6063 Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1950

(Vom 18. Mai 1951)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1950 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 27. April 1951 zur Genehmigung zu unterbreiten.

Durch die dank des weltwirtschaftlichen Konjunkturaufschwunges seit dem Frühsommer des Berichtsjahres erzielten Mehreinnahmen bei gleichzeitiger Senkung des Betriebsaufwandes sind die Bundesbahnen in der Lage, eine ausgeglichene Rechnung für das Jahr 1950 vorzulegen. Die Gewinn- und Verlustrechnung hat sogar mit einem, wenn auch bescheidenen Ertragsüberschuss von 1,7 Millionen Franken abgeschlossen, der jedoch für die allmähliche Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagegruppen Allgemeine Kosten und Unterbau Verwendung findet, so dass die Erträge und Aufwendungen einander die Waage halten.

Die tatsächliche Verbesserung der Rechnung gegenüber dem Ergebnis des Jahres 1949 beträgt 21,5 Millionen Franken und gegenüber dem Voranschlag 1950 20,4 Millionen Franken. Rechnungsmässig steht der Vergleich noch günstiger da, indem die Verbesserung 39,8 Millionen Franken bzw. 38,7 Millionen Franken ausmacht. Der Unterschied zwischen der tatsächlichen und rechnungsmässigen Verbesserung liegt einzig in der Herabsetzung der Jahresquote zur allmählichen Abtragung des Abschreibungsfehlbetrages bei den Allgemeinen Kosten und beim Unterbau von 20 Millionen Franken auf 1,7 Millionen Franken.

In den ersten Monaten des Berichtsjahres drohte sich die Rückbildung der Hochkonjunktur im Vergleich zu 1949 noch zu verschärfen. Sowohl die Verkehrsmengen als auch die Einnahmen blieben in beiden Verkehren hinter den vorjährigen zurück, während der Betriebsaufwand weiter anstieg. Mit der im Monat Mai einsetzenden Belebung des Aussenhandels, als Folge der politischen Lage, zog auch der Güterverkehr der Bundesbahnen an. Der Reisendenverkehr dagegen profitierte von diesem Konjunkturumschwung nichts, weil der Inlandverkehr immer mehr auf die Strasse abwanderte und auch der ausländische Autotourismus bedeutend stärker war als im Vorjahre. Das weitere Abflauen des Personenverkehrs zeigte sich zur Hauptsache im Reise- und Ferienverkehr sowie im General- und Streckenabonnementsverkehr.

Die Zahl der beförderten Personen ist mit 193,9 Millionen um 7,7 Millionen oder 3,8 % geringer als im Vorjahr. Es ist die schwächste Frequenzziffer seit Kriegsende.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 263,8 Millionen Franken. Gegenüber dem Vorjahr beträgt der Rückgang 14,5 Millionen Franken oder 5,2 %.

Die Gütermengen sind auf 18,0 Millionen Tonnen angestiegen, das sind 2,0 Millionen Tonnen oder 12,4 % mehr als im Vorjahr. Die Transitmengen allein erreichen mit 2,0 Millionen Tonnen annähernd den Umfang des Vorkriegsjahres 1938.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr weisen mit 325,9 Millionen Franken im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung von 21,7 Millionen Franken oder 7,1 % auf.

Dem gesamten Betriebsertrag von 641,9 Millionen Franken steht ein Betriebsaufwand von 487,0 Millionen Franken gegenüber.

Der Betriebsertrag hat sich gegenüber dem Vorjahr um 6,3 Millionen Franken oder 1 % verbessert, während der Betriebsaufwand um 16,5 Millionen Franken oder 3,3 % gesenkt werden konnte. Gegenüber dem Voranschlag hat der Betriebsertrag die Erwartungen um 17,7 Millionen Franken übertroffen, während der Betriebsaufwand um 2,5 Millionen Franken unter den Voranschlagszahlen blieb. Der Betriebsüberschuss ist um 22,8 Millionen Franken besser als im Vorjahr und um 20,2 Millionen Franken höher gegenüber dem Voranschlag.

