Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1941)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1941 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Béguin, E. / Torche, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676072

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: 15.07.2025

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 1941

an

den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 23. April 1942.)

———o———

Hochgeehrter Herr Bundespräsident!

Hochgeehrte Herren Bundesräte!

In Ausführung von Art. 29, Absatz 2, der Vollziehungsverordnung vom 9. Oktober 1923 zum Bundesgesetz vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen beehren wir uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1941 zu unterbreiten.

Unsere Rechnungsprüfungskommission hat nach den Bestimmungen ihrer Geschäftsordnung vom 29. Juni 1938 festgestellt, dass die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi übereinstimmen. Sie hat sich ferner von der ordnungsgemässen Führung der Bücher überzeugt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1941 schloss mit dem höchsten bisher erzielten Aktivsaldo von 18,$_5$ Millionen Franken ab. Der Aktivsaldo des Vorjahres betrug 13,$_4$ Millionen Franken. War im Jahre 1940 die Verbesserung des finanziellen Endergebnisses lediglich der starken Zunahme der Güterverkehrseinnahmen zuzuschreiben, so sind im Berichtsjahr Personenverkehrseinnahmen und Güterverkehrseinnahmen am neuerlich erhöhten Aktivsaldo beteiligt. Im Güterverkehr vermehrten sich die Einnahmen um 30,$_6$ Millionen Franken oder um 12,$_3$ %, im Personenverkehr um 25,$_4$ Millionen Franken oder um 18,$_6$ %. Anderseits mussten unter der Einwirkung der steten Preissteigerungen und der ausgerichteten Teuerungszulagen auch die Betriebsausgaben höher ausfallen. Ihre Erhöhung beläuft sich auf 21,$_8$ Millionen Franken oder auf 9,$_2$ %. Der im Berichtsjahr zustande gekommene Betriebskoeffizient (d. h. die Betriebsausgaben ausgedrückt in Prozenten der Betriebseinnahmen) stellt mit 57,$_3$ den tiefsten je erreichten Wert dar. Absolut und relativ erheblich stärker als die Betriebsausgaben stieg der Gesamtaufwand des Unternehmens an, nämlich um 57,$_6$ Millionen Franken oder um 13,$_9$ %. Ursache dafür sind die Ergänzungsabschreibung von 20 Millionen Franken, welche im Hinblick auf die Neuordnung der ordentlichen Abschreibungen vorgenommen wurde, sowie eine Rückstellung von 14 Millionen Franken hauptsächlich für die Nachholung von Ersatzbedarf, der sich zufolge der immer fühlbarer werdenden Beschaffungsschwierigkeiten aufspeichert; dieser letztere Posten tritt in der nachstehenden Tabelle der Aufwandgruppen unter den Sachkosten in Erscheinung.

Um Missverständnisse über die Lage der Bundesbahnen auszuschliessen, machen wir erneut darauf aufmerksam, dass das Unternehmen im Berichtsjahr lediglich im Zeichen einer

ausgesprochenen Kriegskonjunktur stand. Keines der drei Elemente, welche diese Kriegskonjunktur bedingten, weist den Charakter der Dauer auf. Es gilt das für die eingetretene weitgehende Lähmung des Motorfahrzeugverkehrs, für den umfangreichen Militärverkehr und wahrscheinlich auch für den Gütertransitverkehr, der 1941 immer noch ausserordentlich stark war. Sodann ist daran zu erinnern, dass die schweizerische Wirtschaft im ganzen gesehen im Berichtsjahr auf hohen Touren lief, was sich unter anderem im fast völligen Verschwinden der Arbeitslosigkeit ausdrückte. Ein weiteres Kennzeichen war die grosse Intensität des Inlandverkehrs. Ihm ist es mehr noch als dem Gütertransitverkehr zuzuschreiben, dass die Güterverkehrseinnahmen trotz des gegenüber den Vorkriegsjahren bedenklich geschrumpften Ein- und Ausfuhrverkehrs die erwähnte kräftige Steigerung erfuhren. Dem intensiven Inlandverkehr ist es ebenfalls zu danken, dass die Personenverkehrseinnahmen eine so überraschende Entwicklung erfuhren, obwohl der einnahmenmässig gewichtige Verkehr ausländischer Gäste wie auch der internationale Personentransit fast völlig zum Erliegen kamen.

