Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1946)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1946 an den Bundesrat

Autor: Béguin, E. / Wanner, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676025

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: 04.08.2025

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 1946 an den Bundesrat

(Vom 24. April 1947)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident,
Hochgeehrte Herren Bundesräte,

In Ausführung der gesetzlichen Vorschriften beehren wir uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1946 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 Berichtsjahres schliesst mit einem Aktivsaldo von 21,$_4$ Millionen Franken ab. Es handelt sich um den ersten Abschluss nach der Sanierung, die auf den 1. Januar 1946 rechtswirksam geworden ist. Nach dem Bundesbahngesetz ist aus dem Aktivsaldo zunächst ein Betrag bis zu 8 Millionen Franken in eine Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge einzulegen und hierauf das Dotationskapital zu verzinsen. Dieses soll nach unserem Antrag eine Verzinsung von 3 % erhalten, was 12 Millionen Franken beansprucht.

Das Jahr 1946 verlief für die Bundesbahnen günstig; der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben war mit 199,$_1$ Millionen Franken der grösste, der je erzielt wurde. Hinzu trat die Entlastung durch die Sanierung. Wenn trotzdem kein höherer Aktivsaldo ausgewiesen wird, so deshalb, weil im Berichtsjahr bedeutende einmalige und ausserordentliche Aufwendungen vorgenommen werden mussten. Im Geschäftsbericht der Generaldirektion sind die betreffenden Posten erläutert. Wir schliessen uns diesen Erläuterungen an und möchten die betriebswirtschaftliche Notwendigkeit jener Aufwendungen nachdrücklich hervorheben.

Im *Personenverkehr* ist das ausgezeichnete Ergebnis des Vorjahres nochmals leicht überboten worden. Die Einnahmen aus diesem Verkehr beliefen sich auf 258,$_2$ Millionen Franken. Gegenüber dem letzten Vorkriegsjahr 1938 bedeutet das ziemlich genau eine Verdoppelung. Die Hochkonjunktur der schweizerischen Wirtschaft hat daran sicherlich den grössten Anteil. Die Gewährung bezahlter Ferien und gemeinsame Reisen von Werkangehörigen fördern den Personenverkehr der Eisenbahnen ebenfalls. Es kommt hinzu, dass der Personenverkehr mit Motorfahrzeugen im Berichtsjahr den Vorkriegsumfang noch nicht ganz erreicht hat.

Im *Güterverkehr* ist die von 1941 bis 1945 andauernde Schrumpfung mit einem Schlag überwunden worden. Mit 305,$_6$ Millionen Franken Einnahmen wurde, wie im Personenverkehr, ein Rekordergebnis erzielt. Die beiden hervorstechenden Ursachen dafür sind die sehr gute allgemeine Wirtschaftslage und die Wiederherstellung des schweizerischen Aussenhandels. Da die Krisenempfindlichkeit des Güterverkehrs erfahrungsgemäss grösser ist als jene des Personenverkehrs, wird ein Nachlassen der Konjunktur die Güterverkehrseinnahmen merklich vermindern. Dannzumal wird auch die Konkurrenz zwischen der Schiene und dem Lastwagen für beide Teile wieder fühlbar werden. Dies wird um so mehr der Fall sein, als die Zahl der Lastwagen, im Gegensatz zum Personenautomobilbestand, bereits erheblich grösser ist als vor dem Krieg. Eine gewisse Reserve liegt für die Bundesbahnen allerdings beim Transitverkehr. Dieser umfasste vor dem Krieg normalerweise um die 2 Millionen Tonnen, 1946 noch 309 000 Tonnen, 1945 sogar nur 141 000 Tonnen. Da

ein normaler Transitverkehr aber in erster Linie eine einigermassen leistungsfähige deutsche und italienische Wirtschaft voraussetzt, kann es noch sehr lange dauern, bis er wieder im Vorkriegsumfang vorhanden ist.

