

Bundesblatt

112. Jahrgang

Bern, den 19. Mai 1960

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

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

8032

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1959

(Vom 13. Mai 1960)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1959 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 22. April 1960 zur Genehmigung zu unterbreiten.

1. Letztes Jahr musste an dieser Stelle der Befürchtung Ausdruck gegeben werden, dass die Bundesbahnen in eine Periode weniger guter Abschlüsse eingetreten sind. Der Rechnungsabschluss des Jahres 1959 zeigt indessen, dass die Ertragslage gegenüber dem Vorjahr, trotz stark gestiegenen Betriebsaufwendungen, sich nicht verschlechtert hat. Dieses unerwartete Ergebnis ist im wesentlichen dem wieder angestiegenen hohen Import- und Transitgüterverkehr im letzten Drittel des Jahres und, in bescheidenem Ausmasse, der Tarifierhöhung vom 1. Oktober 1959 im Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr zuzuschreiben.

2. Die Verkehrsleistungen und Verkehrseinnahmen haben sich wie folgt entwickelt:

Im Personenverkehr ist die Zahl der Reisenden im Vergleich zum Vorjahr um 1,6 Millionen oder 0,7 Prozent auf 223,2 Millionen gestiegen, womit der bisher höchste Stand erreicht wurde. Gegenüber 1938 bedeutet dies eine fast hundertprozentige Vermehrung. Die Personenkilometer andererseits haben seit 1938 um 144 Prozent zugenommen, was beweist, dass die durchschnittliche Beförderungsdistanz der Reisenden länger geworden ist.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind etwas stärker angestiegen als die Verkehrsmengen. Von der Vermehrung gegenüber dem Jahre 1958 um 11,4 Millionen Franken entfallen 7 Millionen Franken auf das vierte Quartal mit dem erhöhten Tarifniveau.

Der Gesamtgüterverkehr verzeichnet gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung der Tonnage um 1,6 Millionen Tonnen auf 25,8 Millionen Tonnen. Damit ist der bisher höchste Stand von 1957 von 26,0 Millionen Tonnen beinahe erreicht worden. Auf den Einfuhrverkehr entfielen 10,7 Millionen Tonnen, auf den Ausfuhrverkehr 1,02 Millionen Tonnen, auf den Transitverkehr 5,17 Millionen Tonnen, auf den Binnenverkehr 8,0 Millionen Tonnen. Auf allen diesen Verkehren ist im Vergleich zum Jahre 1958 eine Erhöhung der Tonnage eingetreten. Der Gepäck-, Expressgut-, Post- und Tierverkehr hielt sich mit rund 1 Million Tonnen im Rahmen des Vorjahres. Die Steigerung der Gübertonnage widerspiegelt den erhöhten Bedarf an industriellen Roh- und Betriebsstoffen, den vermehrten Export, die verstärkte Bautätigkeit sowie den grösseren Verbrauch an Bedarfsgütern. Die tonnenkilometrischen Leistungen sind mit 3536,9 Millionen die bisher höchsten.

Auch die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr bilden mit 518,8 Millionen Franken die absolute Spitze; gegenüber dem Vorjahre sind sie um 36,9 Millionen Franken höher.

Die gesamten Verkehrseinnahmen sind gegenüber 1958 um 48,3 Millionen Franken gestiegen. Der Anteil des Personenverkehrs an den gesamten Verkehrseinnahmen beträgt 41,0 Prozent (Vorjahr 42,0 Prozent), derjenige des Güterverkehrs 59,0 Prozent (Vorjahr 58,0 Prozent).

3. Betriebsertrag und Betriebsaufwand: Der Betriebsertrag, der sich aus den Verkehrseinnahmen und den verschiedenen Erträgen zusammensetzt, beläuft sich auf 960,9 Millionen Franken und hat gegenüber dem Vorjahr um 49,6 Millionen Franken oder 5,4 Prozent zugenommen. Die verschiedenen Erträge verzeichnen eine leichte Steigerung um 1,4 Millionen Franken. Die Entschädigungen fremder Bahnen für Betriebsleistungen sind um 1,0 Millionen Franken und die Mietzinseinnahmen, die Einnahmen aus Arbeiten für Dritte und die Erträge aus den Pachtbetrieben um 1,5 Millionen Franken angestiegen, während die übrigen Erträge, wegen Rückganges der Einnahmen aus dem Geldwechseldienst und aus der Abgabe von Überschussenergie bahneigener Kraftwerke, gegenüber dem Vorjahre um 1,1 Millionen Franken zurückgegangen sind.