Abgesehen vom ausserordentlichen Charakter der drei genannten Elemente, die zur Kriegskonjunktur im Verkehr führten, herrscht Ungewissheit über die Gestaltung der schweizerischen Wirtschaftslage. Wie allgemein bekannt, besteht die Gefahr, dass unsere Wirtschaft aus Mangel an Rohstoffen in eine schwierige Situation gerät. Wenn dieser Fall eintritt, wird die Nachfrage nach Verkehrsleistungen zurückgehen. Es muss darauf hingewiesen werden, dass sich die Güterverkehrseinnahmen in den drei ersten Monaten des laufenden Jahres beträchtlich vermindert haben. Eine weitere Einnahmenschrumpfung kann die zur Schonung des Betriebsapparates und der Betriebsvorräte notwendig gewordene Einschränkung der Verkehrsleistungen zur Folge haben. Erwähnt sei hier nur, dass die fahrplanmässigen Reisezugsleistungen bisher um rund 20 % vermindert und viele Extrazüge unterdrückt wurden, was nur deshalb noch nicht fühlbarer geworden ist, weil eine lange Periode eines ausgezeichneten Fahrplanaufbaues voranging. Neben geringeren Verkehrseinnahmen stehen höhere Betriebsausgaben bevor, bedingt hauptsächlich durch die ab 1942 geltende Aufhebung des ganzen vordem noch bestehenden Lohnabbaues beim Bundes- und Bundesbahnpersonal, durch die Teuerungszulagen an die Rentenbezüger sowie natürlich durch die fortschreitenden Preissteigerungen bei allen Beschaffungsgütern. Aus diesem ganzen Sachverhalt kann mit grosser Wahrscheinlichkeit der Schluss gezogen werden, dass die Kriegskonjunktur der Bundesbahnen im Jahre 1941 ihren Höhepunkt erreicht hat. Es war daher mindestens ein Gebot der Vorsicht, im Bundesbahnvoranschlag für 1942 wieder einen grossen Fehlbetrag in die Gewinn- und Verlustrechnung (51 Millionen Franken) einzustellen. Der geschilderte Sachverhalt zeigt auch eindringlich genug, dass das immer noch hängige Problem der Bundesbahnsanierung endlich der Regelung zugeführt werden sollte. Wir kommen am Schlusse dieses Berichtes noch darauf zurück.

Nach diesen Ausführungen über die allgemeine Lage der Bundesbahnen seien wiederum die Ergebnisse des Berichtsjahres ins Auge gefasst. Seit dem Spitzenresultat von 1929 entwickelten sich die gesamten Betriebseinnahmen (Transporteinnahmen und Verschiedene Einnahmen) des Unternehmens wie folgt:

	Millionen Franken		
1929	412,2	=	100,0 %
1930	401,1	=	97,3 %
1931	384,6	=	93,3 %
1932	341,7	=	82,9 %
1933	335,2	=	81,3 %
1934	332,4	=	80,6 %
1935	314,0	=	76,2 %
1936	290,5	=	70,5 %
1937	336,0	=	81,5 %
1938	320,4	=	77,7 %
1939	361,2	=	87,6 %
1940	397,8	=	96,5 %
1941	455,0	=	110,4 %

Die Verkehrsleistungen der Bundesbahnen im Personen- und Güterverkehr und die daraus erzielten Einnahmen bringt die nachfolgende Tabelle zum Ausdruck, die ebenfalls vom Basisjahr 1929 ausgeht:

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*
1931	2938,3	150,7	*96,6*	1904,5	222,7	*90,5*
1932	2776,4	136,8	*87,7*	1562,7	194,0	*78,9*
1933	2860,4	135,2	*86,7*	1568,4	189,0	*76,8*
1934	2840,4	133,2	*85,4*	1678,6	188,0	*76,4*
1935	2707,1	126,3	*81,0*	1707,0	176,7	*71,8*
1936	2642,0	120,2	*76,9*	1435,3	159,1	*64,7*
1937	2859,2	133,0	*85,1*	2003,4	190,6	*77,6*
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*

Diese Tabelle zeigt, dass nun auch die Personenverkehrseinnahmen den bisherigen Kulminationspunkt des Jahres 1930 überschritten haben. Bei den Güterverkehrseinnahmen ist das vorjährige Rekordergebnis erheblich überboten worden.

