

5430

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung
der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen
Bundesbahnen für das Jahr 1947**

(Vom 20. Mai 1948)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1947 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 26. April 1948 zur Genehmigung zu unterbreiten.

Die Jahresrechnung und der Abschluss stehen unter dem doppelten Einfluss einer weitem erfreulichen Steigerung des Verkehrsvolumens einerseits und einer neuerlichen, weniger erfreulichen Erhöhung der Betriebsausgaben anderseits.

Während die Reisendenzahl gegenüber dem Vorjahr um 3,2 % zugenommen hat, weist der Güterverkehr eine mengenmässige Zunahme von 7,7 % auf. Die gesamten *Betriebseinnahmen* verzeichnen denn auch gegenüber dem Vorjahr eine entsprechende Verbesserung, und zwar um 8,2 %.

Die *Betriebsausgaben* stiegen aber gemessen am Vorjahre um 12,9 %.

Diese Erscheinung ist zur Hauptsache auf das Anschwellen der Personalkosten zurückzuführen. Ihr Anteil an der Kostenvermehrung gegenüber dem Vorjahre macht 73,9 % aus. Es wird einer Grossanstrengung bedürfen, um die Kosten der Bundesbahnen so zu lenken, dass sie nicht länger disproportional zur Verkehrszunahme steigen. Den Rationalisierungsbestrebungen im Bundesbahnbetrieb stellt sich aber die Fixkostenstruktur hemmend in den Weg. Vor allem entzieht sich die Entwicklung des allgemeinen Lohnniveaus grösstenteils einer Beeinflussung durch die Unternehmungsleitung. Solange die Hochkonjunktur andauert, können die Bedenken über den Haushalt der Bundesbahnen in der nächsten Zukunft etwas zurücktreten. Gleichwohl scheint es angezeigt,

gleich zu Beginn der Besprechung der Rechnungsvorlage auf die Notwendigkeit einer verschärften Überwachung des Kostenverlaufs hinzuweisen.

Aus der vorliegenden Rechnungsablage möchten wir folgende Angaben hervorheben.

I. Baurechnung

Die Bauaufwendungen des Jahres 1947 weisen gegenüber dem Voranschlag 1947 und der Rechnung 1946 folgende Entwicklung auf.

I. Anlagen der Bahn	Rechnung 1946 Fr.	Voranschlag 1947 Fr.	Rechnung 1947 Fr.
1. Anlagen und Einrichtungen:			
Elektrifizierung	12 857 918	6 875 000	5 559 833
Generaldirektion	924 652	868 300	810 770
Kreis I	12 491 858	18 704 000	15 922 272
Kreis II	18 582 029	22 085 200	21 357 952
Kreis III	11 571 722	18 780 200	15 897 448
Verfügungsreserve der General- direktion	—	1 000 000	— ¹⁾
	56 428 179	68 262 700	59 548 270
2. Fahrzeuge	17 754 493 ²⁾	20 424 000	21 613 352
Total Bahn	74 182 672	88 686 700	81 161 622
II. Anlage der Nebengeschäfte . .	1 713 016	3 783 300	3 325 044
	75 895 688	92 470 000	84 486 666

Aus der vorstehenden Aufstellung geht hervor, dass die Bauaufwendungen im Berichtsjahr rund 8 Millionen Franken weniger betragen haben als veranschlagt war; sie stehen jedoch um 8,6 Millionen Franken höher als die Aufwendungen im Vorjahr, wenn man die in das Jahr 1946 gefallene Übernahme der vom Volkswirtschaftsdepartement zur Sicherung der Landesversorgung angeschafften 820 Güterwagen im Betrage von 14 Millionen Franken für diesen Vergleich weglässt.

Die Aufholung des Rückstandes in den Bauaufwendungen gegenüber dem Voranschlag 1947 kann zu einer Überschreitung des Bauvoranschlages 1948 führen, sofern der Arbeitsmarkt die zusätzlichen Aufträge bewältigen kann. Nach dem gegenwärtig noch bestehenden Beschäftigungsgrad im Industrie- und Bausektor ist es jedoch sehr ungewiss, ob der Rückstand schon im laufenden Jahre aufgeholt werden kann.

Von den gesamten Bauaufwendungen von rund 84,5 Millionen Franken wurden 63,6 Millionen Franken als Vermehrung des Anlagevermögens behandelt, während 20,9 Millionen Franken dem Betrieb belastet wurden.

