

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1945)

Artikel: 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: Béguin, E. / Wanner, F.

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

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 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

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 Militärgeetzen. Während den sechs Jahren des zweiten Weltkrieges haben unsere Eisenbahner als Verkehrssoldaten fast den gesamten Verkehr des Landes bewältigt; dabei war dieser Verkehr lange Zeit gegenüber 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 Anerkennung zu zollen, die sie in hohem Masse verdient haben.

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

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

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

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

Bern, den 25. April 1946.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

E. Béguin

Der Sekretär:

F. Wanner