

Bundesblatt

115. Jahrgang

Bern, den 24. Mai 1963

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 33 Franken im Jahr, 18 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

8769

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäfts- führung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1962

(Vom 10. Mai 1963)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1962 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 29. April 1963 zur Genehmigung zu unterbreiten.

I. Verkehrsleistungen und Verkehrseinnahmen

Es ist kein Zufall, dass alle Länder mit hohem Lebensstandard über ein leistungsfähiges Verkehrsnetz verfügen, ist doch der wirtschaftliche Aufstieg untrennbar mit der Verkehrsbedienung verbunden. Ein reibungsloser Ablauf des Produktionsprozesses setzt voraus, dass die Entwicklung des Verkehrs harmonisch mit der Entwicklung der gesamten Wirtschaft einhergeht. Die Verkehrswirtschaft stellt daher ein Spiegelbild der gesamten Volkswirtschaft eines Landes dar. Die von den Bundesbahnen im Jahre 1962 erzielten Ergebnisse bestätigen dies erneut. Der übersteigerte Konjunkturaufschwung hat zur Folge gehabt, dass sich der Verkehrsanfall an der Grenze der Leistungsfähigkeit der Unternehmung bewegte. Der rege Güteraustausch sowie die allgemeine Reisefreudigkeit haben eine weitere Verkehrszunahme über die Spitzenenergebnisse des Vorjahres hinaus gebracht. Auf der ganzen Linie sind neue Höchstwerte zu verzeichnen, wobei die Zuwachsrate im Güterverkehr wiederum deutlich über derjenigen des Personenverkehrs lag. Wie intensiv der Verkehr auf dem Netz der Bundesbahnen war, geht daraus hervor, dass er mit rund 77 Zügen pro Tag und Streckenkilometer die höchste Zugsdichte auf dem europäischen Schienennetz aufwies.

Im Personenverkehr ergab sich eine Frequenzsteigerung um 5,5 Millionen Personen oder um 2,4 Prozent. Dieses Ergebnis darf als befriedigend bezeichnet werden, wurde es doch im immer schärfer werdenden Wettbewerb mit dem motorisierten Strassenverkehr erzielt, dessen Aufschwung dafür sorgte, dass die Zuwachsrate im Vergleich zur allgemeinen Wirtschaftsentwicklung und zu derjenigen anderer Verkehrsmittel verhältnismässig bescheiden blieb. Die Zahl der in Verkehr gesetzten neuen Personenautomobile erreichte im Berichtsjahr mit 123 658 Einheiten einen neuen Höchststand und übertraf die Vorjahreszahl um 15,6 Prozent. Ende 1962 belief sich der Bestand an Personenwagen auf 655 000. Auf je 8,5 Einwohner unseres Landes entfällt somit ein Personenautomobil. Der Zuwachs im Personenverkehr der Bundesbahnen war denn auch wiederum vor allem durch den internationalen Tourismus und durch die Reisen der in der Schweiz und in anderen europäischen Ländern beschäftigten ausländischen Arbeitskräfte bedingt. Im inländischen Personenverkehr wies der Einzelreiseverkehr eine Zunahme von 2,1 Prozent, der Gruppenreiseverkehr von 0,9 Prozent und der Abonnementsverkehr von 2,6 Prozent auf. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 452,3 Millionen Franken. Sie stiegen um 29 Millionen Franken oder 6,9 Prozent und sind damit stärker angewachsen als die Zahl der Reisenden. Dieser Umstand ist auf die sich aus der guten Wirtschaftskonjunktur ergebende verstärkte Nachfrage nach erhöhtem Reisekomfort zurückzuführen, wie sie in der vermehrten Benützung der Speise-, Liege- und Schlafwagen sowie in der besseren Belegung der ersten Wagenklasse zum Ausdruck kommt. Auch die durchschnittliche Reiselänge hat zugenommen.