¹⁾ Die Ausgaben in der Höhe von Fr. 828 354 sind in den Aufwendungen für die Kreise I—III enthalten.

²⁾ Ohne die 1946 vom eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement übernommenen 820 Güterwagen im Betrage von Fr. 13 985 299.

In das Berichtsjahr fällt die Beendigung der Elektrifikation der Strecken Payerne–Freiburg und Kreuzlingen–Stein a. Rh. Die Elektrifizierung der übrigen noch mit Dampf betriebenen Strecken musste vor allem wegen Mangel an elektrischen Triebfahrzeugen etwas zurückgestellt werden. Bei den Kreisen ist als wichtigste Baute das neue bergseitige Geleise zwischen Brunnen und Sisikon zu erwähnen, mit einem Gesamtaufwand von 14,7 Millionen Franken, wovon das Berichtsjahr mit 5,2 Millionen Franken belastet ist. Sodann sind für die Erneuerung von Geleisen und Ausweichungen, inbegriffen Schotterbett, 28,2 Millionen Franken aufgewendet werden. Während die Zufuhr von Schienen und Eisenschwellen aus dem Ausland befriedigend war, bestand Mangel an Holzschwellen, an Weichenteilen und Befestigungsmitteln.

Von den Aufwendungen für die Fahrzeuge entfallen auf die Triebfahrzeuge 8,7 Millionen Franken und auf die Personenwagen 10 Millionen Franken. Bei den langen Lieferfristen von 2 Jahren für Wagen und 3 Jahren für Lokomotiven kann der Nachholbedarf nur sehr langsam aufgeholt werden. Darum mussten während des ganzen Berichtsjahres durchschnittlich 40–50 Dampflokotiven auf elektrifizierten Linien und Bahnhöfen Dienst leisten. Die Modernisierung des Personenwagenparkes kann vorläufig auch nicht programm-mässig erfolgen. Um wenigstens den während der Kriegszeit in Rückstand geratenen Grossunterhalt an den vierachsigen Personenwagen aufholen zu können, wurde die Einstellung von 300 Werkstättearbeitern in die Wege geleitet.

II. Die Verkehrsleistungen

Die anhaltend gute Marktlage hat auch auf die Entwicklung der Verkehrsleistungen günstig eingewirkt. Die *Reisendenzahl* ist gegenüber dem Vorjahre nochmals angestiegen, und zwar um 6,5 Millionen, das sind 3,2%, auf 218 Millionen Reisende. Es ist dies die bisher höchste Zahl an beförderten Personen. Die neue Verkehrszunahme ist vor allem auf den vermehrten Berufs- und Arbeiterverkehr mit Streckenabonnements zurückzuführen. Bis in den Spätsommer hinein war auch der Reiseverkehr aus dem Ausland sehr lebhaft. Die im Herbst eingetretenen Einschränkungen im englisch-schweizerischen Reiseverkehr haben dann allerdings ein starkes Abflauen dieses Verkehrs und damit des ausländischen Fremdenverkehrs überhaupt bewirkt. Die erreichte Höchstzahl im Personenverkehr ist um so erfreulicher, als im Berichtsjahr der in- und ausländische Automobilverkehr wieder stärker in Erscheinung trat.

Im *Güterverkehr* hat die Aufwärtsbewegung auch angehalten. Die im gesamten Güterverkehr beförderten Mengen sind, verglichen mit dem Vorjahre, um 1,3 Millionen Tonnen auf 18,2 Millionen Tonnen angestiegen. Die Verkehrszunahme ist vornehmlich auf die erhöhte Einfuhr und auf die Belegung des Durchfuhrverkehrs zurückzuführen, während die Ausfuhrmenge etwas hinter derjenigen des Vorjahres steht. Der rege Binnenverkehr hatte sodann einen beachtlichen Einfluss auf die Güterverkehrsziffern.

III. Finanzielle Ergebnisse

1. Die Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Im Rechnungsjahr ist der *Anlagewert* um 33,4 Millionen Franken auf Fr. 3 022 477 681.74 gestiegen. Dem Wertzuwachs von 44,8 Millionen Franken stehen Wertabgänge von 11,4 Millionen Franken gegenüber.

