

5012

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1945.

(Vom 6. September 1946.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1945 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 25. April 1946 zur Genehmigung zu unterbreiten. Es ist zu begrüßen, dass die Rechnungsablage übersichtlicher gestaltet wurde, indem ausser der summarischen Hauptrechnung in einer besondern Drucksache noch detaillierte Rechnungen mit Erläuterungen erstellt worden sind. Aus den umfassenden Berichten möchten wir die folgenden Hauptangaben hervorheben.

I. Bauausgaben.

Die nachstehende Aufstellung vermittelt einen Überblick über die Nettobaukosten mit Einschluss der zu Lasten der Erfolgsrechnung gehenden Bauaufwendungen.

	Ausgaben 1944 Fr.	Voranschlag 1945 Fr.	Ausgaben 1945 Fr.
A. Bau neuer Linien.			
Genfer Verbindungsbahn. . . .	1 334 180	835 000	340 585
B. Neu- und Ergänzungsbauten.			
1. Einführung der elektrischen Zugförderung.	11 277 622	6 360 000	10 062 671
Übertrag	12 611 802	7 195 000	10 403 256

	Ausgaben 1944 Fr.	Voranschlag 1945 Fr.	Ausgaben 1945 Fr.
Übertrag	12 611 802	7 195 000	10 403 256
2. Übrige Bauten (allgemeine Kosten, Bahnanlage und feste Einrichtungen):			
Generaldirektion	563 242	510 000	1 721 493
Kreis I	2 190 012	3 704 000	2 836 065
Kreis II	3 958 199	6 561 600	7 508 247
Kreis III	2 921 953	3 219 500	4 071 011
3. Rollmaterial	8 654 912	13 525 000	10 370 085
4. Mobiliar und Gerätschaften .	893 165	1 180 300	1 089 234
Total Bau der Bahn	31 793 285	35 895 400	37 999 391
C. Verwendungen auf Nebengeschäfte.			
Materialverwaltung	7 715	17 500	2 944
Kraftwerke, Übertragungsleitungen und Unterwerke	186 368	790 000	400 510
Werkstätten	591 370	648 000	564 983
Schiffsdienst auf dem Bodensee.	—	10 600	10 422
Total Nebengeschäfte	785 453	1 466 100	978 859
Gesamttotal	32 578 738	37 361 500	38 978 250

Der Vergleich der wirklichen Ausgaben im Jahre 1945 mit den Voranschlagszahlen ergibt eine Überschreitung des Budgets um 1,6 Millionen Franken. Innerhalb des Bauvoranschlages sind grössere Verschiebungen zu verzeichnen. So ist vor allem die Elektrifikation stärker als vorgesehen weiter geführt worden, und zwar auf Kosten der Beschaffung von Rollmaterial, das von den Lieferfirmen nicht im bestellten Umfange bereitgestellt werden konnte. Die Steigerung der Materialpreise fällt bei der Beurteilung der Höhe der Bauausgaben im Berichtsjahr weniger ins Gewicht als in den Vorjahren. Von den Bauausgaben von 39,0 Millionen Franken wurden 35,3 Millionen Franken auf Baukonto getragen und 3,7 Millionen Franken gingen zu Lasten der Betriebsrechnung. Nach Abzug der Absetzungen für untergegangene Anlagen, der direkten Abschreibungen auf den Nebengeschäften sowie verschiedener Kontenüberträge ergibt sich ein Netto-Zuwachs des Baukontos von 23,5 Millionen Franken.

Die namhaftesten Bauaufwendungen zu Lasten des Kontos unvollendete Bauobjekte im Jahre 1945 fallen auf nachstehende Arbeiten und Anschaffungen:

Einführung der elektrischen Zugförderung	9,1	Millionen	Franken
Anschaffung und Umbau von Rollmaterial	5,1	»	»
Zweites Geleise Brunnen-Flüelen			
Strecke Brunnen-Sisikon	3,2	»	»
Zweites Geleise Giubiasco-Chiasso			
Strecke Rivera-Bironico-Taverne	1,5	»	»

II. Finanzielle Ergebnisse.

Die Baurechnung, die Erfolgsrechnung und die Bilanz sind im Anhang auszugsweise wiedergegeben.

Wir begleiten diese Nachweise mit folgenden Erläuterungen und Vergleichen:

Betriebsrechnung.

Die Betriebseinnahmen betragen:	1938	1944	1945
	in Millionen Franken		
von Reisenden	131,9	222,6	254,3
von Gepäck	8,4	14,3	16,5
von Tieren	3,8	6,9	6,3
von Gütern	153,7	228,7	201,2
von Poststücken	9,9	13,0	14,7
Gesamte Transporteinnahmen	307,7	485,5	493,0
Verschiedene Einnahmen	15,5	19,2	18,6
Zusammen	323,2	504,7	511,6
Voranschlagssummen	335,9	402,1	448,3
Einnahmen auf 1 km Betriebslänge. . Fr.	111 486	174 387	177 144

Die Betriebsausgaben, einschliesslich Erneuerungskosten, betragen bei den einzelnen Dienstzweigen:

	1938	1944	1945
	in Millionen Franken		
Allgemeine Verwaltung	6,4	6,9	7,3
Unterhalt und Bewachung der Bahn. . .	40,7	68,7	75,5
Stationsdienst und Zugsbegleitung. . . .	77,4	120,4	130,9
Zugförderungs- und Werkstättedienst . .	78,4	114,4	115,4
Verschiedene Ausgaben	26,6	34,8	36,1
Zusammen	229,5	345,2	365,2
Voranschlagssummen	235,9	326,3	350,5
Ausgaben auf 1 km Betriebslänge. . Fr.	79 165	119 295	126 440

Als Betriebsüberschuss sind somit verblieben:

	1938	1944	1945
	in Millionen Franken		
Im ganzen	93,7	159,5	146,4
Voranschlagssummen	100,0	75,8	97,8
Überschuss auf 1 km Betriebslänge . Fr.	32 321	55 092	50 704

Der Abschluss der Betriebsrechnung 1945 erzeugt also gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung des Einnahmenüberschusses von 13 Millionen Franken.

