

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1945 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor(en): **Béguin, E. / Wanner, F.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1945)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676065>

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.

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

für das Jahr 1945

an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

(Vom 25. April 1946)

*Hochgeehrter Herr Bundespräsident!
Hochgeehrte Herren Bundesräte!*

Wir beehren uns hiermit, Ihnen gemäss den gesetzlichen Vorschriften den Bericht der Generaldirektion und die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1945 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.

Im Rechnungsjahr 1945 schliesst die *Gewinn- und Verlustrechnung* mit einem Passivsaldo von 25,6 Millionen Franken ab. Es ist festzustellen, dass sich im Berichtsjahr statt des Passivsaldo ein Aktivsaldo eingestellt hätte — und zwar unter Berücksichtigung der Verzinsung des Dotationskapitals —, wenn die Sanierung bereits auf den 1. Januar 1945 in Kraft getreten wäre.

Zum erstenmal in der Geschichte der Bundesbahnen ist das finanzielle Erträgnis aus dem *Personenverkehr* grösser als aus dem *Güterverkehr*. Die seit 1939 ununterbrochene Zunahme des Personenverkehrs gehört überhaupt zu den überraschenden Erscheinungen. Während das letzte Vorkriegsjahr 1938 131,9 Millionen Franken Personenverkehrseinnahmen brachte, beliefen sie sich im Berichtsjahr auf 254,3 Millionen Franken; selbst das Jahr 1930, das vor dem zweiten Weltkrieg die höchsten Personenverkehrseinnahmen verzeichnet hatte, steht mit 159,1 Millionen Franken weit zurück. Im täglichen Durchschnitt wurden über 560 000 Personen befördert, gegen rund 300 000 vor dem Krieg.

Da im Berichtsjahr die Ein- und Ausfuhr der Schweiz geringfügig war und der internationale

Gütertransitverkehr durch unser Land sozusagen auf Null sank, sind die tonnenkilometrischen Leistungen im *Güterverkehr* stark zusammengeschrumpft; man muss bis zum Jahre 1923 zurückgehen, um auf ähnliche Ziffern zu stossen. Der Güterverkehr umfasste 1945 nur noch 13,3 Millionen Tonnen, gegenüber 23,3 Millionen Tonnen im Rekordjahr 1941 und 13,9 Millionen Tonnen im Jahre 1938. Bemerkenswert ist aber, dass die Güterverkehrseinnahmen nicht in diesem Umfang zurückgingen, sondern noch 63 Millionen Franken grösser sind als im letzten Vorkriegsjahr. Das ist vor allem dem sehr lebhaften Binnenverkehr zuzuschreiben (vollbeschäftigte Wirtschaft, schwache Automobilkonkurrenz). Daneben fielen die Taxzuschläge ins Gewicht, deren Ertrag im Güterverkehr auf ungefähr 20 Millionen Franken geschätzt werden kann. Da die hochwertigen Transporte weit stärker vertreten waren als vor dem Krieg, dürften sich hier mit dem Wiederaufleben der Automobilkonkurrenz Umschichtungen zuungunsten der Bundesbahnen ergeben.

Beim Transitverkehr kann mit einer allmählichen Erholung gerechnet werden. Auch der Güterverkehr Schweiz/Ausland und Ausland/Schweiz wird nach und nach den Vorkriegsstand wieder erreichen, von dem namentlich unser umfangreicher Importverkehr bis heute immer noch beträchtlich entfernt ist. Gänzlich wegfallen wird jedoch der auf den Aktivdienst zurückgehende *Militärverkehr*, der den Bundesbahnen 50 Millionen Franken und mehr jährlich eingebracht hat. Der Rückgang des Militärverkehrs hat schon im Berichtsjahr kräftig eingesetzt. Bei den Militärpersonentransporten mit Gutscheinen ergaben sich Einnahmen von 13,8 Millionen Franken (1944 27,3 Millionen Franken). Der Militärgüter-

verkehr warf 9,3 Millionen Franken ab (1944 16,4 Millionen Franken). Auch der sich zur halben Taxe abwickelnde Militärpersonenverkehr ist im Berichtsjahr rückläufig gewesen.

Die *Betriebseinnahmen* (Einnahmen aus Personen-, Güter- und Postverkehr sowie Verschiedene Einnahmen) ergaben mit 511,6 Millionen Franken das höchste von den Bundesbahnen je erreichte Resultat. Schon die vorjährigen Betriebseinnahmen hatten die 500-Millionen-Grenze erstmals überschritten.

Eine Rekordhöhe erreichten 1945 mit 365,2 Millionen Franken allerdings auch die *Betriebsausgaben* (1920 bisheriger Höchststand mit 358,3 Millionen Franken). Die Betriebsausgaben von 1944 beliefen sich auf 345,2 Millionen Franken. Verglichen mit den Vorkriegsverhältnissen sind in den Personalausgaben von 1945 insgesamt 53,9 Millionen Franken Teuerungszulagen enthalten (Vorjahr 46,4 Millionen Franken). Dazu kamen Teuerungszulagen an Pensionierte im Betrage von 11,3 Millionen Franken (Vorjahr 9,1 Millionen Franken). Das Total der Teuerungszulagen beträgt 1945 demnach 65,2 Millionen Franken.