Im Güterverkehr erzielten die Bundesbahnen im Jahre 1962 ebenfalls wiederum neue Höchstleistungen und neue Höchstergebnisse. Die Beförderungsmenge lag mit 32,8 Millionen Tonnen um 1,7 Millionen Tonnen oder um 5,5 Prozent über derjenigen des Vorjahres. Wie im Personenverkehr so gingen auch im Güterverkehr die stärksten Impulse von den internationalen Transporten aus. Entscheidend für das Rekordergebnis war die Entwicklung des Importverkehrs, der um 9,6 Prozent auf 14,6 Millionen Tonnen zunahm. Die dominierende Stellung der Schiene im Aussenhandelsverkehr unterliegt jedoch langfristig gesehen einem Schwächungsprozess, nimmt doch der grenzüberschreitende Lastwagenverkehr ausserordentlich stark zu. Es handelt sich dabei um einen relativ jungen Transportsektor, der in den letzten 10 Jahren seine Tonnage verfünffacht hat. Der Bahnexport erhöhte sich auf 1,1 Millionen Tonnen (+1,0 Prozent). Der internationale Transitverkehr stieg auf 7,0 Millionen Tonnen (+4,1 Prozent). Diese Zunahme ist vor allem auf vermehrte Transporte von Lebensmitteln, Chemikalien und Maschinen zurückzuführen. Dagegen sind die Kohlentransporte infolge der Strukturänderungen in der Energiewirtschaft rückläufig. Im binnenschweizerischen Verkehr, welcher schon seit Jahren stagniert, machte sich die erneute Verschärfung der Konkurrenz durch den motorisierten Strassenverkehr bemerkbar. Er blieb im Berichtsjahr mit 8,9 Millionen Tonnen praktisch stabil (—0,2 Prozent), obschon die Zementtransporte, die diesen Verkehr bisher stützten, leicht zurückgingen. Die Zahl der neu in Verkehr gesetzten Lastwagen mit

mehr als 1 Tonne Nutzlast stieg im Berichtsjahr von 4768 auf 6592 Einheiten oder um 38,3 Prozent. Auf den arbeitsintensiven Gepäck- und Expressgutverkehr sowie auf den Postverkehr entfielen 1,2 Millionen Tonnen (+14,0 Prozent).

Auch im Gesamtgüterverkehr stiegen im Vergleich zum Vorjahr die Frachterträge stärker als die Verkehrsmenge. Dies ist auf die Zunahme der einträglichen internationalen Transporte sowie auf die am 1. Januar 1962 in Kraft getretene Revision der Gütertarife zurückzuführen. Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr stiegen um 51,3 Millionen Franken oder um 8,1 Prozent. Davon entfallen 48 Millionen Franken auf den Stückgut- und Wagenladungsverkehr, 3,4 Millionen Franken auf den Gepäck- und Expressgutverkehr, 1,6 Millionen Franken auf den Postverkehr, während die Einnahmen aus dem Tierverkehr um 1,7 Millionen Franken zurückgingen.

Der gesamte Verkehrsertrag belief sich auf 1186,1 Millionen Franken und übertraf damit das letztjährige Ergebnis um 80,3 Millionen Franken oder um 7,6 Prozent. Das Verhältnis der Personenverkehrseinnahmen zu den Güterverkehrseinnahmen hat sich kaum verändert. Der Anteil des Personenverkehrs belief sich auf 39,8 Prozent, derjenige des Güterverkehrs auf 60,2 Prozent.

II. Betriebsrechnung

Der gesamte Betriebsertrag erreichte 1242,1 Millionen Franken oder 88,7 Millionen Franken (+7,7 Prozent) mehr als im Vorjahr. Davon entfallen 80,3 Millionen Franken auf die Verkehrserträge und 8,4 Millionen Franken auf den Nebenertrag. Am Zuwachs des letzteren sind hauptsächlich die Entschädigungen fremder Bahnen für Betriebsleistungen, die Erträge aus den Pachtbetrieben und die Einnahmen aus Fahrzeugmieten sowie aus Lieferungen und Leistungen für Dritte beteiligt.