Der Betriebskoeffizient, d. h. das prozentuale Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, beträgt:

1938	1944	1945
71,02	68,41	71,38

Die vorstehenden Betriebsüberschüsse enthalten auch die zu Lasten der Spezialfonds gehenden Kosten. Die reinen Betriebsüberschüsse stellen sich wie folgt:

	1938	1944	1945
	in Millionen Franken		
Rohe Betriebsüberschüsse wie vorstehend	93,7	159,5	146,4
dazu: Zuschüsse aus den Spezialfonds. .	13,2	14,4	3,2
Reine Betriebsüberschüsse	106,9	173,9	149,6

Die Betriebseinnahmen sind im Vergleich zum Vorjahr um 6,9 Millionen Franken oder um 1,4 % gestiegen.

Diese Steigerung ist auf die im Berichtsjahr voll zur Auswirkung gelangten Taxzuschläge im Personen- und Güterverkehr zurückzuführen.

Der Personenverkehr hat im Jahre 1945 eine Rekordhöhe erreicht. Es wurden 204,88 Millionen Reisende befördert, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 15,32 Millionen Personen oder 8,1 % entspricht. Die Einnahmen aus dem Reisendenverkehr sind auf 254,3 Millionen Franken angestiegen und stehen damit 62,8 % über dem Hochkonjunkturjahr 1929. Das erstmal seit dem Bestehen der Bundesbahnen haben die Erträgnisse aus dem Reisendenverkehr mit 52 % aller Transporteinnahmen diejenigen aus dem Güterverkehr überflügelt. Die stete Aufwärtsentwicklung im Personenverkehr ist in erster Linie auf die Vollbeschäftigung in der Schweiz zurückzuführen, die sich in der Befriedigung eines gesteigerten Reisebedürfnisses breiter Bevölkerungsschichten und im erhöhten Berufsverkehr auswirkte. Dem stark rückläufigen schweizerischen Militärverkehr in der zweiten Jahreshälfte stand

eine Belebung des zivilen Reiseverkehrs und der Reisen der englischen und amerikanischen Armeeurlauber gegenüber.

Der Güterverkehr. Der seit 1942 einsetzende rückläufige Güterverkehr war im ersten Halbjahr 1945 auf einen bedrohlichen Tiefstand gesunken. Daran waren vor allem der fast gänzliche Ausfall des internationalen Transitverkehrs und der äusserst schwache Aussenhandelsverkehr schuld. Dank der im Mai eingetretenen Waffenruhe stiegen in der zweiten Hälfte des Jahres indessen sowohl der Binnenverkehr wie der Aussenhandelsverkehr. Der Jahresverkehr wies eine Leistung von nur 1288,8 Tonnenkm auf und war damit seit 20 Jahren der schwächste Verkehr.

Die Einnahmen stehen etwas besser da, weil hauptsächlich die niedrig tarifierten Massengüter im Durchgangs- und Militärverkehr ausgefallen sind. Bei 238,7 Millionen Einnahmen stand der Index (1929 = 100) auf 97,1, während er in den Dreissigerjahren bis auf 64,7 % sank. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass das Verhältnis des Berichtsjahres zum Ausgangsjahr 1929 noch ungünstiger ausfallen würde, wenn man den Tarifzuschlag von den Einnahmen ausgenommen hätte.

Die Betriebsausgaben sind erneut gestiegen und zwar um 19,92 Millionen Franken auf 365,16 Millionen Franken; auch sie stellen einen Rekord dar. Gegenüber dem Jahre 1929 sind sie um 30,2 % gestiegen, während die gesamten Betriebseinnahmen nur eine Steigerung von 24,1 % aufweisen. Die Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahr rühren hauptsächlich von den höheren Teuerungszulagen und von der Vermehrung des Personalbestandes her. Diese Mehraufwendungen machen allein 14,18 Millionen Franken aus. Eine weitere Ursache des Ansteigens der Betriebsausgaben ist in einer, wenn auch langsamer fortschreitenden Teuerung der Materialien und in den erhöhten Ausgaben für den Rollmaterialunterhalt zu suchen.

Die Zunahme des bahneigenen Personals beträgt 665 Einheiten. Gestiegen ist auch die Zahl der Unternehmer- und Aushilfsarbeiter. Im Berichtsjahr betrug deren Zahl 3960, das sind 536 mehr als im Vorjahr.

