

Zeitschrift:	Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen
Herausgeber:	Schweizerische Bundesbahnen
Band:	- (1944)
Artikel:	Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1944 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung
Autor:	Béguin, E. / Wanner
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-676045

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: 14.12.2025

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 1944

an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammmlung

(Vom 30. April 1945)

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 beeihren wir uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1944 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.

Vor Jahresfrist hoben wir an dieser Stelle hervor, dass die ausserordentliche Kriegskonjunktur der Bundesbahnen, soweit sie sich in aktiven Rechnungsabschlüssen ausdrückte, abgeflaut ist. Die Ergebnisse des Berichtsjahres, in welchem die *Gewinn- und Verlustrechnung* noch mit einem Aktivsaldo von 0,02 Millionen Franken abschliesst, bestätigen das erneut. Im Vorjahr betrug der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 0,4 Millionen Franken; im Durchschnitt der Jahre 1939—1942 belief er sich dagegen auf 10,5 Millionen Franken. Der knappe Rechnungsabschluss des Jahres 1944 ist vor allem auf die ungünstigen Resultate im letzten Trimester zurückzuführen, das in der Gewinn- und Verlustrechnung Monat für Monat erhebliche Fehlbeträge ergab. Demgegenüber erbrachten von den ersten acht Monaten des Jahres deren sechs zum Teil bedeutende Überschüsse, während zwei Monate leicht defizitär waren.

Eine entscheidende Wendung zum Guten ist unwahrscheinlich. Die Betriebseinnahmen werden infolge der fast gänzlichen Einstellung des Transitverkehrs, der Schrumpfung unseres Aussenhandels sowie der sich allmählich verschlechternden Wirtschaftskonjunktur der Schweiz zurückgehen. Ferner können die Betriebseinnahmen durch ein Abflauen des Militärverkehrs sowie durch eine Wiederbelebung des Automobilverkehrs tiefgreifend beeinflusst werden. Anderseits stehen die Personal- und Sachausgaben unter der Einwirkung der noch nicht zum Stillstand gekommenen Teuerung. Die Organe der Bundesbahnen und ihre Oberbehörden sehen sich deshalb vor die Frage gestellt, ob nicht besondere Massnahmen geboten sind, um im laufenden Jahr ein hohes Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung zu vermeiden.

Die im Berichtsjahr eingetretene Verminderung des Aktivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung geht, wie schon 1943 und 1942, nicht auf einen Rückgang der Betriebseinnahmen, sondern auf eine Steigerung der Betriebsausgaben zurück. Die *Personenverkehrseinnahmen* erfuhrn erneut eine Zunahme um 28,₉ Millionen Franken oder um 14,₉ %. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass ab 1. April 1944 im Personen- und Gepäckverkehr Taxzuschläge eingeführt wurden. Die Taxzuschläge im Personenverkehr brachten 13,₉ Millionen Franken ein, diejenigen im Gepäckverkehr 0,₈ Millionen Franken. Der Personen- und Gepäckverkehr zusammengenommen warf 31,₂ Millionen Franken mehr ab als im Vorjahr. Daraus ergibt sich, dass in diesem Verkehr auch ohne Taxzuschläge eine Einnahmensteigerung eingetreten wäre.

Ein ganz anderes Bild bietet sich bei den *Güterverkehrseinnahmen*, die seit 1942 ständig zurückgegangen sind. Von 1943 auf 1944 beträgt der Ausfall 5,₄ Millionen Franken oder 2,₀ %. Hierin sind aber die Ergebnisse aus dem Gepäck- und dem Postverkehr, die üblicherweise beide dem Güterverkehr zugerechnet werden, mitenthalten. Beim Güter- und Tierverkehr allein beläuft sich die Einbusse auf 8,₉ Millionen Franken. Ohne die Taxzuschläge, die bei diesem Verkehr ab 1. März 1944 erhoben wurden, wäre der Rückgang noch wesentlich stärker ausgefallen. Im Güterverkehr brachten die Taxzuschläge 16,₃ Millionen Franken ein, im Tierverkehr 0,₅ Millionen Franken.