Von der Erhöhung des Betriebsaufwandes um 98,1 Millionen Franken auf 919 Millionen Franken entfallen 71,9 Millionen Franken auf den Personalaufwand und 26,2 Millionen Franken auf den Sachaufwand. Der Voranschlag wurde um 75,8 Millionen Franken überschritten. Der Aufwand für «Verwaltung» ist gegenüber 1961 um 1,6 Millionen Franken gestiegen, was u.a. auf erhöhte Druckkosten zurückzuführen ist. Der Mehraufwand für «Leitung und Allgemeines» von 6,5 Millionen Franken ist auf die vermehrte Beanspruchung ausländischer Güterwagen infolge Mehrverkehrs zurückzuführen. In den Mehrkosten für den Stationsdienst (+35,8 Millionen Franken) und für die Zugsbegleitung (+7,6 Millionen Franken) wirken sich vor allem die Personalvermehrung und die erhöhten Personalbezüge aus. Die starke Zunahme der Fahrstromkosten (+12,3 Millionen Franken) ist dem vermehrten Bedarf an Energie sowie den ungünstigen hydrologischen Verhältnissen zuzuschreiben. Zum Ausgleich war vermehrter und teurer Fremdstrombezug notwendig. Der Aufwand für den Unterhalt umfasst die Kosten des gewöhnlichen Unterhalts sowie die nicht aktivierbaren Bauaufwendungen. Gegen 1961 ist er um 20,1 Millionen Franken gestiegen. Am Mehraufwand sind die Anlagen und Einrichtungen mit 11,6 Millionen

und die Fahrzeuge mit 8,5 Millionen Franken beteiligt. Die Zunahme ist vor allem dem steigenden Unterhaltsbedarf der durch den anhaltend grossen Verkehr stark beanspruchten Anlagen und Einrichtungen zuzuschreiben. In den Unterhaltskosten sind sodann drei Rückstellungen enthalten: 6 Millionen Franken für grosse, den Rahmen der normalen Unterhaltskosten sprengende Arbeiten an festen Anlagen, 2 Millionen Franken für dringend notwendige Revisionen in Personalräumen der Bundesbahnen und der Pachtbetriebe und 1,5 Millionen Franken für den Einbau von Alarmvorrichtungen. Der Mehraufwand für «Verschiedenes» ist zur Hauptsache auf die Zunahme der Aufwendungen für Schadenereignisse sowie der Lieferungen und Leistungen zulasten Dritter zurückzuführen.

III. Personalbestand und Personalaufwand

Die gespannte Lage auf dem Arbeitsmarkt hat dazu geführt, dass sich die Rekrutierungsschwierigkeiten im Berichtsjahr für die Bundesbahnen weiterhin verschärft haben. Obschon sie als öffentliche Unternehmung gehalten sind, nach Möglichkeit einheimische Arbeitskräfte zu beschäftigen, mussten unter dem Druck der Verhältnisse wiederum vermehrt ausländische Arbeiter eingestellt werden. Von der Möglichkeit, Lücken im Personalbestand durch die Indienstnahme von Ausländern zu schliessen, kann aber aus naheliegenden Gründen weder beim Beamtenpersonal des Stationsdienstes noch beim Zugspersonal Gebrauch gemacht werden. Gerade beim Zugspersonal sind aber die Verhältnisse besonders prekär. Von den zur Deckung des Normalbedarfs benötigten 127 Zugsdienstlehrlingen konnten im Jahre 1962 nur 107 rekrutiert werden.

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 42 288 Mann. Er erfuhr gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 589 Personen oder um 1,4 Prozent. Vom Gesamtbestand entfallen 41 071 Mann auf eigenes Personal und 1217 Mann auf Unternehmerarbeiter. Die Zahl der Ausländer ist auf rund 1000 Mann gestiegen. Der Personalmangel hat dazu geführt, dass im Berichtsjahr allein im Stations- und Zugdienst bis Ende des Jahres 30 000 Ruhe-, Ausgleichs- und Ferientage nicht gewährt werden konnten.