Diesen aussergewöhnlichen Einnahmeergebnissen liegen aussergewöhnliche Verkehrsleistungen zugrunde. Die geleisteten Personenkilometer vermehrten sich gegenüber dem letzten vollen Friedensjahr 1938 um 33,1 % und gegenüber dem Krisentiefpunktjahr 1936 um 44,4 %. Etwas weniger ausgeprägt tritt die Leistungssteigerung in Erscheinung, wenn man auf die Zahl der beförderten Personen abstellt; sie lag im Berichtsjahr 26,6 % über dem Stand von 1938 und 34,1 % über dem Stand von 1936. Betrachtet man in der obenstehenden Tabelle die Entwicklung der Personenverkehrseinnahmen, so stellt man gegenüber 1938 eine Verbesserung von 30 und gegenüber 1936 eine Verbesserung von 40 Millionen Franken fest. Es wäre irrig, anzunehmen, dass darin die ganze Auswirkung des kriegsbedingten Neuverkehrs, d. h. hauptsächlich des Militärpersonenverkehrs und des vom Personenautomobil

zurückgewanderten Verkehrs, zum Ausdruck kommt. Denn das Betriebsjahr wies, wie bereits erwähnt, im Gegensatz zu den Vorkriegsjahren praktisch keinen Verkehr ausländischer Gäste und keinen internationalen Personentransitverkehr auf. Diese beiden Verkehre warfen vor dem Krieg für die Bundesbahnen jährlich ungefähr 30 Millionen Franken ab. Somit ist die durch kriegsbedingten Neuverkehr eingetretene Einnahmenverbesserung auf mindestens 60 Millionen Franken zu beziffern. Daraus erhält man ein anschauliches Bild vor allem vom Umfang des Militärpersonenverkehrs und vom Ausmass der Konkurrenz, welche das Automobil den Bundesbahnen vor dem Kriege auch im Personenverkehr bereitete.

Noch grösser als im Personenverkehr war die Leistungssteigerung im Güterverkehr. Die geleisteten Tonnenkilometer standen im Berichtsjahr 122,$_1$ % über der Zahl von 1938 und 145,$_2$ % über derjenigen von 1936. Auf die Zahl der beförderten Tonnen bezogen tritt die Leistungssteigerung gegenüber diesen beiden Vergleichsjahren weniger stark hervor (+ 68,$_1$ % bzw. 82,$_1$ %), was darauf zurückzuführen ist, dass sich im tonnenkilometrischen Ergebnis der Einfluss des über lange Strecken gehenden Transitverkehrs geltend macht.

Etwas generell gesprochen, hat sich im Berichtsjahr das Verkehrsvolumen der Bundesbahnen gegenüber den Vorkriegsjahren verdoppelt. Es ist die wohl bemerkenswerteste Erscheinung im Verkehrswesen, dass bei den Eisenbahnen Verkehrsleistungssteigerungen von derartigem Ausmass mit den gleichen Anlagen und Einrichtungen, mit fast den gleichen Betriebsmitteln (Lokomotiven, Rollmaterial usw.) und mit verhältnismässig nur wenig erhöhtem Personalbestand möglich sind. Dieser Fähigkeit der Eisenbahnen zu ganz aussergewöhnlichen Kapazitätssteigerungen ist es neben der elektrischen Traktion zu verdanken, dass unserem Lande in schwerer Zeit die Not einer allgemeinen Transportkrise erspart blieb. Hinter allen technischen Merkmalen und Möglichkeiten aber steht der Faktor Mensch, stehen die grossen Anstrengungen, welche die schweizerischen Eisenbahner im Jahre 1941 im Dienste der wirtschaftlichen und militärischen Landesverteidigung erbrachten. Ihre treue Pflichterfüllung hat gezeigt, dass sie im Kriegsbetrieb der Eisenbahnen nicht nur rechtlich, sondern tatsächlich den Soldaten unserer Armee gleichgesetzt werden können.

