

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1949)

**Artikel:** Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1949 an den Bundesrat  
**Autor:** Béguin, E. / Wanner, F.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676073>

### **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:** 01.05.2026

**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 1949 an den Bundesrat

(Vom 27. April 1950)

*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 1949 zu unterbreiten.

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

Die *Gewinn- und Verlustrechnung* des Berichtsjahres schliesst mit einem Passivsaldo von 39,8 Millionen Franken ab. Im Vorjahr wurde noch ein Aktivsaldo von 15,0 Millionen Franken erzielt. Aus der Gegenüberstellung dieser beiden Ziffern erhellt deutlich der eingetretene schwerwiegende finanzielle Rückschlag. Der diesjährige Passivabschluss ist der zweite in der elfjährigen Periode 1939–1949. Der erste war jener von 1945, dem letzten Jahr vor der Sanierung. Aus dem Umstand, dass die übrigen neun Jahre mit Aktivsaldi abschlossen, darf nicht gefolgert werden, das diesjährige Rechnungsergebnis sei ausnahmsweise ungünstig und das Gleichgewicht werde sich bald wieder einstellen. Die Konjunktur der Kriegs- und Nachkriegsjahre ist für die Bundesbahnen vorbei, der Druck konkurrierender Verkehrsmittel wächst, und es muss leider damit gerechnet werden, dass die Staatsbahn wie vor dem zweiten Weltkrieg in eine Periode schwerer finanzieller Bedrängnis eingetreten ist.

Das durch das Bundesbahngesetz vom 23. Juni 1944 geschaffene Dotationskapital von 400 Millionen Franken kann mangels Mitteln im Berichtsjahr nicht verzinst werden. Im Vorjahr erhielt das Dotationskapital noch eine Verzinsung von 1¾% (7 Millionen Franken), wogegen in den Jahren 1947 und 1946 der volle gesetzliche Maximalsatz von 4% (16 Millionen Franken) ausgerichtet werden konnte.

Nach dem Bundesbahngesetz ist ein Fehlbetrag zunächst aus der Reserve zu decken. Diese seit der Sanierung geäufterte Reserve beläuft sich auf 26,8 Millionen Franken. Ein einziges Jahr hat somit genügt, um die dem Ausgleich ungünstiger Rechnungsergebnisse dienende Reserve völlig aufzuzehren. Es bleibt darüber hinaus ein ungedeckter Fehlbetrag von nahezu 13 Millionen Franken. Den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes zufolge hat die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung über die Art der Deckung dieses Fehlbetrages zu beschliessen; seinen Vortrag auf neue Rechnung verbietet das Gesetz.

Verwaltungsrat und Generaldirektion der Bundesbahnen sind sich bewusst, dass angesichts dieser beunruhigenden Situation der Unternehmung und des zum Rechnungsausgleich notwendig werdenden Einsatzes von allgemeinen Bundesmitteln *möglichste Selbsthilfe oberstes Gebot* ist. Über die Vermehrung der Einnahmen

und die Erzielung von Einsparungen führt die Generaldirektion umfangreiche Untersuchungen durch, mit denen auch wir uns eingehend beschäftigt haben und noch beschäftigen.

Es ist klar, dass unter den Massnahmen zur *Einnahmenvermehrung* auch die Frage einer Tarifierhöhung nicht ausser acht gelassen werden durfte. Wie bekannt, steht das Tarifniveau der Bundesbahnen um 15 bis 20% über jenem der Vorkriegszeit, wogegen der Lebenskostenindex, der Grosshandelsindex wie auch der Gesamtaufwand der Unternehmung um ein Mehrfaches davon gestiegen sind. Die Bundesbahnen konnten sich mit diesen bescheidenen Tarifierhöhungen begnügen, weil ein ausreichender Mehrverkehr vorhanden war. Nichtsdestoweniger ist die Frage einer Tarifierhöhung äusserst heikel. Eine solche Massnahme findet ihre Grenze nicht nur an dem, was volkswirtschaftlich tragbar und verantwortbar ist, sondern vor allem auch an den Einwirkungsmöglichkeiten der Konkurrenz. Soweit eine Tarifierhöhung zu Verkehrsverlusten an konkurrierende Verkehrsmittel führt, ist sie ein Schlag ins Wasser. Auch im Hinblick auf die eingetretene Senkung der Benzin- und Dieselölpreise muss jede neue Eisenbahntarifierhöhung doppelt sorgfältig erwogen werden. Unter den übrigen Massnahmen zur Einnahmenvermehrung ist die bei weitem wichtigste die Neufestsetzung der Postentschädigung, denn immer noch müssen die Bundesbahnen beträchtliche Gratisleistungen für die Post erbringen. Verhandlungen mit der Generaldirektion PTT sind im Gange.

