9, Absatz 1, Ziffer 3, des Bundesgesetzes vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen sowie von Art. 29, Ziffer 2, der Vollziehungsverordnung vom 9. Oktober 1923 zu diesem Gesetz beehren wir uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1943 zu unterbreiten.

Unsere Rechnungsprüfungskommission stellte nach den Bestimmungen ihrer Geschäftsordnung vom 29. Juni 1938 fest, dass die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi übereinstimmen und dass die Bücher ordnungsgemäss geführt sind.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1943 schliesst mit einem Aktivsaldo von 0,4 Millionen Franken ab. In den Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1942 und 1941 wurden Aktivsaldi von 2,5 Millionen Franken bzw. von 18,5 Millionen Franken verzeichnet. Aus diesen Ergebnissen geht hervor, dass die ausserordentliche Kriegskonjunktur der Bundesbahnen, soweit sie sich in aktiven Rechnungsabschlüssen ausdrückte, abgeflaut ist. Symptomatisch ist auch, dass nur die ersten vier Monate sowie der Monat Juli des Berichtsjahres erfolgsrechnungsmässige Überschüsse brachten, während insbesondere die letzten fünf Monate des Berichtsjahres erfolgsrechnungsmässige Fehlbeträge ergaben.

Wie im Vorjahr geht die eingetretene Verminderung des Aktivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung nicht auf einen Rückgang der Betriebseinnahmen, sondern auf eine Steigerung der Betriebsausgaben zurück. Bei den Personenverkehrseinnahmen wurde das vorjährige Höchstergebnis neuerdings übertroffen; sie vermehrten sich gegenüber 1942 um 16,9 Millionen Franken oder um 9,5 %. Bei den Güterverkehrseinnahmen hat sich die schon im Vorjahr einsetzende sinkende Tendenz verschärft; sie sind um 7,2 Millionen Franken oder um 2,6 % hinter dem Ergebnis von 1942 zurückgeblieben.

Erheblich stärker als die Betriebseinnahmen, die um 10,9 Millionen Franken oder um 2,3 % zunahmen, sind die Betriebsausgaben angestiegen. Verglichen mit dem Vorjahr beträgt ihre Steigerung 27,2 Millionen Franken oder 9,4 %. Vor allem wegen des vergrösserten Personal- und Sachaufwandes sind die Betriebsausgaben angewachsen. Für die

neuen Spannungen im Finanzhaushalt der Bundesbahnen ist kennzeichnend, dass in den Jahren 1943 und 1942 die Steigerung der Betriebsausgaben die Zunahme der Betriebseinnahmen um 16,3 Millionen Franken bzw. um 14,5 Millionen Franken übertraf, während im Jahre 1941 umgekehrt die Zunahme der Betriebseinnahmen um 35,4 Millionen Franken grösser war als die Steigerung der Betriebsausgaben. Da nicht damit zu rechnen ist, dass im laufenden Geschäftsjahr die Betriebsausgaben reduziert werden können — sie werden im Gegenteil wahrscheinlich noch zunehmen — und da, wie erwähnt, das zweite Semester des Berichtsjahres bereits erfolgsrechnungsmässige Fehlbeträge ergab, erreichte der Finanzhaushalt der Bundesbahnen den kritischsten Punkt seit der Vorkriegszeit. Entweder waren die offenkundig bevorstehenden neuen Passivabschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung in Kauf zu nehmen oder es musste darnach getrachtet werden, durch eine Tarifierhöhung neuen Passivabschlüssen der Gewinn- und Verlustrechnung nach Möglichkeit entgegenzuwirken. Die erste Lösung hätte die Grundlagen des bei den eidgenössischen Räten liegenden neuen Bundesbahngesetzes neuerdings verschoben und dem Bunde zusätzliche Lasten auferlegt. Der Bundesrat hat, indem er die Eisenbahnen auf den 1. März 1944 zu einer Erhöhung der Gütertarife und auf den 1. April 1944 zu einer Erhöhung der Personentarife ermächtigte, den zweiten Weg gewählt. Das Ausmass der Tarifierhöhung ist bescheiden. Es wird abzuwarten sein, ob ihr Ertrag ausreicht, um bei den Bundesbahnen neue Passivabschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung zu vermeiden.