Die Einsparungen im Betriebsaufwand konnten hauptsächlich infolge von Materialpreisrückgängen, Verminderung der Fahrleistungen der Dampflokomotiven, Verbesserung der Methoden für den Geleiseunterhalt, Beschränkung der Unterhaltsarbeiten, insbesondere auf den Gebäuden, und durch Wegfall von gewissen Nachholarbeiten und Änderungen an Fahrzeugen erzielt werden.

Der Personalaufwand mit 355,9 Millionen Franken weicht nur unwesentlich vom Vorjahre und dem Voranschlag ab. Die einzelnen Posten, wie sie aus dem Geschäftsbericht und den Rechnungen der Bundesbahnen hervorgehen,

weisen dagegen wesentliche, durch das neue Beamtengesetz und die Neuordnung der PHK-Versicherung bedingte Veränderungen auf. Hiezu bemerken die Bundesbahnen was folgt:

«Die Auswirkungen des auf 1. Januar 1950 in Kraft getretenen neuen Beamtengesetzes waren in der Botschaft des Bundesrates betreffend die Revision des Beamtengesetzes vom 20. Dezember 1948 für das Jahr 1950 auf rund 7 Millionen Franken veranschlagt. Nachdem diese Auswirkungen im Voranschlag noch nicht berücksichtigt werden konnten, war mit wesentlichen Mehraufwendungen sowohl gegenüber dem Vorjahr als auch gegenüber dem Voranschlag zu rechnen. Die Mehraufwendungen für die höheren Durchschnittsbezüge infolge der nach dem alten Beamtengesetz auf 1. Januar 1950 fällig gewordenen überdurchschnittlich zahlreichen ordentlichen Besoldungs- und Lohnerhöhungen (Personalverjüngung) und die Auswirkungen des neuen Beamtengesetzes betragen gegenüber dem Vorjahr, berechnet auf Grund des Personalbestandes des Jahres 1949, rund 9,6 Millionen Franken. Diesem Mehraufwand stehen zur Hauptsache gegenüber die Minderausgaben von 7,6 Millionen Franken als Folge des Personalabbaues und des Rückganges der zugezogenen Unternehmerarbeiter und von 1,2 Millionen Franken aus der Neuordnung der PHK-Versicherung.

Man kann somit feststellen, dass die Auswirkungen des neuen Beamtengesetzes mehr als ausgeglichen wurden durch Einsparungen an Arbeitskräften.»

Der Bestand an eigenem Personal betrug im Jahresmittel 1950 36 904 Mann. Im Vergleich zum Vorjahr ist ein Rückgang von 762 Einheiten und gegenüber dem Voranschlag ein solcher von 412 zu verzeichnen. Die abgebauten Unternehmerarbeiter sind in diesen Zahlen nicht inbegriffen. Die Ausgaben für Unternehmerarbeiter konnten gegenüber dem Vorjahr um 1,6 Millionen Franken und gegenüber dem Voranschlag um 0,9 Million Franken gesenkt werden, was einem weiteren Abbau von rund 300 bzw. 150 Arbeitskräften entspricht. Der Gesamtabbau von 1062 Arbeitskräften gegenüber dem Vorjahr fällt um so mehr ins Gewicht, als die Betriebsleistungen zugenommen haben.

Die Bauaufwendungen für die Bahnanlagen und Fahrzeuge, die Kraftwerke und Werkstätten belaufen sich auf 136,9 Millionen Franken; sie bewegen sich damit im Rahmen des Voranschlages und der Aufwendungen im Vorjahr. Die Bauaufwendungen wurden mit 110,0 Millionen Franken als Vermehrung des Anlagevermögens verbucht und mit 26,9 Millionen Franken der Betriebsrechnung belastet. Um den Bauvoranschlag im gesamten einhalten zu können, mussten die Überschreitungen bei einzelnen Anlagegruppen, namentlich bei den Fahrzeugen, auf andern Voranschlagspositionen eingespart werden.