Die Erhöhung des Personalbestandes ist im Hinblick auf die starke Vermehrung der Verkehrsleistungen gerechtfertigt. Seit 1938 hat sich der Index des Personalbestandes auf 142,0, derjenige der Verkehrsleistungen jedoch auf 276,1 erhöht. Dabei darf allerdings nicht übersehen werden, dass mit der zunehmenden Arbeitsintensität auch eine zunehmende Kapitalintensität einherging.

Die grössten Bestandeszunahmen waren im Stationsdienst (+305), im Zugförderungsdienst (+227) und in der Verwaltung (+109) zu verzeichnen.

Der Gesamtaufwand für das Personal (inkl. Aufwendungen zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung) belief sich auf 731,9 Millionen Franken gegenüber 634,5 Millionen Franken im Vorjahr. Die Zunahme betrug demnach 97,4 Millionen Franken oder 15,4 Prozent.

Nach Ursachen gegliedert, setzt sich die Erhöhung des Personalaufwandes wie folgt zusammen :

	Unterschied in Mio Franken gegenüber der Rechnung 1961 Voranschlag 1962	
Zunahme des Bestandes an eigenem Personal	+ 5,3	+ 3,5
Wiederkehrende Kosten der Revision des Beamtenge- setzes gemäss Bundesgesetz vom 29. September 1961 und der Anpassung der Beamtenordnung II:		
– Besoldungen und Löhne	+ 20,7	+ 6,5
– Kinderzulagen	+ 1,9	+ 0,7
– Vergütung für Sonntagsdienst	+ 6,9	+ 1,4
– Vergütung bei unregelmässiger Schichtung der Ar- beitszeit	+ 2,6	+ 2,6
– Wiederkehrende Beiträge an die Personalversiche- rung	+ 2,3	+ 0,7
– Verzinsung des durch den Einbau der Teuerungs- zulagen des aktiven Personals in den versicherten Verdienst entstandenen Fehlbetrages im Deckungs- kapital der Pensions- und Hilfskasse	+ 1,1	—
– Einbau von 5½ % statt, wie budgetiert, 4½ % Teue- rungszulage in die Renten	—	+ 1,0
Ausrichtung einer Teuerungszulage von 4½ % gemäss Bundesbeschluss vom 25. September 1962:		
– Aktives Personal (einschliesslich Auswirkung auf die Personalversicherung und die Kinderzulagen) . . .	+ 23,6	+ 23,6
– Pensionierte	+ 5,0	+ 5,0
Höhere Durchschnittsbezüge infolge Lockerung der Beförderungsvorschriften und als Wirkung früherer Gesetzes- und Reglementsrevisionen	+ 3,6	—
Restliche Auswirkung der im Jahre 1961 noch nicht für das ganze Jahr wirksam gewordenen Reglements- revisionen :		
– Vergütung für Nachtdienst (einschliesslich Erhöhung der Ansätze ab 1. April 1962)	+ 1,6	+ 2,0
– Nebenbezüge des fahrenden Personals	+ 1,5	—
Einmaleinlage in die Pensions- und Hilfskasse für das aktive Personal	+ 2,5	+ 2,5
Einmaleinlage zur Erhöhung von Renten gemäss Bundesgesetz vom 20. Dezember 1962	+ 26,0	+ 26,0
Übertrag	+ 104,6	+ 75,5

	Unterschied in Mio Franken gegenüber der Rechnung 1961 gegenüber dem Voranschlag 1962	
Übertrag	+ 104,6	+ 75,5
Wegfall der Tilgung des Fehlbetrages im Deckungskapital für die Zuschussrenten	— 6,0	—
Wegfall der Rückstellung für eine nachträgliche Änderung in der Anrechnung von SUVA-Renten . . .	— 1,0	—
Wegfall der Einlage in den Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigzte Bedienstete	— 1,0	—
Erhöhung des Bestandes und der Löhne bei den Unternehmerarbeitern	+ 1,6	+ 3,4
Verschiedenes	— 0,8	+ 0,6
	+ 97,4	+ 79,5

IV. Baurechnung

Die Bruttobauaufwendungen beliefen sich auf 287,9 Millionen Franken oder 33,8 Millionen Franken (+ 13,3 Prozent) mehr als im Vorjahr. Sie überstiegen damit den Voranschlag um 6,2 Millionen Franken, was vor allem auf die fortschreitende Teuerung zurückzuführen ist.