Der Betriebsaufwand hat um 41,8 Millionen Franken oder 6,0 Prozent zugenommen. Davon entfallen 38,2 Millionen Franken auf den Personalaufwand und 3,6 Millionen Franken auf den Sachaufwand. Der Aufwand für die Verwaltung ist um 3,2 Millionen Franken höher als im Vorjahre. Dies rührt hauptsächlich vom grösseren Personalaufwand her, ferner von der Zunahme der Studien-, Versuchs- und Projektierungskosten und den Provisionen für den Verkauf von Fahrausweisen. Dagegen sind die Aufwendungen für die Verkehrswerbung und die Lagergemeinkosten der Materialverwaltung zurückgegangen. Die Aufwendungen für Leitung und Allgemeines sind um 2,0 Millionen Franken höher als im

Vorjahr. Hieron entfallen 1,4 Millionen Franken auf Mehrausgaben für Entschädigung für vermehrte Beanspruchung ausländischer Güterwagen und die längere Umlaufzeit der Wagen.

Die Aufwendungen für die verschiedenen Betriebszweige (Bahnbewachung, Stationsdienst, Zugsbegleitung, Zugförderung sowie den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee) weisen für sich allein eine Erhöhung um 31,8 Millionen Franken auf. Hier wirkt sich vor allem der höhere Personalaufwand aus. Ferner stiegen die Aufwendungen für den Energieverbrauch der Zugförderung um 6,9 Millionen Franken. Diesen Mehraufwendungen stehen Minderkosten für feste und flüssige Treibstoffe von 1,4 Millionen Franken gegenüber. Der Aufwand für Unterhalt enthält die Kosten des gewöhnlichen Unterhalts der Bahnanlagen, Fahrzeuge und Anlagen des Schiffsbetriebes auf dem Bodensee sowie die nicht aktivierbaren Bauaufwendungen. Die Mehraufwendungen betragen 3,3 Millionen Franken; sie sind auf dem Fahrzeugunterhalt entstanden und sind auf die höheren Personalkosten und vermehrten betriebsbedingten Unterhaltsarbeiten zurückzuführen.

Schliesslich hat der Aufwand für «Verschiedenes» um 1,5 Millionen Franken zugenommen, hauptsächlich durch Aufträge für Dritte und höhere kapitalisierte Werte der Zuschussrenten.

4. Personalaufwand: Der grösste Teil der Personalausgaben ist im Betriebsaufwand enthalten. Das Personal arbeitet jedoch nicht bloss für den Betrieb, sondern auch zu Lasten der Baurechnung, der Lagerrechnung und für Dritte. Auch die Gewinn- und Verlustrechnung enthält zum Personalaufwand gehörende Elemente. Der Gesamtaufwand für das Personal von 582,7 Millionen Franken stellt sich um 40,8 Millionen Franken höher als in der Rechnung 1958 und um 11,6 Millionen Franken höher als im Voranschlag 1959. Nach Ursachen gegliedert, setzt sich die Erhöhung des Personalaufwandes wie folgt zusammen:

	Unterschied in Millionen Franken gegenüber	
	Rechnung 1958	Voranschlag 1959
Zunahme des Bestandes an eigenem Personal	— 0,7	+ 2,3
Höhere Durchschnittsbezüge	+ 4,1	—
Auswirkung der Revision des Beamtengesetzes gemäss Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1958	+ 19,0	—
Einmaleinlage in die PHK für die Erhöhung des versicherten Verdienstes . .	+ 9,0	+ 2,6
Verzinsung des durch den Einbau der Teuerungszulagen des aktiven Personals in den versicherten Verdienst entstandenen Fehlbetrages im Deckungskapital der PHK.	+ 1,5	—
Übertrag	+ 34,3	+ 4,9