Das mittlere Erträgnis je Personenkilometer ist von 1940 auf 1941 von 4,$_{31}$ Rappen auf 4,$_{23}$ Rappen gesunken. Zwar hat der zur halben Taxe sich abwickelnde Militärpersonenverkehr eine leichte Abschwächung erfahren, doch trat anderseits im Jubiläumsjahr der Eidgenossenschaft niedrig tarifierter Verkehr neu hinzu. Eine erstaunliche Zunahme verzeichnete sodann der Verkehr mit General-, Strecken- und Ferienabonnementen.

Das mittlere Erträgnis je Tonnenkilometer ist, wie schon im Vorjahr, neuerdings gesunken und beträgt 7,$_{91}$ Rappen (1940 8,$_{53}$ Rappen). Da auch der Militärgüterverkehr nicht mehr so lebhaft war wie im Vorjahr, kann die Ursache für die Verringerung des mittleren tonnenkilometrischen Erträgnisses nur bei dem zu niedrigen Tarifen geführten Transitverkehr liegen.

Wie in früheren Berichten lassen wir eine Übersicht über die gesamten Erträgnisse und Aufwendungen der Schweizerischen Bundesbahnen und ihrer Nebengeschäfte folgen.

Die gesamten Erträgnisse erreichten 470,$_8$ Millionen Franken, das sind 57,$_6$ Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Da der Aktivsaldo von 1941 in der nachfolgenden Tabelle als für ausserordentliche Abschreibungen zweckgebunden in den Gesamtaufwand dieses Jahres einbezogen ist, halten sich bei dieser Betrachtungsweise Gesamterträgnisse und Gesamtaufwand die Waage. Zieht man von den Gesamterträgnissen die Transporteinnahmen ab, so gelangt man für das Berichtsjahr zu 30,$_8$ Millionen Franken Nebeneinnahmen, das sind 1,$_6$ Millionen Franken mehr als 1940.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Verwendung der Erträgnisse der Jahre 1941 und 1940:

Aufwandgruppen	1940 in 1000 Franken	1940 %	1941 in 1000 Franken	1941 %
I. Personalkosten (ohne Baupersonal)				
1. Bezüge				
a. Besoldungen, Löhne, soziale Zulagen, Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenüsse .	136 474	*33,0*	145 712	*30,9*
b. Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen, Nachtdienstentschädigungen, Dienstkleider . .	10 246	*2,5*	11 127	*2,4*
Zusammen	146 720	*35,5*	156 839	*33,3*
2. Soziale Ausgaben				
a. Ordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse	10 194	*2,5*	[1]) 11 660	*2,5*
b. Leistungen für die Kranken- und Unfallversicherung	2 190	*0,5*	2 791	*0,6*
c. Ausgaben für die Wohlfahrtseinrichtungen . .	294	*0,1*	310	*0,1*
Zusammen	12 678	*3,1*	14 761	*3,2*
Eigentliche Personalkosten.	159 398	*38,6*	171 600	*36,5*
3. Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse zur Verminderung des versicherungstechnischen Fehlbetrages	26 591	*6,4*	23 712	*5,0*
4. Teuerungszulagen an die Rentenbezüger	—	—	1 917	*0,4*
Personalkosten einschl. ausserordentliche Leistungen (oben 3. und 4.)	185 989	*45,0*	197 229	*41,9*
II. Beiträge an die Lohnausgleichskasse . . .	2 536	*0,6*	2 945	*0,6*
III. Sachkosten	52 567	*12,8*	79 562	*16,9*
IV. Abschreibungen und Rücklagen	[2]) 61 701	*14,9*	[2]) 80 692	*17,1*
V. Kapitalkosten	110 452	*26,7*	110 375	*23,5*
Gesamtaufwand	413 245	*100,0*	470 803	*100,0*

