

7143

**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung  
über die Genehmigung der Rechnungen und der  
Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen  
für das Jahr 1955**

(Vom 15. Mai 1956)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1955 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 23. April 1956 zur Genehmigung zu unterbreiten.

Die seit Jahren andauernde Hochkonjunktur hat im Berichtsjahr nochmals eine Steigerung erfahren. Die Bundesbahnen, als grösster Verkehrsträger des Landes, haben von dieser wirtschaftlichen Prosperität Nutzen gezogen. Sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr ist das Transportvolumen weiter angestiegen, ebenso die Verkehrseinnahmen.

Nachstehend geben wir Ihnen einen Querschnitt durch die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1955.

**Allgemeiner Überblick**

Im Personenverkehr ist ein leichter Anstieg festzustellen. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 208,4 Millionen, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme um 3,9 Millionen Personen oder 1,9 Prozent entspricht. Diese neuerliche Verkehrszunahme ist dem vermehrten einheimischen Einzelreise- und Abonnementsverkehr, besonders aber dem internationalen Reiseverkehr zuzuschreiben.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 815,1 Millionen Franken. Die Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahr betragen 10,0 Millionen Franken, das sind 3,3 Prozent.

Der Güterverkehr hat neuen Auftrieb erhalten; seit Jahresmitte hat sich allerdings die Aufwärtsbewegung verlangsamt. Die im Gesamtgüterverkehr (Gepäck-, Expressgut-, Post-, Tier- und Güterverkehr) beförderten Gütermengen sind gegenüber dem Vorjahre um 2,5 Millionen Tonnen oder 11,8 Prozent auf 23,5 Millionen Tonnen angewachsen. Diese erfreuliche Entwicklung ist vor allem auf den internationalen Transitverkehr zurückzuführen, der sich im Vergleich zum letzten Vorkriegsjahr mehr als verdoppelt hat. Auch die Einfuhr war höher und überstieg z. B. diejenige des Jahres 1938 um einen Drittel. Der Binnenverkehr hat entsprechend der inländischen Hochkonjunktur ebenfalls etwas angezogen. Dagegen hat die Ausfuhr nur geringfügig zugenommen, und gegen Jahresende ist sogar ein merklicher Rückgang zu verzeichnen gewesen. Der Transitverkehr allein hat gegenüber dem Vorjahr um rund 20 Prozent zugenommen; ein beträchtlicher und stark anwachsender Teil dieses die Schweiz transitierenden Verkehrsstromes entfällt auf den Lebensmittelverkehr. Auch besondere Verkehre, wie die Automobilbeförderung durch die Alpentunnel, der Transport von Zement in loser Schüttung und der wiedererstarkte Trajektverkehr über den Bodensee zwischen Friedrichshafen und Romanshorn, erfuhren einen beachtlichen Aufschwung.

Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr haben 43,8 Millionen Franken oder 10,6 Prozent mehr erbracht als im Vorjahr. Die Gesamteinnahmen aus diesem Verkehr belaufen sich damit auf 457,2 Millionen Franken.

Die gesamten Verkehrseinnahmen betragen 772,3 Millionen Franken; sie haben die letztjährigen Einnahmen noch um 53,7 Millionen Franken oder 7,5 Prozent übertroffen. Der Anteil des Personenverkehrs an den gesamten Verkehrseinnahmen beträgt 40,8 Prozent (Vorjahr 42,5 %) und derjenige des Gesamtgüterverkehrs 59,2 Prozent (Vorjahr 57,5 %).

Entsprechend der gesteigerten Verkehrsnachfrage sind auch die Betriebsleistungen weiter angestiegen; so erhöhten sich die zugskilometrischen Leistungen der Reisezüge um 945 000 oder 1,9 Prozent auf 51,45 Millionen Zugskilometer. Mit den Güterzügen wurden 1,57 Millionen oder 9 Prozent mehr Zugskilometer, total 18,97 Millionen Kilometer, gefahren. Die Bruttotonnenkilometer stiegen um 905 Millionen oder 11,6 Prozent auf 8,72 Milliarden.

