Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1947)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1947 an den Bundesrat

Autor: Béguin, E. / Wanner, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676033

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: 13.07.2025

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 1947 an den Bundesrat

(Vom 26. April 1948)

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 1947 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 wie im Vorjahr mit einem Aktivsaldo von 25,4 Millionen Franken ab. Betrieblich war das Jahr 1947 nicht ganz so ertragreich wie das vorhergehende. Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben hat sich von 199,1 Millionen Franken im Vorjahr auf 197,6 Millionen im Berichtsjahr leicht vermindert. Wenn trotzdem der gleich hohe Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung erzielt wurde, so deswegen, weil einige Aufwandposten der Gewinn- und Verlustrechnung zurückgegangen oder weggefallen sind.

Gemäss den gesetzlichen Bestimmungen ist aus dem Jahresergebnis ein Betrag bis zu 8 Millionen Franken in die Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge einzulegen. Der Jahresertrag erlaubt sodann die Verzinsung des Dotationskapitals pro 1947 zum Maximalansatz von 4% wie im Vorjahr. Im Hinblick auf den noch bestehenden und auch vom Bundesrat anerkannten Abschreibungsausfall von 200 Millionen Franken ist die Verzinsung des Dotationskapitals gewiss keine Selbstverständlichkeit. Die Zustimmung zu dieser Geste des guten Willens erfolgte nicht ohne die Geltendmachung gewisser Bedenken.

Die Einnahmen aus dem *Personenverkehr* stellten sich auf 270,0 Millionen Franken, und befördert wurden 213 Millionen Reisende. Die vorjährigen hohen Personenverkehrseinnahmen haben nochmals um 4,5 % zugenommen. Diese 270,0 Millionen Franken bedeuten mehr als eine Verdoppelung gegenüber 1938, erzielt bei einem durchschnittlich nur etwa 8 % höheren Tarifniveau. Es ist nicht leicht, dieses Ergebnis nach seinen Ursachen genauer zu analysieren. Die Hochkonjunktur, der überaus starke Fremdenverkehr bis zu den von der britischen Regierung getroffenen Einschränkungen im Herbst, die Gewährung bezahlter Ferien, gemeinsame Reisen von Werkangehörigen, vermehrte Freizeit, verbesserte Transportleistungen sind solche Ursachen; ganz allgemein haben seit dem Krieg auch in der Schweiz die veränderten Lebensgewohnheiten zu vergrössertem Reisebedarf geführt.

Auch im *Güterverkehr* ist das finanzielle Ergebnis des Vorjahres übertroffen worden. Die Güterverkehrseinnahmen (einschliesslich der Einnahmen aus dem Gepäck-, Tier- und Postverkehr) beliefen sich im Berichtsjahr auf 341,6 Millionen Franken bei 18,2 Millionen beförderten Tonnen; gegenüber 1946 verbesserten sich die Einnahmen um 11,8 %. Verglichen mit 1938 haben sich die Güterverkehrseinnahmen fast verdoppelt, wobei bezüglich des Tarifniveaus die oben beim Personenverkehr gemachte Bemerkung zu

wiederholen ist. Zur Hauptsache ist die Belebung des Güterverkehrs der starken Entwicklung unserer Einfuhren aus dem Ausland zuzuschreiben. Der Binnenverkehr war infolge der guten Wirtschaftslage ebenfalls lebhaft; die bedeutende Zunahme des Lastwagenbestandes kann hier jedoch zu fühlbaren Einbrüchen führen. Dagegen stellt der Transitgüterverkehr, der den Vorkriegsstand noch bei weitem nicht erreicht hat, für die Zukunft eine gewisse Reserve dar.

Die *Betriebseinnahmen*, umfassend die Erträge aus dem Transportgeschäft sowie Erträge verschiedener Art, stellten sich auf 634,8 Millionen Franken. Zum erstenmal in der Geschichte der Bundesbahnen ist damit die 600-Millionen-Grenze überschritten worden. Die Betriebseinnahmen des Vorjahres waren um 48,3 Millionen Franken geringer.