Nach Abzug der Entnahmen aus der Allgemeinen Baurücklage und der zulasten der Betriebsrechnung fallenden nicht aktivierbaren Bauaufwendungen ergeben sich aktivierbare Bauaufwendungen von 263,3 Millionen Franken. Davon dienen schätzungsweise zwei Drittel der Erneuerung und laufenden Verbesserung der bestehenden Anlagen, d.h. der Substanzerhaltung, und nur ein Drittel dem Anlagenausbau, d.h. der Kapazitätserweiterung. Im Hinblick auf eine reibungslose Abwicklung des Bahnbetriebes und angesichts des Personalmangels im Baudienst könnte ein gegenüber heute wesentlich grösseres Bau- und Unterhaltungsvolumen nicht mehr bewältigt werden. Die Anstrengungen müssen daher auf jene Bauten konzentriert werden, die zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und zur Rationalisierung der Gesamtunternehmung von besonderer Bedeutung sind. Rein örtliche und regionale Interessen müssen dagegen unter den heutigen Voraussetzungen zurücktreten. Mit dieser Baupolitik ist sowohl den Interessen der Bundesbahnen wie denjenigen des ganzen Landes am besten gedient.

Die Sanierung von Niveauübergängen machte im Berichtsjahr spürbare Fortschritte, konnten doch insgesamt 82 Übergänge aufgehoben werden, wobei allerdings 21 auf die auf einen Strassentransportdienst umgestellte Linie Nyon-Crassier entfallen. Die effektiven Aufwendungen beliefen sich auf 5,9 Millionen Franken. Die im Jahre 1960 vom Bundesrat eingesetzte Eidgenössische Kommission für die Sanierung von Niveauübergängen konnte ihre Arbeiten nach eingehenden Studien im April 1963 abschliessen. Das nun vorliegende

Sanierungsprogramm umfasst insgesamt 798 Niveauübergänge (SBB 426), von denen sich 112 (SBB 36) auf Hauptstrassen und 686 (SBB 390) auf Gemeinde- und Privatstrassen befinden. Die Gesamtkosten werden auf 490 Millionen Franken (SBB 380 Millionen) geschätzt. Aus diesem Gesamtprogramm wird als erste Etappe ein sogenanntes Dringlichkeitsprogramm ausgeschieden, das 190 Niveauübergänge (SBB 93) enthält und Kosten von rund 161 Millionen Franken (SBB 102 Millionen) vorsieht.

V. Gewinn- und Verlustrechnung

Der Betriebsüberschuss als Hauptertragsposten beträgt 323,1 Millionen Franken. Er ist um 9,4 Millionen Franken niedriger als im Vorjahr. Die kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen in der Höhe von 25,2 Millionen Franken stellen einen rein buchmässigen Ertrag dar. Die «Übrigen Erträge» von 8,6 Millionen Franken haben dank höheren Erträgen der Beteiligungen und des Betriebsvermögens gegenüber dem Vorjahr um 1,2 Millionen Franken zugenommen.

Den bedeutendsten Aufwandposten bilden wie üblich die Abschreibungen vom Anlagevermögen. Die ordentlichen Abschreibungen beliefen sich auf 133,3 Millionen Franken oder 5,8 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Die Zunahme ist auf die steigenden Anlagewerte zurückzuführen. Die zusätzlichen, vom Jahresergebnis abhängigen Abschreibungen belaufen sich auf 30 Millionen Franken. Sie bemessen sich nach dem Unterschied zwischen dem buchmässigen Anlagewert und den Aufwendungen für einen gleichwertigen Ersatz der erneuerungsbedürftigen Anlagen. Die eingesetzten 30 Millionen Franken entsprechen dem bei der Revision des Abschreibungsreglements im Jahre 1961 errechneten Betrag. Der Unterschied zum Vorjahr, in welchem 60 Millionen Franken zusätzlich abgeschrieben wurden, rührt davon her, dass der letztjährige Rechnungsabschluss die Abschreibung einer doppelt so grossen Jahresquote erlaubte. Es wurde damit eine Abschreibungsreserve geschaffen für Jahre, in denen zusätzliche Abschreibungen wegen ungenügenden Ertrages nicht möglich sind.