In der nachfolgenden Übersicht ist die Gestaltung der Betriebseinnahmen und der Betriebsausgaben während der Kriegsjahre und während einiger Vorkriegsjahre wiedergegeben.

Betriebseinnahmen			Betriebsausgaben		
Millionen Franken			Millionen Franken		
1929	412,2	= 100,0 %	280,4	= 100,0 %	
1930	401,1	= 97,3 %	291,4	= 103,9 %	
1932	341,7	= 82,9 %	273,3	= 97,5 %	
1934	332,4	= 80,6 %	247,6	= 88,3 %	
1936	290,5	= 70,5 %	224,7	= 80,1 %	
1938	320,4	= 77,7 %	229,5	= 81,8 %	
1939	361,2	= 87,6 %	223,9	= 79,9 %	
1940	397,8	= 96,6 %	238,8	= 85,2 %	
1941	455,0	= 110,4 %	260,6	= 92,9 %	
1942	468,3	= 113,6 %	288,4	= 102,9 %	
1943	479,2	= 116,3 %	315,6	= 112,6 %	

Verglichen mit dem Stand des letzten vollen Friedensjahres 1938 sind die Betriebseinnahmen um 158,8 Millionen Franken, die Betriebsausgaben um 86,1 Millionen Franken angestiegen. Die Betriebseinnahmen haben also um 72,7 Millionen Franken mehr zugenommen als die Betriebsausgaben. Diese eindrucksvolle Erhöhung der Betriebseinnahmen ist jedoch fast ausschliesslich auf kriegsbedingten Neuverkehr zurückzuführen, von dessen Zusammensetzung in früheren Berichten die Rede war. Diese Einnahmenvermehrung wird mit Sicherheit nach dem Krieg zum grössten Teil wieder verschwinden. Daher sind alle Anstrengungen zu unternehmen, um die Betriebsausgaben so rasch als möglich um ihre kriegsbedingte Steigerung zu senken. Fallen die Betriebseinnahmen wieder auf einen mittleren Vorkriegsstand zurück und gelingt es, auch die Betriebsausgaben auf einen mittleren Vorkriegsstand zurückzuschrauben, so ist damit erst die vorkriegliche Ausgangslage erreicht, die bekanntlich in hohem Masse sanierungsreif war. Es folgt daraus, dass die Bundesbahnsanierung nichts von ihrer Dringlichkeit eingebüsst hat. Sollte der Fall eintreten, dass nach dem Kriege die kriegsbedingten Mehreinnahmen rasch in Wegfall kommen, viele kriegsbedingte Mehrausgaben jedoch noch längere Zeit bestehen bleiben, dann wird auch die Bundesbahnsanierung neuen Passivabschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung nicht zu verhindern vermögen.

Die nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über die Verkehrsleistungen der Bundesbahnen im Personen- und Güterverkehr sowie über die daraus erzielten Einnahmen. Die Tabelle umfasst die gleichen Vergleichsjahre wie die vorstehende Übersicht und geht wie diese vom Basisjahr 1929 aus.

Jahr	Personenverkehr			Güterverkehr		
	Pkm	Einnahmen		Tkm	Einnahmen	
	Millionen	Millionen Fr.	%	Millionen	Millionen Fr.	%
1929	2937,3	156,2	100,0	2208,6	245,7	100,0
1930	3029,4	159,1	102,0	2066,4	232,0	94,3
1932	2776,4	136,8	87,7	1562,7	194,0	78,9
1934	2840,4	133,2	85,4	1678,6	188,0	76,4
1936	2642,0	120,2	76,9	1435,3	159,1	64,7
1938	2866,7	131,9	84,4	1585,2	175,7	71,5
1939	3119,1	133,6	85,5	1978,5	214,2	87,2
1940	3159,0	136,2	87,2	2903,4	247,8	100,9
1941	3816,0	161,6	103,5	3520,2	278,4	113,3
1942	4125,4	176,8	113,2	3307,7	275,6	112,2
1943	4718,0	193,7	124,0	2675,0	268,3	109,2