Im Jahresdurchschnitt betrug der Personalbestand:

	1938	1944	1945
Bahneigenes Personal	27 631	30 011	30 676
Unternehmerarbeiter und vorübergehend beschäftigte Hilfsarbeiter	980	3 424	3 960
Zusammen	<u>28 611</u>	<u>33 435</u>	<u>34 636</u>

Die Personalkosten betragen:	1938	1944	1945
	in Millionen Franken		
Besoldungen, einschliesslich Zulagen	123,0	159,7	166,8
Löhne, einschliesslich Zulagen	14,4	33,9	39,5
	137,4	193,6	206,3
Nebenbezüge, Dienstkleider und Wohlfahrts- einrichtungen	10,3	17,4	18,1
Leistungen für die Alters- und Kranken- fürsorge	36,0	37,1	37,8
Leistungen für die Unfallfürsorge	2,9	4,3	4,4
Total	186,6	252,4	266,6

Die Gesamtausgaben für Verbrauchsmaterialien der Verwaltung und des Betriebes, Brennmaterial der Lokomotiven und Wagen und elektrische Kraft erreichten:

	1938	1944	1945
	in Millionen Franken		
	30,1	45,5	43,2

Auf die Betriebskraft allein entfielen:

	für das Brennmaterial Fr.	für die elektr. Kraft Fr.	im ganzen Fr.
1938	4 578 033	21 175 854	25 753 887
1944	15 410 877	22 918 538	38 329 415
1945	11 810 183	23 485 606	35 295 789

Zufolge zurückgehender Leistungen der thermischen Triebfahrzeuge haben die Kosten für das Brennmaterial gegenüber dem Vorjahr um 3,6 Millionen Franken abgenommen. Die Entwicklung des Kohlenpreises zeigt folgendes Bild:

	1938 Fr.	1944 Fr.	1945 Fr.
Kohlenpreis pro t	33,12	126,15	133,89

Die kilometrischen Leistungen der Lokomotiven betragen:

	Thermische Triebfahrzeuge (Dampf und andere) Lok.-km	Elektr. Triebfahrzeuge Lok.-km	im ganzen Lok.-km
1944	6 250 882	50 474 400	56 725 282
1945	4 737 136	54 123 512	58 860 648

Gegenüber dem Vorjahr ist eine Steigerung der Leistungen von 2 135 366 Lokomotivkilometern oder 3,76 % eingetreten. Der Anteil der elektrisch ge-

führten Triebfahrzeugkilometer an den gesamten Betriebsleistungen der Triebfahrzeuge beträgt rund 92 % gegenüber 89 % im Vorjahr.

Die Kosten für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen erreichten in den Jahren 1938 = 30,2 Millionen, 1944 = 53,9 Millionen und 1945 = 57,9 Millionen Franken.

Sie blieben aber um 4,7 Millionen Franken unter dem Voranschlag, weil die vorgesehenen Oberbauerneuerungen wegen Materialmangel nur zum Teil ausgeführt werden konnten.

Die Geleiseerneuerungen mit neuem Material umfassten im verflossenen Jahr eine Strecke von bloss 4,9 km gegenüber 6,8 km im Vorjahr. Wegen Materialmangels wurde der veranschlagte Geleiseumbau von 66,0 km bei weitem nicht erreicht. Das Geleise musste weiterhin durch vermehrte Arbeiten am Schotterbett und durch Regulierungsarbeiten betriebssicher erhalten werden.

Die Unterhaltskosten des Rollmaterials betragen in den Jahren 1938 = 24,7 Millionen, 1944 = 38,9 Millionen und 1945 = 41,0 Millionen Franken.

III. Gewinn- und Verlustrechnung.

Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt 146,4 Millionen Franken, das sind 13,1 Millionen Franken weniger als im Vorjahr. Zum erstenmal seit 1939 reicht dieser Betriebsüberschuss nicht mehr aus, um die unsanierte Gewinn- und Verlustrechnung ohne Defizit abzuschliessen. Da die Betriebseinnahmen vermöge der ganzjährigen Taxzuschläge gegenüber dem Vorjahr sogar gestiegen sind, ist der ungünstigere Abschluss ausschliesslich auf die neuerliche Erhöhung der Betriebsausgaben zurückzuführen. Innerhalb der Betriebsmehrausgaben von 20 Millionen Franken gegenüber 1944 nimmt allein schon die Vermehrung der Personalkosten von 14,2 Millionen Franken einen bedeutenden Platz ein. Dabei ist aber zu beachten, dass trotzdem der Ausgleich der Teuerung bei mehreren Personalkategorien nicht in vollem Ausmass erfolgen konnte.

Die letzte Gewinn- und Verlustrechnung vor der Sanierung schliesst mit einem Passivsaldo von 25,6 Millionen Franken ab. Dieser Fehlbetrag ist durch ausserordentliche Aufwendungen mitbeeinflusst worden. Für die Nachholung von aufgestautem Erneuerungsbedarf mussten erneut Rückstellungen von 10 Millionen Franken gemacht werden gegenüber 6,3 Millionen im Vorjahr und 14 Millionen Franken im Jahre 1943. Der Gewinn- und Verlustrechnung sind sodann 2,7 Millionen Franken belastet worden für die Deckung von Bombardierungs- und Beschiessungsschäden von 2,4 Millionen Franken und Mobilisationskosten von 0,3 Millionen Franken. Dagegen sind die noch in Aussicht stehenden Vergütungen fremder Staaten an solche Schäden dem Bunde zu überweisen. Das Konto «Schuldverpflichtung aus laufenden Haftpflicht- und Zuschussrenten» musste wegen ungenügendem Deckungskapital nochmals mit 1,2 Millionen Franken geäufnet werden.

Die Kapitalkosten haben auch leicht zugenommen, obwohl die Kosten für die Kapitalverzinsung zurückgegangen sind. Dies rührt davon her, dass auf die Anleihenkosten eine erhöhte Abschreibung entfiel infolge vorzeitiger Rückzahlung des 4 % Darlehens der Eidgenossenschaft von 1936.

Das Passivsaldo des Jahres 1945 von 25,6 Millionen Franken hätte sich indessen in einen Aktivsaldo von 17,8 Millionen Franken gewandelt, wenn das Bundesgesetz über die Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 schon auf den 1. Januar 1945 in Kraft getreten wäre.