Die Kapitalkosten sind mit 54,1 Millionen Franken um 1,2 Millionen Franken höher als im Jahre 1961, was auf die Zunahme der laufenden Verbindlichkeiten zurückzuführen ist. Die Zinsen der festen Verbindlichkeiten haben dagegen entsprechend der um die planmässige Rückzahlung verminderten Obligationenschuld abgenommen.

Im Posten «Sonstige Aufwendungen» ist eine weitere Rückstellung für die Landesausstellung 1964 in Lausanne von 1 Million Franken enthalten. Der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse wurden wie im Vorjahre 15 Millionen Franken zugewiesen.

Der Reingewinn des Jahres beläuft sich auf 23,3 Millionen Franken. Zusammen mit dem Aktivsaldo des Vorjahres von 3,3 Millionen Franken ergibt sich ein verfügbarer Reingewinn von 26,6 Millionen Franken. Davon sind 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve einzulegen. Das Dotationskapital von

400 Millionen Franken kann mit 16 Millionen Franken voll verzinst werden. Es verbleibt ein Aktivsaldo in der Höhe von 2,5 Millionen Franken zur Verfügung der Bundesversammlung.

VI. Bilanz

Das Anlagevermögen ist im Berichtsjahr um 128,9 Millionen Franken auf 2254,3 Millionen Franken gestiegen. Die Erstellungs- und Anschaffungskosten der im Berichtsjahr vollendeten Bauten und Anschaffungen betragen 198,1 Millionen Franken. Nach Abzug der Anlagenabgänge und der Abschreibungen von zusammen 164,7 Millionen erhöht sich der Bilanzwert der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge um 33,4 Millionen Franken. Die unvollendeten Bauten haben um 65,1 Millionen Franken, die vorsorglich erworbenen Grundstücke um 12,2 Millionen Franken und die Beteiligungen um 18,2 Millionen Franken zugenommen.

Der Bestand des Betriebsvermögens hat sich mit 389,2 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr nur wenig verändert. Der Verminderung des Bestandes an flüssigen Mitteln um 39,3 Millionen Franken stehen um 27,7 Millionen Franken höhere Debitoren und um 13,9 Millionen Franken gestiegene Materialvorräte gegenüber. Die «Übrigen Aktiven» im Betrage von 64,2 Millionen Franken enthalten wie im Vorjahr als bedeutendsten Posten die Guthabensaldi aus den noch nicht erledigten Verkehrsabrechnungen mit anderen Bahnen, die grossen Schwankungen unterliegen.

Unter den Passiven hat sich das Eigenkapital um 20,2 Millionen Franken auf 619 Millionen Franken erhöht. Die gesetzliche Reserve ist mit der Einlage im Berichtsjahr auf 104 Millionen Franken gestiegen. Die Rücklage von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse stieg auf 50,3 Millionen Franken. Der Rücklage zur Deckung grösserer Schäden ist neben der ordentlichen Einlage von 1 Million Franken eine ausserordentliche Zuweisung von 6 Millionen Franken gutgeschrieben worden, womit sie einen Bestand von 29,8 Millionen Franken erreicht.

Das Fremdkapital ist um 96,1 Millionen Franken auf 1908,4 Millionen Franken gestiegen. Die festen Verbindlichkeiten haben um die planmässige Obligationenrückzahlung von 15,8 Millionen Franken abgenommen. Dagegen sind die laufenden Verbindlichkeiten um 111,9 Millionen Franken gestiegen. Die Rückstellungen haben um 7,2 Millionen Franken zugenommen und betragen nunmehr 46,2 Millionen Franken.