Die *Betriebseinnahmen* haben im Vergleich zum Vorjahr um 25,₅ Millionen Franken oder um 5,₃ % zugenommen. Da aus den Taxzuschlägen insgesamt 31,₅ Millionen Franken eingingen, ist festzustellen, dass ohne diese Massnahme die Betriebseinnahmen geringer ausgefallen wären als 1943. Dies hätte sich auf den Jahresabschluss um so ungünstiger ausgewirkt, als gleichzeitig die *Betriebsausgaben* weiterhin angewachsen sind. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr beläuft sich hier auf 29,₇ Millionen Franken oder auf 9,₄ %. Die Erhebung von Taxzuschlägen war somit unumgänglich. Dass die Massnahme den schweizerischen Grosshandelsindex wie auch den Landesindex der Lebenshaltungskosten äusserst geringfügig beeinflusste, verdient ebenfalls hervorgehoben zu werden. Eingehende Untersuchungen liessen dies zwar von vornherein erwarten, doch konnten dadurch nicht alle gegenteiligen Befürchtungen beschwichtigt werden.

Die nachfolgende Übersicht gibt die Gestaltung der *Betriebseinnahmen* und der *Betriebsausgaben* während der Kriegsjahre und während einiger Vorkriegsjahre wieder.

	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 %

Diese Übersicht zeigt, dass sich in den Vorkriegsjahren der Index der Betriebsausgaben stets über dem Index der Betriebseinnahmen bewegte, während von 1939 bis 1943 eine Umkehrung dieser Erscheinung zu verzeichnen ist. Es handelt sich dabei um keine Zufälligkeit, vielmehr treten hier im Kostenaufbau begründete Gesetzmässigkeiten auf. In den Jahren

des Verkehrs- und Einnahmenrückganges verunmöglichten die bekanntermassen hohen Fixkosten des Eisenbahnbetriebes eine entsprechende Reduktion der Betriebsausgaben. Diese Eigenart im Kostenaufbau erweist sich bei schlechter Ausnutzung der Leistungskraft immer als eine Schwäche, bei guter Ausnutzung immer als eine Stärke. Genau nach dieser Regel hielten von 1939 bis 1943 die Betriebsausgaben ebenfalls nicht Schritt mit der Verkehrs- und Einnahmensteigerung. Im Berichtsjahr steht nun der Index der Betriebsausgaben erstmals wieder über dem Index der Betriebseinnahmen.

In absoluten Zahlen sind gegenüber dem letzten vollen Friedensjahr 1938 die Betriebseinnahmen um 184,3 Millionen Franken angestiegen, die Betriebsausgaben um 115,7 Millionen Franken. Der Umstand, dass die Betriebseinnahmen um 68,6 Millionen Franken mehr zugenommen haben als die Betriebsausgaben, liefert die Erklärung für den nochmaligen defizitlosen Abschluss vor der Sanierung. Wie deutlich sich nunmehr die Aussichten verschlechtert haben, wurde einleitend hervorgehoben.

Die nachfolgende Tabelle orientiert über die *Verkehrsleistungen* der Bundesbahnen im Personen- und Güterverkehr sowie über die daraus erzielten Einnahmen.

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
1944	5073,6	222,6	142,5	2238,6	263,0	107,0

Am meisten springt in diesen Zahlen die erstaunliche Entwicklung der Personenverkehrsleistungen in die Augen. Ein so regelmässiger und steiler Aufschwung seit Kriegsausbruch kann nicht allein durch den Wegfall der Automobilkonkurrenz und durch den Militärverkehr erklärt werden, sondern es müssen auch bemerkenswerte Wandlungen in den Reisegewohnheiten der Bevölkerung eingetreten sein. Die vor dem Krieg in diesem Mass unbekannte Reisefreudigkeit hängt zum Teil mit der seit einigen Jahren bestehenden Vollbeschäftigung der schweizerischen Wirtschaft sowie mit der Rationierung wichtiger Verbrauchsgüter zusammen; allein, es dürften auch durch den Krieg hervorgerufene psychologische Faktoren mit im Spiele sein, die im einzelnen nur schwer erfasst werden könnten. Die geleisteten *Personenkilometer* haben sich gegenüber dem Vorjahr um 7,5 %, gegenüber 1938 jedoch um 77,0 %, vermehrt; bezogen auf 1936, bedeuten die personenkilometrischen Leistungen des Berichtsjahrs sogar fast eine Verdoppelung.