Wo und wie *Einsparungen* erzielt und *Rationalisierungsmassnahmen* getroffen werden können, lässt sich an dieser Stelle nicht darlegen, da es sich um eine Vielzahl von teilweise kleineren Vorkehren handelt. Jede dieser Massnahmen muss zuerst untersucht und bei positivem Prüfungsergebnis verfügt werden; bis sie sich in ihrer Gesamtheit entlastend auswirken, vergeht deshalb einige Zeit. Die leitenden Organe der Bundesbahnen wissen, dass sich diese Aufgaben stets wieder neu stellen. Grosse Anstrengungen wird die möglichste Anpassung des Personalbestandes an den Verkehrsrückgang erfordern. Die Sorge um die Betriebssicherheit und die gesetzlichen Pflichten der Bahn (Beförderungspflicht usw.) ziehen allerdings deutliche Grenzen. Das gleiche gilt bei den Aufwendungen für Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge. Schwer wird es hier vor allem halten, diese Aufwendungen auch in schlechten Jahren trotzdem so zu bemessen, dass die künftige betriebliche, technische und kommerzielle Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der Staatsbahn nicht beeinträchtigt wird. Gewisse Einsparungen bringt vielleicht auch der zu erwartende Preisrückgang.

Verwaltungsrat und Generaldirektion sind der Überzeugung, dass neben die Selbsthilfemassnahmen gleichzeitig eine *aktive Verkehrspolitik* treten muss. Die finanzielle Gleichbehandlung wenigstens der Hauptkonkurrenten in unserer Verkehrswirtschaft ist eine dringende Aufgabe. Dazu gehört in einem weiteren Zusammenhang auch das Problem der Finanzierung von Verkehrsbauten, das unser Rat bei den zuständigen eidgenössischen Behörden angemeldet hat (zuletzt am 29. November 1948), aber auch der Entwurf eines neuen Eisenbahngesetzes, das den Eisenbahnen in verschiedener Hinsicht eine finanzielle Entlastung bringen muss. Endlich erscheint es als notwendig und dringlich, dass für die Verwirklichung einer Verkehrskoordination konkrete Massnahmen ergriffen werden. Bei Anlass der Bundesbahnsanierung ist stets betont worden, die Sanierung bleibe ein Torso, wenn die grossen Probleme der schweizerischen Verkehrspolitik nicht gerecht und zweckmässig gelöst würden.

Zurückkommend auf die Berichterstattung über das Jahr 1949 sei zunächst ein Blick auf den *Personenverkehr* geworfen. Die Zahl der Reisenden ist seit dem Rekordergebnis von 1947 (213,0 Millionen) ständig leicht rückläufig (1948 207,7 Millionen, 1949 201,6 Millionen). Dank der Taxerhöhung vom 1. Februar 1948, die sich erst im Berichtsjahr während vollen 12 Monaten auswirkte, wurden 1949 dagegen mit 278,3 Millionen Franken die höchsten Einnahmen erzielt (1948 276,6 Millionen Franken, 1947 270,0 Millionen Franken). Mit den Ergebnissen des Personenverkehrs dürfen die Bundesbahnen wohl zufrieden sein. Dies wird besonders deutlich, wenn man die Ergebnisse des letzten Vorkriegsjahres zum Vergleich heranzieht (1938 113,3 Millionen Reisende und 131,9 Millionen Franken Einnahmen). Die Bundesbahnen ernten hier zweifellos die Früchte ihrer beharrlichen Anstrengung, das ganze Land mit einem Netz dichter und rascher Verbindungen auszustatten; dabei halten sich die Taxen, gemessen an der Qualität der Leistung und unter Berücksichtigung der heutigen Kaufkraft des Frankens und der schweizerischen Bevölkerung, in einem durchaus tragbaren Rahmen.