Die «Übrigen Passiven» im Betrage von 131,7 Millionen Franken enthalten als bedeutendsten Posten die Schuldensaldi aus den noch nicht erledigten Verkehrsabrechnungen mit anderen Bahnen.

Die Bilanz des Berichtsjahres zeigt eine Abnahme der flüssigen Mittel und eine Zunahme der laufenden Verbindlichkeiten. Dies ist darauf zurückzuführen, dass bei Investitionen ins Anlagevermögen von insgesamt 296,1 Millionen Franken der Zugang an verfügbaren Mitteln aus Abschreibungen, Rückstellungen und Rücklagen nur 210 Millionen Franken betrug, wodurch ein Fehlbetrag der verfügbaren Mittel gegenüber den Investitionen von 86,1 Millionen

Franken entstand. Der durch Abschreibungen, Rückstellungen und Rücklagen nicht gedeckter Teil der Investitionen des Jahres 1962 wurde durch den Abbau der flüssigen Mittel sowie durch die der Unternehmung aus den Guthaben der Fürsorgeeinrichtungen zur Verfügung stehenden Mittel aufgebracht. Der Stand der verfügbaren Gelder ist trotz der Abnahme um 89,8 Millionen Franken Ende 1962 immer noch hoch.

VII. Schlussbemerkungen und Antrag

Die im Berichtsjahr von den Bundesbahnen verzeichneten Rekordergebnisse sind doppelter Art. Nicht nur der Ertrag, auch der Aufwand, und dieser in höherem Masse, sind angestiegen. Zudem ist erkennbar, dass im laufenden Jahr vor allem eine weitere erhebliche Zunahme des Personalaufwandes eintreten wird. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 4. März 1963 den Anträgen der Paritätischen Kommission für Personalangelegenheiten um Hebung des Handwerkerpersonals in der Ämterklassifikation zugestimmt. Der Bund sieht sich als Arbeitgeber vor dieselben Probleme gestellt, wie die Privatwirtschaft. Er kann diesen gegenüber keine andere Haltung einnehmen als die Privatwirtschaft selber. Dass konjunkturpolitische Erwägungen dabei nicht ausser acht gelassen werden dürfen, ist selbstverständlich. Aber sie können nicht ausschliessliche Richtschnur sein, wenn es sich um die Rekrutierung von Personal für lebenswichtige öffentliche Dienste handelt.

Durch die von den Bundesbahnen im Jahre 1962 erbrachten Verkehrsleistungen wurde der Betriebsapparat zeitweise bis aufs äusserste beansprucht. Dabei muss man sich allerdings stets bewusst sein, dass diese Entwicklung nicht das ganze Netz der Bundesbahnen umfasst, sondern dass es zur Hauptsache die Gotthardroute Basel-Luzern-Chiasso und verschiedene Hauptstrecken mit Knotenpunkten sind, welche betrieblich den Verkehrsanfall zeitweise nicht mehr zu bewältigen vermögen. Unter den gegenwärtigen Umständen, mit den vorhandenen Anlagen und dem zur Verfügung stehenden Rollmaterial, können das Transportvolumen, und damit auch die Erträge nicht beliebig vermehrt werden. Es werden deshalb im Sinne einer langfristigen Planung weiterhin grosse Mittel investiert werden müssen, um die Leistungsfähigkeit noch steigern zu können. Die Ausgangslage dafür ist durch die im Jahre 1961 vorgenommene Revision des Bundesbahngesetzes geschaffen worden, durch welche das Dotationskapital verdoppelt und die einschränkenden Bestimmungen für die Baufinanzierung beseitigt wurden. Damit ist für die Bundesbahnen die Möglichkeit gegeben, ihren Transportapparat auf einen Stand zu bringen, der dem Wachstum unserer Wirtschaft entspricht.