Auf der anderen Seite überschritten die *Betriebsausgaben* erstmals die 400-Millionen-Grenze. Sie bezifferten sich auf 437,2 Millionen Franken, das sind 49,8 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Solange bei den Betriebseinnahmen keine Rückbildung eintritt, vermögen die Bundesbahnen Betriebsausgaben in dieser Höhe ohne Gefährdung ihres Rechnungsgleichgewichtes zu tragen. Ein Konjunkturrückschlag oder ein stärkeres Fühlbarwerden der Konkurrenz anderer Verkehrsmittel kann jedoch die Betriebseinnahmen um bedeutende Summen zurückfallen lassen; auch eine Tariferhöhung wird alsdann das Gleichgewicht nicht herstellen können. Deshalb bleibt die finanzielle Lage der Bundesbahnen labil. Eisenbahnunternehmungen sind betriebswirtschaftlich durch das weite Überwiegen der festen Kosten charakterisiert. Während der Jahre des ansteigenden Verkehrs traten die günstigen Seiten dieser Fixkostenstruktur in Erscheinung, indem die Kosten mit dem wachsenden Verkehrsvolumen nicht Schritt hielten. Der Fixkostenstruktur ist es zu verdanken, dass bei einem Lebenskostenindex von 163 und einem Grosshandelsindex von 218 das Tarifniveau, die neue Erhöhung vom Frühjahr 1948 bereits eingerechnet, auf nur 115–120 Punkten steht (alle Zahlen auf 1939 = 100 bezogen). Die unvermeidliche Kehrseite wird sich bei sinkendem Verkehr und rückläufigen Einnahmen zeigen. Wie in der Krise der 30er Jahre wird die Fixkostenstruktur dann mit ihren ungünstigen Seiten in Erscheinung treten, d. h. es werden sich die Kosten nicht proportional dem schrumpfenden Verkehrsvolumen reduzieren lassen; dies wird sogar noch weniger der Fall sein als in jenen Krisenjahren, weil heute wahrscheinlich mit weiter zunehmenden Personalaufwendungen und wohl auch noch mit steigenden Materialpreisen gerechnet werden muss. Bei dieser ganzen Sachlage wird man es verstehen, dass die leitenden Organe der Bundesbahnen der Möglichkeit eines Verkehrsrückganges durch einen Konjunkturumschwung oder verstärkte Konkurrenz mit besonderer Sorge entgegensehen.

Die Vermehrung der Betriebsausgaben von 1946 auf 1947 ist zur Hauptsache durch grössere Aufwendungen für das Personal bedingt; es handelt sich dabei um die Ausrichtung höherer Teuerungszulagen und Teuerungszuschläge sowie um Personalvermehrung infolge Verkehrszunahme. Der gesamte Personalbestand der Unternehmung (ohne Unternehmerarbeiter) belief sich im Jahresdurchschnitt 1947 auf 36 377 Köpfe, 1805 mehr als im Vorjahr. Die noch nicht zum Stillstand gekommene Preissteigerung machte sich in erster Linie bei den Ausgaben für den Materialverbrauch sowie bei den Unterhaltskosten der Bahnanlagen und des Rollmaterials geltend. Mehrausgaben bewirkte auch der verstärkte Einsatz von Dampflokomotiven; zu dieser Massnahme zwangen die zeitweilige Knappheit an elektrischer Energie sowie der Mangel an elektrischen Lokomotiven. Im Berichtsjahr betrug die Kilometerleistung der thermischen Triebfahrzeuge rund einen Zehntel jener der elektrischen Triebfahrzeuge. Während aber die Ausgaben für die elektrische Energie sich auf 25,3 Millionen Franken stellten, mussten für das Lokomotivbrennmaterial 15,3 Millionen Franken ausgegeben werden.

