

5635**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung
der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen
Bundesbahnen für das Jahr 1948**

(Vom 17. Mai 1949)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1948 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 28. April 1949 zur Genehmigung zu unterbreiten.

Das Ergebnis 1948 kennzeichnet sich gegenüber der Rechnung 1947 durch eine schwache Erhöhung des Betriebsertrages um 2 % auf 677,3 Millionen Franken, dem aber, wie bereits im Vorjahre, eine progressive Steigerung des Betriebsaufwandes um 10 % auf 495,6 Millionen Franken gegenübersteht. Es sprechen leider im In- und Ausland viele Anzeichen dafür, dass diese Entwicklung nicht nur nicht zum Stillstand kommen, sondern sich verschärfen wird. Wenn auch das Ergebnis gegenüber dem Hochkonjunkturjahr 1947 eine fühlbare Verschlechterung aufweist, so ist immerhin hervorzuheben, dass die Budgeterwartungen hinter dem wirklichen Ergebnis geblieben sind. Der vergleichbare Bruttoüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt nämlich für 1948 35,1 Millionen Franken gegenüber 2,8 Millionen Franken nach dem Voranschlag. Das Ergebnis 1948 ist somit noch als genügend anzusehen. Tatsächlich war der Betriebsertrag bis zum Juli ständig höher als im Jahre 1947. Vom August an ist aber ein deutlicher Umschwung eingetreten, an dem sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr beteiligt sind. Die Güterverkehrseinnahmen glitten in der zweiten Hälfte des Jahres 1948 schneller ab als die Personenverkehrseinnahmen. Der unvermittelt eingetretene Rückgang im Güterverkehr bewegte sich auf der gleichen Entwicklungslinie wie unser Aussenhandel. Der wertgewogene Mengenindex der Einfuhr sank im zweiten Halbjahr gegenüber dem Stand von 1938 (= 100) durchschnittlich von 161 auf 132. Der gleiche Index stieg allerdings

bei der Ausfuhr von 114 auf 136 an. Rein mengenmässig sind im zweiten Halbjahr 1948 1 Million Tonnen weniger eingeführt und nur 346 000 Tonnen mehr ausgeführt worden. Ferner hat eine Verlagerung des Importverkehrs von den längeren auf die kürzeren Schweizer Strecken stattgefunden.

Neben dem Wechsel in der Wirtschaftslage beeinflusst vor allem die Auto konkurrenz die Eisenbahnen in erheblichem Masse. Der Motorfahrzeugpark hat sich seit 1946 unaufhaltsam vermehrt. Dabei wäre er noch bedeutend grösser ohne die durch die Autotransportordnung eingeführte Bewilligungspflicht. Die durch den Krieg bedingt gewesene Monopolstellung der elektrischen Bahnen, die unser Land vor einer Transportkrise bewahrt hat, ist durch die wieder einsetzende Autokonkurrenz von neuem stark erschüttert. Das Transportvolumen hat sich verengt, während das Angebot der Transportmittel sich erweitert hat. Es ist ausser Zweifel, dass im gewerbmässigen Verkehr beide Verkehrsmittel unter dem sich ankündigenden Konjunkturabstieg leiden werden. Im internationalen Verkehr hat sich sodann die unregelmässige Währungs lage ungünstig ausgewirkt, weil in manchen Verkehrsbeziehungen die in Schweizer Franken zu entrichtende Fracht gemieden wird.

Auf der Suche nach einer Einnahmensteigerung drängt sich die Frage einer neuerlichen Tarifierhöhung auf. Obgleich auf den 1. Februar 1948 neue Personentarife eingeführt und die Gütertarife um weitere 10 % erhöht werden konnten, muss die heute bestehende durchschnittliche Tarifierhöhung der schweizerischen Eisenbahnen mit 15 bis 20 % als äusserst bescheiden gelten. In andern Ländern geht die Erhöhung der Eisenbahntarife bedeutend weiter. So sind sie in den Vereinigten Staaten von Amerika — bei ungefähr gleicher prozentualer Betriebskostensteigerung wie in der Schweiz — um 40 bis 50 % erhöht worden. Ähnlich verhält es sich in England. Die Schweizer Bahnen haben damit einen wertvollen Beitrag zur Tiefhaltung der Preise geleistet. Diesen Beitrag konnten die Bundesbahnen bisher allerdings nur wegen des grossen Verkehrs auf sich nehmen. Sie werden aber bei einem weitem Verkehrsrückgang ohne Tarifierhöhung an die höheren Kosten nicht mehr auskommen, wobei die kommerzielle Tragbarkeit im Vergleich zu andern Verkehrsmitteln allerdings nicht überschritten werden kann.