Die *Abschreibungen* belaufen sich auf 316,3 Millionen Franken. Dieser Betrag teilt sich auf in eine ordentliche Abschreibung von 71,3 Millionen Franken und eine ausserordentliche von 245 Millionen Franken. Die letztere Summe beruht auf einer Neuregelung der Abschreibungen auf den Allgemeinen Kosten und dem Unterbau. Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 7. April 1948 der vom Post- und Eisenbahndepartement vorgeschlagenen Herstellung des Sollbestandes auf den vorstehend bezeichneten Anlagen und der hiezu notwendig gewordenen Änderung des Reglements über die Anlagen- und Abschreibungsrechnung der Bundesbahnen vom 27. Juni 1946 zugestimmt. Damit ist eine Lücke in der Abschreibungsordnung der Bundesbahnen geschlossen worden, die bei der Sanierung lediglich zur Schonung der Bundesfinanzen vorübergehend in Kauf genommen werden musste. Die Schweizerische Treuhandgesellschaft hatte in ihrem Gutachten vom 5. Juli 1944 über die vorgesehene Sanierung der Bundesbahnen auf diese Lücke hingewiesen, indem sie feststellte:

«Wir vertreten die Ansicht, dass der ermittelte Abschreibungsausfall voll zur Anrechnung gebracht und vom Buchwert der Anlagen abgesetzt werden sollte».

Die seit dem Sanierungsjahr 1944 eingetretene starke Verteuerung der Material- und Lohnkosten überstieg die gemäss Art. 18¹ des Bundesbahngesetzes aus den Abschreibungen zur Verfügung stehenden Mittel zur Deckung der Bauaufwendungen beträchtlich. Nach den Motiven der Bundesbahnsanierung kann eine Erhöhung der festverzinslichen Schulden für einen weitergehenden Bauaufwand als die Abschreibungsmittel zu decken vermögen nur für ertragssteigernde oder aufwandsvermindernde Anlagen in Erwägung gezogen werden. Diese Verhältnisse müssen mitbestimmend gewesen sein, dass die Bundesbahnen mit ihrer Eingabe vom 8. Dezember 1947 an das Post- und Eisenbahndepartement die «Neugestaltung der Finanzgrundlagen im Bauwesen der Eisenbahnen bzw. der SBB.» zur Diskussion stellten. Für die Bundesbahnen wird aber der Grundsatz der Selbstfinanzierung, gleiche Wettbewerbsgrundlagen vorausgesetzt, vorherrschend sein müssen. Es sind daher vorerst alle Möglichkeiten der Selbstfinanzierung und der Eigenwirtschaftlichkeit auszuschöpfen. Eines dieser Mittel ist die Deckung des Abschreibungsausfalles von 245 Millionen Franken aus eigener Kraft. Diese ausserordentliche Abschreibung erscheint vorerst nur buchmässig in der Abschreibungsrechnung; als Gegenposten figuriert sie als zu tilgende Aufwendungen in den Bilanzaktiven. Der Bundesratsbeschluss sieht eine jährliche Tilgung von 20 Millionen Franken als Verbindlichkeit zu lasten der Gewinn- und Verlustrechnung vor, die sowohl der gesetzlichen Reservestellung wie der Verzinsung des Dotationskapitals voranzugehen hat. Vorbehalten bleibt eine Überprüfung dieses Beschlusses hinsichtlich der Ab-

tragungsdauer, sofern Artikel 16, Absatz 2, des BG vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen betreffend Deckung eines allfälligen Fehlbetrages der Gewinn- und Verlustrechnung bei der Genehmigung der Jahresrechnung durch die Bundesversammlung zur Anwendung kommen müsste. Das Jahresergebnis 1947 gestattet bereits, eine namhafte erste Tilgung auf diesem Ausstand vorzunehmen, und zwar in der Höhe von 32,2 Millionen Franken. Nebst dieser ersten Quote wird die im Jahre 1946 durch die Sofortabschreibung des Übernahmepreises von 820 Güterwagen des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements geschaffene Abschreibungsreserve von 12,8 Millionen Franken zur weitem Abtragung dieses Abschreibungsausfalles verwendet. Der Abschreibungsausfall ermässigt sich damit von 245 Millionen Franken auf 200 Millionen Franken. Die planmässige Tilgung wird einen Zeitraum von 10 Jahren ab 1. Januar 1948 erfordern. Es wird jeweils der Bundesversammlung vorbehalten bleiben, gestützt auf Artikel 16¹ des Bundesbahngesetzes über die Verwendung eines nach der Verzinsung des Dotationskapitals verbleibenden Aktivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung zu beschliessen, ob der Reservefonds zusätzlich gespeist werden oder ob eine raschere Tilgung des Abschreibungsausfalles erfolgen solle.