Der *Militärverkehr*, der den Bundesbahnen während einzelner Kriegsjahre über 50 Millionen Franken eingebracht hat, ging im ersten vollen Friedensjahr 1946 auf einen normalen friedensmässigen Stand zurück. Bei den Militärpersonentransporten mit Gutscheinen ergaben sich Einnahmen von 1,$_4$ Millionen Franken (1945: 13,$_8$ Millionen Franken), während der Militärgüterverkehr 3,$_0$ Millionen Franken abwarf (1945: 9,$_3$ Millionen Franken).

Die *Betriebseinnahmen*, umfassend die Erträge aus dem Personenverkehr, dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr, dem Postverkehr sowie die verschiedenen Einnahmen beliefen sich auf 586,$_5$ Millionen Franken, wodurch das Ergebnis des Vorjahres um 74,$_9$ Millionen Franken übertroffen wurde.

Aber auch die *Betriebsausgaben* (nach neuer Ordnung) erreichten mit 387,$_4$ Millionen Franken Rekordhöhe. Die nächsthöheren Betriebsausgaben wurden im Vorjahr mit 365,$_2$ Millionen Franken und im Jahre 1920 mit 358,$_3$ Millionen Franken verzeichnet. Immerhin blieb im Berichtsjahr die Ausgabenvermehrung hinter der Einnahmenvermehrung zurück. Wie bei privaten Unternehmungen und andern Verwaltungen der öffentlichen Hand hängt die Steigerung der Betriebsausgaben nunmehr hauptsächlich mit den Personalaufwendungen zusammen. 68,$_7$ Millionen Franken der Personalaufwendungen von 1946 gehen auf Teuerungszulagen und Teuerungszuschläge auf Nebenbezüge zurück, das sind 14,$_8$ Millionen Franken mehr als 1945. Ein weiterer Grund ist die Personalvermehrung, veranlasst durch die fortwährende Steigerung der Verkehrs- und Betriebsleistungen. Die Bundesbahnen zählten 1946 im Jahresdurchschnitt 31 975 Mann ständiges Personal (+ 1299 gegenüber 1945), 2524 Mann Aushilfspersonal (+ 204 gegenüber 1945) und 1570 Mann Unternehmerarbeiter (— 70 gegenüber 1945). Endlich machten es die Teuerung sowie der Mangel an Arbeitskräften notwendig, die Besoldungsminima der Klassen 14 bis 26 zu erhöhen.

Vermehrt wurden die Betriebsausgaben auch durch erhöhte Kosten für den Unterhalt der Bahnanlagen und des Rollmaterials. Einerseits verursachte die Preissteigerung erhöhte Kosten. Anderseits bewirkte die Erleichterung der Materialbeschaffung, dass umfangreichere Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten an die Hand genommen werden konnten. Als Beispiel seien die Geleiseerneuerungen mit neuem Material genannt, die sich 1946 auf 115 km erstreckten, 1945 jedoch nur auf 28 km. Da der zurückgestaute Erneuerungsbedarf bei den Bundesbahnen auf allen Gebieten (Oberbau, Rollmaterial, Hochbau, Sicherungsanlagen) sehr gross ist, erweist es sich als dringend geboten, die normalen Erneuerungsprogramme so rasch als möglich wiederum durchzuführen oder — wenn ein vorteilhafter Preisstand oder konjunkturpolitische Gründe es rechtfertigen — sie zur Nachholung des vorhandenen Erneuerungsrückstandes zu übertreffen.