Auf Ende 1950 verfügen die Bundesbahnen noch über nicht reinvestierte Abschreibungsmittel von 111,6 Millionen Franken. Wenn das Bauprogramm im heutigen Umfang fortgesetzt werden soll, was nach Ansicht der Verwaltung der Bundesbahnen ein Mindestmass darstellt, so werden die Baumittel in ziemlich genau 3 Jahren vollständig erschöpft sein.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Überschuss von 1,7 Millionen Franken ab, der zur Fortführung der Tilgung des Abschreibungsausfalles bei den Allgemeinen Kosten und beim Unterbau verwendet worden ist. Dieses Vorgehen beruht auf Weisungen des Post- und Eisenbahndepartements, die sich ihrerseits auf den Standpunkt des Bundesrates in der Botschaft zur Rechnung der Bundesbahnen für das Jahr 1949 stützen, wonach die weitere Abtragung des Abschreibungsausfalles in Zukunft in der Jahresrechnung nur soweit berücksichtigt werden darf, als dadurch die Rechnung nicht defizitär wird.

Die grössten Aufwandsposten in der Gewinn- und Verlustrechnung sind die Abschreibungen. Die gesamten Abschreibungen auf dem Anlagevermögen betragen 76,5 Millionen Franken gegenüber 74,7 Millionen Franken im vorigen Jahr. Entsprechend den ansteigenden Anlagewerten sind die ordentlichen Abschreibungen von 73,6 Millionen Franken im Vorjahr auf 74,4 Millionen Franken angewachsen. Die Herstellung des Abschreibungs-Sollbestandes auf den Fernmeldeanlagen als Folge der Bereinigung der Anlagenrechnung auf Grund der neuen Verordnung über das Rechnungswesen der Eisenbahnen erforderte 1 Million Franken.

Für die Abschreibungen auf den Materialvorräten genügten 0,55 Million Franken gegenüber 10,2 Millionen Franken im Vorjahr und 1,04 Millionen Franken nach dem Voranschlag.

Die Abschreibungen vom Abschreibungsausfall beschränken sich auf den Ertragsüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung. Im Jahre 1949 wurde noch die volle Abschreibungsquote von 20 Millionen Franken in die Jahresrechnung eingesetzt. Mit Ende 1950 verbleiben damit noch 158,3 Millionen Franken abzutragen, um den Sollbestand auf den Anlagegruppen Allgemeine Kosten und Unterbau herzustellen.

Infolge der Zunahme der Verbindlichkeiten seit 1948 um rund 90 Millionen Franken sind die Kapitalkosten um 2,5 Millionen Franken gestiegen.

Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse sind gegenüber dem Vorjahr um rund 0,8 Million Franken zurückgegangen, während die Teuerungszulagen an Pensionierte um 1 Million Franken gestiegen sind.

Die Rücklage zur Deckung grosser Schäden ist mit 500 000 Franken gleich geblieben wie letztes Jahr.

Das unter «Subventionen» von den Bundesbahnen zu tragende Defizit der Kraftwagenkurse im Surbtal mit rund 155 000 Franken ist gegenüber dem Vorjahre unbedeutend zurückgegangen, während der Anteil der Bundesbahnen am Betriebsdefizit der Basler Rheinhäfen von 845 473 Franken auf 1 080 945 Franken angestiegen ist. Damit ist die Erklärung für das Anwachsen der sonstigen Aufwendungen gegeben.

Auf der Ertragsseite interessieren in diesem gedrängten Überblick zwei Posten, die gegenüber dem Vorjahre eine starke Verminderung erfahren haben.