Weniger ins Gewicht als in den Vorjahren fiel im Berichtsjahr die Erhöhung der Materialpreise; mehr als durch sie wurden die Betriebsausgaben durch vermehrte Unterhaltsarbeiten am Geleise und am Rollmaterial beeinflusst, die durch fortgesetzt starke Beanspruchung notwendig geworden sind. Für das Brennmaterial der Dampflokomotiven wurden 11,8 Millionen Franken ausgegeben (Vorjahr 15,4 Millionen Franken). Trotzdem weiterhin in beträchtlichem Umfange teures Holz statt Kohle verfeuert werden musste, ergab sich diese Ausgabenverminderung dank verminderter Dampfbetriebsleistungen infolge fortschreitender Elektrifikation. Die Ausgaben für die elektrische Energie stellten sich auf 23,5 Millionen Franken (Vorjahr 22,9 Millionen Franken). Die Mehrausgaben sind auf vermehrte Fahrleistungen zurückzuführen.

Die nachfolgende Tabelle dient dem chronologischen Überblick über die *Betriebseinnahmen* und *Betriebsausgaben*.

	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 %
1944 . . .	504,7 = 122,4 %	345,2 = 123,1 %
1945 . . .	511,6 = 124,1 %	365,2 = 130,2 %

Es geht aus dieser Tabelle hervor, dass in den sechs Kriegsjahren nur von 1939 auf 1940 und von 1940 auf 1941 die Betriebseinnahmen im absoluten Betrage stärker zugenommen haben als die Betriebsausgaben, während von 1942 an die Ausgabensteigerung die Einnahmenerhöhung jeweils übertraf.

Die *Bauausgaben* erreichten im Berichtsjahr 39,0 Millionen Franken (Vorjahr 32,6 Millionen Franken); davon wurden 35,3 Millionen Franken (Vorjahr 30,5 Millionen Franken) auf Baukonto getragen und 3,7 Millionen Franken (Vorjahr 2,1 Millionen Franken) zu Lasten der Betriebsrechnung abgebucht. Nach Abzug der Absetzungen für untergegangene Anlagen, der direkten Abschreibungen auf den Nebengeschäften sowie verschiedener Kontenüberträge ergibt sich ein Netto-Zuwachs des Baukontos um 23,5 Millionen Franken (Vorjahr 25,1 Millionen Franken).

Die *Gewinn- und Verlustrechnung* wurde buchungstechnisch vereinfacht; u. a. ist auch der 1944 unter den Erträgen und den Aufwendungen eingestellte Fonds der Taxzuschläge verschwunden. Es sei hervorgehoben, dass die Verzinsung der festen Anleihen mit 99,5 Millionen Franken 2,3 Millionen Franken weniger erforderte als im Vorjahr. Gründe dafür sind die Rückzahlung der 4½ %-Anleihe SBB von 1927 und die Verlängerung eines Darlehens der PTT zu einem niedrigeren Zinssatz; so dann wirkten sich die 1944 getätigten Konversionen während des ganzen Berichtsjahres aus.

Aus der Vergleichung der *Bilanz* vor und nach der Sanierung lassen sich die Veränderungen, die durch diese bedeutsame Massnahme in der Vermögensrechnung der Unternehmung eingetreten sind, gut ablesen. Beachtung verdient auch die Neugestaltung, welche die Bilanz nach der Sanierung in formaler Hinsicht erfahren hat.

Die nachstehende Tabelle zeigt, wie sich die *Gesamtaufwendungen* der Bundesbahnen und ihrer Nebengeschäfte in den Jahren 1944 und 1945 auf die verschiedenen Aufwandgruppen verteilen. Diese Tabelle erlaubt insbesondere die vergleichende Gegenüberstellung der Hauptaufwandgruppen, nämlich der Personal- und Sachkosten sowie der Abschreibungen und Kapitalkosten. Ihre Zusammenstellung erfolgt nach betriebswirtschaftlichen und nicht nach buchhalterischen Gesichtspunkten. Es wurden dabei die gesamten tatsächlichen Erträge und Aufwendungen unter möglicher Ausscheidung aller derjenigen Posten ermittelt, die nur eine buchmässige Verrechnung zwischen den Rechnungen der Bahn und der Nebengeschäfte sowie der Gewinn- und Verlustrechnung darstellen. Aus diesen Gründen sind die Zahlen dieser Tabelle, die im grossen Umriss den Kostenaufbau der Gesamtunternehmung «Schweizerische Bundesbahnen und Nebengeschäfte» wiedergibt, nicht restlos mit den Zahlen der Rechnungen vergleichbar.

