Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1950)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1950 an den Bundesrat

Autor: Béguin, E. / Wanner, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676066

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 1950 an den Bundesrat

(Vom 27. April 1951)

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 1950 zu unterbreiten.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres schliesst ausgeglichen ab. Dieses Ergebnis wird man mit Genugtuung verzeichnen, wenn man bedenkt, dass die Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres einen Passivsaldo von 39,8 Millionen Franken verzeichnete, dass der Voranschlag für 1950 mit einem fast ebenso grossen Fehlbetrag rechnete (38,7 Millionen Franken) und dass es bis Mitte 1950 so aussah, als würde der Abschluss noch wesentlich schlechter ausfallen, als im Voranschlag erwartet. Die Wendung zum Bessern in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres war markant; so brachte das zweite Halbjahr einen Betriebsüberschuss von 106,9 Millionen Franken, das erste einen solchen von 47,9 Millionen Franken. Der Hauptgrund für diesen Umschwung ist allgemein bekannt: die kriegerische Verwicklung in Korea und die damit in Zusammenhang stehende neue Rüstungskonjunktur. Indessen wird man die Lage der Bundesbahnen nicht optimistisch beurteilen können, wenn es derartiger Ereignisse bedarf, um die Rechnungen ins Gleichgewicht zu bringen; dies um so weniger, als die kräftige Belebung des Güterverkehrs zum guten Teil auch auf die Vorratspolitik der Wirtschaft zurückgeht. Dadurch kommt zugunsten der Gegenwart, jedoch auf Kosten der Zukunft eine gewisse Vorwegnahme von Transporten zustande.

Im *Personenverkehr* belief sich die Zahl der Reisenden auf 193,9 Millionen. Leider ist seit 1947, dem Personenverkehrs-Rekordjahr, ein ständiger Rückgang der Reisendenzahl eingetreten (1947 213,0, 1948 207,7, 1949 201,6 Millionen). Anderseits darf vermerkt werden, dass auch die Reisendenzahl des Berichtsjahres immer noch weit über jener der Vorkriegsjahre liegt (z. B. 1938 113,3 Millionen). Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 263,8 Millionen Franken, das sind 14,5 Millionen Franken weniger als im Vorjahr; der Ausfall ist bei den Einnahmen noch etwas grösser als bei der Reisendenzahl (5,2 % gegenüber 3,8 %). Die Ursachen der Abschwächung des Personenverkehrs liegen beim rückläufigen einheimischen und ausländischen Reise- und Ferienverkehr sowie beim verminderten General- und Streckenabonnementsverkehr. Vor allem im letzteren Fall spielt die Konkurrenz der Motorfahrzeuge eine erhebliche Rolle; dies zeigt sich auch darin, dass die Frequenz besonders in den Polsterklassen abgenommen hat.

Im *Güterverkehr* (einschliesslich Gepäck-, Post- und Tierverkehr) sind im Berichtsjahr 18,0 Millionen Tonnen transportiert worden, das sind 2,0 Millionen Tonnen mehr als 1949. Bereits wurde darauf hingewiesen, dass erst in der zweiten Jahreshälfte eine starke Belebung des Güterverkehrs eintrat; ohne sie wäre die Transportmenge wohl nicht unerheblich geringer ausgefallen als im Vorjahr. Mit 18,0 Millionen Tonnen wurde eine Transportmenge erzielt, die wenig kleiner ist als jene der guten Jahre 1948 und 1947. Transportmengen von über 20 Millionen bewältigten die Bundesbahnen bisher einzig in den Jahren 1940–1943 (Höchstzahl 1941 mit 23,3 Millionen Tonnen). Jene Jahre wiesen einen aussergewöhnlich umfangreichen, kriegsbedingten Transitverkehr auf. In der Vorkriegszeit belief sich der Transitverkehr auf 2 bis 3 Millionen Tonnen jährlich. Nach einem eigentlichen Zusammenbruch in der unmittelbaren Nachkriegszeit erholte sich der Transitverkehr allmählich und erreichte im Berichtsjahr mit 2,0 Millionen Tonnen erstmals wieder annähernd den Vorkriegsumfang. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr verzeichneten mit 325,9 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung um 21,7 Millionen Franken oder 7,1 %.