	Unterschied in Millionen Franken gegenüber	
	Rechnung 1958	Voranschlag 1959
Übertrag	+ 34,3	+ 4,9
Teuerungszulagen gemäss Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1958.	+ 5,3	+ 5,4
Erhöhung Prämie für die Versicherung gegen Nichtbetriebsunfälle	+ 0,7	+ 0,7
Änderung des Bestandes bei den Unternehmerarbeitern.	— 0,6	+ 0,4
Verschiedenes.	+ 1,1	+ 0,2
Total	+ 40,8	+ 11,6

Den Personalaufwendungen liegt ein Personalbestand von durchschnittlich 40 651 Bediensteten zugrunde. Dass trotz der auf den 1. Juni 1959 eingetretenen Arbeitszeitverkürzung von 48 auf 46 Stunden und stärkerem Verkehr der Personalbestand praktisch stabil gehalten werden konnte, war nur dank arbeitsparenden Massnahmen und Vergebung gewisser Arbeiten an die Privatindustrie möglich.

5. Die Bauaufwendungen beliefen sich auf 235,2 Millionen Franken gegenüber 230,8 Millionen Franken im Vorjahr. Der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse sind 6,0 Millionen Franken entnommen worden, und zwar für die Aufhebung von Niveauübergängen (4,0 Millionen Franken), zur Verbesserung der Sicherungseinrichtungen an bestehenden Niveauübergängen (0,2 Millionen Franken) sowie für den Bau von Verladeanlagen in Brig und Iselle für den Automobiltransport durch den Simplontunnel (1,8 Millionen Franken). Aus der allgemeinen Baurücklage wurden 0,6 Millionen Franken für nicht aktivierbare Bauaufwendungen für den Bahnhofumbau Bern entnommen. Von den Nettobauaufwendungen von 228,6 Millionen Franken entfallen 197,7 Millionen Franken auf aktivierbare und 30,9 Millionen Franken auf nicht aktivierbare Aufwendungen.

6. Gewinn- und Verlustrechnung: Der Betriebsüberschuss von 220,3 Millionen Franken ist der grösste Ertragsposten; er ist um 7,9 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Die übrigen Ertragsposten betragen, ohne den Aktivsaldo des Vorjahres, insgesamt 26,7 Millionen Franken; davon entfallen 21,5 Millionen Franken auf kalkulatorische Posten, 0,7 Millionen Franken auf den Ertrag vorsorglich erworbener Grundstücke, 1,5 Millionen Franken auf den Ertrag der Beteiligungen, 1,1 Millionen Franken auf den Ertrag des Betriebsvermögens und auf sonstige Erträge (Saldo der Altmaterialrechnung u.a.) 1,9 Millionen Franken.

Die Aufwandseite wird durch die Abschreibungen beherrscht. Die ordentlichen Abschreibungen vom Anlagenvermögen haben infolge der steigenden Anlagenwerte gegenüber dem Vorjahr um 5,1 Millionen Franken zugenommen. Die zusätzlichen Abschreibungen betreffen den Oberbau und die Fahrzeuge

und betragen 20,0 Millionen Franken; sie sind um 3,9 Millionen Franken niedriger, weil sich der Unterschied zwischen dem buchmässigen Anlagewert und den Wiederbeschaffungskosten infolge der jährlichen Erneuerungen vermindert hat. Die zusätzlichen Abschreibungen auf den Fahrzeugen dürfen, wie erinnerlich, nur solange und insoweit in Rechnung gestellt werden, als die Bundesversammlung nicht im Sinne von Artikel 16, Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Deckung eines Fehlbetrages zu beschliessen hat.