Inzwischen werden die Bundesbahnen darnach trachten müssen, die Auswirkungen eines sich abzeichnenden Konjunkturrückganges einmal durch eine intensive Verkehrswerbung teilweise aufzufangen. Aber auch die Einschränkung der Betriebskosten wird fortan zu den vornehmsten Aufgaben der Verwaltung gehören.

Gegenüber dem Vorjahr ist der Betriebsaufwand um 45 Millionen Franken und im Vergleich zum Voranschlag um 33,7 Millionen Franken gestiegen. Da die Betriebsrechnung 1948 auf vollständig neuer Grundlage beruht, wie sie bereits in den Voranschlägen 1948 und 1949 zur Anwendung kam, ist ein Vergleich der Mehrkosten nur mit dem Voranschlag möglich. Der grösste Teil des Mehraufwandes von 33,7 Millionen Franken entfällt auf die erhöhten Teuerungs-

zulagen an das Personal und auf die Personalvermehrung. Die Steigerung der Sachkosten hält sich verhältnismässig in bescheidenem Rahmen.

Der Bestand an eigenem Personal hat sich im Berichtsjahr um 1533 Köpfe vermehrt.

Im Hinblick auf den Rückgang der Verkehrsmengen wird alles daran gesetzt werden müssen, den Personalbestand nicht mehr weiter anwachsen zu lassen, ihn unter Umständen sogar wieder zu senken.

Die Bauaufwendungen für den Bahnbetrieb, die Kraftwerke und Werkstätten beliefen sich auf 117,5 Millionen Franken; sie sind somit um 33 Millionen Franken höher als im Vorjahr und um 2,6 Millionen Franken höher als im Voranschlag. Die Mehraufwendungen sind bedingt durch die weiter angestiegenen Baukosten und den aufgestauten Erneuerungs- und Ausbaubedarf.

Zum Baufinanzierungsproblem haben wir uns am 9. November 1948 anlässlich der Vorlage des Voranschlages geäußert und die Aufnahme von Anleihen für Bauten produktiven Charakters gemäss Artikel 18, Absatz 3, des Bundesbahngesetzes in Aussicht gestellt. Seither hat die Verwaltung der Bundesbahnen auf Einladung des Post- und Eisenbahndepartements ein Bauprogramm für die nächsten 10 Jahre vorgelegt mit einem Kapitalbedarf für die Erweiterung der Anlagen von 680 Millionen Franken. Zusammen mit dem Kapitalbedarf für die laufenden Erneuerungen von 122 Millionen Franken ergäbe sich bei Ausführung dieses Programmes ein jährlicher Kapitalbedarf von 190 Millionen Franken. Davon sollten 40 Millionen Franken durch den Betrieb und 93 Millionen Franken aus Abschreibungsmitteln gedeckt werden. Werden diese nicht herausgewirtschaftet, so werden Massnahmen im Sinne von Artikel 16 des Bundesbahngesetzes ergriffen werden müssen, weil nicht herausgewirtschaftete Abschreibungen den Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung zwangsläufig erhöhen würden, für dessen Deckung die Bundesbahnen nicht aufzukommen haben, soweit ihre Reserven dafür nicht ausreichen. Zu beachten ist, dass die Bundesbahnen noch über nicht reinvestierte Abschreibungsmittel von 154 Millionen Franken verfügen, so dass für das Jahr 1949 der Anleiheusweg noch nicht beschritten werden muss. Es ist nicht ausgeschlossen, dass ausser den Abschreibungs- und Anleiheusmitteln auch Beiträge aus Arbeitsbeschaffungskrediten zur Baufinanzierung werden herangezogen werden können. Neue Anleihen können übrigens gemäss dem neuen Bundesbahngesetz nur durch einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss bewilligt werden. Die Botschaft zu einem Bundesbeschluss wird den eigenössischen Räten voraussichtlich gegen Ende des Jahres 1949 zugehen, um so die ergänzende Finanzierung von Grossbauten von 1951 an vorzubereiten.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Aktivsaldo von 15 Millionen Franken ab. Als ausserordentliche Abschreibung ist darin eine Jahresquote von 20 Millionen Franken zur teilweisen Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagegruppen Allgemeine Kosten und Unterbau berücksichtigt. Gegenüber dem Rechnungsjahr 1947 ist eine merkliche Verschlechterung des Geschäftserfolges eingetreten, konnten doch in jenem Jahre,