Der *Betriebsertrag*, welcher die Personen- und Güterverkehrseinnahmen sowie Erträge verschiedener Art umfasst, stellte sich auf 641,9 Millionen Franken. Er ist damit um 6,3 Millionen Franken oder 1,0 % höher als im Vorjahr; gegenüber 1948 ist der Betriebsertrag des Berichtsjahres jedoch um 35,5 Millionen Franken oder 5,2 % geringer.

Der aus den Kosten der einzelnen Dienste für Verwaltung, Betrieb und Unterhalt resultierende *Betriebsaufwand* belief sich auf 487,0 Millionen Franken. Gegenüber dem Vorjahr konnte der Betriebsaufwand um 16,5 Millionen Franken oder 3,3 % gesenkt werden. Von 1948 auf 1949 war dagegen noch eine Steigerung des Betriebsaufwandes zu verzeichnen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der geringere Betriebsaufwand des Berichtsjahres trotz höherer Betriebsleistungen zustande kam. In unserem letztjährigen Bericht haben wir zu den Möglichkeiten der Selbsthilfe Stellung genommen, welche den Bundesbahnen zu Gebote stehen. Es ist erfreulich, dass die angestrebten Einsparungen und Rationalisierungsmassnahmen hier ein erstes Ergebnis gezeitigt haben.

Über die *Verteilung* des Betriebsaufwandes auf die *Hauptaufwandposten der Betriebsrechnung* orientiert die nachstehende Tabelle:

	1949	1950
Verwaltung, einschliesslich Leitung und Allgemeines	44,6	45,6
Betriebsleistungen	288,2	285,7
Unterhalt	157,6	145,2
Verschiedenes	13,1	10,5
	503,5	487,0

Unter dem Posten «Verwaltung, einschliesslich Leitung und Allgemeines» hat die Leitung des Baudienstes etwas mehr Mittel beansprucht; der Grund ist im Bericht der Generaldirektion auf S. 31 erwähnt. Vermehrte Aufwendungen brachte auch die im Zusammenhang mit der Belebung des Güterverkehrs stehende stärkere Inanspruchnahme fremder Güterwagen. — Bei den Betriebsleistungen verharrten die Posten «Bahnbewachung», «Stationsdienst» und «Zugsbegleitung» kostenmässig auf der Höhe des Vorjahres; die Zugförderung dagegen verursachte geringere Kosten dank der Verminderung der Brennmaterialkosten, bedingt durch niedrigere Kohlenpreise und kleinere Fahrleistungen der Dampflokomotiven. Obwohl anderseits die kilometrischen Fahrleistungen der elektrischen Lokomotiven von 63,4 auf 67,4 Millionen zunahmen, ist für Fahrstrom nicht mehr ausgegeben worden als im Vorjahr (29,2 Millionen Franken). Vom Total der kilometrischen Fahrleistungen entfielen 90,1 % auf elektrische Triebfahrzeuge, 9,9 % auf Dampflokomotiven, andere thermische Triebfahrzeuge und Traktoren. — An der beträchtlichen Senkung des Aufwandes für den Unterhalt sind die Anlagen und Einrichtungen mit rund zwei Dritteln, die Fahrzeuge mit rund einem Drittel beteiligt. Auf die näheren Ursachen dieser Aufwandsenkung tritt die Generaldirektion auf S. 32/33 ihres Berichtes ein. — Der Posten «Verschiedenes» umfasst vor allem die Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter, die Aufwendungen für Schadenereignisse und für Haftpflichtfälle; gegenüber dem Vorjahr sind insbesondere die letzteren zurückgegangen.

Der *Betriebsüberschuss* betrug 154,8 Millionen Franken, das sind 22,8 Millionen Franken mehr als 1949. Diese Vermehrung ist als Ergebnis der Zunahme des Betriebsertrages (6,3 Millionen Franken) und der Verminderung des Betriebsaufwandes (16,5 Millionen Franken) entstanden. Es sei aber immerhin daran erinnert, dass der Betriebsüberschuss von 1948 mit 181,7 Millionen Franken noch wesentlich höher war.