Die Zinsen für feste und laufende Verbindlichkeiten sind wegen weiterer Beanspruchung von Fremdkapital zur Baufinanzierung um 1,9 Millionen Franken auf 48,1 Millionen Franken gestiegen. Der Aufwandposten «Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse und Teuerungszulagen an Rentner» ist auf 50,8 Millionen Franken angewachsen (48,3 Millionen Franken). In den «Sonstigen Aufwendungen» von 2,0 Millionen Franken ist eine Rückstellung von 500 000 Franken im Hinblick auf die künftigen ausserordentlichen Aufwendungen für die Landesausstellung 1964 in Lausanne inbegriffen. Der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse wurden 8 Millionen Franken zugewiesen.

Der Reingewinn von 11,4 Millionen Franken dient zur gesetzlich vorgeschriebenen Speisung der Reserve mit 8,0 Millionen Franken. Es verbleibt ein Aktivsaldo in der Höhe von 3,4 Millionen Franken.

7. Bilanz: Das Anlagenvermögen ist im Berichtsjahr um 74,7 auf 2059,8 Millionen Franken gestiegen. Davon entfallen 68,4 Millionen Franken auf die Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge, 2,4 Millionen Franken auf unvollendete Bauten, 3,7 Millionen Franken auf vorsorglich erworbene Grundstücke und 0,2 Millionen Franken auf Beteiligungen. Die Erstellungs- und Anschaffungskosten der im Jahre 1959 vollendeten Bauten und Anschaffungen betragen 195,3 Millionen Franken. Von dieser Summe kommen die Anlagenabgänge sowie die Abschreibungen in Abzug, woraus sich eine Erhöhung des Bilanzwertes von 68,4 Millionen Franken ergibt.

Im Betriebsvermögen sind die flüssigen Mittel (Kasse, Postcheck und Banken) um 36,6 Millionen Franken gestiegen. Dies rührt davon her, dass die aus einem Bundesdarlehen von 100 Millionen Franken zugeflossenen Mittel am Jahresende erst zum Teil beansprucht worden sind.

Die Materialvorräte haben gegenüber dem Vorjahr von 130,9 Millionen Franken auf 127,6 Millionen Franken abgenommen. Die Abnahme ist in Wirklichkeit um 6 Millionen Franken grösser, weil im Berichtsjahr zur Stabilisierung der internen Verrechnungspreise für das Oberbaumaterial Bewertungsreserven in dieser Höhe aufgelöst wurden. In den übrigen Aktiven sind als bedeutender Posten die Abrechnungssaldi der Stationen enthalten.

Unter den Passiven steigt die Reserve um die gesetzliche Jahreseinlage von 8 Millionen Franken auf 72 Millionen Franken an. Die allgemeine Bau rücklage ist um 0,6 Millionen Franken geringer als im Vorjahr und die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse um 2 Millionen Fran-

ken höher. Der Rücklage zur Deckung grosser Schäden wurde die reglementarische Einlage von 0,5 Millionen Franken zugewiesen.

Die festen Verbindlichkeiten sind gegenüber 1958 um 122,1 Millionen Franken auf 1427 Millionen Franken gestiegen. Zur Konsolidierung schwebender Schulden wurde am 31. Oktober 1959 beim Eidgenössischen Finanzdepartement ein Darlehen von 100 Millionen Franken zu $3\frac{1}{4}$ Prozent aufgenommen. Ferner wurden vom Konto-Korrent-Guthaben der Pensions- und Hilfskasse der SBB 40 Millionen Franken in Depotscheine umgewandelt. Andererseits verminderte sich die Obligationenschuld durch die planmässigen Rückzahlungen um 17,9 Millionen Franken.