Die *Bauaufwendungen* für den Bahnbetrieb und die Nebengeschäfte beliefen sich im Berichtsjahr auf 65,$_5$ Millionen Franken, gegenüber 39,$_0$ Millionen Franken im Vorjahr. Die erstmals in der Rechnung 1946 in der Baurechnung ausgewiesenen Oberbauerneuerungen, von denen oben die Rede ist, sind hier nicht zu den Bauaufwendungen des Berichtsjahres gerechnet worden, um einen Vergleich mit dem Vorjahr zu ermöglichen. Rechnungsmässig gliedern sich die Bauaufwendungen bekanntlich in aktivierbare und nichtaktivierbare Aufwendungen. Die aktivierbaren Bauausgaben werden als Vermehrung des Anlagevermögens in die Anlagerechnung und von da in die Bilanz übertragen. Die nichtaktivierbaren Bauausgaben, die keine Vermögensvermehrung darstellen, werden als Betriebsaufwand der Betriebsrechnung belastet. Von den Bauaufwendungen des Berichtsjahres wurden 58,$_5$ Millionen Franken zulasten der Anlagerechnung gebucht (Vorjahr 34,$_7$ Millionen Franken) und 7,$_0$ Millionen Franken der Betriebsrechnung belastet (Vorjahr 4,$_3$ Millionen Franken). Die bedeutende Zunahme der Bauaufwendungen gegenüber dem Vorjahr erklärt sich zum einen aus der im Voranschlag nicht vorgesehenen Übernahme von 820 Güterwagen, die während des Krieges vom eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement zur Sicherung der Landesversorgung angeschafft worden waren. Zum andern mussten verschiedene Bauten und Bestellungen weitergeführt oder vollendet werden, die vom Vorjahr als unvollendet übernommen worden waren; genannt seien hier Elektrifikationsarbeiten, der Bau des zweiten Geleises Brunnen–Sisikon sowie Fahrzeugbestellungen. Bei neuen Bauten und Anschaffungen haben sich die Bundesbahnen im Sinne des vom Bundesrat angestrebten Konjunkturausgleichs nach Möglichkeit Zurückhaltung auferlegt. Es sei nicht verhehlt, dass der Unternehmung angesichts des erwähnten sehr grossen Erneuerungsrückstandes ernsthafte Schwierigkeiten erwachsen würden, wenn sie dringend notwendige Bauten und Anschaffungen während längerer Zeit nicht zur Ausführung bringen könnte.

Bei der materiellen und formellen Umgestaltung der Baurechnung ist darauf Bedacht genommen worden, die Bauten und Anschaffungen des Rechnungsjahres einzeln aufzuführen. Sie sind innerhalb der verschiedenen Kapitel in alphabetischer Reihenfolge nach Bahnhöfen und Stationen geordnet. Für die Einzelheiten sei daher auf diese übersichtliche Darstellung verwiesen.

Wie die Gewinn- und Verlustrechnung erscheint auch die *Bilanz* in neuzeitlichem Gewand. Dass hier ein wirklicher Fortschritt erzielt wurde, springt in die Augen, wenn man frühere Erfolgs- und Vermögensrechnungen mit den heutigen vergleicht. Beide Rechnungen sind nunmehr klar und verständlich. Da sie für sich selbst sprechen, bedürfen sie auch keines langen Kommentars mehr. In der Bilanz kommt zum Ausdruck, dass die Belastungen der Anlagerechnung durch die reglementarischen Abschreibungen, die einmaligen Abschreibungen sowie durch eine Übertragung der während des Krieges gebildeten