Bisher haben die Einnahmen aus dem Personenverkehr jeweils mit der Steigerung der Personenverkehrsleistungen nicht Schritt gehalten, weil die zusätzlichen Leistungen überwiegend nicht zu normalen, sondern zu ermässigten Fahrpreisen ausgeführt wurden; hingewiesen sei etwa auf den Militärpersonenverkehr sowie auf den Verkehr mit den verschiedenen Abonnementstypen. An dieser Struktur des Mehrverkehrs hat sich im Berichtsjahr grund-

sätzlich nichts geändert, wohl aber nahmen unter dem Einfluss der Taxzuschläge die Personenverkehrseinnahmen erstmals stärker zu als die Personenverkehrsleistungen. Gegenüber dem Vorjahr sind die Personenverkehrseinnahmen um 14,9 % angestiegen, gegenüber 1938 um 68,8 %.

Noch im Vorjahr lag die Steigerung der Güterverkehrsleistungen, verglichen mit 1938, über derjenigen der Personenverkehrsleistungen. Der erneute Rückgang der geleisteten *Tonnenkilometer* um 16,3 % hat dieses Verhältnis umgekehrt; es steht die Zahl der Tonnenkilometer noch um 41,2 % über derjenigen von 1938.

Auffallend ist dagegen, dass die Güterverkehrseinnahmen von 1943 auf 1944 nur um 2,0 % zurückgefallen sind, also bedeutend weniger als die Güterverkehrsleistungen. Die Erklärung liefert einerseits die eingetretene Taxerhöhung und anderseits der Umstand, dass vor allem der ausnahmetarifizierte Verkehr mit Einschluss des Transitverkehrs rückläufig war; ferner nahm im Berichtsjahr gerade in den obersten Tarifklassen (Eilstückgut, Frachtstückgut, Wagenladungsklasse Ia), die in der Vorkriegszeit der Strassenkonkurrenz am stärksten ausgesetzt waren, der Verkehr neuerdings zu. Von 1938 auf 1944 haben sich die Güterverkehrseinnahmen um 49,7 % erhöht, d. h. etwas mehr als die Güterverkehrsleistungen.

Das *mittlere Erträgnis je Personenkilometer* beträgt im Berichtsjahr 4,39 Rappen (1943: 4,11 Rappen), das *mittlere Erträgnis je Tonnenkilometer* 11,74 Rappen (1943: 10,03 Rappen). Weshalb in beiden Fällen eine Erhöhung zustande kam, wurde vorstehend dargelegt. Trotz den Taxzuschlägen stehen jedoch die Zahlen von 1944 nicht höher als im Durchschnitt der letzten Vorkriegsjahre. Dies beweist zweierlei: einerseits das bescheidene Ausmass dieser mit Ausnahme- und Schonbestimmungen versehenen Taxzuschläge und anderseits die Vergrösserung des Anteils an niedrigtarifiertem Verkehr gegenüber damals.

Die *Gesamterträgnisse* und *Gesamtaufwendungen* der Bundesbahnen und ihrer Nebengeschäfte stellten sich im Berichtsjahr auf je 523,7 Millionen Franken. Diese beiden Summen entsprechen sich, weil in der nachfolgenden Tabelle der Aufwandsgruppen der dem Konto Rückstellung für Betriebslasten gutzuschreibende Aktivsaldo in den Gesamtaufwand des Jahres einbezogen wurde. Rechnet man von den Gesamterträgnissen die Transporteinnahmen im Betrage von 485,5 Millionen Franken ab, so verbleiben für das Jahr 1944 als Nebeneinnahmen 38,2 Millionen Franken. Die Nebeneinnahmen des Vorjahrs beliefen sich auf 35,1 Millionen Franken.

Die anschliessende Tabelle zeigt, welche Kosten in den Jahren 1944 und 1943 aus den Gesamterträgnissen zu bestreiten waren. Es sei hier daran erinnert, dass bei dieser Ermittlung der Gesamtaufwendungen und der Gesamterträgnisse die einzelnen Betreffnisse unter möglichster Ausscheidung aller derjenigen Posten eingesetzt wurden, welche nur eine buchmässige Verrechnung zwischen den Rechnungen des Bahnbetriebes und der Nebengeschäfte sowie der Gewinn- und Verlustrechnung darstellen. Die Erfassung der reinen oder tatsächlichen Aufwendungen und Erträgnisse des Jahres bedingt beispielsweise den Ausschluss des in der Baurechnung figurierenden Baupersonals sowie gewisser Fondsentnahmen. Aus diesen Gründen stimmen einzelne der nachfolgenden Zahlen nicht restlos mit denen überein, welche in den Rechnungen angegeben sind.