Die *Bauaufwendungen* für den Bahnbetrieb und die Nebengeschäfte machten im Berichtsjahr 84,5 Millionen Franken aus. In unserem letztjährigen Bericht wiesen wir darauf hin, dass der Nachholungsbedarf bei den Bundesbahnen auf allen Gebieten (Oberbau, Rollmaterial, Hochbau, Sicherungsanlagen) sehr gross ist und dass es sich demnach als dringend geboten erweist, die normalen Erneuerungsprogramme so rasch als möglich wiederum durchzuführen; diese müssten sogar, wenn ein vorteilhafter Preisstand oder konjunkturpolitische Gründe es rechtfertigen, zur Nachholung des vorhandenen Erneuerungsrückstandes übertroffen werden. Um so bemerkenswerter ist es, dass die genannte Summe der Bauaufwendungen um 5,4 Millionen Franken unter den Bauaufwendungen des Vorjahres und um 8,0 Millionen Franken unter jenen des Voranschlages geblieben sind; in den Bauaufwendungen von 1946 war allerdings ein Betrag von 14,0 Millionen Franken für die Übernahme von 820 Güterwagen des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes enthalten. Die Erklärung für die starke Unterschreitung des Bauvoranschlages bilden die langen Bau- und Lieferfristen, welche als Folge des hohen Beschäftigungsgrades im Baugewerbe und in der Industrie üblich geworden sind. Daraus ergab sich bei manchen Bauten der Bundesbahnen ein Rückstand gegenüber dem veranschlagten Bauprogramm. Von den 84,5 Millionen Franken Bauaufwendungen des Berichtsjahres gingen 63,6 Millionen Franken zulasten der Anlagenrechnung (aktivierbare Bauaufwendungen) und 20,9 Millionen

Aufwandgruppen	1946 in 1000 Franken	1946 %	1947 in 1000 Franken	1947 %
I. *Personalkosten* (ohne Baupersonal)				
1. Bezüge				
a. Besoldungen, Gehälter, Löhne und dazugehörige Bezüge	228 706	*38,6*	259 353	*40,8*
b. Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen, Nachtdienstentschädigungen, Dienstkleider	17 698	*3,0*	19 519	*3,1*
Zusammen	246 404	*41,6*	278 872	*43,9*
2. Soziale Ausgaben				
a. Ordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse	14 787	*2,5*	14 826	*2,3*
b. Leistungen für die Unfallversicherung	5 588	*0,9*	5 651	*0,9*
c. Andere Aufwendungen für das Personal	715	*0,2*	966	*0,1*
Zusammen	21 090	*3,6*	21 443	*3,3*
Eigentliche Personalkosten	267 494	*45,2*	300 315	*47,2*
3. Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse im Hinblick auf den versicherungstechnischen Fehlbetrag	23 765	*4,0*	23 961	*3,8*
4. Verwaltungsbeitrag an den Stabilisierungsfonds [1])	1 104	*0,2*	5 605	*0,9*
5. Teuerungszulagen an die Rentenbezüger	13 258	*2,2*	16 725	*2,6*
Personalkosten einschliesslich ausserordentliche Leistungen (oben 3. bis 5.)	305 621	*51,6*	346 606	*54,5*
II. *Beiträge an die Lohnausgleichskasse*	4 613	*0,8*	5 201	*0,8*
III. *Ausserordentliche Einlage in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds*	2 000	*0,3*	—	—
IV. *Einzahlung in den Ausgleichsfonds der schweizerischen Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen*	4 700	*0,8*	—	—
V. *Sachkosten*	105 735	*17,8*	114 126	*18,0*
VI. *Abschreibungen*	107 723	*18,2*	106 342	*16,7*
VII. *Kapitalkosten*	56 825	*9,6*	55 050	*8,7*
VIII. *Rückstellungen*	5 450 [2])	*0,9*	8 000	*1,3*
Gesamtaufwand	592 667	*100,0*	635 325	*100,0*

183,2
163,4

[1]) Der Stabilisierungsfonds, in den die Mitglieder der Pensions- und Hilfskasse und die Verwaltung Beiträge in Prozenten der Teuerungszulagen leisten, dient dazu, die spätere Versicherung eines Teils der Teuerungszulagen zu erleichtern.

[2]) Die im letztjährigen Bericht hier ausgewiesene Zahl war um 4,0 Millionen Franken grösser, da die Bundesbahnen beantragt hatten, 8,0 Millionen Franken zur späteren Tilgung des Defizites der Pensions- und Hilfskasse zurückzustellen. Der Bundesbeschluss vom 12. Juni 1947 über die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes der SBB für das Jahr 1946 kürzte diese Rückstellung auf 4,0 Millionen Franken, um zu ermöglichen, das Dotationskapital statt zu 3 % zu 4 % zu verzinsen.

zulasten der Betriebsrechnung (nicht aktivierbare Bauaufwendungen).

Auf eine Aufzählung der einzelnen bedeutenderen Bauten und Anschaffungen sei hier verzichtet. Der Baurechnung ist eine übersichtliche Darstellung beigegeben, aus welcher die Einzelverwendungen, eingeteilt in Verwendungskapitel und alphabetisch geordnet nach Bahnhöfen und Strecken, entnommen werden können.