Grosse Sorgen bereitet dagegen die Entwicklung des *Güterverkehrs*. Befördert wurden im Berichtsjahr 16,0 Millionen Tonnen Güter und eingenommen wurden aus diesem Verkehr 304,2 Millionen Franken. Die entsprechenden Zahlen des Vorjahres lauteten 18,5 Millionen Tonnen Verkehrsvolumen und 343,0 Millionen Franken Einnahmen. Verkehrs- und einnahmelmässig ist der Rückgang um 2,5 Millionen Tonnen und um 38,8 Millionen Franken somit beträchtlich. Diese bedeutende Verschlechterung der Güterverkehrsergebnisse ist auf die Rückbildung der Hochkonjunktur zurückzuführen, besonders aber auch auf die wachsende Konkurrenz der Nutzfahrzeuge auf der Strasse; letztere kommt vor allem im unbefriedigenden Stand des

Binnenverkehrs der Bundesbahnen zum Ausdruck. Aber auch in der langfristigen Entwicklungslinie des Güterverkehrs der Bundesbahnen zeigt sich eine Stagnation, die zu Besorgnissen Anlass gibt; denn es ist zu berücksichtigen, dass der Gesamtgüterverkehr der Volkswirtschaft bei wachsender Bevölkerung, zunehmendem Sozialprodukt und steter Hebung des Lebensstandards trotz gewissen Strukturänderungen (wie Verminderung des Kohlenverbrauches zugunsten des Verbrauches an elektrischer Energie) sich ebenfalls vergrössert. Es betrug das Güterverkehrsvolumen der Bundesbahnen 1913 14,6 Millionen Tonnen, 1929 19,3 Millionen Tonnen und 1938 13,9 Millionen Tonnen. Es zeigt sich hier, dass der Anteil der Bundesbahnen und der Eisenbahnen überhaupt am Gesamtgüterverkehr der Volkswirtschaft abnimmt, wogegen der Anteil anderer Verkehrsmittel steigt. Diese Entwicklung erscheint um so bedrohlicher, als der kostenmässig weniger anspruchsvolle Güterverkehr nach wie vor das finanzielle Rückgrat der Eisenbahnen bildet. Die Bundesbahnen müssen daher nach dem Vorbild des Personenverkehrs auch im Güterverkehr die grössten Anstrengungen unternehmen, ihren Anteil zu halten und zu steigern. Ausbau des Behälter- und Rollschemelverkehrs, eine der Frankatur der Postpakete angenäherte Abrechnung der Stückgüter, Einsatz des Lastwagens, um der Schiene die durchgehenden Transporte zwischen den grösseren Verkehrszentren zu sichern, Weiterentwicklung des Haus-Haus-Dienstes sind in diesem Zusammenhang die wichtigsten Massnahmen, die in den kommenden Jahren sorgfältig geprüft und erprobt werden müssen.

Der *Betriebsertrag*, umfassend die Personen- und Güterverkehrseinnahmen sowie Erträge verschiedener Art, stellte sich auf 635,5 Millionen Franken. Er ist gegenüber dem Vorjahr um 41,8 Millionen Franken oder um 6,2% gesunken. Da auf den 1. Januar 1948 ein neues Rechnungssystem eingeführt wurde, lässt sich der Betriebsertrag mit den Betriebsergebnissen weiter zurückliegender Jahre nicht ohne weiteres vergleichen.