Aufwandgruppen	1943		1944	
	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%
I. Personalkosten (ohne Baupersonal)				
1. Beziege				
a. Besoldungen, Löhne, soziale Zulagen, Dienstaltersgeschenke	178 642	35,9	195 017	37,2
b. Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen, Nachtdienstentschädigungen, Dienstkleider . . .	13 962	2,8	15 146	2,9
Zusammen	192 604	38,7	210 163	40,1
2. Soziale Ausgaben				
a. Ordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse	13 243	2,7	13 405	2,6
b. Leistungen für die Kranken- und Unfallversicherung	3 917	0,8	4 224	0,8
c. Ausgaben für die Wohlfahrtseinrichtungen	479	0,1	560	0,1
Zusammen	17 639	3,6	18 189	3,5
Eigentliche Personalkosten	210 243	42,3	228 352	43,6
3. Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse im Hinblick auf den versicherungstechnischen Fehlbetrag	23 626	4,7	23 648	4,5
4. Teuerungszulagen an die Rentenbezüger	6 732	1,4	9 068	1,7
Personalkosten einschliesslich ausserordentliche Leistungen (oben 3. und 4.)	240 601	48,4	261 068	49,8
II. Beiträge an die Lohnausgleichskasse	3 630	0,7	3 953	0,8
III. Einmalige ausserordentliche Einlage in den Fonds zur Deckung von Unfallrenten	—	—	1) 7 300	1,4
IV. Sachkosten	94 141	19,0	93 363	17,8
V. Abschreibungen und Rücklagen	50 199	10,1	50 686	9,7
VI. Kapitalkosten	108 496	21,8	107 355	20,5
Gesamtaufwand	497 067	100,0	523 725	100,0

1) Siehe Erläuterungen auf S. 6 und 105.

2) Wie auf S. IV dargestellt, stehen diesem Gesamtaufwand Gesamterträge in gleicher Höhe gegenüber. Letztere umfassen die Transporteinnahmen, die brutto berechneten verschiedenen Einnahmen sowie gewisse Erträge der Gewinn- und Verlustrechnung der Nebengeschäfte.

Die hervorstechenden Merkmale der Tabelle der Aufwandgruppen seien im nachstehenden besprochen.

Die Steigerung des *Gesamtaufwandes* um 26,6 Millionen Franken geht überwiegend auf die Zunahme der *Personalkosten* zurück. Die Barbezüge des Personals haben sich um 17,6 Millionen Franken erhöht, während die sozialen Ausgaben um 0,6 Millionen Franken angewachsen sind. Die Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse im Hinblick auf den versicherungstechnischen Fehlbetrag blieben stationär. Erheblich zugenommen haben dagegen die Teuerungszulagen an die Rentenbezüger (+ 2,3 Millionen Franken gegenüber 1943). Die Erhöhung der Personalkosten ist in kleinerem Umfange auch durch Personalvermehrung verursacht worden. Die Gesamtvermehrung des Personalbestandes beträgt 351 Mann, indem der Zuwachs beim festangestellten Personal (508 Mann) und beim Aushilfspersonal (594 Mann) durch eine Verminderung der Zahl der Unternehmerarbeiter um 751 Mann zu einem guten Teil ausgeglichen wurde. Die Hauptursache für die Erhöhung der Personalkosten ist somit die Ausrichtung von Teuerungszulagen. In der Totalsumme der im Berichtsjahr ausbezahlten Besoldungen, Löhne und Nebenbezüge sind die Teuerungszulagen mit 46,4 Millionen Franken enthalten. Neben diese Teuerungszulagen für das aktive Personal treten diejenigen für die Rentenbezüger, so dass die Unternehmung im Berichtsjahr unter diesem Titel mit 55,5 Mil-

**Geschäftsbericht und Rechnungen
der SBB 1944**

Berichtigung

Seite V, Anmerkung ²⁾, 3. Zeile, soll es
heissen: ...der Gewinn- und Verlustrechnung
und der Nebengeschäfte.

lionen Franken belastet war. Berücksichtigt man dazu das durch die Preissteigerung bewirkte Anwachsen der Sachkosten, so tritt klar hervor, wie sehr die Bundesbahnen eine allmähliche Normalisierung des Preis- und Lohnniveaus erhoffen müssen. Diese Hoffnung ist um so verständlicher, als die Bundesbahnen durch die Kriegstaxzuschläge im Berichtsjahr nur über einen Teuerungsausgleich von 6,5 %¹⁾ verfügten, während die Teuerung seit Kriegsausbruch gemessen am Index der Lebenshaltungskosten 52 % und gemessen am Grosshandelsindex 107 % ausmacht.