Aufwandgruppen	1945 in 1000 Franken	1945 %	1946 in 1000 Franken	1946 %
I. *Personalkosten* (ohne Baupersonal)				
1. Bezüge				
a. Besoldungen, Löhne, soziale Zulagen, Dienstaltersgeschenke	207 038	*37,4*	228 706	*38,3*
b. Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen, Nachtdienstentschädigungen, Dienstkleider . .	16 364	*3,0*	17 698	*3,0*
Zusammen	223 402	*40,4*	246 404	*41,3*
2. Soziale Ausgaben				
a. Ordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse	14 103	*2,5*	14 787	*2,5*
b. Leistungen für die Unfallfürsorge	4 402	*0,8*	5 588	*0,9*
c. Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen	640	*0,1*	715	*0,1*
Zusammen	19 145	*3,4*	21 090	*3,5*
Eigentliche Personalkosten	242 547	*43,8*	267 494	*44,8*
3. Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse im Hinblick auf den versicherungstechnischen Fehlbetrag . . .	23 713	*4,3*	24 869	*4,2*
4. Teuerungszulagen an die Rentenbezüger	11 343	*2,0*	13 258	*2,2*
Personalkosten einschliesslich ausserordentliche Leistungen (oben 3. und 4.).	277 603	*50,1*	305 621	*51,2*
II. *Beiträge an die Lohnausgleichskasse*	4 178	*0,8*	4 613	*0,8*
III. *Schuldverpflichtung aus laufenden Haftpflicht- und Zuschussrenten*.	1 212	*0,2*	—	—
IV. *Ausserordentliche Einlage in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds*	—	—	2 000	*0,3*
V. *Einzahlung in den Ausgleichsfonds der schweizerischen Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen*	—	—	4 700	*0,8*
VI. *Sachkosten*	111 700	*20,2*	105 735	*17,7*
VII. *Abschreibungen*	51 780	*9,3*	107 723[1]	*18,1*
VIII. *Kapitalkosten*	107 692	*19,4*	56 825	*9,5*
IX. *Rückstellungen*	—	—	9 450	*1,6*
Gesamtaufwand	554 165	*100,0*	596 667	*100,0*

[1]) Davon auf dem Anlagevermögen 104,9, auf dem Betriebsvermögen 2,8 Millionen Franken.

«Rückstellung für aufgestauten Unterhaltsbedarf» auf das Abschreibungskonto der Anlagegruppe Oberbau weit mehr als ausgeglichen worden sind. Der Bilanzwert der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge hat sich denn auch um 107,7 Millionen Franken vermindert. Dem entspricht auf der Passivseite der Bilanz u. a. eine namhafte Verminderung des Fremdkapitals, und zwar sowohl der festen als auch der schwebenden Verbindlichkeiten.

Gemäss Art. 18 des Bundesbahngesetzes von 1944 dürfen die Bundesbahnen, unter Vorbehalt der Schuldenerhöhung durch einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss, für Bauten und Anschaffungen «höchstens die aus Abschreibungen gewonnenen Mittel» verwenden. Der Bundesrat hat durch Beschluss vom 6. September 1946 diese Bestimmung dahin interpretiert, dass der Betrag des Anlagevermögens auf 31. Dezember 1945 von Franken 2 066 750 439.71, unter Vorbehalt von Art. 18, Zif. 3, des Bundesbahngesetzes, nicht überschritten werden darf. Daraus folgt, dass innerhalb eines Rechnungsjahres die Bauaufwendungen die Abschreibungen über- oder unterschreiten können, vorausgesetzt, dass der erwähnte Betrag von Fr. 2 066 750 439.71 nicht überschritten wird. Demnach können innerhalb der erwähnten Grenze die in einem Jahr nicht verwendeten Abschreibungsmittel in den folgenden Jahren für Bauzwecke investiert werden.

Die obenstehende Tabelle zeigt, wie sich die *Gesamtaufwendungen* der Bundesbahnen und ihrer Nebengeschäfte in den Jahren 1945 und 1946 auf die ver-

schiedenen Aufwandgruppen verteilten. 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 Erträgnisse und Aufwendungen unter möglichster Ausscheidung aller jener 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. Die Gesamtaufwendungen beliefen sich auf 596,$_7$ Millionen Franken.

Die *Gesamterträgnisse* der Unternehmung stellten sich auf 618,$_0$ Millionen Franken. Die Differenz zwischen den Gesamterträgnissen und den Gesamtaufwendungen entspricht dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 1946.

Zum Posten der Personalkosten haben wir uns im vorstehenden bereits geäussert.