IV. Entschuldung der Bundesbahnen.

Die Bilanzbereinigung der Bundesbahnen fällt in das Jahr des Überganges vom Kriegs- zum Friedensbetrieb. Die vorliegende Rechnung erzeigt auf Ende des Berichtsjahres die Bilanz vor und nach der Sanierung.

Laut Art. 24 der bundesrätlichen Vollziehungsverordnung vom 15. Februar 1946 trat das Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 auf den 1. Januar 1946 in Kraft und nach Art. 22 derselben Vollziehungsverordnung war der Betrag der auf den 31. Dezember 1945 durchzuführenden Entschuldung vom Bundesrat nach der Vorlage der Jahresrechnung für das Jahr 1945 durch besondern Beschluss festzusetzen.

Zu diesem Zwecke hat der Bundesrat am 3. Mai 1946 die Schweizerische Treuhandgesellschaft beauftragt, ein Gutachten über die Höhe des Entschuldungsbetrages zu erstatten, der auf Grund des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 und der Vollziehungsverordnung vom 15. Februar 1946 vom Bunde zu übernehmen ist.

Dieses Gutachten, das am 29. Juni 1946 eingegangen ist, kommt zum Schlusse, dass der Entschuldungsbetrag, der aus der Gegenüberstellung der Bilanzen der Bundesbahnen vor und nach der Sanierung hervorgeht, der im Gesetze vorgesehenen finanziellen Entlastung der Bundesbahnen durch die Eidgenossenschaft mit der nachfolgend besprochenen Einschränkung entspricht.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 8. September 1946 vom Gutachten Kenntnis genommen und den Entschuldungsbetrag vorbehältlich der Genehmigung durch die Bundesversammlung wie folgt festgesetzt:

	Fr.
1. Überschuss des Rückkaufpreises über die Anlagekosten .	113 917 355.77
2. Abschreibung des aktivierten «Eisenbahnfonds»	3 254 320.10
3. Kriegsdefizit der Jahre 1914—1922	246 181 111.40
4. Betrag zur Bereinigung des Baukontos	46 014 966.21
5. Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung einschliesslich desjenigen des Jahres 1945 von Fr. 25 596 126.98 . .	245 428 373.50
6. Deckung des Abschreibungsausfalles («Netto»)	270 800 000.—
	<u>925 596 126.98</u>

Dieser Entschuldungsbetrag weicht von dem Betrag, wie er sich bei buchstäblicher Anwendung des Art. 21 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 ergeben hätte, leicht ab. Unter den zur Übernahme vorgesehenen Non-Valeurs war der im Gesetz genannte Betrag für die Baukontobereinigung mit 45,6 Millionen Franken (genau Fr. 45 569 286.31) aufgeführt. Die Bundesbahnen haben aber hierfür einen Betrag von 46.0 Millionen Franken (genau Fr. 46 014 966.21) in die Rechnung eingesetzt. Der Baukontobereinigungsbetrag stellt das Betreffnis zur Aufrundung der festen Entschuldung auf den Betrag von 900 Millionen Franken dar. Die Bundesbahnen haben angenommen, der im Gesetz genannte Betrag von 45,6 Millionen Franken dürfte um soviel überschritten werden, als sich das vom Bund zu übernehmende Defizit des Eisenbahnfonds durch laufende Abschreibungen der Jahre 1943—1945 verringert hat. Demgegenüber stellt jedoch der Bundesrat in Übereinstimmung mit dem Gutachten der Schweizerischen Treuhandgesellschaft fest, dass der für die Baukontobereinigung ausgesetzte Betrag nicht ohne weiteres erhöht werden kann. Wenn der Bundesrat unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung den von den SBB mit Fr. 925 596 126.98 aufgestellten Entschuldungsbetrag dennoch anerkannt hat, so geschah dies mit Rücksicht darauf, dass die Schweizerische Treuhandgesellschaft gewisse Abschreibungen und Rückstellungen als unterschätzt befunden hat, wodurch die verhältnismässig kleine Differenz in der Baukontobereinigung mehr als gedeckt betrachtet werden kann. Es hätte sich im besonderen gerechtfertigt, die Vorräte der Materialverwaltung, Werkstätten und Depots schon im Jahre 1945 noch mehr abzuschreiben. Die von der Treuhandgesellschaft empfohlenen weiteren Mehrabschreibungen und Rückstellungen im Ausmasse von rund 10—11 Millionen Franken werden von 1946 an durchgeführt werden, nachdem sie von der Bundesbahnverwaltung einer genauen Berechnung unterzogen sein werden.

Mit der Übertragung von Anleihenschulden der Bundesbahnen auf den Bund in der Höhe des festen Entschuldungsbetrages und des Dotationskapitals von insgesamt Fr. 1 300 000 000 sind der Eidgenossenschaft gleichfalls die auf diese Schulden anrechenbaren Anleihenkosten, val. 31. Dezember 1945, von Fr. 5 894 338 überbunden worden.

V. Pensions- und Hilfskasse.

Die Zahl der versicherten Aktiven hat infolge von Neuanstellungen um 1039 zugenommen. Die ausbezahlten Pensionen und Unterstützungen beliefen sich auf 56,1 Millionen Franken. An Beiträgen wurden für die nach alter Ordnung Versicherten von der Verwaltung 36,1 Millionen und von den Versicherten 9,1 Millionen Franken geleistet. Die durchschnittliche Jahrespension betrug im Jahre 1945 Fr. 3479 für Invalide, Fr. 1702 für Witwen und Fr. 516 für Waisen. Im Jahre 1945 stehen 29 930 Versicherten 20 823 Pensionierte einschliesslich Witwen und Waisen gegenüber.