Unter den Personalkosten haben die Barbezüge um 10,1 Millionen Franken zugenommen. Diese Zunahme ist zur Hauptsache darauf zurückzuführen, dass 1941 der Personalbestand im Jahresdurchschnitt gegenüber 1940 eine Vermehrung um 462 festangestellte Bedienstete und um 867 Unternehmerarbeiter erfuhr und dass im Berichtsjahr mit Rücksicht auf die Teuerung 4,4 Millionen Franken Herbstzulagen ausgerichtet wurden. Zufolge der neuen Versicherungsordnung erhöhten sich die ordentlichen Einlagen der Verwaltung in die Pensions- und Hilfskasse um 1,5 Millionen Franken, während sich die ausserordentlichen Einlagen um 2,9 Millionen Franken verminderten. Durch die Neuordnung werden anderseits die Beitragsleistungen des bisher versicherten Personals heraufgesetzt und die Versicherungsleistungen der Kasse herabgesetzt; für neu eintretendes Personal wird eine gesonderte Kasse auf neuer Grundlage errichtet. Es muss indessen ausdrücklich betont werden, dass diese neue Versicherungsordnung nicht etwa zu einer Sanierung der Pensions- und Hilfskasse führt, da

[1]) Gemäss Bundesratsbeschluss vom 30. Mai 1941 ist auf 1. Juli 1941 eine neue Versicherungsordnung in Kraft getreten, welche den ordentlichen Verwaltungsbeitrag für die bisher Versicherten auf 8 % und für die neu Eintretenden auf 6 % des versicherten Jahresverdienstes festsetzt.

[2]) Im Betreffnis von 1940 ist der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 1940 und im Betreffnis von 1941 der Aktivsaldo 1941 enthalten. Der Aktivsaldo 1940 wurde in der Rechnung 1941 zur Nachholung rückständiger Abschreibungen verwendet. In gleicher Weise soll der Aktivsaldo 1941 gemäss unserem Antrag in der Rechnung 1942 verwendet werden.

das noch bestehende, d. h. nicht vom Personal übernommene, versicherungstechnische Defizit der Kasse nicht getilgt wird; im Berichtsjahr ist dieses Defizit im Gegenteil noch angewachsen, und auch die neue Versicherungkasse verzeichnet bereits einen geringen Eintrittsfehlbetrag. Das schwere Problem der Sanierung der Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen besteht demnach in aller Schärfe fort.

Den Beiträgen der Verwaltung an die Lohnausgleichskasse standen 1941 0,$_7$ Millionen Franken gegenüber, welche das Aktivdienst leistende Personal aus der Lohnausgleichskasse empfing (1940 0,$_6$ Millionen Franken).

Die Sachkosten haben von 1939 auf 1940 um 12,$_6$ Millionen Franken und von 1940 auf 1941 um 27,$_0$ Millionen Franken zugenommen. In den Sachkosten des Berichtsjahres ist allerdings auch die bereits erwähnte Rückstellung für die Nachholung von aufgespeichertem Ersatzbedarf im Betrage von 14 Millionen Franken enthalten.

Während sich die Kapitalkosten durch eine bemerkenswerte Konstanz auszeichneten, sind die Abschreibungen und Rücklagen um 19,$_0$ Millionen Franken höher ausgefallen. In Zusammenhang mit den Kapitalkosten ist zu erwähnen, dass durch Konsolidierungsmassnahmen der Betrag der schwebenden Schulden seit dem Höchststand von 561,$_4$ Millionen Franken im Jahre 1939 auf 355,$_4$ Millionen Franken im Berichtsjahr zurückgegangen ist, obwohl von 1940 auf 1941 wiederum eine Erhöhung um 27,$_8$ Millionen Franken eingetreten ist. Es wird daran gedacht werden müssen, mindestens einen grössern Teil der schwebenden Schulden in feste Anleihen mit langer Laufzeit umzuwandeln. Bezüglich der Zusammensetzung der 71,$_2$ Millionen Franken betragenden Abschreibungen sei auf die Ausführungen auf Seite 6 des Berichtes der Generaldirektion verwiesen. Die 9,$_5$ Millionen Franken Rücklagen bestehen zur Hauptsache in der gesetzlichen Tilgung.