Der gesamte Betriebsertrag, der sich aus den Verkehrseinnahmen und den verschiedenen Erträgen zusammensetzt, erreichte 839,4 Millionen Franken und übertrifft damit das Ergebnis von 1954 um 57,4 Millionen Franken oder 7,3 Prozent. Die verschiedenen Erträge von 67,1 Millionen Franken haben gegenüber dem Vorjahre um 3,6 Millionen Franken zugenommen. Sie zerfallen in Entschädigungen fremder Bahnen und anderer Dritter für Betriebsleistungen (+ 0,2 Mio. Fr.), Pacht- und Mietzinseinnahmen (+ 1,3 Mio. Fr.) und übrige Erträge (+ 2,1 Mio. Fr.). Die Abgeltung von Betriebsleistungen für fremde Bahnen und Dritte hat in Wirklichkeit 1,1 Millionen Franken mehr abgeworfen als im Vorjahr, aber die Nebenleistungen für die Post (Beleuchtung, Heizung, äussere Reinigung der Bahnpostwagen, Briefkastenleerung auf den Stationen usw.) erscheinen vom Berichtsjahr weg im Zusammenhang mit der Neuordnung

der Postbeförderungsentschädigung nicht mehr unter den verschiedenen Erträgen, sondern unter den Verkehrseinnahmen (Postverkehr).

Die Zunahme der übrigen Erträge ist vor allem der vermehrten Einnahme aus der Ausführung von Aufträgen für Dritte zuzuschreiben.

Der Betriebsaufwand ist gegenüber dem Vorjahr um 22,2 Millionen Franken oder 4 Prozent auf 569,4 Millionen Franken angewachsen. Aus der Gegenüberstellung mit dem Betriebsertrag ergibt sich, dass der Aufwand weniger rasch angestiegen ist als der Ertrag. Von der Aufwandssteigerung entfallen 15,8 Millionen Franken auf den Personalaufwand und 6,4 Millionen Franken auf die übrigen Aufwendungen.

Der Aufwand für die Verwaltung hat gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Millionen Franken abgenommen. Dieser Minderaufwand ist vor allem auf den Wegfall der im Jahre 1954 nachverrechneten Provisionen für den Verkauf von Fahrausweisen (1,3 Mio. Fr.) zurückzuführen; andererseits sind die Personalkosten gestiegen.

Der Aufwand für den Betrieb, unter welchem die Bundesbahnen auch die Kosten für den Unterhalt der Bahnanlagen und Fahrzeuge zusammenfassen, ist der grösste Aufwandsposten; er hat 21,5 Millionen Franken mehr gefordert als im Jahre 1954.

Der Aufwand für Verschiedenes war 1,3 Millionen Franken höher. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr rührt hauptsächlich von den umfangreicheren Aufträgen Dritter her. Demgegenüber ist die letztjährige Zuwendung an den Fürsorgefonds von 1 Million Franken weggefallen.

Der Betriebsüberschuss von 270,0 Millionen Franken liegt um 35,2 Millionen Franken oder 15 Prozent über dem Ergebnis des Jahres 1954.

Der gesamte Personalaufwand übersteigt denjenigen des Jahres 1954 um 15,8 Millionen Franken. Die Mehraufwendungen sind auf die neue Ämterklassifikation, die Erhöhungen der Teuerungszulagen, der Kinderzuschüsse, der Nachtdienstentschädigungen und der Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse zurückzuführen. Hervorzuheben ist, dass sich die Auswirkungen der neuen Ämterklassifikation bis Ende 1955 auf 11,5 Millionen Franken belaufen.

Um dem spürbaren Personalmangel besonders im Stationsdienst zu begegnen, mussten 275 Mann mehr eingestellt werden. Weitere, weniger ins Gewicht fallende Vermehrungen weisen die Verwaltung, der Zugsbegleitungsdienst, der Zugförderungsdienst, der Werkstättendienst, der Kraftwerkdienst und die Unternehmerarbeiter auf, während der Baudienst und der Bahnbewachungsdienst ihren Personalbestand verringern konnten.