Die zusätzliche Abschreibung von 245 Millionen Franken soll in erster Linie für die Baufinanzierung zur Verfügung stehen, namentlich für Rollmaterialanschaffungen und den Ausbau der Doppelspuren, wogegen diese Mittel nicht zur Finanzierung von Gossbauten in Bahnhöfen herangezogen werden sollen. Diese schwierigen Bauprobleme müssen in Verbindung mit den beteiligten Kantonen und Gemeinden einer Lösung entgegengeführt werden.

Was die zeitliche Beanspruchung der neuen Baufinanzierungsmittel anbelangt, so werden sich die Bundesbahnen hierin eine gewollte Zurückhaltung auferlegen. Eine sofortige massive Erhöhung des Bauvoranschlages wäre mit den Bestrebungen des Bundesrates, die öffentlichen Investitionen in der Periode der Hochkonjunktur möglichst nieder zu halten, nicht vereinbar.

Für die nächste Zukunft kann bei dieser Ordnung der Abschreibungen das Baufinanzierungsprogramm der Bundesbahnen als befriedigend gelöst betrachtet werden.

Die Belastung der Abschreibungsrechnung von 18,5 Millionen Franken betrifft die aufgelaufenen Abschreibungen auf den Anlagenabgängen; hierin ist die zur Auflösung gelangende Vollabschreibung von 12,8 Millionen Franken auf den bereits erwähnten 820 Güterwagen des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements inbegriffen. Dadurch wird erreicht, dass diese Güterwagen zusammen mit den übrigen Güterwagen der normalen jährlichen Abschreibung unterstehen. Der frei werdende Betrag in der gleichen Höhe wird zur Verstärkung der Abschreibungen auf den zu tilgenden Aufwendungen von 245 Millionen Franken verwendet.

Der Bilanzwert der Anlagen (Anlagewert — Abschreibungsbestand) beläuft sich am Jahresende 1947 auf Fr. 1 730 250 437.25 gegenüber Franken 1 974 011 605.96 auf Ende des Vorjahres.

2. Die Betriebsrechnung

Die gesamten *Betriebseinnahmen* des Jahres 1947 belaufen sich auf 634,8 Millionen Franken, das sind 48,8 Millionen Franken oder 8,2 % mehr als im Vorjahr.

Die *Personenverkehrseinnahmen* sind um 11,7 Millionen Franken oder 4,5 % auf rund 270 Millionen Franken angestiegen, während die *Güterverkehrseinnahmen* die Höhe von 341,6 Millionen Franken erklommen haben. Sie sind gegenüber dem Vorjahre um 36 Millionen Franken, das sind 11,8 %, gestiegen.

Die *Betriebsausgaben* haben die Steigerung der Betriebseinnahmen nicht nur mitgemacht, sondern sie haben sie sogar noch etwas überholt. Die Betriebsaufwendungen beliefen sich auf 437,2 Millionen Franken, sie waren damit um 49,8 Millionen Franken, das sind 12,9 %, höher als 1946.

Aus den Erläuterungen zur Betriebsrechnung im Anhang zu den Rechnungen der Bundesbahnen beleuchten wir im folgenden den intensivsten Ausgabenfaktor: die Personalkosten. Vorerst zeigen wir die Entwicklung des *Personalbestandes* auf.

Der Personalbestand der Verwaltung, des Betriebes, der Nebengeschäfte und der Baubüros sowie der Rheinhäfen in Basel und des Lebensmittelmagazins in Bellinzona hat im Jahresdurchschnitt betragen:

	Rechnung 1946	Rechnung 1947	Unterschied
Beamte, Angestellte, Arbeiter und Lehrlinge	31 975	33 689	+1 714
Aushilfspersonal	2 524	2 604	+ 80
Aufgebotene Pensionierte	73	84	+ 11
Total eigenes Personal	34 572	36 377	+1 805

Die Personalausgaben

	Rechnung 1946 Fr.	Rechnung 1947 Fr.	Unterschied Fr.
Besoldungen, Gehälter, Löhne und dazugehörige Bezüge ein- schliesslich Teuerungszulagen .	238 113 611	262 614 286	+ 29 500 675
Nebenbezüge, Dienstkleider, so- ziale Aufwendungen	39 068 833	47 032 451	+ 7 963 618
	272 182 444	309 646 737	+ 37 464 293
abzüglich: Beteiligung Dritter an den Personalausgaben (Renten der SUVA, Krankengeld der SUVA, Lohnausfallentschädi- gungen usw.)	2 170 872	2 810 606	+ 639 734
	270 011 572	306 836 131	+ 36 824 559