ausser einer Quote von 82,2 Millionen Franken zur Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den vorgenannten Anlagegruppen sowie einer Rückstellung von 6 Millionen Franken zugunsten der Pensions- und Hilfskasse, 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve eingelegt und das Dotationskapital zu 4 % verzinst werden.

Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen beantragt, die gemäss Bundesratsbeschluss vom 7. April 1948 festgesetzte Jahresquote von 20 Millionen Franken für die Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Allgemeinen Kosten und dem Unterbau für 1948 auf 27 Millionen Franken zu erhöhen. Dadurch verbleiben vom Reingewinn nurmehr rund 8 Millionen Franken, die nach dem Bundesbahngesetz in die Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge zu fliessen haben, so dass für die Verzinsung des Dotationskapitals keine Mittel mehr übrig bleiben. Im Voranschlag 1949 des Bundes sind die ganzen 16 Millionen Franken bei den Einnahmen aufgenommen und für 1948 wurde die volle Verzinsung des Dotationskapitals erwartet.

Wenn wir uns trotzdem den Anträgen des Verwaltungsrates der Bundesbahnen anschliessen, tun wir dies aus der Erkenntnis heraus, dass es nicht klug wäre, in Zeiten rückläufiger Verkehrseinnahmen die Verzinsung des Dotationskapitals zu verlangen, wo doch schon die Rechnung 1949 nur mit grösster Anstrengung im Gleichgewicht gehalten werden kann.

Wir müssen aber an diesen Zinsverzicht die Auflage knüpfen, dass die Bundesbahnen alle in ihrer Zuständigkeit liegenden Massnahmen treffen, um eine Periode defizitärer Ergebnisse zu verhindern. Ein Verzicht auf die Verzinsung des Dotationskapitals lässt sich nur verantworten, wenn damit den Bundesbahnen eine Stütze zur Erhaltung einer weitgehenden Eigenwirtschaftlichkeit gegeben wird.

Wir beehren uns, Ihnen, gestützt auf Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen, zu beantragen, den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung gemäss beiliegendem Beschlussentwurf zu verwenden.

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

Bern, den 17. Mai 1949.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

E. Nobs.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

**die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1948**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der General-
direktion der Bundesbahnen vom 9. April 1949 und Bericht und Antrag des
Verwaltungsrates vom 28. April 1949 an den Bundesrat zuhanden der Bundes-
versammlung und in die Botschaft des Bundesrates vom 17. Mai 1949,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1948, abschliessend mit einem Reingewinn von Fran-
ken 15 010 812.48, und die Bilanz auf den 31. Dezember 1948 der Bundes-
bahnen werden genehmigt.

Art. 2

Die Geschäftsführung der Bundesbahnen im Jahre 1948 wird genehmigt.

Art. 3

Der Reingewinn des Jahres wird wie folgt verwendet:

a. Erhöhung der Jahresquote zur Ab- tragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagegruppen Allgemeine Kosten und Unterbau von 20 auf 27 Millionen Franken	Fr. 7 000 000.—
b. Einlage in die gesetzliche Reserve: Gesetzliche Einlage (SBB-Gesetz, Art. 16, 1 a)	Fr. 8 000 000.—
Zuweisung des verbleibenden Über- schusses	» 10 812.48 » 8 010 812.48

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1948 (Vom 17. Mai 1949)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5635
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.05.1949
Date	
Data	
Seite	1000-1004
Page	
Pagina	
Ref. No	10 036 640

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.