Die Bauaufwendungen für die Bahnanlagen und Fahrzeuge, die Kraftwerke und Werkstätten beliefen sich auf 156,2 Millionen Franken; sie sind damit um 7,8 Millionen Franken höher ausgefallen als im Vorjahr; gegenüber dem Voranschlag für 1955 halten sie sich die Waage. Von diesen Bauaufwendungen wurden 128,4 Millionen Franken als Vermehrung des Anlagevermögens verbucht, während 27,8 Millionen Franken als nicht aktivierbare Bauaufwendungen der Betriebsrechnung belastet worden sind. Die Bundesbahnen be-

gründen die Mehr- oder Minderausgaben der einzelnen Kapitel wie folgt: «Eine Anzahl Bauten des Kapitels ‚Umbau und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden‘ konnten rascher vorangebracht werden als vorgesehen. Andererseits wird der Baufortschritt an der Genfer Verbindungsbahn durch bauliche Schwierigkeiten verzögert. Eine Verzögerung erlitten auch die Arbeiten für die Zuleitung der Unteralpreuss in den Ritomsee und der Bau der neuen Oberbauwerkstätte Hägendorf. Im erstern Fall war die Verzögerung bedingt durch die sich hinziehenden Konzessionsverhandlungen. Im zweiten Fall durch die beim Landerwerb aufgetretenen Schwierigkeiten. Die Mehraufwendungen für die Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten wurden durch die notwendig gewordene vermehrte Anschaffung von Geräten und Einrichtungen für die Leistungssteigerung beim Güterumschlag in den Güterhallen usw. verursacht. Schliesslich wurde bei den Fahrzeugen die Lieferung von Güterwagen nach Möglichkeit beschleunigt, um den grossen Mangel an solchen Wagen sobald als möglich zu beheben.»

Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgendes Bild:

Die ordentlichen Aufwendungen und Erträge weichen von den Vorjahresumsätzen nur unwesentlich ab. Beim Aufwand erscheint als bedeutendster Posten die Abschreibungen vom Anlagevermögen; diese betragen 108,1 Millionen Franken oder 1,5 Millionen Franken mehr als 1954. Die ordentlichen Abschreibungen sind im Berichtsjahr wegen der steigenden Anlagewerte um 4,0 Millionen Franken auf 91,3 Millionen Franken angewachsen. Dagegen haben sich die zusätzlichen Abschreibungen auf dem Oberbau (7,5 Mio. Fr.) und den Fahrzeugen (8,4 Mio. Fr.) zur teilweisen Anpassung der ordentlichen Abschreibungen an die Wiederbeschaffungskosten gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Millionen Franken vermindert.

Für die Abschreibungen vom Betriebsvermögen genügten im Berichtsjahr rund 165 000 Franken gegenüber 1,9 Millionen Franken im Vorjahr. Da die Marktpreise der Materialvorräte am Bilanzstichtag durchwegs über dem Einstandspreis lagen, mussten – im Gegensatz zu den letzten Jahren – aus diesem Titel keine Abschreibungen vorgenommen werden.

Die Kapitalkosten von 47,2 Millionen Franken haben sich im Vergleich zum Vorjahr nur unwesentlich verändert. Der durchschnittliche Zinssuss der festen Verbindlichkeiten betrug 3,15 Prozent.

Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse betragen 25,6 Millionen Franken gegenüber 25,5 Millionen Franken im Vorjahr; davon entfallen 21 Millionen Franken auf die Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital und 3,0 Millionen Franken auf den Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der garantierten vierprozentigen Verzinsung der Wertbestände dieser Kasse. Ferner sind in diesem Posten, wie in den letzten zwei Jahren, 1,6 Millionen Franken enthalten zur Abtragung der entstandenen Mehrbelastung im Deckungskapital für die in den Jahren 1949 bis 1952 Pensionierten. Der Betrag erscheint letztmals in der Rechnung, da die Mehrbelastung mit dem Jahr 1955 abgetragen ist.

An Teuerungszulagen an Pensionierte wurden fast gleichviel wie im Vorjahr, nämlich 21,3 Millionen Franken, ausgerichtet.

Die Ertragsseite der Gewinn- und Verlustrechnung weist vorab den Betriebsüberschuss mit 270,0 Millionen Franken auf. Die übrigen Ertragsposten belaufen sich auf 25,5 Millionen Franken; davon entfallen 18,6 Millionen Franken auf die in den Betriebsaufwand schon eingerechneten kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen u. a. der Werkstätten und Kraftwerke. Es sei noch darauf hingewiesen, dass die «sonstigen Erträge» hauptsächlich den Überschuss der Erlöse aus Altmaterialverkäufen über die entsprechenden Buchwerte enthalten.