Nach den Rechnungsgrundlagen wurden im Berichtsjahr 1109 Pensionierungsfälle erwartet; es traten aber nur deren 739 ein. Die Folge davon

ist ein Rückgang des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital um rund 8,5 Millionen Franken; auf Ende 1945 beträgt dieser noch rund 557,5 Millionen Franken gegenüber 566,1 Millionen Franken im Vorjahr.

VI. Schlussbemerkungen.

Mit dem Jahre 1945 gelangte in der Geschichte der Bundesbahnen eine Periode zum Abschluss, die mit ihrer ganz ausnahmsweisen Verkehrsstruktur einzigartig ist. Ganz im Gegensatz zur starken Verkehrschrumpfung während des ersten Weltkrieges konnte der Verkehrsapparat der Bundesbahnen während der Jahre 1939 bis 1945 die wirtschaftlichen, militärischen und kulturellen Bedürfnisse unseres Landes vollauf befriedigen. Ohne dass die Betriebsleistungen, ausgedrückt in Zugs- und Wagenachskilometern, gegenüber 1938 stark erhöht werden mussten, konnte ein Verkehrsvolumen bewältigt werden, das bei den Personenkilometern im Jahre 1944 um 77 % grösser war als im letzten Vorkriegsjahr und bei den Tonnenkilometern in einzelnen Jahren mehr als eine Verdoppelung der beförderten Gütermengen ergab. Gleichzeitig gingen die Einfuhr- und Ausfuhrmengen bis auf die Hälfte der Vorkriegszahlen zurück. Die Zunahme der durch die Bundesbahnen beförderten Gütermengen war demnach dem starken zivilen Binnen- und Durchfuhrverkehr sowie dem Militärverkehr zuzuschreiben. Da der Automobilverkehr wegen des Treibstoff- und Pneumangels sehr stark eingeschränkt werden musste, hatten die schweizerischen Eisenbahnen während der Kriegsjahre eine eigentliche Monopolstellung inne. Ohne die beschleunigte Elektrifizierung des Staatsbahnnetzes in der Kriegszwischenzeit hätte die in andern Ländern eingetretene Transportkrise auch unser Land erfasst. Die Verdienste der Männer und Behörden, die das nationale Werk der Elektrifizierung trotz der hohen Kosten unermüdlich gefördert haben, werden durch die Erfahrungen während der Kriegszeit erst in ihr richtiges Licht gerückt. Für die reibungslose Abwicklung der Transporte während der Kriegsjahre verdienen die Leitung und das Personal der Bundesbahnen volle Anerkennung.

Die Befürchtungen einzelner Wirtschaftskreise, dass ein Staatsbetrieb eine tatsächliche Monopolstellung durch entsprechende Preiserhöhung ausnützen könnte, haben sich bei den Bundesbahnen keineswegs verwirklicht, im Gegenteil. Wohl in keinem andern Wirtschaftszweig sind die Preise für die gebotenen Leistungen trotz der erhöhten Sach- und Personalkosten so stabil geblieben wie bei den Bundesbahnen. Eine Tarifierhöhung um durchschnittlich bloss 7 % ist erst im Jahre 1944 eingeführt worden. Dank der erheblich bessern Ausnützung des Transportapparates während der Kriegsjahre konnten zudem die Abschreibungen gegenüber früher stark erhöht und für die wegen Materialmangels zu verschiebenden Unterhaltsarbeiten am Oberbau sogar ein Betrag von rund 50 Millionen Franken zurückgestellt werden. Zusammen mit der Rückstellung von 10 Millionen zu Lasten der Rechnung des Jahres 1945 wird die Rückstellung für Betriebslasten rund 60 Millionen erreichen.

Die Kriegsjahre haben somit die Entschuldung der Bundesbahnen, die auf Ende 1945 gerade in den richtigen Zeitpunkt fällt, eher erleichtert. Auf Grund der Ergebnisse des Jahres 1945, die gemäss Beschluss des Bundesrates vom 15. Februar 1946 noch in die Entschuldung einbezogen worden sind, hat nun die Bilanz der Bundesbahnen eine Entlastung von rund 925,6 Millionen Franken erhalten. Dazu kommt das Dotationskapital im Betrage von 400 Millionen Franken, das den Charakter eines variabel verzinslichen Kapitals hat, d. h. von den Bundesbahnen erst nach Deckung der Betriebsausgaben, der festen Zinslasten, der erhöhten Abschreibungen und einer Einlage von 8 Millionen Franken in den Reservefonds mit höchstens 4 % zu verzinsen ist (Art. 16 des Bundesbahngesetzes). Der Betrag des Anlagevermögens der Bundesbahnen auf den 1. Januar 1946, der künftighin auf Grund von Bundesbeschlüssen erhöht werden darf die dem Referendum unterstellt sind, ist vom Bundesrat mit Beschluss vom 6. September 1946 auf Fr. 2 066 750 439.71 angesetzt worden.