Die Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr sind zum grössten Teil auf die Ausrichtung höherer Teuerungszulagen und Teuerungszuschläge sowie auf die Personalvermehrung infolge Verkehrszunahme zurückzuführen. Durch

die rückwirkend auf den 1. Januar 1947 in Kraft getretene Unterstellung der Werkstattarbeiter unter das Beamtengesetz ist ein weiteres Element der Personalausgabensteigerung dazugetreten.

Die Sozialaufwendungen weisen eine Erhöhung von 4,6 Millionen Franken auf; sie ist zur Hauptsache auf die Erhöhung der Einlagensätze für die Einlagen in den Stabilisierungsfonds zurückzuführen.

Der *Betriebskoeffizient*, das ist das prozentuale Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, weist folgende Entwicklung auf:

1938.	66,91 %
1942.	59,46 %
1944.	65,56 %
1945.	70,75 %
1946.	66,05 %
1947.	68,88 %

Der *Betriebsüberschuss* beträgt 197,6 Millionen Franken gegenüber 199,1 Millionen Franken im Vorjahr.

3. Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Aktivsaldo von 25,41 Millionen Franken ab. Trotz des etwas geringeren Betriebsüberschusses und des u. a. um 1,8 Millionen Franken geringern Ertrages auf den Wertbeständen und Guthaben und des Rückganges von 2,6 Millionen Franken auf den sonstigen Erträgen ist der Aktivsaldo ebenso hoch ausgefallen wie 1946. Der Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung hat sich eben noch stärker zurückgebildet. So sind gegenüber dem Vorjahre die Kapitalkosten um 2,7 Millionen Franken infolge Herabsetzung des Fremdkapitals und günstigeren Zinsbedingungen zurückgegangen; dann fiel ein einmaliger Aufwandposten des Vorjahres, die Nettoeinzahlung in den Ausgleichsfonds der schweizerischen Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen mit 4,7 Millionen Franken weg, endlich sind zur Deckung grosser Schäden 1946 2,6 Millionen Franken im Berichtsjahr jedoch nur 0,5 Millionen Franken zurückgelegt worden. Dafür erscheint aber als neue, einmalige Belastung eine Rückstellung von 2 Millionen Franken für die Deckung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagen der Etzelwerk AG., an deren Kapital die SBB zu 55 % beteiligt sind.

Der Aktivsaldo des Jahres 1947 von Fr. 25 408 312.78 ergibt sich nach Belastung der Jahresrechnung mit folgenden ausserordentlichen Aufwendungen:

Erste Jahresquote zur Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagegruppen Allgemeine Kosten und Unterbau »	32 191 637.05
Rückstellung zur spätern Tilgung des Defizites der Pensions- und Hilfskasse von 540 Millionen Franken »	6 000 000.—

Übertrag Fr. 63 599 949.78

Übertrag Fr. 68 599 949.78

Rückstellung für die Deckung des Abschreibungsausfalles auf
den Anlagen der Etzelwerk AG. » 2 000 000.—

Fr. 65 599 949.78

Ende 1946 betrug der Bruttoüberschuss Fr. 70 238 542.89.

Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 26. April 1948 beschlossen, die Verwendung des Reingewinnes von Fr. 25 408 312.73 im Sinne des Art. 16¹ a und b des Bundesbahngesetzes wie folgt vorzuschlagen:

- a. Einlage in die gesetzliche Reserve : Fr. 8 000 000.—
- b. Verzinsung des Dotationskapitals. » 16 000 000.—

Über die Verwendung des verbleibenden Überschusses von Fr. 1 408 312.73 hat die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung zu beschliessen. Der Verwaltungsrat schlägt vor, diesen Überschuss als weitere Einlage der gesetzlichen Reserve zuzuwenden.