Der Ertrag des Betriebsvermögens ist um 5 Millionen Franken gesunken, durch Wegfall von Kursdifferenzen, und die sonstigen Erträge sind um 2,8 Millionen Franken zurückgegangen, weil im Vorjahre die Rückstellung für verjährte Titel und Zinsscheine zugunsten der Gewinn- und Verlustrechnung aufgelöst wurde und einmalige ausserordentliche Ertragsposten im Berichtsjahr weggefallen sind.

* * *

Wenn das vorliegende Jahresergebnis auch zu befriedigen vermag, so kann doch nicht übersehen werden, dass der Erfolg auf ausserordentliche Umstände zurückzuführen ist. Dass bei erhöhten Betriebsleistungen der Betriebsaufwand gesenkt werden konnte, stellt den Anstrengungen der Geschäftsleitung auf Rationalisierung des Betriebes ein gutes Zeugnis aus. Dieser Umstand zeigt aber auch, dass die Leistungsfähigkeit und Anpassungsfähigkeit unseres nationalen Verkehrsunternehmens wach geblieben sind. Es ist klar, dass ein so kapital- und lohnintensiver Betrieb bei Tarifen, die die Betriebskostenverteuerung nur zum kleinsten Teil mitberücksichtigen, nur dann mit einem finanziellen Erfolg arbeiten kann, wenn seine Betriebskapazität ausgenützt wird. Nachdenklich muss in dieser Beziehung die bedeutende Abwanderung des Personenverkehrs auf die Strasse stimmen, eine Entwicklung, die sich auf Grund der neuesten Importziffern von Motorfahrzeugen noch steigern wird. Berücksichtigt man ferner, dass das günstige Ergebnis im Güterverkehr vornehmlich auf die vermehrte Lagerhaltung und damit auf eine Vorwegnahme von künftigem Verkehr zurückzuführen ist und dass durch den verwerfenden Volksentscheid über die Autotransportordnung eine Verschärfung der Wettbewerbslage einzutreten droht, dann wird man sich Rechenschaft darüber ablegen müssen, dass die finanzielle Selbsterhaltung der Bundesbahnen in Frage gestellt ist. Diese Selbsterhaltung muss aber, trotz der Anerkennung der Bahnen als öffentliche Dienste, Ziel unserer Verkehrspolitik sein. Der die Bahnen konkurrenzierende Motorfahrzeugverkehr wird nicht übersehen dürfen, dass seine sprunghafte Entwicklung, bei aller Würdigung seiner Vorzüge und seiner Eigengesetzlichkeit, doch nur dank des Bestehens der öffentlichen Dienste der Bahnen möglich geworden ist. Wie wären die motorfahrzeugbedingten Zufuhren und die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse namentlich im Winter denkbar, wenn nicht in jedem Bedarfsfalle auf die Transportpflicht der Bahnen zurückgegriffen werden könnte. Damit soll gesagt sein, dass auch der Strassenverkehr in seinem eigenen Interesse zu einer vernünftigen Wettbewerbslage von Schiene und Strasse wird Hand bieten müssen, wenn nicht grosse volkswirtschaftliche Verluste in Kauf genommen werden sollen.

Der Bundesrat wird sich nach Eingang der eingeholten Expertengutachten über die aktuellen Verkehrsprobleme eingehend mit der weitgreifenden Materie befassen und den eidgenössischen Räten seine Vorschläge unterbreiten.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen zu beantragen, die ausgeglichene Jahresrechnung 1950 gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen.

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

Bern, den 18. Mai 1951.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ed. von Steiger

Der Vizekanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1950

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Generaldirektion der Bundesbahnen vom 12. April 1951 und Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 27. April 1951 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung und in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Mai 1951,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1950, abschliessend mit einer ausgeglichenen Gewinn- und Verlustrechnung, und die Bilanz auf den 31. Dezember 1950 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Die Geschäftsführung der Bundesbahnen im Jahre 1950 wird genehmigt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1950 (Vom 18. Mai 1951)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1951
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	21
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	6063
Datum Date Data	24.05.1951
Seite Page Pagina	183-189
Ref. No	10 037 450

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.