Den Gesamtaufwendungen von 553,7 Millionen Franken stehen *Gesamterträge* von 528,1 Millionen

Aufwandgruppen	1944		1945	
	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%
I. Personalkosten (ohne Baupersonal)				
1. Bezüge				
a. Besoldungen, Löhne, soziale Zulagen, Dienstaltersgeschenke	195 017	37,2	207 038	37,4
b. Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen, Nachtdienstentschädigungen, Dienstkleider . .	15 146	2,9	16 364	3,0
Zusammen	210 163	40,1	223 402	40,4
2. Soziale Ausgaben				
a. Ordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse	13 405	2,8	14 103	2,5
b. Leistungen für die Kranken- und Unfallversicherung	4 224	0,8	4 402	0,8
c. Ausgaben für die Wohlfahrtseinrichtungen . .	560	0,1	640	0,1
Zusammen	18 189	3,5	19 145	3,4
<i>Eigentliche Personalkosten</i>	228 352	43,8	242 547	43,8
3. Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse im Hinblick auf den versicherungstechnischen Fehlbetrag. .	23 648	4,5	23 713	4,3
4. Teuerungszulagen an die Rentenbezüger	9 068	1,7	11 343	2,0
<i>Personalkosten einschliesslich ausserordentliche Leistungen (oben 3. und 4.)</i>	261 068	49,8	277 603	50,1
II. Beiträge an die Lohnausgleichskasse	3 953	0,8	4 178	0,8
III. Schuldverpflichtung aus laufenden Haftpflicht- und Zuschussrenten. Ausserordentliche Einlage zur Erreichung des Sollbestandes ¹⁾	7 300	1,4	1 212	0,2
IV. Sachkosten	93 363	17,8	111 700	20,2
V. Abschreibungen	50 686	9,7	51 780 ²⁾	9,3
VI. Kapitalkosten	107 355	20,5	107 692	19,4
Gesamtaufwand	523 725	100,0	554 165	100,0

¹⁾ Siehe Anhang S. 33.

²⁾ Davon auf dem Anlagevermögen 48,5, auf dem Betriebsvermögen 3,3 Millionen Franken.

Franken gegenüber. Die Differenz entspricht dem Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 1945.

Zwei Posten aus der Tabelle der Aufwandgruppen seien besonders erläutert. Die erhebliche Zunahme der *Sachkosten* geht einerseits, wie bereits erwähnt, auf die weitere Erhöhung der Materialpreise und vor allem auf vermehrte Unterhaltsarbeiten am Geleise und am Rollmaterial zurück. Andererseits ist zu beachten, dass in den Sachkosten die Rückstellung für Betriebslasten eingeschlossen ist, die mit 10,0 Millionen Franken um 3,7 Millionen Franken höher bemessen wurde als im Vorjahr; die Einreihung der Rückstellung für Betriebslasten unter

den Sachkosten ist gegeben, da die Unternehmung um 10 Millionen Franken höhere Sachkosten gehabt hätte, wenn die Beschaffungsmöglichkeit für Eisenbahnbedarfsgüter uneingeschränkt bestanden hätte. Endlich sind in den Sachkosten die verschiedenen Aufwendungen der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten, die, hauptsächlich infolge der Deckung von Bombardierungsschäden, um 2,7 Millionen Franken höher ausfielen als 1944.

Die Aufwandgruppe *Kapitalkosten* hat im absoluten Betrage leicht zugenommen, obwohl die Kosten für die Kapitalverzinsung zurückgegangen sind. Die Erklärung liegt darin, dass die Finanz-

unkosten, vor allem aber die Tilgung von Anleihekosten grössere Summen erforderten als im Vorjahr.

Infolge der im Mai 1945 eingetretenen Waffenruhe konnten die Bundesbahnen den Kriegsbetrieb einige Monate später einstellen; damit unterstand auch das Bundesbahnpersonal nicht mehr den Militär-gesetzen. Während den sechs Jahren des zweiten Weltkrieges haben unsere Eisenbahner als Verkehrs-soldaten fast den gesamten Verkehr des Landes be-wältigt; dabei war dieser Verkehr lange Zeit gegen-über den Vorkriegsjahren volumenmässig verdoppelt. Die Schweiz ist damit ohne Verkehrskrise durch die Kriegsjahre hindurchgekommen. Das volle Gewicht dieser Tatsache ermisst, wer sich vergegenwärtigt, welche tiefgreifende Erschütterungen der Wirtschaft, des Ernährungsstandes, des ganzen sozialen Gefüges jede Verkehrskrise mit sich bringt. Im Bericht über das letzte Kriegsjahr rechtfertigt es sich deshalb, den Leistungen unserer Eisenbahnen die Anerken-nung zu zollen, die sie in hohem Masse verdient haben.

In Übereinstimmung mit der Generaldirektion beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Bundesver-sammlung folgende *Anträge* zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1945 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bun-desbahnen im Jahre 1945 wird genehmigt.
3. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1945 von Fr. 25 596 126.98 soll ge-mäss SBB-Gesetz vom 23. Juni 1944, Art. 21, 1 a, im Rahmen der Sanierung von der Eid-genossenschaft übernommen werden.

Der Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern danken wir für die im Berichtsjahr ge-leisteten Dienste.

Wir benützen den Anlass, um Sie, hochgeehrter Herr Bundespräsident, hochgeehrte Herren Bundes-räte, unserer ausgezeichneten Hochachtung zu ver-sichern.

Bern, den 25. April 1946.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

E. Béguin

Der Sekretär:

F. Wanner