Die schweizerische Wirtschaftskonjunktur hat sich im Berichtsjahr von der 1958 eingetretenen Rückbildung zusehends erholt. Da ihre Schwankungen das Verkehrsaufkommen am unmittelbarsten beeinflussen, folgen die Erträge der Bundesbahnen dieser Wirtschaftsentwicklung. Die Zuwachsrate war im Güterverkehr grösser als im Personenverkehr, wirkt sich doch die zunehmende Individualisierung der Personenbeförderung immer stärker aus. Einem prozentualen Ansteigen des Betriebsertrages von 5,4 Prozent steht indessen ein Anwachsen des Betriebsaufwandes von 6,0 Prozent gegenüber. Wohl hat absolut ausgedrückt der Betriebsüberschuss gegenüber 1958 um 7,9 Millionen Franken zugenommen. Diese Zunahme ist jedoch bis auf 0,8 Millionen Franken durch den Mehraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgewogen worden, so dass der Ertragsüberschuss gleich hoch ist wie im Jahre 1958, welches das ungünstigste Ergebnis seit 1950 aufwies. Der Ertragsüberschuss von 17,5 Millionen Franken reicht gerade noch aus um die angesichts des sich ständig verdichtenden Verkehrs auf der Strasse notwendige Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse ein wenig zu erhöhen, nachdem ihr 6 Millionen Franken entnommen worden sind, und um die gesetzliche Reserve in der vorgeschriebenen Höhe mit 8 Millionen Franken zu speisen. Der Rest soll zusammen mit dem Aktivsaldo des Vorjahres mit 3,4 Millionen Franken auf neue Rechnung vorgetragen werden. Da die Erhöhung der Personen-, Gepäck- und Expressgut-Tarife erst ab 1. Oktober 1959 in Kraft getreten ist, konnte sich die erwartete Ertragssteigerung noch nicht voll auswirken.

Um auch im Güterverkehr eine kostengerechtere Anpassung der Beförderungspreise an die ständig wachsenden Personal- und Sachkosten herbeizuführen und den Wettbewerb mit den Transporten auf der Strasse besser bestehen zu können, ist eine Revision der Gütertarife nicht mehr zu vermeiden. Sie wird in wohlabgewogener Weise davon ausgehen müssen, dass die mit dem Stückgutverkehr verbundenen mannigfachen Arbeitsgänge und betrieblichen Vorkehren die Selbstkosten der Bahnen stark haben ansteigen lassen. Dagegen legen die im Vergleich zum Transport auf der Strasse teilweise überhöhten Frachtsätze für Wagenladungen eine gewisse Korrektur nahe, um diesen einträglichen Verkehr der Bahn zu erhalten.

Das Güterverkehrsaufkommen hängt unmittelbar von der allgemeinen Wirtschaftslage ab und damit auch der Ertrag daraus; wie sehr dies zutrifft, hat die jüngste Rezession wieder bewiesen. Gegenwärtig hat wieder ein wirtschaftlicher Aufschwung eingesetzt. Zu hoffen ist, dass er durch die Bestrebungen zur Hebung des internationalen Güteraustausches gefördert wird, und dass auch die Bundesbahnen von dessen Intensivierung gewinnen werden. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass sie die zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage im Gang befindlichen Massnahmen einschliesslich der dafür nötigen Investitionen fortsetzen können. In diesem Zusammenhang fragt sich der Verwaltungsrat, wie weitere grosse und unerlässliche Investitionen finanziert werden sollen, sobald in absehbarer Zeit der ordentliche Bauplafond einmal erreicht sein wird. Wir verstehen diese Überlegungen und gewärtigen darüber weitere Aufschlüsse des Verwaltungsrates.

Das stete Bemühen der Leitung der Bundesbahnen, mit der Zeit Schritt zu halten, die Rationalisierung zu fördern und gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen Geltung zu verschaffen sowie die vom Personal dazu geleistete Mitarbeit verdienen gebührende Anerkennung.

Gestützt auf Artikel 8 des Bundesbahngesetzes beantragen wir Ihnen, die Jahresrechnung und Bilanz 1959 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen laut beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 3 427 048,61 Franken auf neue Rechnung vorzutragen.

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

Bern, den 13. Mai 1960.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Max Petitpierre

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesbeschluss

über

die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1959

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1959,

in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 22. April 1960 an den Bundesrat, und

in eine Botschaft des Bundesrates vom 13. Mai 1960,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1959 und die Bilanz per 31. Dezember 1959 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen über das Jahr 1959 wird genehmigt.

Art. 3

Der Aktivsaldo von 3 427 048,61 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 1959 (Vom 13. Mai 1960)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1960
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8032
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.05.1960
Date	
Data	
Seite	1591-1598
Page	
Pagina	
Ref. No	10 040 950

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.