Neu sind die Aufwandgruppen IV, V und IX. Die Aufwandgruppe IV enthält die ausserordentliche Einlage in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds, welche infolge Erweiterung der Zweckbestimmung des Fonds und in Berücksichtigung der eingetretenen Teuerung vorgenommen wurde. Die Einzahlung in den Ausgleichsfonds der schweizerischen Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen, die gemäss Bundesratsbeschluss vom 24. März 1947 erfolgte, ist in der Aufwandgruppe V wiedergegeben. Von besonderer Bedeutung ist die Aufwandgruppe IX. Sie setzt sich zusammen aus einer Rückstellung für gefährdete Auslandsguthaben und aus einer Rückstellung von 8 Millionen Franken im Hinblick auf die spätere Tilgung des versicherungstechnischen Defizites der Pensions- und Hilfskasse, das sich auf rund 550 Millionen Franken beziffert. Die Gründe für die Entstehung dieses Defizites liegen bekanntlich nicht allein bei den Bundesbahnen; sie sind im wesentlichen politischer Natur. Der Verwaltungsrat, in voller Übereinstimmung mit der Generaldirektion, gibt der bestimmten Erwartung Ausdruck, die spätere Tilgung des versicherungstechnischen Defizites der Pensions- und Hilfskasse möchte den Bundesbahnen zum mindesten nicht allein überlassen bleiben.

Die *Abschreibungen* des Berichtsjahres setzen sich im wesentlichen zusammen aus den reglementarischen Abschreibungen von 70,$_7$ Millionen Franken sowie aus den einmaligen Abschreibungen von 34,$_2$ Millionen Franken. Obwohl die Vornahme der einmaligen Abschreibungen den günstigen Ergebnissen des Berichtsjahres zu verdanken ist, stellt sie nichtsdestoweniger eine zwingende betriebswirtschaftliche Notwendigkeit dar; es handelt sich dabei überwiegend um die Rückrechnung der im Reglement vom 27. Juni 1946 über die Anlagen- und Abschreibungsrechnung neu festgesetzten Abschreibungssätze zur Herstellung des Abschreibungs-Sollbestandes.

Zu der aus der Tabelle der Aufwandgruppen ersichtlichen Verminderung der *Sachkosten* ist zu bemerken, dass im vorjährigen Betreffnis eine Rückstellung von 10 Millionen Franken für aufgestauten Unterhaltsbedarf sowie eine Aufwendung von 2,$_5$ Millionen Franken zur Deckung von Bombardierungsschäden enthalten war. Dies berücksichtigt, stellten sich 1946 die Sachkosten im engeren Sinne um 6,$_5$ Millionen Franken höher als 1945. Hierin kommt die noch nicht zum Stillstand gekommene Preissteigerung zum Ausdruck.

Die bedeutende Reduktion der *Kapitalkosten* ist in erster Linie auf die Wirkung der Sanierung zurückzuführen; die dadurch eingetretene Zinsentlastung betrug 42,$_7$ Millionen Franken. Weitere Gründe liegen in der Herabsetzung des Fremdkapitals durch eigene Mittel sowie in der Konversion verschiedener Anleihen zu günstigen Zinsbedingungen.

Das erste volle Friedensjahr hat den Bundesbahnen gute finanzielle Ergebnisse gebracht. Besonders im Personenverkehr, aber auch im Güterverkehr war das Transportvolumen überaus gross. Dadurch wurde der personelle und der technische Apparat der eidgenössischen Staatsbahn fortwährend aufs äusserste beansprucht. Es ist dem Verwaltungsrat deshalb ein Bedürfnis, der Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern für die im Berichtsjahr geleisteten Dienste zu danken.

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

1. Die Rechnungen des Jahres 1946 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1946 wird genehmigt.
3. Der Reingewinn des Jahres 1946 von . . . . . Fr. 21 365 179.94
   wird wie folgt verwendet:
   a. Einlage in die gesetzliche Reserve (SBB-Gesetz, Artikel 16[1a]). . . . . » 8 000 000.—
   b. Verzinsung des Dotationskapitals (SBB-Gesetz, Artikel 16[1b]). . . . . » 12 000 000.—
   Über die Verwendung des verbleibenden Überschusses von » 1 365 179.94
   hat die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung zu beschliessen. Wir möchten vorschlagen, diesen Überschuss ebenfalls der Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge zuzuwenden.

Bern, den 24. April 1947.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident
E. Béguin

Der Sekretär
F. Wanner