Bemerkenswert ist der regelmässige und steile Aufschwung, den die Personenverkehrsleistungen seit Kriegsausbruch genommen haben. Die geleisteten Personenkilometer stehen um 64,6 % über denjenigen von 1938 und um 14,4 % über denjenigen von 1942. Von 1939 bis und mit 1942 hatte es sich so verhalten, dass die Personenverkehrsleistungen gegenüber dem letzten vollen Friedensjahr in erheblich schwächerem Verhältnis angewachsen waren als die Güterverkehrsleistungen. Z. B. verzeichnete das Jahr 1941 33,1 % mehr Personenkilometer und 122,1 % mehr Tonnenkilometer als das Jahr 1938. 1942 gingen die Güterverkehrsleistungen zurück, während die Personenverkehrsleistungen weiterhin anstiegen. Dennoch war aber die Entwicklung der Güterverkehrsleistungen immer noch markanter als diejenige der Personenverkehrsleistungen; es standen in diesem Jahr die Tonnenkilometer um 108,7 %, die Personenkilometer um 43,9 % über denjenigen von 1938. Erst im Berichtsjahr führte einerseits der neuerliche starke Abfall der Güterverkehrsleistungen und anderseits der neuerliche starke Anstieg der Personenverkehrsleistungen zu einer weitgehenden Angleichung jener beiden Zahlen; es stehen die geleisteten Tonnenkilometer noch um 68,7 % über denjenigen von 1938.

Nahmen die geleisteten Personenkilometer von 1942 auf 1943 um 14,4 % zu, so beträgt bei den Personenverkehrseinnahmen die Zunahme im gleichen Zeitraum 9,6 %. Das Mehr an Personenverkehrsleistungen hat also im Mittel geringere Einnahmen gebracht als 4,26 Rappen je Personenkilometer, welche Zahl der Einnahme je Personenkilometer im Gesamtdurchschnitt von 1942 entspricht. Mit anderen Worten: die zusätzlichen Personenverkehrsleistungen wurden zum überwiegenden Teil nicht zu normalen, sondern zu ermässigten Fahrpreisen ausgeführt. In der Tat bestätigt die Statistik, dass im Berichtsjahr der Militärpersonenverkehr wie auch der Verkehr mit den verschiedenen Abonnementstypen kräftig angezogen hat.

Die geleisteten Tonnenkilometer gingen von 1942 auf 1943 um 19,1 % zurück, die Verminderung der Güterverkehrseinnahmen beträgt 2,6 %. Etwas weniger ausgeprägt hat sich die Erscheinung, dass die Güterverkehrseinnahmen in erheblich schwächerer Proportion zurückfielen als die Güterverkehrsleistungen, schon im Vorjahr gezeigt. Während die Einnahmen aus dem Militärgüterverkehr, dem Gepäck- und Postverkehr anstiegen und die Einnahmen aus dem Tierverkehr ungefähr stationär blieben, verminderten sich die grössenmässig weit gewichtigeren Einnahmen aus dem reinen Güterverkehr. Einnahmenmässig beträgt

diese Verminderung des reinen Güterverkehrs 5,0 %, nach Tonnenkilometern jedoch 20,2 %. Hier liegt der Grund der erwähnten Erscheinung: Innerhalb des reinen Güterverkehrs hat besonders der zu niedrigen Ausnahmetarifen abgewinkelte Verkehr eine Reduktion erfahren und innerhalb dieses Verkehrs wiederum besonders der Transitverkehr.

Das mittlere Erträgnis je Personenkilometer beläuft sich im Berichtsjahr auf 4,₁₁ Rappen (1942 4,₂₉ Rappen), das mittlere Erträgnis je Tonnenkilometer auf 10,₀₃ Rappen (1942 8,₃₃ Rappen). Weshalb hier eine Zunahme, dort eine Abnahme des mittleren Erträgnisses dieser Verkehrsleistungseinheit eintrat, erklärt sich ohne weiteres aus den vorausgegangenen Ausführungen.

Die Gesamterträge und die Gesamtaufwendungen der Bundesbahnen und ihrer Nebengeschäfte erreichten im Berichtsjahre die Summe von je 497,1 Millionen Franken, das sind je 12,7 Millionen Franken oder 2,6 % mehr als im Vorjahr. Die beiden Summen decken sich, da in der nachfolgenden Tabelle der Aktivsaldo von 1943 als für die Nachholung rückständiger Abschreibungen zweckgebunden in den Gesamtaufwand dieses Jahres einbezogen ist. Bringt man von den Gesamterträgen die 462,0 Millionen Franken Transporteinnahmen in Abzug, so ergeben sich für das Berichtsjahr Nebeneinnahmen in der Höhe von 35,1 Millionen Franken; die Nebeneinnahmen des Vorjahres betrugen 32,0 Millionen Franken.