Die *Sachkosten* haben von 1943 auf 1944 in Wirklichkeit nicht abgenommen, wie aus der Tabelle der Aufwandgruppen entnommen werden könnte. In den Sachkosten des Vorjahres war eine Rückstellung für Betriebslasten im Betrage von 14 Millionen Franken enthalten, während in den diesjährigen Sachkosten diese Rückstellung 6,3 Millionen Franken beträgt. Dies berücksichtigt, ergibt sich für das Berichtsjahr eine Erhöhung der tatsächlich verausgabten Sachkosten um 6,9 Millionen Franken. Es sei hier noch kurz in Erinnerung gerufen, weshalb die Rückstellung für Betriebslasten unter den Sachkosten eingereiht wird. Jener Posten ist weder eine Abschreibung noch eine Reserve im betriebswirtschaftlichen Sinn, sondern umfasst im Rechnungsjahr entstandenen Sachbedarf, der wegen mangelnder Beschaffungsmöglichkeiten erst in einem späteren Jahr befriedigt werden kann. Insgesamt haben sich die Sachkosten der Bundesbahnen im Zeitraum 1938—1944 um 54,8 Millionen Franken oder um 141,1 % vermehrt. In dieser grossen prozentualen Vermehrung der Sachkosten drückt sich allerdings nicht nur die Preissteigerung aus, sondern auch der vermehrte Verbrauch infolge vergrösserer Betriebsleistungen und vergrösserten Verschleisses des ganzen Apparates.

Die Aufwandgruppen *Abschreibungen* und *Kapitalkosten* sind im Geschäftsbericht der Generaldirektion (Kapitel II, S. 6) in ihrer Zusammensetzung dargestellt. In der Tabelle der Aufwandgruppen wurden den Abschreibungen die *Rücklagen* beigefügt, umfassend die gesetzliche Tilgung sowie die Einlage in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds.

Von den Bundesbahnen wurde auch im Berichtsjahr die *Anspannung aller Kräfte* verlangt; das Unternehmen hat sich dabei voll auf der *Höhe seiner Aufgabe* gezeigt. Im Personenverkehr konnte ein neuer Leistungsrekord verzeichnet werden, wie er in den Vorkriegsjahren wohl kaum je erwartet worden ist. Aber auch der Güterverkehr bewegte sich immer noch weit über dem Stand der Vorkriegszeit. In verschiedenen Phasen des Berichtsjahres und besonders im vergangenen Herbst waren auch die militärischen Anforderungen an die Bundesbahnen enorm. Alle diese Leistungen mussten, worauf erneut hingewiesen sei, unter erschwerteren Bedingungen erbracht werden; vor allem führte die Notwendigkeit, Güter im Ausland abzuholen, sowie der Materialmangel zu vielerart Schwierigkeiten. Die eidgenössische Staatsbahn hatte jedoch die Genugtuung, dass ihre Dienste für Land und Volk, für Wirtschaft und Armee von seiten des Bundesrates, des Oberbefehlshabers der Armee und von seiten der Öffentlichkeit gewürdigt worden sind.

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

1. Die Rechnung des Jahres 1944 und die Bilanz auf den 31. Dezember 1944 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1944 wird genehmigt.

¹⁾ Transporteinnahmen 1944 485,5 Millionen Franken, darin enthalten 31,5 Millionen Franken oder im Generaldurchschnitt 6,5 % Einnahmen aus Taxzuschlägen. Es lässt sich errechnen, dass der Teuerungsausgleich 7,8 % betragen hätte, wären die Taxzuschläge das ganze Jahr wirksam gewesen.

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

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

Der Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern danken wir für die im Berichtsjahr geleistete grosse Arbeit im Dienste unseres Unternehmens und des ganzen Landes.

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

Bern, den 30. April 1945.

*Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,*

Der Präsident:
E. Béguin

Der Sekretär:
Wanner