Die Bilanz der Bundesbahnen pro 1941 beweist eindeutig, dass die Bundesbahnen dringend der Sanierung bedürfen. Die ausgewiesenen Nonvaleurs erreichen die Summe von 614,$_8$ Millionen Franken (Passivsaldi, Kriegsdefizit 1914—1922, Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen, Überschuss des Rückkaufpreises über die Anlagekosten). Zu dieser ausgewiesenen Überschuldung kommen die nicht ausgewiesenen Nonvaleurs in der Höhe von ca. 595 Millionen Franken (rückständige Abschreibungen und Bereinigung des Baukontos). Das Total der Nonvaleurs beträgt somit rund 1,$_2$ Milliarden.

Von diesem Betrag müssen die Bundesbahnen in erster Linie entlastet werden, wenn sie auf eine solide Basis gestellt werden sollen.

In der Summe von 1,$_2$ Milliarden ist aber noch kein Dotationskapital enthalten. Ein solches Eigenkapital im Umfang von 300—500 Millionen Franken ist aber notwendig, um dem Unternehmen die erforderliche finanzielle Elastizität zu geben und um die Sanierung so zu gestalten, dass sie mit dem zukünftigen Ertragswert in Einklang steht. Auch das versicherungstechnische Defizit der Pensions- und Hilfskasse, das auf 590 Millionen Franken veranschlagt werden muss, ist in den Nonvaleurs nicht inbegriffen (das versicherungstechnische Defizit ist in der Hauptsache vom Bund und von den Bundesbahnen zu übernehmen).

Der Verwaltungsrat erklärt, dass die Sanierung der Bundesbahnen eine absolute Notwendigkeit ist. Es wäre unrichtig, mit dieser Massnahme weiter zuzuwarten. Die durch die Kriegskonjunktur verursachte vorübergehende Besserung in einzelnen Jahresergebnissen vermag die Dringlichkeit der Sanierung nicht im geringsten abzuschwächen.

Die Vorarbeiten für die Sanierung (Feststellung der ausgewiesenen Nonvaleurs; Neuordnung der Abschreibungen; Berechnung der rückständigen Abschreibungen etc.) sind in der Hauptsache abgeschlossen. Es fehlt noch die Regelung der Frage der Pensions- und Hilfskasse. Der Bundesratsbeschluss vom 30. Mai 1941 betreffend die vorläufige Neuordnung der Bezüge und der Versicherung des Bundespersonals versucht nun die Frage der Pensions- und Hilfskasse provisorisch in der Weise zu regeln, dass die Entstehung weiterer Fehlbeträge nach Möglichkeit vermieden werden soll; die definitive Sanierung der Pensions- und Hilfskasse soll auf Ende 1945 verschoben werden. Es ist aber verfehlt, wenn das Hauptproblem

der finanziellen Sanierung der Bundesbahnen ungelöst bleibt, bis auch die Nebenfrage betreffend die Sanierung der Pensions- und Hilfskasse endgültig erledigt ist.

Aus diesen Gründen gibt der Verwaltungsrat der bestimmten Erwartung Ausdruck, dass die Sanierung der SBB jetzt ernsthaft in Angriff genommen wird. Voraussetzung hiezu ist, dass die parlamentarischen Beratungen des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 24. November 1936 im Laufe des Jahres 1942 fortgesetzt und beendigt werden.

In Übereinstimmung mit der Generaldirektion beehren wir uns, Ihnen 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 Fr. 18 465 804.32 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.

Der Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern sprechen wir für die im Berichtsjahre bezeugte Hingebung an die grosse Aufgabe unseres Unternehmens auch unserseits die wohlverdiente Anerkennung aus.

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

Bern, den 23. April 1942.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
E. Béguin.

Der Sekretär:
F. Torche.