Aus der nachfolgenden Tabelle geht für das Berichtsjahr und für das Jahr 1942 hervor, welche Aufwände aus den gesamten Erträgen zu decken waren.

Aufwandgruppen	1942		1943	
	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%
I. Personalkosten (ohne Baupersonal)				
1. Bezüge				
a. Besoldungen, Löhne, soziale Zulagen, Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenüsse .	162 843	33,6	178 642	35,9
b. Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen, Nachtdienstentschädigungen, Dienstkleider . .	12 070	2,5	13 962	2,8
Zusammen	174 913	36,1	192 604	38,7
2. Soziale Ausgaben				
a. Ordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse	13 796	2,9	13 243	2,7
b. Leistungen für die Kranken- und Unfallversicherung	3 549	0,7	3 917	0,8
c. Ausgaben für die Wohlfahrtseinrichtungen . .	388	0,1	479	0,1
Zusammen	17 733	3,7	17 639	3,6
Eigentliche Personalkosten	192 646	39,8	210 243	42,3
3. Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse im Hinblick auf den versicherungstechnischen Fehlbetrag. .	24 447	5,0	23 626	4,7
4. Teuerungszulagen an die Rentenbezüger	3 862	0,8	6 732	1,4
Personalkosten einschl. ausserordentliche Leistungen (oben 3. und 4.)	220 955	45,6	240 601	48,4
II. Beiträge an die Lohnausgleichskasse . . .	3 312	0,7	3 630	0,7
III. Sachkosten	91 117	18,8	94 141	19,0
IV. Abschreibungen und Rücklagen	1) 60 059	12,4	1) 50 199	10,1
V. Kapitalkosten	108 951	22,5	108 496	21,8
Gesamtaufwand	484 394	100,0	497 067	100,0

1) Im Betreffnis von 1942 ist der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 1942 und im Betreffnis von 1943 der Aktivsaldo 1943 enthalten. Der Aktivsaldo 1942 wurde in der Rechnung 1943 zur Nachholung rückständiger Abschreibungen verwendet. In gleicher Weise soll der Aktivsaldo 1943 gemäss unserem Antrag in der Rechnung 1944 verwendet werden.

Die vorstehende Tabelle erklärt, weshalb bei einer Vermehrung der Betriebsausgaben um 27,2 Millionen Franken der Gesamtaufwand lediglich um 12,7 Millionen Franken zugenommen hat: die in erster Linie die Aufwandgruppe Personalkosten und in zweiter Linie die Aufwandgruppe Sachkosten betreffende Kostensteigerung ist durch den geringeren Totalbetrag in der Aufwandgruppe Abschreibungen und Rücklagen teilweise kompensiert worden.

Bei den Personalkosten sind die Barbezüge um 17,7 Millionen Franken angestiegen; von 1941 auf 1942 hatte der Anstieg der Barbezüge 18,1 Millionen Franken betragen. Die sozialen Ausgaben, die von 1941 auf 1942 um 3,0 Millionen Franken angewachsen waren, blieben im Berichtsjahr ungefähr stationär. Unter den ausserordentlichen Leistungen ist die beträchtliche Zunahme bei den Teuerungszulagen an die Rentenbezüger zu erwähnen. Wie der Anstieg der eigentlichen Personalkosten gründet sich auch die Zunahme der Teuerungszulagen an die Rentenbezüger auf den Bundesratsbeschluss vom 7. Januar 1943 über die Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Bundespersonal für das Jahr 1943. Von Einfluss war sodann die Vermehrung des Personalbestandes: Die Zahl der fest angestellten Bediensteten nahm um 552 Mann zu, diejenige des Aushilfspersonals um 465 Mann; anderseits verminderte sich die Zahl der Unternehmerarbeiter um 634 Mann. Die ordentlichen und ausserordentlichen Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse erforderten etwas geringere Beträge als im Vorjahr, wie denn überhaupt das Versicherungsjahr 1943 befriedigend verlief; der versicherungstechnische Fehlbetrag der «alten Kasse» erfuhr eine Reduktion um 9,1 Millionen Franken auf 572,8 Millionen Franken.