Aus der *Bilanz* lässt sich ersehen, dass im Berichtsjahr die Belastungen der Anlagenrechnung geringer waren als die vorgenommenen Abschreibungen. Dasselbe traf im Vorjahr in noch vermehrtem Masse zu. Dadurch vermindert sich der Bilanzwert des Anlage- und Betriebsvermögens. Diese Verminderung fiel im Berichtsjahr allerdings nicht so stark aus, wie man bei einem raschen Vergleich der diesjährigen und der vorjährigen Bilanz meinen könnte; denn der Abnahme

des Bilanzwertes des Anlagevermögens steht der neu in der Bilanz ausgewiesene Abschreibungsausfall von 200 Millionen Franken auf den Anlagegruppen «Allgemeine Kosten» und «Unterbau» gegenüber. Wie im Vorjahr drückt sich auch im Berichtsjahr der Rückgang des Bilanzwertes des Anlage- und Betriebsvermögens auf der Passivseite in einer namhaften Verminderung des Fremdkapitals aus.

Die Tabelle der *Aufwandgruppen* zeigt, wie sich die *Gesamtaufwendungen der Bundesbahnen und ihrer Nebengeschäfte* in den Jahren 1946 und 1947 verteilten.

Die *Gesamtaufwendungen* beliefen sich auf 635,3 Millionen Franken und die *Gesamterträgnisse* auf 660,7 Millionen Franken. Die Gesamterträgnisse enthalten neben den Betriebseinnahmen direkt über die Gewinn- und Verlustrechnung gebuchte Erträge sowie gewisse von Dritten stammende Einnahmen der Nebengeschäfte. Der Aktivsaldo des Berichtsjahres entspricht der Differenz zwischen beiden Summen. Zur erwähnten Tabelle sei noch folgendes bemerkt:

Es geht aus ihr hervor, wie sich die *Personalkosten* im einzelnen zusammensetzen. Neben den Bezügen haben insbesondere auch die ausserordentlichen Leistungen erheblich zugenommen. Von den drei in der Tabelle darunter ausgewiesenen Posten ist nur die im Hinblick auf den versicherungstechnischen Fehlbetrag der Pensions- und Hilfskasse vorgenommene Einlage fast unverändert geblieben.

Die *Sachkosten* sind seit dem Kriegsende nicht mehr so sprunghaft in die Höhe gegangen wie während des Krieges. Immerhin fiel ihre Erhöhung von 1946 auf 1947 stärker aus als von 1945 auf 1946; dies entspricht der allgemeinen schweizerischen Preisentwicklung, die bekanntlich im Berichtsjahr zu besonderer Besorgnis Anlass gegeben hat. Gegenüber 1938 haben sich die Sachkosten ziemlich genau verdreifacht und die Personalkosten nicht ganz verdoppelt, bei einer Steigerung des Personalbestandes um schwach ein Drittel.

Die *Abschreibungen* des Berichtsjahres setzten sich wie folgt zusammen: ordentliche Abschreibungen vom Anlagevermögen 71,3 Millionen Franken; Abschreibung von Restbuchwerten des Anlagevermögens 1,2 Millionen Franken; Abschreibungen vom Betriebsvermögen 1,6 Millionen Franken; Teilabtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagegruppen «Allgemeine Kosten» und «Unterbau» 32,2 Millionen Franken. Dieser Abschreibungsausfall betrug im ganzen 245,0 Millionen Franken; er ist dadurch entstanden, dass die beiden genannten Anlagegruppen bis zur Sanierung nie abgeschrieben worden sind. Neben dieser Teilabtragung zulasten der Jahresrechnung 1947 wird zur weiteren Abtragung eine Abschreibungsreserve von 12,8 Millionen Franken in Anspruch genommen, die 1946 durch die Sofortabschreibung des Übernahmepreises der vom eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement übernommenen Güterwagen entstanden ist. Der Abschreibungsausfall auf den Anlagegruppen «Allgemeine Kosten» und «Unterbau» geht dadurch von 245 auf 200 Millionen Franken zurück. Der letztere Betrag steht in der Bilanz zu Buch; er soll künftig durch jährliche Quoten von 20 Millionen Franken abgetragen werden, sofern die Ertragslage es gestattet.