Die *Bauaufwendungen* für den Bahnbetrieb, die Kraftwerke und Werkstätten erforderten 136,9 Millionen Franken und hielten sich im Rahmen des Voranschlages. Im Vorjahr beanspruchten die Bauaufwendungen 137,1 Millionen Franken. Überschritten wurde der Bauvoranschlag bei den Fahrzeugen, da deren Ablieferung aus laufenden Bestellungen wesentlich rascher erfolgte, als vorausgesehen worden war. Um den Bauvoranschlag dennoch im gesamten einhalten zu können, wurde für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden, die Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen sowie den Ausbau der Kraftwerke weniger verausgabt. Der Verwaltungsrat bezweifelt jedoch, ob in Wahrung der wirklichen Interessen der Unternehmung auf die Dauer eine Drosselung der Bauaufwendungen lediglich aus budgetären Erwägungen zu verantworten ist.

Unter den Aktiven der *Bilanz* hat sich das Anlagenvermögen von 1766,1 auf 1796,8 Millionen Franken erhöht. Interessanter als die Schwankungen von Jahr zu Jahr sind hier die Veränderungen über längere Frist. Betrachten wir die wesentlichsten Posten des Anlagenvermögens, die Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge. Diese Posten zusammen standen im Berichtsjahr um 348,5 Millionen Franken höher zu Buch als im Zeitpunkt der Sanierung (1. Januar 1946). Es wäre unrichtig, daraus zu schliessen, dass in der Zwischenzeit das entsprechende Sachvermögen erheblich vermehrt worden sei. In Wirklichkeit haben wir es hier fast ausschliesslich mit einer Auswirkung der Teuerung zu tun. Beim Ersatz von Anlagen vermindert sich der Anlagenwert jeweils nur um die niedrigen ursprünglichen Erstellungs- und Anschaffungskosten, er vermehrt sich aber um ein vielfaches davon, weil die Erneuerungskosten um soviel höher liegen. Unter den übrigen Aktiven sei als Nonvaleur der Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau erwähnt. Er beläuft sich noch auf 158,3 Millionen Franken. Die Abtragung dieses Nonvaleurs ist nach wie vor eine Verbindlichkeit und geht als solche der Verzinsung des Dotationskapitals vor. Leider konnten im Berichtsjahr nur 1,7 Millionen Franken abgetragen werden (in den Vorjahren je 20 Millionen Franken). Diese 1,7 Millionen Franken stellen den eigentlichen Ertragsüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung 1950 dar. Ihrer Beanspruchung für den genannten Zweck ist es zuzuschreiben, dass die Gewinn- und Verlustrechnung ohne Saldo abschliesst. – Unter den Passiven der Bilanz fällt auf, dass sich sowohl das Eigenkapital als auch der Posten Rückstellungen erheblich vermindert hat. Beim Eigenkapital ist die im Vorjahr noch 26,8 Millionen Franken betragende gesetzliche Reserve dahingefallen, da sie zur teilweisen Deckung des vorjährigen Passivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung herangezogen werden musste. Unter den Rückstellungen findet sich nicht mehr jene für die Sanierung der Pensions- und Hilfskasse, da sie im vollen Umfang von 10 Millionen Franken auf die PHK übertragen worden ist.

Aus der nachfolgenden Tabelle der *Aufwandgruppen* ist die Zusammensetzung des Gesamtaufwandes der Bundesbahnen ersichtlich:

Aufwandgruppen	1949		1950	
	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%
Personalaufwand	354 985	44,6	355 906	46,9
Sachaufwand	240 414	30,2	226 096	29,8
Abschreibungen	105 580	13,3	79 386	10,4
Kapitalkosten	48 102	6,0	50 597	6,7
Übrige Aufwendungen [1])	46 860	5,9	47 227	6,2
Gesamtaufwand	795 941	100,0	759 212	100,0

[1]) Dieser Sammelposten umfasst hauptsächlich die Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse im Hinblick auf den versicherungstechnischen Fehlbetrag (23,3 Millionen Franken) sowie die Teuerungszulagen an Pensionierte (22 Millionen Franken).