Zur Frage der Tarifgestaltung in den Nachkriegsjahren haben wir in der Botschaft zum Voranschlag 1946 vom 13. November 1945, eingehend Stellung genommen, im Zusammenhang mit der Beurteilung der voraussichtlichen Einnahmenentwicklung im Jahre 1946, die weniger pessimistisch war als diejenige des Verwaltungsrates der Bundesbahnen. Die tatsächliche Verkehrsentwicklung im ersten Halbjahre 1946 hat der gunstigeren Veranschlagung der Einnahmen durch unsere Behörde recht gegeben. Andererseits wird jedoch infolge des unvermeidlichen Ausgleiches der Teuerung mit einer weitem Steigerung der Personalkosten zu rechnen sein, die durch die Verbilligung gewisser Sachkosten nicht wird ausgeglichen werden können. Im Jahre 1946 können im Güterverkehr erhebliche Einnahmen erzielt werden, weil ein grosser Bedarf an vom Ausland zu beziehenden Gütern zu decken ist. Im Personenverkehr wird wegen des wieder freigewordenen privaten Automobilverkehrs kaum mit Mehreinnahmen infolge Zunahme der Reisendenzahl gerechnet werden können. Zur Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes im sanierten Haushalt der Bundesbahnen und zur Entlastung der ohnehin bedrängten Finanzlage des Bundes dürfte es vielleicht notwendig werden, dass in absehbarer Zeit eine bessere Anpassung der Transportpreise an die erhöhten Betriebskosten in Erwägung gezogen werden muss. Der Bundesrat wird konsequent die Politik verfolgen, dass die gemäss Bundesgesetz vom 23. Juni 1944 sanierten Bundesbahnen sich wenn immer möglich selber zu erhalten haben. Dazu kann auch gehören, dass den Bundesbahnen ermöglicht wird, in Jahren ausserordentlich günstiger Wirtschaftskonjunktur Einnahmenüberschüsse zu erzielen, die ihnen später erlauben werden, Krisenperioden aus eigener Kraft auszuhalten. Gibt man sich jetzt damit zufrieden, dass die Bundesbahnen während der Dauer der Hochkonjunktur ausgeglichene Rechnungen erzielen, so wird man damit den dauernden Interessen der Staatsbahnen und des eidgenössischen Finanzhaushaltes nicht gerecht.

Die kommerzielle und volkswirtschaftliche Tragbarkeit von Tarifrevisionen bildet gegenwärtig Gegenstand einlässlicher Untersuchungen, die in einigen

Monaten abgeschlossen sein werden. Bei dieser verkehrspolitisch wichtigen Massnahme werden auch die Bedürfnisse der Privatbahnen zu berücksichtigen sein, da eine einseitige Tarifpolitik der Bundesbahnen wegen der engen tarifrischen Verbindung zwischen den beiden Bahngruppen undenkbar wäre. Die eidgenössischen Räte werden voraussichtlich noch im Verlaufe dieses Jahres Gelegenheit haben, zu diesem Fragenkomplex Stellung zu nehmen, da eine Änderung des bundesrätlichen Vollmachtenbeschlusses über die bisherige Tarifierhöhung ohnehin wegen der verlangten Aufhebung des Ausgleichsfonds der Privatbahnen angezeigt ist.

VII. Antrag.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Art. 8 und 9 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen zu

beantragen:

1. Die Rechnungen der Bundesbahnen sowie ihr Geschäftsbericht für das Jahr 1945 werden *genehmigt*.
2. Der Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1945 von Fr. 25 596 126.98 wird als Bestandteil des Entschuldungsbetrages gemäss Art. 21 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Bundesbahnen von der Eidgenossenschaft übernommen.

Wir benutzen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommnen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 6. September 1946.

Im Namen des schweiz. Bundesrates:

Der Bundespräsident:

Kobelt.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber.

Beilagen:

1. Beschlussesentwurf.
 2. Auszüge aus den Rechnungen und der Bilanz für das Jahr 1945.
-

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1945.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der Generaldirektion der Bundesbahnen vom 8. April 1946, des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates vom 25. April 1946 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung und der Botschaft des Bundesrates vom 6. September 1946,

beschliesst:

Art. 1.

Die Jahresrechnung 1945, abschliessend mit einem Fehlbetrag von Fr. 25 596 126.98, und die Bilanz auf den 31. Dezember 1945 der Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2.

Die Geschäftsführung der Bundesbahnen im Jahre 1945 wird genehmigt.

Art. 3.

Der Fehlbetrag von Fr. 25 596 126.98 wird als Bestandteil des Entschuldungsbetrages gemäss Art. 21 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen von der Eidgenossenschaft übernommen.

Auszug

aus den

**Rechnungen und der Bilanz der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1945.****Baurechnung.**

	Bestand auf 31. Dezember 1944		Vermehrung pro 1945		Bestand auf 31. Dezember 1945	
	Fr.	Cts	Fr.	Cts.	Fr	Cts
Bau der Bahn.						
I. Allgemeine Kosten . . .	209 112 848	38	—	64 552 55	209 048 295	83
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen:						
a. Erwerb von Grund und Rechten	206 044 233	16	38 622 74		206 082 855	90
b. Unterbau	745 245 192	85	1 529 506 94		746 774 699	79
c. Oberbau	220 864 570	19	*) 35 724 644 38		256 589 214	57
d. Hochbau und mecha- nische Einrichtungen	250 885 055	76	—	172 809 94	250 712 245	82
e. Einrichtungen für die elektrische Zugförde- rung	130 440 172	21	2 210 861 27		132 651 033	48
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen .	149 466 271	01	3 572 490 39		153 038 761	40
III. Rollmaterial	696 474 846	07	10 700 971 44		707 175 817	51
IV. Mobiliar und Geräte . .	35 994 302	70	1 280 654 03		37 274 956	73
Total Bau der Bahn	2 644 527 492	33	54 820 388 70		2 699 347 881 03	
Verwendungen auf Neben- geschäfte.						
1. Materialverwaltung . . .	603 655	34	—	11 377 37	592 277	97
2. Kraftwerke, Übertragungs- leitungen und Unterwerke	226 826 890	44	—	5 281 049 98	221 545 840	46
3. Werkstätten	16 563 732	42	131 192 21		16 694 924	63
4. Schiffsdienst auf dem Bodensee	364 823	65	—	30 942 90	333 880	75
Total Verwendungen auf Nebengeschäfte	244 359 101	85	—	5 192 178 04	239 166 923 81	
Gesamttotal	2 888 886 594	18	49 628 210 66		2 938 514 804 84	

*) Inbegriffen 35 Millionen Franken Übertrag der Oberbauverstärkungen und der Verbesserungen zugunsten der Abschreibungsrechnung

Betriebsrechnung für das Jahr 1945.