Die Sachkosten, die sich aus bekannten Gründen in den letzten Jahren sehr stark erhöhten, haben von 1942 auf 1943 nicht mehr so sprunghaft zugenommen. Unter den Sachkosten ist eine Rückstellung für Betriebslasten im Betrage von 14 Millionen Franken eingestellt (Vorjahr 16 Millionen Franken). Dieser Posten dient der späteren Nachholung von Ersatzbedarf, der sich im Rechnungsjahr geltend machte, jedoch infolge Materialmangels nicht befriedigt werden konnte. Die Unumgänglichkeit dieser Rückstellung ist in unserem vorjährigen Bericht näher begründet worden. Die Steigerung der Sachkosten von Jahr zu Jahr entwickelte sich wie folgt: 1938/1939 = 1,3 Millionen Franken; 1939/1940 = 12,6 Millionen Franken; 1940/1941 = 27,0 Millionen Franken; 1941/1942 = 11,6 Millionen Franken; 1942/1943 = 3,0 Millionen Franken. Die Steigerung der Sachkosten ist also noch nicht zum Stillstand gekommen, sie hat sich jedoch bedeutend verlangsamt. Die Veränderungen der Personalkosten von Jahr zu Jahr entwickelten sich wie folgt: 1938/1939 = - 3,3 Millionen Franken; 1939/1940 = 2,7 Millionen Franken; 1940/1941 = 12,2 Millionen Franken; 1941/1942 = 21,0 Millionen Franken; 1942/1943 = 17,7 Millionen Franken. Die Zunahme der Personalkosten setzte erst zwei Jahre später ein als diejenige der Sachkosten, sie verlief etwas flacher, sie hat sich jedoch anderseits nur unbedeutend verlangsamt.

Zu den Aufwandgruppen Abschreibungen und Kapitalkosten finden sich nähere Erläuterungen im Geschäftsbericht der Generaldirektion (Kap. II, S. 5 und 6). Die im Berichtsjahr getätigten Abschreibungen sind dort spezifiziert; ebenso sind dort die Gründe für ihre Abnahme genannt. Als Rücklagen sind in der Tabelle der Aufwandgruppen die gesetzliche Tilgung und die Einlage in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds den Abschreibungen zugefügt.

Die Bundesbahnen hatten auch im Berichtsjahr eine schwere Leistungsprobe zu bestehen. Aus den vorstehend genannten Zahlen über die Verkehrsleistungen geht hervor, dass die Bundesbahnen sowohl im Güterverkehr wie im Personenverkehr ein gewaltiges Verkehrsvolumen bewältigten, das die Verkehrsleistungen der Vorkriegszeit weit in den Schatten stellt. Diese enorm gesteigerte Nachfrage nach Personen- und Güterverkehrsleistungen konnte restlos befriedigt werden, obwohl die Betriebsbedingungen gegenüber früher sehr erschwert waren: Knappheit oder gänzliches Fehlen von Materialien aller Art; Notwendigkeit, zur Sicherung unserer Landesversorgung ständig eine grosse Zahl von Güterwagen im Ausland verkehren zu lassen; häufigeres Auftreten von sehr starken Verkehrsspitzen im zivilen

und im militärischen Verkehr u. a. m. Möge in der künftigen Verkehrspolitik nie vergessen werden, dass in Zeiten der Kriegsnot die Eisenbahnen dazu fähig sind, als fast alleiniger Verkehrsträger gewaltig angewachsene Verkehrsmengen zu bewältigen. Sie allein, die auch im Frieden den Hauptverkehrsträger bilden, gewährleiten im Kriege dem Volke, dem Staate, der Wirtschaft und der Armee das Durchhalten im Bereiche des Verkehrs.

In Übereinstimmung mit der Generaldirektion beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung folgende Anträge zu unterbreiten:

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

Der Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern danken wir für die im Berichtsjahr geleistete grosse Arbeit im Dienste unseres Unternehmens, eine Arbeit, welche zugleich einen Dienst am Lande verkörpert.

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

Bern, den 3. Mai 1944.

*Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,*

Der Präsident:

E. Béguin.

Der Sekretär:

F. Torche.