4. Bilanz

Das Anlagevermögen weist gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von 243,8 Millionen Franken auf. Dieser Abnahme des Bilanzwertes des Anlagevermögens steht jedoch der neue in der Bilanz aufgeführte Abschreibungsausfall von 200 Millionen Franken auf den Anlagegruppen Allgemeine Kosten und Unterbau gegenüber. Das *Betriebsvermögen* ist im Berichtsjahr um 41,7 Millionen Franken zurückgegangen. Der Hauptgrund liegt darin, dass die Clearing-Ausstände aus dem Abrechnungsverkehr der Bundesbahnen mit den italienischen Staatsbahnen von rund 41 Millionen Franken von der Eidgenossenschaft übernommen worden sind. Der Bund hat diesen Betrag den Bundesbahnen im Konto-Korrent gutgeschrieben. Bei den Passiven haben die festen Verbindlichkeiten um 146,1 Millionen Franken abgenommen und die laufenden Verbindlichkeiten um 38 Millionen Franken zugenommen.

IV. Pensions- und Hilfskasse

Im Rechnungsjahr ist der Fehlbetrag der Versicherten alter Ordnung um rund 10,3 Millionen Franken zurückgegangen, so dass er auf Ende 1947 539,9 Millionen Franken gegenüber 550,2 Millionen Franken im Vorjahr beträgt. Dieses günstige Resultat ist der geringern Zahl der Pensionierungsfälle zuzuschreiben. Gegenüber 1124 erwarteten Fällen traten deren 813 ein.

Bei den Versicherten neuer Ordnung ist im Berichtsjahr ein Einnahmenüberschuss von rund 1,4 (1946: 1,5) Millionen Franken eingetreten. Der Überschuss der Aktiven der Pensionskasse neuer Ordnung weist damit auf Ende 1947 einen Betrag von rund 4,9 Millionen Franken gegenüber 3,5 Millionen Franken im Vorjahr auf.

V. Schlussbemerkungen und Anträge des Bundesrates

Die Nachholung des Abschreibungsausfalles auf den Allgemeinen Kosten und dem Unterbau im Ausmasse von 245 Millionen Franken wird nicht unwesentlich zur innern Festigkeit des Finanzhaushaltes der Bundesbahnen beitragen. Damit dürften aber die Bundesbahnen voraussichtlich an ihrer obern Tragfähigkeit an laufenden Abschreibungen angelangt sein. Auf diesem Wege wird die Selbstfinanzierung der Unternehmung ohne Gefährdung ihrer Eigenwirtschaftlichkeit kaum mehr gesteigert werden können. Die Ertragslage der Bundesbahnen bleibt weiterhin gespannt. Bei den hohen, vom Verkehrsvolumen unabhängigen Kosten, wie den Personal- und Kapitalkosten, würde schon ein leichter Verkehrsrückgang eine empfindliche Ertragseinbusse im Gefolge haben. Eine weitere Tarifierhöhung zum Ausgleich einer allfällig sinkenden Verkehrsnachfrage dürfte in naher Zukunft aus Wettbewerbsgründen, trotz der gegenüber 1947 zu erwartenden Erhöhung der Teuerungszulagen um 18 %, kaum erwogen werden können. Dagegen werden alle Anstrengungen der Verwaltung auf die weitere Rationalisierung des Betriebes gerichtet sein müssen. Es wäre auch sehr erwünscht, wenn in den Kosten für die Bauten und Anschaffungen zum mindesten keine weiteren Steigerungen mehr eintreten würden. Das Problem der finanziellen Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel wird zurzeit unter der Leitung des Amtes für Verkehr von einem besonderen Expertenausschuss näher untersucht.

Wir beantragen Ihnen, den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung gemäss dem beiliegenden Beschlussesentwurf zu verwenden.

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 20. Mai 1948.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Celio

Der Vizekanzler:

Ch. Oser

Beilagen:

1. Beschlussesentwurf.
 2. Auszüge aus den Rechnungen und der Bilanz für das Jahr 1947.
-

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

**die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1947**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der General-
direktion der Bundesbahnen vom 12. April 1948 und Bericht und Antrag des
Verwaltungsrates vom 26. April 1948 an den Bundesrat zuhanden der Bundes-
versammlung und in die Botschaft des Bundesrates vom 20. Mai 1948,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1947, abschliessend mit einem Reingewinn von
Fr. 25 408 312.73, und die Bilanz auf den 31. Dezember 1947 der Bundesbahnen
werden genehmigt.

Art. 2

Die Geschäftsführung der Bundesbahnen im Jahre 1947 wird genehmigt.