Rechnung 1944		Voranschlag 1945				Rechnung 1945		
Fr.	Fr.			Fr.	Gta.			
		Betriebseinnahmen.						
222 580 181	182 000 000	I Aus dem Personenverkehr . . .		254 254 182	82			
249 906 471	239 000 000	II. Aus dem Gepack-, Tier- und Guter- verkehr		224 048 880	32			
13 050 370	11 000 000	III Aus dem Postverkehr		14 666 461	20			
485 537 022	432 000 000	Total der Transporteinnahmen		492 969 524	34			
19 139 985	16 347 000	IV. Verschiedene Einnahmen		18 621 504	04			
504 677 007	448 347 000	Total der Betriebseinnahmen		511 591 028	38			
		Betriebsausgaben.						
		<i>I. Allgemeine Verwaltung.</i>						
6 295 417	6 535 400	A Personalkosten		6 534 528	68			
714 266	757 000	B. Nebenkosten		797 497	99			
7 009 683	7 292 400	Total I		7 332 026	67			
		<i>II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.</i>						
11 385 365	11 225 900	A. Personalkosten		11 984 612	09			
2 639 220	2 747 800	B. Nebenkosten		2 812 904	11			
53 886 649	62 647 500	C Unterhalt und Erneuerung der Bahn- anlagen		57 891 088	51			
67 911 234	76 621 200	Total II		72 688 604	71			
		<i>III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.</i>						
113 692 241	112 950 600	A. Personalkosten		122 132 325	54			
9 804 125	8 531 900	B. Nebenkosten		11 408 872	60			
123 496 366	121 482 500	Total III		133 541 198	14			
		<i>IV. Zugforderungs- und Werkstatte- dienst.</i>						
29 918 351	30 049 900	A Personalkosten		30 285 192	85			
1 466 571	1 323 500	B. Nebenkosten		1 594 603	89			
39 884 045	38 467 800	C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials		37 207 457	05			
3 714 949	4 413 000	D. Unterhalt und Erneuerung der me- chanischen und elektr. Einrichtungen		4 016 483	13			
40 262 411	40 143 000	E. Unterhalt und Erneuerung des Roll- materials		42 629 211	37			
115 246 327	114 397 200	Total IV		115 732 948	29			

Rechnung 1944	Voranschlag 1945		Rechnung 1945	
Fr.	Fr.		Fr.	Cts.
2 087 277	2 611 800			
—	—			
33 375 722	32 134 600			
35 462 999	34 746 400			
		<i>V. Verschiedene Ausgaben.</i>		
		A. Pacht- und Mietzinse	963 181	07
		B. Verlust auf Hilfsbetrieben	—	—
		C. Sonstige Ausgaben	35 626 084	04
		Total V	36 589 265	11
		Zusammenzug der Ausgaben.		
7 009 683	7 292 400	I. Allgemeine Verwaltung	7 332 026	67
67 911 234	76 621 200	II. Unterhalt und Bewachung der Bahn	72 688 604	71
123 496 366	121 482 500	III. Stationsdienst und Zugsbegleitung .	133 541 198	14
115 246 327	114 397 200	IV. Zugförderungs- und Werkstatedienst	115 732 948	29
35 462 999	34 746 400	V. Verschiedene Ausgaben	36 589 265	11
349 126 609	354 539 700	Total	365 884 042	92
+2 362 315	+2 492 000	Bauausgaben zu Lasten der Betriebs- rechnung	+4 213 474	59
-6 249 706	-6 566 600	Mehreinnahmen für Gemeinschaftsbahn- höfe und Betrieb anderer Bahnen usw.	-4 939 587	54
345 239 218	350 465 100	Total der Betriebsausgaben	365 157 929	97
		Rechnungsabschluss.		
504 677 007	448 347 000	Total der Betriebseinnahmen	511 591 028	38
345 239 218	350 465 100	Total der Betriebsausgaben:		
330 877 468	323 302 700	mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds	365 157 929	97
		ohne die Kosten „ „ „ „	361 965 456	77
		Überschuss der Einnahmen		
159 437 789	97 881 900	mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds	146 433 098	41
173 799 539	125 044 300	ohne die Kosten „ „ „ „	149 625 571	61

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1945.