Die Abschreibungspolitik hat für die Bundesbahnen eine ganz besondere Bedeutung. Die Summe der vorgenommenen Abschreibungen auf dem Anlage- und Betriebsvermögen hat sich gegenüber den Vorkriegsjahren mehr als verdoppelt. Durchschnittlich verdoppelt haben sich aber auch die Kosten für den Ersatz oder den Ausbau von Teilen des Anlage- und Betriebsvermögens. Die reale Kaufkraft der aus den Abschreibungen gewonnenen Mittel ist demnach nicht so viel grösser als vor dem Krieg. Die Ersatz- und Ausbaubedürfnisse der Bundesbahnen sind anderseits überaus gross, wie wir Ihnen das in unserer Eingabe vom 8. Dezember 1947 dargelegt haben. Diese Bedürfnisse könnten aus Abschreibungsmitteln nur finanziert werden, wenn diese massiv erhöht würden. Die jährliche Mehrabschreibung von 20 Millionen Franken zur Abtragung des oben erwähnten Abschreibungsausfalles reicht dafür bei weitem nicht aus, ganz abgesehen davon, dass sie nur für eine beschränkte Anzahl von Jahren und zudem nur für die ertragreichen Jahre in Betracht kommt. Eine massive Erhöhung der jährlich verfügbaren Abschreibungmittel zwecks Befriedigung der Ersatz- und Ausbaubedürfnisse der Unternehmung wäre gleichbedeutend mit einer vollständigen Selbstfinanzierung dieser Bedürfnisse. Praktisch würde sich übrigens eine Erhöhung der Abschreibungen in diesem Ausmass als unmöglich erweisen, weil die Eisenbahnen auf die Dauer ausserstande wären, diese Mittel zu erwirtschaften. Der Verwaltungsrat ist ferner der Auffassung, dass den Bundesbahnen, die als Unternehmung des öffentlichen Verkehrs ohnehin in verschiedener Hinsicht unter erschwerten Wettbewerbsbedingungen arbeiten, die restlose Selbstfinanzierung ihrer Ersatz- und Ausbaubedürfnisse nicht zugemutet werden kann, solange für andere Verkehrsmittel der Grundsatz der Selbstfinanzierung nicht gilt. Das von Verwaltungsrat und Generaldirektion der Bundesbahnen aufgeworfene Problem der Baufinanzierung im Verkehr, auf dessen verkehrspolitische Tragweite hier erneut hingewiesen sei, ist demnach von einer grundsätzlich befriedigenden Lösung noch weit entfernt.

Wie seit einer Reihe von Jahren weisen die *Kapitalkosten* sinkende Tendenz auf. Die Erklärung liefern die im Jahre 1947 weiterhin tiefen Zinssätze sowie die Reduktion des Fremdkapitals der Unternehmung.

Als *Rückstellung* sind in der Tabelle der Aufwandgruppen ausgewiesen eine solche von 6 Millionen

Franken als Anteil der Bundesbahnen an der späteren Tilgung des Fehlbetrages der Pensions- und Hilfskasse sowie eine solche von 2 Millionen Franken für die Deckung des Anteils der Bundesbahnen am Abschreibungsausfall auf den Anlagen der Etzelwerk AG.

Das Personal der Bundesbahnen hat im Berichtsjahr sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ein nochmals gestiegenes Verkehrsvolumen bewältigt. Es liegt dem Verwaltungsrat daran, der *Geschäftsleitung*, den *Beamten*, *Angestellten* und *Arbeitern* für den dabei geleisteten strengen Dienst zu danken.

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

1. Die Rechnungen des Jahres 1947 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1947 wird genehmigt.

3. Der Reingewinn des Jahres 1947 von . . . . . Fr. 25 408 312.73

   wird wie folgt verwendet:

   a. Einlage in die gesetzliche Reserve (SBB-Gesetz, Art. 16[1a]) » 8 000 000.—

   b. Verzinsung des Dotationskapitals (SBB-Gesetz, Art. 16[1b]) » 16 000 000.—

   Über die Verwendung des verbleibenden Überschusses von » 1 408 312.73

   hat die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung zu beschliessen. Wir schlagen vor, diesen Überschuss als weitere Einlage der gesetzlichen Reserve zuzuwenden.

Bern, den 26. April 1948.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident
E. Béguin

Der Sekretär
F. Wanner