Der sich aus den Kosten der einzelnen Dienste für Verwaltung, Betrieb und Unterhalt zusammensetzende *Betriebsaufwand* betrug 503,5 Millionen Franken. Er erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 7,9 Millionen Franken oder um 1,6%. Glücklicherweise hat sich die Steigerung des Betriebsaufwandes wesentlich verlangsamt, machte sie doch beispielsweise von 1947 auf 1948 45 Millionen Franken oder 10% aus. Die im Berichtsjahr eingetretene Erhöhung des Betriebsaufwandes geht im wesentlichen auf die Zunahme der Kosten für den Fahrstrom (4 Millionen Franken) sowie für den Unterhalt der Fahrzeuge (5 Millionen Franken) zurück. Für den Fahrstrom wurde mehr verausgabt, weil infolge ungünstiger hydrologischer Verhältnisse in den eigenen Kraftwerken weniger Energie produziert werden konnte und infolgedessen in vermehrtem Masse Fremdenergie bezogen werden musste. Die Zunahme der Kosten für den Unterhalt der Fahrzeuge ist teils die Folge höherer Durchschnittskosten des Personals, teils die Folge besserer Ausrüstung der Fahrzeuge; letzteres wird sich in einer Senkung der künftigen Unterhaltskosten auswirken.

Der Hauptaufwandposten der Bundesbahnen, der Personalaufwand, hat im Berichtsjahr um 6,5 Millionen Franken zugenommen (siehe S. 24—27 des Berichtes der Generaldirektion). Nicht zum Aufwand für das aktive Personal gehören die 45 Millionen Franken, die in der nachfolgenden Tabelle der Aufwandgruppen in der Fussnote erwähnt sind. Es erweist sich für die Bundesbahnen immer mehr als unmöglich, derartige Belastungen zu tragen.

Der *gesamte Personalbestand* (ohne fremde Arbeitskräfte) belief sich im Jahresdurchschnitt 1949 auf 37 666 Einheiten, gegenüber 37 910 Einheiten im Vorjahr. Von 1947 auf 1948 war noch eine Vermehrung um 1533 Arbeitskräfte zu verzeichnen.

Der *Betriebsüberschuss* ist mit 132,0 Millionen Franken (1948 181,7 Millionen Franken) der niedrigste seit 1939.

Die *Bauaufwendungen* für den Bahnbetrieb, die Kraftwerke und Werkstätten beanspruchten 137,1 Millionen Franken und entsprachen damit dem Bauvoranschlag. Die Bauaufwendungen des Vorjahres stellten sich auf 117,5 Millionen Franken. Dank günstigem Bauwetter und den wieder kürzer gewordenen Bau- und Lieferfristen konnten im Berichtsjahr der Bau von zweiten Geleisen, der Kraftwerkausbau sowie die Erneuerung des Fahrzeugparkes mehr gefördert werden als 1948. Nichtsdestoweniger besteht nach wie vor bei vielen Anlagen<sup>1)</sup>, Einrichtungen und Fahrzeugen eine starke Überalterung, bei anderen ein ungenügender Ausbau. Da über 120 Millionen Franken jährlich allein für den normalen Ersatz des vorhandenen Anlagenvermögens benötigt werden, stehen den Bundesbahnen für die Aufholung des grossen, seit den Vorkriegskrisenjahren und den Kriegsjahren aufgestauten Erneuerungs- und Ergänzungsbedarfes völlig unzureichende Mittel zur Verfügung. Es bleibt deshalb eine der wichtigsten verkehrspolitischen Aufgaben, die verschiedenen Verkehrsmittel in der Finanzierung ihres Bauwesens möglichst gleichmässig zu behandeln.