Der Überschuss der Erträge über die Aufwendungen beträgt 90 Millionen Franken; er ist um 36 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Der Ertragsüberschuss gestattet, wie in den Vorjahren, den Abschreibungsrückstand der Anlagegruppen Allgemeine Kosten und Unterbau um die ordentliche Jahresquote von 20 Millionen Franken zu vermindern. Darüber hinaus schlagen die Bundesbahnen vor, den noch verbleibenden Abschreibungsrückstand von 40 Millionen Franken auf den Anlagegruppen Allgemeine Kosten und Unterbau zu tilgen und 6 Millionen Franken für die Verbesserung von Schiene und Strasse berührende Verkehrsanlagen zurückzustellen. Seit dem Jahre 1948 sind mit Zustimmung der Bundesversammlung jährlich planmässige Tilgungen auf dem Abschreibungsrückstand vorgenommen worden, so dass dieser auf Ende 1954 noch 60 Millionen Franken betrug. Nachdem das Jahresergebnis gestattet, die gesetzliche Einlage in die Reserve von 8 Millionen Franken und die Verzinsung des Dotationskapitals von 4 Prozent vorzunehmen, können wir uns dem Vorschlag des Verwaltungsrates der Bundesbahnen, den Abschreibungsrückstand vollständig zu tilgen und eine Rückstellung von 6 Millionen Franken zu tätigen, anschliessen.

Im Hinblick auf die stark ansteigenden Kosten möchte der Verwaltungsrat die für die Verzinsung des Dotationskapitals erforderlichen 16 Millionen Franken beim Bunde für technische Verbesserungen von Eisenbahnanlagen, die im Interesse der schweizerischen Öffentlichkeit notwendig sind, zurückgestellt wissen.

Der Zins auf dem Dotationskapital ist jedoch vorbehaltlos zu den allgemeinen Bundeseinnahmen zu zählen. Mangels gesetzlicher Grundlage ist es uns nicht möglich, eine derartige Rückstellung zu bilden. Wir können deshalb auf die Anregung des Verwaltungsrates nicht eintreten.

Nach diesen Verwendungen bleibt ein Aktivsaldo von 1 520 650,29 Franken, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

### **Bilanz**

Das Anlagevermögen wird mit rund 1812 Millionen Franken ausgewiesen. Gegenüber dem auf 2067 Millionen Franken begrenzten Betrag, der ohne einen dem Referendum unterstellten Ermächtigungsbeschluss nicht überschritten werden darf, ergibt sich noch ein Spielraum von 255 Millionen Franken.

Um diesen Betrag können in den kommenden Jahren über die aus den jährlichen Abschreibungen verfügbaren Mittel hinaus Investitionen vorgenommen werden.

Die Darlehen an ausländische Bahnen für die Elektrifizierung der Anschlußstrecken an die Schweiz erscheinen in der Bilanz mit 350 Millionen Franken als Guthaben gegenüber ausländischen Bahnen einerseits und als entsprechende Schuld gegenüber dem Eidgenössischen Finanz- und Zolldepartement anderseits. Diese Summe setzt sich wie folgt zusammen: 70 Millionen Franken im Rahmen des schweizerischen Darlehens von 140 Millionen Franken für die Elektrifikation der Strecke Basel-Karlsruhe; 80 Millionen Franken im Rahmen des mit Frankreich abgeschlossenen Darlehensvertrages über 200 Millionen Franken für die Elektrifikation der Strecken Strassburg-Basel und Dijon-Vallorbe (inbegriffen Frasné-Les Verrières) und schliesslich 200 Millionen Franken für die Elektrifikation der Strecken von Arona und Pino-Luino nach Alessandria sowie von Laveno nach Gallarate und den Ausbau der heute noch einspurigen Teilstrecke Arona-Gallarate auf Doppelspur.