Der *Gesamtaufwand* der Bundesbahnen ist von 1949 auf 1950 um 36,7 Millionen Franken zurückgegangen. Davon entfallen 26,6 Millionen Franken auf die Verminderung der Abschreibungen. Der Abschreibungs- und Erneuerungsbedarf der Unternehmung bleibt in einem wesentlichen Umfang ungedeckt. Der *Gesamtertrag* der Bundesbahnen (einschliesslich der Wertzugänge) entsprach im Berichtsjahr genau dem Gesamtaufwand, wodurch die Gewinn- und Verlustrechnung sich ausgleicht.

Der *Personalaufwand* als Hauptaufwandposten der Unternehmung vermehrte sich um 0,9 Millionen Franken. Dass trotz den Anstrengungen, Personal abzubauen, der finanzielle Aufwand für das Personal nicht gesenkt werden konnte, ist ganz überwiegend den Auswirkungen des auf den 1. Januar 1950 in Kraft getretenen neuen Beamtengesetzes zuzuschreiben. Der gesamte *Personalbestand* (ohne Unternehmerarbeiter) stellte sich im Jahresdurchschnitt auf 36 904 Einheiten, wogegen es 1949 37 666 und 1948 37 910 Einheiten waren. Im Berichtsjahr konnte aber auch die Zahl der Unternehmerarbeiter merklich herabgesetzt werden. Bei den eigenen und fremden Arbeitskräften zusammen ergab sich ein Abbau von insgesamt 1062 Einheiten.

Die Verminderung des *Sachaufwandes* beträgt im Vergleich zum Vorjahr 14,3 Millionen Franken. Einsparungen konnten insbesonders bei den Verbrauchsmaterialien sowie bei den Bau-, Unterhalts- und Reparaturarbeiten und -materialien erzielt werden.

Von den im ganzen so beträchtlich reduzierten *Abschreibungen* entfielen im Berichtsjahr 76,5 Millionen Franken auf Abschreibungen vom Anlagenvermögen, 0,6 Millionen Franken auf Abschreibungen vom Betriebsvermögen, ebenso viel auf getilgte Anleihenskosten, 1,7 Millionen Franken auf die Abtragung vom vorerwähnten Abschreibungsausfall. Ohne dass sich an den Abschreibungssätzen etwas geändert hätte, wurden für die Abschreibungen vom Anlagenvermögen 1,8 Millionen Franken mehr aufgewendet; der Hauptgrund liegt in der Vermehrung der abschreibungspflichtigen Anlagen. Die Abschreibungen vom Betriebsvermögen waren um 9,6 Millionen Franken geringer als im Vorjahr, denn 1949 wurde eine ausserordentliche Abschreibung von 10 Millionen Franken auf den Materialvorräten vorgenommen. Dass für die Abtragung des Abschreibungsausfalles 18,3 Millionen Franken weniger eingesetzt werden konnten als im Vorjahr, wurde bereits bemerkt.

Die *Kapitalkosten*, die entsprechend den Zinsfussverhältnissen auf dem Kapitalmarkt jahrelang rückläufig waren, haben von 1949 auf 1950 um 2,5 Millionen Franken zugenommen. Wohl ist der mittlere nominelle Zinsfuss der festen Verbindlichkeiten mit 3,16 % gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert geblieben, dagegen hat sich die Summe der festen Verbindlichkeiten erheblich vermehrt. Beim Bilanzvergleich 1950/1949 tritt dies zwar weniger in Erscheinung. Da die fraglichen Anleihen-Konsolidierungen in den Herbst 1949 fielen, differieren im Vergleich mit 1950 nicht so sehr der Bestand an festen Verbindlichkeiten als vielmehr die entsprechenden Zinsen, die nur im Berichtsjahr während voller 12 Monate liefen. Gegenüber 1948 haben die festen Verbindlichkeiten um 102 Millionen Franken zugenommen, die laufenden Verbindlichkeiten um 11 Millionen Franken abgenommen.