<sup>1)</sup> besonders bei den Geleiseanlagen

In der Bilanz hat das Anlagen- und Betriebsvermögen von 1908 Millionen Franken auf 1948 Millionen Franken zugenommen. Die Vermögenszugänge, das sind vor allem die Erstellungs- und Anschaffungskosten der im Rechnungsjahr vollendeten Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge, waren somit etwas grösser als die vorgenommenen Abschreibungen. Auf den Materialvorräten im Gesamtwert von 127 Millionen Franken musste wegen des eingetretenen Rückganges der Marktpreise eine Abschreibung von 10 Millionen Franken vorgenommen werden. Insbesondere die Vorräte an Oberbaumaterial sind mit Rücksicht auf die Weltlage erhöht worden. Die festen Verbindlichkeiten haben erstmals seit 1944 wieder zugenommen (+84 Millionen Franken), wogegen sich die laufenden Verbindlichkeiten um 14 Millionen Franken verminderten.

Aus der nachfolgenden Tabelle der *Aufwandgruppen* geht die Zusammensetzung des Gesamtaufwandes der Bundesbahnen hervor:

Aufwandgruppen	1948		1949	
	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%
Personalaufwand . . . . .	348 490	45,8	354 985	44,6
Sachaufwand . . . . .	222 307	29,2	240 414	30,2
Abschreibungen . . . . .	95 913	12,6	105 580	13,3
Kapitalkosten . . . . .	47 667	6,3	48 102	6,0
Übrige Aufwendungen <sup>1)</sup> . . . . .	46 759	6,1	46 860	5,9
Gesamtaufwand	761 136	100,0	795 941	100,0

<sup>1)</sup> Dieser Sammelposten umfasst hauptsächlich die Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse im Hinblick auf den versicherungstechnischen Fehlbetrag (24 Millionen Franken) sowie die Teuerungszulagen an Pensionierte (21 Millionen Franken).

Der *Gesamtaufwand* der Bundesbahnen erreichte 795,9 Millionen Franken, wogegen *Gesamtertrag und Wertzugänge* 756,1 Millionen Franken ausmachten. Die negative Differenz entspricht dem Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung. Unter *Gesamtertrag und Wertzugängen* sind zu verstehen der Betriebsertrag, die aktivierbaren Bauaufwendungen sowie verschiedene nicht in der Betriebsrechnung verbuchte Erträge.

Die reglementarisch festgelegten *Abschreibungen* vom Anlagenvermögen betragen im ganzen rund 2,5% des Wertes des abschreibungspflichtigen Vermögens (alle Anlagen ohne Grund und Boden). Entsprechend den ansteigenden Anlagenwerten haben die Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr zugenommen; hinzu kam die im Abschnitt «Bilanz» bereits erwähnte erhöhte Abschreibung auf den Materialvorräten. Die reglementarischen Abschreibungen sind mit einem Gesamtdurchschnitt von 2,5% nach wie vor äusserst bescheiden. Theoretisch dauert es auf dieser Basis im Durchschnitt 40 Jahre, bis das Realkapital der Bundesbahnen sich erneuern kann. Aus zwei Gründen liegt jedoch diese lange Frist in Wirklichkeit noch wesentlich weiter in der Zukunft. Erstens sollten mit den Abschreibungen auch Ergänzungsbauten und -anschaffungen finanziert werden. Zweitens haben die Abschreibungen der Bundesbahnen gewissermassen eine Abwertung durchgemacht, indem jeder Ersatz weit teurer geworden ist als die ursprünglichen Erstellungs- und Anschaffungskosten, auf denen die Abschreibungen fussen. Ferner muss in diesem Zusammenhang daran erinnert werden, dass andere Verkehrsmittel zumeist mit viel kürzeren Abschreibungsfristen rechnen als die Eisenbahnen. Dies wirkt sich beispielsweise dahin aus, dass im schweizerischen Gesellschaftswagenpark die modernen Fahrzeuge bei weitem überwiegen, im Wagenpark der Bundesbahnen gerade umgekehrt die veralteten Typen. All das zeigt, dass auch die Jahresquote von 20 Millionen Franken zur Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagegruppen «Allgemeine Kosten» und «Unterbau» betriebswirtschaftlich unerlässlich ist und keinesfalls eine Abschreibungsreserve darstellt.