### Schlussbetrachtungen

Wir sind in der Lage, den bisher besten Rechnungsabschluss der Bundesbahnen vorlegen zu können. Die andauernde, im Berichtsjahr noch gesteigerte Hochkonjunktur hat trotz der verschärften Wettbewerbslage zu einer Ausweitung des Transportvolumens geführt, wie sie auch bei optimistischer Einschätzung der Entwicklung nicht erwartet werden konnte. Obgleich der Betriebsaufwand infolge der Verkehrszunahme, aber namentlich auch wegen des erhöhten Personalaufwandes eine merkliche Steigerung erfahren hat, stellen wir ein noch ausgeprägteres Ansteigen des Betriebsertrages fest. Der Betriebskoeffizient, mit andern Worten das Verhältnis von Aufwand zu Ertrag, hat sich weiterhin gebessert, so dass der Betrieb der Bundesbahnen im Berichtsjahr noch wirtschaftlicher gestaltet werden konnte als in den vorangehenden Jahren. Durch die zusätzlichen Abschreibungen und die Rückstellungen ist eine weitere Konsolidierung der Finanzlage unserer Staatsbahn eingetreten. Es harren jedoch der Unternehmung in allernächster Zukunft Lasten und Aufgaben, die ihre finanziellen Mittel anspannen werden. Der weiter zunehmende Personalaufwand bringt schon im laufenden Jahre eine einschneidende Verteuerung des Betriebes mit sich; darüber hinaus stehen grosse Aufwendungen für Erneuerungen von Anlagen und Fahrzeugen bevor, die die augenblicklich gute Finanzlage der Bundesbahnen in einem etwas gedämpfteren Licht erscheinen lassen. Der aufgelaufene Nachholbedarf besonders bei den Fahrzeugen und der normale Ausbau der Anlagen, wie die Weiterführung der Doppelspurbauten sowie die Bahnhofserweiterungen, erfordern während der nächsten 5 bis 10 Jahre einen Bauaufwand von durchschnittlich 175 Millionen Franken im Jahr gegenüber 156 Millionen Franken im Jahre 1955.

Obschon die Finanzierung der aktivierbaren Aufwendungen von jährlich 140 bis 145 Millionen Franken durch die aus laufenden Abschreibungen und

aus noch nicht investierten Abschreibungen verfügbaren Mittel gesichert ist, erstet aus dem gesamten Bauaufwand doch Jahr für Jahr eine Belastung der Betriebsrechnung für nicht aktivierbare Bauaufwendungen in der Grössenordnung von 30 bis 35 Millionen Franken gegenüber 27 Millionen Franken im Jahre 1955.

Neben dem laufenden besteht aber noch ein ausserordentlicher Baubedarf für die grossen Bahnhofumbauten Bern, Zürich und Basel, ferner die Vermehrung der Güterwagen um rund 4000 Einheiten und der Ersatz der noch vorhandenen Dampflokomotiven durch Elektro- und Dieselfahrzeuge. Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hat deshalb mit Schreiben vom 17. Februar 1956 dem Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements beantragt, es möge den eidgenössischen Räten in Bälde ein dem Referendum unterstellter Bundesbeschluss unterbreitet werden, welcher die Bundesbahnen gemäss Artikel 18, Absatz 3, des Bundesbahngesetzes ermächtigen soll, die festverzinslichen Schulden um 310 Millionen Franken zu erhöhen. Diese Erhöhung ist als erste Etappe gedacht und beschlägt vorerst einmal den Ersatz der Dampflokomotiven durch Elektro- und Dieselfahrzeuge, die Vermehrung des Güterwagenparkes und den Umbau des Bahnhofes Bern.

Der Bundesrat hat zu diesen Vorschlägen noch nicht Stellung genommen.

Abschliessend möchten wir trotz diesen sich abzeichnenden grossen Belastungen für die Bundesbahnen der Genugtuung über die aus eigener Kraft erreichte Gesundung der Finanzen Ausdruck verleihen, die nicht zuletzt durch die grosse Anstrengung der Verwaltung und des gesamten Personals möglich geworden ist.

Gestützt auf Artikel 8 des Bundesbahngesetzes beantragen wir Ihnen, die Bilanz und Jahresrechnung 1955 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung auf neue Rechnung vorzutragen.

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

Bern, den 15. Mai 1956.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Feldmann**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

---

**Bundesbeschluss**  
über  
**die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes  
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1955**

---

Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der General-  
direktion der Bundesbahnen vom 6. April 1956,  
den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 23. April 1956 an den  
Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung,  
in eine Botschaft des Bundesrates vom 15. Mai 1956,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1955 und die Bilanz per 31. Dezember 1955 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1955 wird genehmigt.

Art. 3

Der Aktivsaldo von 1 520 650,29 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1955 (Vom 15. Mai 1956)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1956
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7143
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.05.1956
Date	
Data	
Seite	1097-1104
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 412

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.