Rechnung 1944		Voranschlag 1945		Rechnung 1945	
Fr.	Fr.	Ertrag.		Fr.	Cts.
159 437 789	97 881 900	1. Überschuss der Betriebseinnahmen	146 433 098	41	
51 000	51 000	2. Ertrag verpachteter Bahnstrecken .	51 000	—	
394 883	720 000	3. Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien	—	—	
1 557 470	1 120 000	4. Ertrag der Wertbestände und Guthaben	1 172 107	50	
		5. Kapitalverzinsung der Nebengeschäfte:			
2 439 103	1 944 100	a. Materialverwaltung	2 064 803	—	
9 165 889	9 114 000	b. Kraftwerke	9 110 303	60	
1 430 088	1 398 700	c. Werkstätten	1 299 169	55	
21 043	21 800	d. Schiffsdienst auf dem Bodensee .	19 773	90	
		6. Reinertrag der Nebengeschäfte:			
1 568 583	800 200	a. Materialverwaltung	119 890	30	
11 374	22 000	b. Kraftwerke	31 363	07	
42 965	20 000	c. Werkstätten	51 270	15	
—	—	d. Schiffsdienst auf dem Bodensee .	—	—	
		7. Zuschüsse aus den Spezialfonds:			
13 514 752	26 252 400	a. Erneuerungsfonds	3 131 241	90	
85 599	100 000	b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds	61 231	30	
807 924	810 000	c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten	—	—	
31 497 065	—	d. Fonds der Taxzuschläge	—	—	
—	—	8. Betriebssubventionen	—	—	
709 185	529 900	9. Sonstige Einnahmen	444 112	99	
391 408	—	10. Vortrag des Aktivsaldo vom Vorjahre	23 418	—	
—	—	11. Passivsaldo des Jahres 1945 . . .	25 596 126	98	
229 300 751	255 138 246	12. Passivsaldo auf neue Rechnung . .	219 832 246	52	
452 426 871	395 924 246	Total	409 441 157	17	

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1945.

Rechnung 1944		Voranschlag 1945		Rechnung 1945	
Fr.	Fr.	Aufwand.		Fr.	Cts.
47 000	47 000	1. Entschädigung für gepachtete Bahnstrecken	47 000	—	
101 846 097	96 063 000	2. Verzinsung der festen Anleihen . .	99 535 744	15	
1 905 043	6 693 000	3. Verzinsung der schwebenden Schulden	2 278 911	19	
255 452	250 000	4. Finanzunkosten, Kursverluste etc. .	1 674 812	09	
151 376	188 300	5. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften (Schiffsdienst auf dem Bodensee)	155 377	77	
25 724 728	25 241 100	6. Tilgungen und Abschreibungen . .	5 160 165	20	
22 672 409	23 099 000	7. Einlagen in die Spezialfonds:			
585 994	—	a. Erneuerungsfonds	41 988 434	—	
7 727 704	370 000	b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds	—	—	
31 497 065	—	c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten	—	—	
137 212	181 000	d. Fonds der Taxzuschläge	—	—	
23 750 952	23 700 000	8. Sonstige Ausgaben:			
6 280 000	—	a. Subventionen	561 502	—	
—	—	b. Ausserordentliche Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse	23 718 458	35	
521 670	259 600	c. Rückstellung für Betriebslasten	10 023 418	—	
229 300 751	219 832 246	d. Ausserordentliche Gutschrift an Konto „Schuldverpflichtung aus laufenden Haftpflicht und Zuschussrenten“	1 212 000	—	
23 418	—	e. Verschiedenes	3 253 087	90	
452 426 871	395 924 246	9. Passivsaldo vom Vorjahr	219 832 246	52	
		10. Aktivsaldo des Jahres 1944 . . .	—	—	
		Total	409 441 157	17	

Bilanz auf 31. Dezember 1945.

(Vor Sanierung.)

Rechnung 1944		Rechnung 1945	
Fr.	Aktiven.	Fr.	Cts.
	I. Anlagekonto:		
2 644 527 492	1. Baukonto der Bahn	2 699 347 881	03
—	2. Schweizer Strecke der Linie Frasnè-Vallorbe	3 030 000	—
118 917 356	3. Überschuss des Rückkaufpreises über die Anlagekosten	118 917 355	77
39 543 796	II. Unvollendete Bauobjekte	48 418 111	92
244 359 102	III. Verwendungen auf Nebengeschäfte	239 166 923	81
266 665 526	IV. Zu tilgende Verwendungen	270 973 864	85
258 885 324	V. Wertbestände und Guthaben	223 629 178	48
229 300 751	VI. Passivsaldo auf Ende 1944	219 832 246	52
—	Passivsaldo des Jahres 1945	25 596 126	98
3 797 199 347	Total der Aktiven	3 843 911 689	36
	Passiven.		
2 972 926 500	I. Feste Anleihen	2 864 043 250	—
152 823 621	II. Getilgtes Schuldkapital	—	—
365 730 350	III. Schwebende Schulden	342 277 837	54
	IV. Spezialfonds:		
293 513 052	a. Erneuerungsfonds (Abschreibungen)	627 227 319	75
12 182 406	b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds	10 363 282	07
23 418	V. Aktivsaldo des Jahres 1944	—	—
3 797 199 347	Total der Passiven	3 843 911 689	36

Bilanz auf 31. Dezember 1945.

(Nach Sanierung.)

	Rechnung 1945	
	Fr.	Cts.
Aktiven.		
I. Anlagevermögen	2 066 750 439	71
II. Betriebsvermögen	167 280 610	57
III. Übrige Aktiven	51 359 896	07
IV. Passivsaldo des Jahres 1945	25 596 126	98
Total der Aktiven	2 310 987 073	33
Passiven.		
I. Eigenkapital	410 363 282	07
II. Rückstellungen	64 391 426	40
III. Fremdkapital	1 805 638 132	55
IV. Übrige Passiven	30 594 232	31
Total der Passiven	2 310 987 073	33

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1945. (Vom 6. September 1946.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1946
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5012
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.09.1946
Date	
Data	
Seite	65-84
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 632

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.