Art. 3

Der Reingewinn des Jahres wird gemäss Artikel 16¹ *a* und *b* des Bundes-
bahngesetzes wie folgt verwendet:

- | | |
|--|-----------------|
| <i>a.</i> Einlage in die gesetzliche Reserve | Fr. 8 000 000.— |
| <i>b.</i> Verzinsung des Dotationskapitals | » 16 000 000.— |

Der verbleibende Überschuss von Fr. 1 408 312.73 wird ebenfalls der
Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge zugewiesen.

Auszug
aus den
Rechnungen und der Bilanz der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1947

Anlagenrechnung

	Bestand auf 1. Januar 1947	Vermehrung pro 1947	Bestand auf 31. Dez. 1947
A. Bahnbetrieb:			
I. Allgemeine Kosten	198 604 495.83	— 817 940.—	197 786 555.83
II. Anlagen und feste Einrichtungen:			
a. Grundstücke und Rechte	201 727 796.05	— 745 373.55	200 982 422.50
b. Unterbau	719 648 978.79	— 162 073.20	719 486 905.59
c. Oberbau	267 690 779.65	12 618 440.75	280 309 220.40
d. Hochbauten und feste Einrich- tungen	252 794 621.05	2 548 148.03	255 342 769.08
e. Fahrleitungs- anlagen	134 357 337.83	3 047 904.45	137 404 642.28
f. Fernmelde- und Sicherungs- anlagen	156 325 826.50	4 522 199.85	160 848 026.35
III. Fahrzeuge	733 391 225.51	10 512 865.75	743 904 091.26
IV. Mobilien und Geräte	38 669 438.60	1 133 045.96	39 852 484.56
V. Schweizerstrecke der Linie Frasn- Vallorbe	3 030 000.—	—	3 030 000.—
	2 706 240 499.81	32 706 618.04	2 738 947 117.85
B. Nebengeschäfte:			
I. Kraftwerke, Über- tragungsleitungen und Unterwerke	242 933 671.95	131 255.58	243 064 927.53
II. Werkstätten	35 815 355.93	560 461.60	36 375 817.53
III. Materialverwaltung	760 491.71	5 259.50	765 751.21
IV. Schiffsdienst auf dem Bodensee	3 317 002.82	7 014.80	3 324 017.62
Total Verwendung auf Nebengeschäfte	282 826 522.41	703 991.48	283 530 513.89
Gesamttotal	2 989 067 022.22	33 410 609.52	3 022 477 631.74

Betriebsrechnung für das Jahr 1947

Rechnung 1946	Voranschlag 1947	Betriebseinnahmen	Rechnung 1947
258 239 672	238 000 000	I. Aus dem Personenverkehr . .	269 966 811.86
290 276 592	274 000 000	II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr	325 410 151.08
15 314 482	12 000 000	III. Aus dem Postverkehr	16 211 790.85
563 830 746	524 000 000	Total der Transporteinnahmen	611 588 753.79
22 679 517	19 206 000	IV. Verschiedene Einnahmen . .	23 198 387.94
586 510 263	543 206 000	Total der Betriebseinnahmen	634 787 141.73
		<i>Betriebsausgaben</i>	
		I. Allgemeine Verwaltung:	
6 853 989	7 369 800	A. Personalkosten	7 765 141.29
853 388	783 700	B. Nebenkosten	1 026 100.02
7 707 327	8 153 500	Total I	8 791 241.31
		II. Unterhalt und Bewachung der Bahn:	
12 896 260	13 601 800	A. Personalkosten	14 601 602.60
2 941 699	2 909 500	B. Nebenkosten	3 131 478.96
48 356 984	44 591 900	C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	44 234 725.55
64 194 943	61 103 200	Total II	61 967 807.11
		III. Stationsdienst und Zug- begleitung:	
135 872 776	140 068 400	A. Personalkosten	153 389 826.30
14 752 819	10 016 100	B. Nebenkosten	13 831 872.63
150 625 595	150 084 500	Total III	167 221 698.93
		IV. Zugförderungs- und Werk- stätten dienst:	
32 997 664	33 612 400	A. Personalkosten	37 660 457.49
1 718 839	1 605 000	B. Nebenkosten	2 301 779.40
34 974 127	31 842 700	C. Material- und Kraftver- brauch des Rollmaterials	41 599 459.47
3 910 943	3 730 000	D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektrischen Einrichtungen	3 934 794.35
43 629 293	41 021 200	E. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	48 402 799.25
117 230 866	111 811 300	Total IV	133 899 289.96
		V. Verschiedene Ausgaben:	
2 047 692	2 464 700	A. Pacht- und Mietzinse . .	6 199 770.96
41 272 547	44 795 900	B. Sonstige Ausgaben . . .	50 474 428.35
43 320 239	47 260 600	Total V	56 674 199.31
388 078 970	378 413 100	Total I—V	428 554 236.62