Angesichts des grossen Investitionsbedarfs ist eine Konzentration auf jene Anlagen, die für eine Verbesserung des Betriebsablaufes entscheidend sind, notwendig. Die finanziellen Mittel können nicht nach formalen Gesichtspunkten der regionalen Gleichberechtigung eingesetzt werden. Mit der langfristigen Bau-

planung hängt ferner unmittelbar eine Überprüfung der Betriebspolitik zusammen. Auch hier gilt wie in der Baupolitik der Grundsatz der Konzentration, d.h. der Herausarbeitung der betrieblichen Vorteile der Eisenbahn auf die grösseren Distanzen und die raschen und bequemen Verbindungen im Personenverkehr sowie auf die Massentransporte im Güterverkehr. Auch die stärkere Aufgliederung der Verkehrsströme nach Verkehrszwecken wird als Rationalisierungsmassnahme im Reise- und Güterverkehr konsequent verfolgt werden müssen. Die Konzentration darf jedoch nicht zu einer Beeinträchtigung der sozial- und siedlungspolitisch bedeutsamen Verkehrsbedienung der wirtschaftlich schwächeren Regionen unseres Landes führen, zu deren Aufrechterhaltung und Verbesserung Bund und Kantone auf Grund des Eisenbahngesetzes durch finanzielle Hilfe an die Privatbahnen beträchtliche Mittel aufwenden. Im übrigen haben auch die Bundesbahnen anerkannt, dass sie in bestimmten Gegenden, wir denken hier z. B. an den Raum Zürich, Träger des Vorortsverkehrs sein und bleiben müssen.

Bei anhaltendem Ansteigen der Löhne und bei immer grösseren Schwierigkeiten, in ausreichender Zahl Arbeitskräfte zu finden, kommt schliesslich den Massnahmen zur Produktivitätssteigerung grösste Bedeutung zu. Wie rege die Bestrebungen der Bundesbahnen in dieser Beziehung sind, geht aus dem Umstand hervor, dass der Betriebsabteilung der Generaldirektion zu Beginn dieses Jahres ein Arbeitsstudiendienst angegliedert worden ist mit dem Zweck, durch Vereinfachung der Arbeitsmethoden und Entwicklung geeigneter Hilfsmittel den Arbeitsaufwand zu senken.

Die Investitionen der nächsten Jahre sind in erster Linie dazu bestimmt, im Hinblick auf eine kaum zweifelhafte weitere Zunahme des Verkehrs die heutige Unterkapazität zu beseitigen. Der Rhythmus des Ausbaus ist jedoch von der allgemeinen Kapazitätsgrenze unserer Wirtschaft bestimmt.

Trotz steigender Erträge hat sich infolge der gleichzeitig noch stärker gestiegenen Aufwendungen die Rentabilität der Bundesbahnen im vergangenen Jahr verschlechtert. Diese Entwicklung muss aufmerksam verfolgt werden, weil die ausgesprochene und insbesondere durch die ständige Erhöhung der Personalaufwendungen sich noch versteifende Fixkostenstruktur der Bundesbahnen bei absolut oder auch nur deutlich prozentual verminderten Ertragsüberschüssen sich rasch bemerkbar machen und zu einer Gefährdung des finanziellen Gleichgewichts führen müsste.

Der Leitung und dem ganzen Personal der Bundesbahnen gebührt Dank für die geleistete grosse Arbeit.

Gestützt auf Artikel 8 des Bundesbahngesetzes beantragen wir Ihnen, die Jahresrechnung und Bilanz 1962 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen laut beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 2 536 027 Franken auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Verfassungsmässigkeit des Bundesbeschlusses beruht auf Artikel 7, Buchstabe c des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen.

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

Bern, den 10. Mai 1963.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesbeschluss
über
die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1962

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1962,
in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 29. April 1963 an den Bundesrat und
in eine Botschaft des Bundesrates vom 10. Mai 1963,

beschliesst: .

Art. 1

Die Jahresrechnung 1962 und die Bilanz per 31. Dezember 1962 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen über das Jahr 1962 wird genehmigt.

Art. 3

Der nach Einlage von 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge und der Verzinsung des Dotationskapitals mit 16 Millionen Franken verbleibende Aktivsaldo des Jahres 1962 von 2 536 027 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
1962 (Vom 10. Mai 1963)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8769
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.05.1963
Date	
Data	
Seite	1169-1180
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 106

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.