Die *Kapitalkosten* und die *Übrigen Aufwendungen* bewegten sich in der Höhe des Vorjahres.

Schon das Geschäftsjahr 1948 liess erkennen, dass die Bundesbahnen in jenem Jahr den finanziellen Wendepunkt überschritten hatten. Wir haben dies in unserem letztjährigen Bericht deutlich zum Ausdruck gebracht. Die *Veränderung* ist noch *härter* ausgefallen, als vorauszusehen war; insbesondere trifft dies für den Güterverkehr zu. Bei allen Bemühungen um *Einsparungen*, die bei den Bundesbahnen eingesetzt haben, wird man aber auch der *Kostenstruktur* einer grossen Eisenbahnunternehmung eingedenk bleiben müssen. Die Eisenbahnen besitzen sehr hohe, feste Bereitschaftskosten. Diese Kosten können über bestimmte Grenzen hinaus nicht herab-

gedrückt werden. Zu Zeiten wachsenden Verkehrsvolumens ist die Fixkostenstruktur der Eisenbahnen ein Segen. Dies hat sich besonders deutlich im vergangenen Jahrzehnt gezeigt, wo die Schiene ein verdoppeltes Verkehrsvolumen jahrelang zu Vorkriegstarifen und später zu — verglichen mit der Preissteigerung — nur geringfügig erhöhten Tarifen bewältigen konnte. In Zeiten schrumpfenden Verkehrsvolumens wirkt sich dagegen die Fixkostenstruktur als schwere Belastung aus. Hier stösst man wiederum auf die Aufgabe der staatlichen Verkehrspolitik, mitzuhelfen, dass ein so kapitalintensives Instrument wie die Eisenbahnen einen ausreichenden Verkehr erhält. Jeder massive Verkehrsentszug führt zu Defiziten oder zu einer Verteuerung des verbleibenden Verkehrs.

Unser Rat ist sich bewusst, dass der ungünstige Geschäftsabschluss des Berichtsjahres die Öffentlichkeit *beunruhigen* wird. *Verständnis* für die betriebswirtschaftlichen Zusammenhänge des Eisenbahnhaushaltes, für die Verpflichtungen der Eisenbahnen als öffentliche Dienste, für die ganz anderen und leichteren Arbeitsgrundlagen der meisten anderen Verkehrsmittel ist deshalb dringend geboten. Die Bundesbahnen erwarten keine Bevorzugung, wohl aber möglichste Gleichbehandlung und gerechte Würdigung der Verhältnisse. Es ist aber sehr schwierig, an Hand von Zahlen der Öffentlichkeit die schwerwiegenden finanziellen Auswirkungen der auf der Staatsbahn lastenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen darzulegen. Eine andere Frage ist die der noch bestehenden bahnfremden Lasten (z. B.: ungenügende Postentschädigung, Defizitgarantie für die Automobilkurse im Surbtal, gewisse Ausnahmetarife); die Bundesbahnen haben versucht und werden sich weiterhin bemühen, solcher Lasten ledig zu werden.

Das Personal der Bundesbahnen hat auch im Jahre 1949 fleissig und treu seines Dienstes gewaltet. Der Verwaltungsrat dankt der *Geschäftsleitung*, den *Beamten*, *Angestellten* und *Arbeitern* für die im Berichtsjahr geleistete Arbeit.

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

1. Die Rechnungen des Jahres 1949 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1949 wird genehmigt.
3. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1949 von . . . Fr. 39 766 744.16  
wird wie folgt gedeckt (SBB-Gesetz, Art. 16<sup>2)</sup>):
  - a. durch Auflösung der gesetzlichen Reserve . . . . . » 26 784 305.15
  - b. aus allgemeinen Bundesmitteln . . . . . » 12 982 439.01

Bern, den 27. April 1950.

Für den Verwaltungsrat  
der Schweizerischen Bundesbahnen  
*Der Präsident*                      *Der Sekretär*  
**E. Béguin**                              **F. Wanner**