Rechnung 1946	Voranschlag 1947	Betriebsausgaben	Rechnung 1947
+14 358 029	+22 954 400	VI. 1. Nicht aktivierbare Bauaufwendungen	+20 414 333.36
-1 087 435	- 998 700	2. Vergütungen für Verwaltungs- und Bauleitungskosten	-1 000 677.34
-7 666 228	-5 628 000	3. Nettovergütungen für Betriebsleistungen in Gemeinschaftsbahnhöfen und auf Gemeinschaftsbahnstrecken	-8 810 904.57
-1 267 906	-1 020 100	4. Entschädigungen für Besorgung des Betriebes anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen .	-1 934 021.03
+4 336 460	+15 322 600	Total VI	+8 668 730.42
387 415 430	393 735 700		437 222 967.04
Rechnungsabschluss			
586 510 263	543 206 000	Betriebseinnahmen	634 787 141.73
387 415 430	393 735 700	Betriebsausgaben	437 222 967.04
		Einnahmenüberschuss (in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen)	197 564 174.69
199 094 833	149 470 300		

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1947

<i>Ertrag</i>		Fr.
1. Überschuss der Betriebseinnahmen		197 564 174.69
2. Rohertrag der Nebengeschäfte:	Fr.	
a. Kraftwerke	12 240 049.84	
b. Werkstätten	2 277 167.65	
c. Materialverwaltung	4 199 074.14	18 716 291.63
3. Ertrag der Wertbestände und Guthaben		2 420 146.97
4. Sonstige Erträge		1 226 654.71
		<u>219 927 267.40</u>
 <i>Aufwand</i> 		
1. Abschreibungen:		
a. vom Anlagevermögen:	Fr.	
ordentliche	71 340 208.—	Fr.
von Restbuchwerten	<u>1 178 517.91</u>	72 518 725.91
b. vom Betriebsvermögen		1 631 538.21
c. von den übrigen Aktiven:		
von Anleihenskosten	4 216 200.—	
vom Abschreibungs-		
ausfall bei den All-		
gemeinen Kosten und		
beim Unterbau	<u>32 191 637.05</u>	36 407 837.05
		110 558 101.17
2. Kapitalkosten:		
a. Zinsen für feste Verbindlichkeiten	47 675 148.45	
b. Zinsen für laufende Verbindlichkeiten	2 407 601.34	
c. Finanzunkosten, Kursverluste, Ge-		
bühren	<u>407 244.24</u>	50 489 994.03
3. Rohverlust des Schiffsdienstes auf dem Bodensee		82 645.49
4. Rücklage zur Deckung grosser Schäden		500 000.—
5. Rückstellungen:		
a. Rückstellung zur spätem Tilgung des	Fr.	
Defizites der Pensions- und Hilfskasse	6 000 000.—	
b. Rückstellung für die Deckung des Ab-		
schreibungsausfalls auf den Anlagen		
der Etzelwerk A G.	2 000 000.—	8 000 000.—
6. Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse		24 014 105.40
7. Sonstige Aufwendungen		874 108.58
8. Aktivsaldo des Jahres		25 408 312.78
		<u>219 927 267.40</u>

Bilanz auf 31. Dezember 1947

		Rechnung 1947
<i>Aktiven</i>		
I. Anlagevermögen		1 780 250 437.25
II. Betriebsvermögen		150 890 230.02
III. Übrige Aktiven		254 832 553.56
	Total der Aktiven	2 185 973 220.83
<i>Passiven</i>		
I. Eigenkapital		422 859 459.86
II. Rückstellungen		16 703 906.85
III. Fremdkapital:		
a. Feste Verbindlichkeiten	1 401 889 900.—	
b. Schwebende Verbindlichkeiten	244 350 117.05	1 646 240 017.05
IV. Übrige Passiven		24 761 524.84
V. Aktivalsaldo des Jahres 1947		25 408 312.73
	Total der Passiven	2 185 973 220.83

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1947 (Vom 20. Mai 1948)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1948
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5430
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.05.1948
Date	
Data	
Seite	409-423
Page	
Pagina	
Ref. No	10 036 248

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.