Trotz der im Berichtsjahr ausgeglichenen Rechnung dürfte es schwer halten, den Bundesbahnen für die nächsten Jahre eine günstige finanzielle Prognose zu stellen. Die gegenwärtige Rüstungskonjunktur und die derzeitigen Vorratskäufe werden eines Tages zu Ende kommen. Umgekehrt nimmt die Konkurrenz insbesondere der Motorfahrzeuge immer stärker überhand, wobei das Dahinfallen der Autotransportordnung diese Entwicklung noch begünstigt. Über kurz oder lang wird die schweizerische Verkehrspolitik wieder mitten in *schwierigen und dringlichen Problemen* stecken. In der Absicht, zur Lösung dieser sich bereits deutlich abzeichnenden Probleme einen nützlichen Beitrag zu leisten, hat der Internationale Eisenbahnverband kürzlich eine Denkschrift mit dem Titel «Zur Lage der europäischen Eisenbahnen» herausgegeben. Diese Denkschrift ist auch den zuständigen Bundesbehörden zugänglich gemacht worden. Unser Rat hält die Schlussfolgerungen dieser Schrift für zutreffend. In der Tat sollte die bisherige passive Verkehrspolitik aufgegeben werden, nämlich das Hinnehmen der Dinge, wie sie sich entwickelt haben, und gegebenenfalls das zusammenhangslose Flicken der ärgsten Schäden. Statt dessen scheint auch uns eine *aktive Verkehrspolitik* unerlässlich geworden, welche die Probleme des Nebeneinanders der verschiedenen Verkehrsmittel von Grund auf anpacken und ihnen eine annähernd gleiche Basis sichern muss, welche der Eisenbahn die für die Aufrechterhaltung und Vervollkommnung ihrer Ausrüstung erforderlichen Mittel gewährt und die Leistungen abgilt, die von ihr als öffentlichem Dienst verlangt werden.

Für die Bundesbahnen stehen vorerst im Vordergrund die *Revision des Abschreibungsreglementes*, die Abgeltung der bahnfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die *Lösung des Baufinanzierungsproblems* sowie die beförderliche Behandlung des *neuen Eisenbahngesetzes*, während die Verwirklichung der Koordination trotz den verdienstlichen Bemühungen der vom Bundesrat eingesetzten Kommission mit ausserordentlichen Schwierigkeiten zu rechnen haben wird. Die heutigen Abschreibungen der Unternehmung sind unzureichend. Sie reichen besonders in Anbetracht der enorm gestiegenen Wiederbeschaffungswerte nicht einmal mehr zur dauernden Erhaltung des bestehenden Sachvermögens aus. Mit der blossen Erhaltung des Bestehenden ist es indessen nicht getan. Wie jede Unternehmung, die leben muss und leben will, haben die Bundesbahnen auch einen darüber hinausgehenden Modernisierungsbedarf. Dieser ist heute

vollständig unfinanziert; es ist eine eigentliche Schicksalsfrage für die eidgenössische Staatsbahn, ob hier innert nützlicher Frist Mittel und Wege der Finanzierung gefunden werden können. Es ist das Verdienst der nationalrätlichen Bundesbahnkommission, durch das Postulat auf Revision des Art. 18 des Bundesbahngesetzes diesem Problem, dem unser Rat schon mehrere Eingaben gewidmet hat, einen weiteren Impuls gegeben zu haben.

Das Personal der Bundesbahnen hat auch im Jahr 1950 im Personen- und Güterverkehr ein grosses Mass an Arbeit geleistet. Der Verwaltungsrat dankt der *Geschäftsleitung*, den *Beamten*, *Angestellten* und *Arbeitern* für ihre treue Pflichterfüllung.

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

1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1950 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahr 1950 wird genehmigt.

Bern, den 27. April 1951.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident **E. Béguin**

Der Sekretär **F. Wanner**