

6250

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1951

(Vom 13. Mai 1952)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1951 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 28. April 1952 zur Genehmigung zu unterbreiten.

Auch die Bundesbahnen waren im Berichtsjahr Nutzniesser der augenblicklichen wirtschaftlichen Prosperität unseres Landes. Beide Verkehrsarten, der Personenverkehr und der Güterverkehr, haben ihre Umsätze wesentlich zu steigern vermocht.

Der inländische Personenverkehr hat sich infolge der guten Verdienst- und Beschäftigungslage trotz vermehrter Automobilkonkurrenz eher noch etwas über dem Vorjahresniveau bewegt, während die Zahl der ausländischen Reisenden dank der Liberalisierung des internationalen Reise- und Zahlungsverkehrs bedeutend zugenommen hat.

Der Güterverkehr erfuhr insbesondere durch den lebhaften Aussenhandel, aber auch durch den wieder stärker einsetzenden Transitverkehr, einen Aufstieg, wie ihn die Bundesbahnen noch nie erlebt haben.

Die Aufwärtsentwicklung bahnte sich im Personenverkehr erst im Frühjahr an, während sich der Wiederanstieg im Güterverkehr schon in der zweiten Hälfte 1950 abzeichnete.

Die nachfolgenden knappen Übersichten mögen ein Bild über die Verkehrsleistungen und Verkehrsergebnisse des verflossenen Jahres vermitteln.

Im Personenverkehr betrug die Zahl der beförderten Reisenden 201,1 Millionen, womit gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von 7,2 Millionen Personen oder 3,7 Prozent zu verzeichnen ist.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 274,3 Millionen Franken; sie sind im Vergleich zu 1950 um 10,6 Millionen Franken oder 4,0 Prozent angewachsen. Wird das Ergebnis von 1938 = 100 gesetzt, so stehen die Personenverkehrseinnahmen von 1951 auf 208. Diese Indexzahl wurde nur 1949 mit 211 und 1948 mit 210 Punkten überboten.

Im gesamten Güterverkehr sind die Transportmengen gegenüber dem Vorjahr um 3,3 Millionen Tonnen oder 18,2 Prozent auf 21,3 Millionen Tonnen angestiegen. Sie erreichten damit einen neuen Höchststand der Nachkriegszeit.

Die Frachteinnahmen übertrafen mit 382,9 Millionen Franken die vorjährigen um 57,0 Millionen Franken oder 17,5 Prozent. Der Einnahmenindex hat verglichen mit dem vorangegangenen Jahre eine Zunahme von 32 Punkten auf 218 zu verzeichnen. Der bisher höchste Index stand im Jahre 1948 auf 195 Punkten.

Die gesamten Verkehrseinnahmen erhöhten sich somit um 67,5 Millionen Franken oder 11,5 Prozent auf 657,2 Millionen Franken.

Im Zusammenhang mit den gesteigerten Verkehrsleistungen sind auch die Betriebsleistungen angewachsen, und zwar bei den Leistungen der Reisezüge um 1,3 Prozent und bei denen der Güterzüge um 11,6 Prozent. Die Zunahme der Bruttotonnenkilometer in Reisezügen betrug 1,6 Prozent und bei den Güterzügen 18,0 Prozent. Die beförderten Mengen sind also mehr gestiegen als die Betriebsleistungen, was auf einen besseren Ausnutzungsgrad der Transportmittel schliessen lässt.

Zu den Verkehrseinnahmen stossen noch die verschiedenen Erträge und bilden zusammen den Betriebsertrag, der sich im Berichtsjahr auf 715,5 Millionen Franken belief, was gegenüber dem Vorjahr einen Mehrertrag von 73,6 Millionen Franken oder 11,5 Prozent ausmacht.

Die verschiedenen Erträge sind für sich allein von 52,2 Millionen Franken im Vergleichsjahre auf 58,2 Millionen Franken im Jahre 1951 gestiegen. An dieser Erhöhung sind die Entschädigungen für Betriebsleistungen für fremde Bahnen und andere Dritte mit rund 1 Million Franken, die Pacht- und Mietzinseinnahmen mit 1,6 Millionen Franken und die Arbeiten für Dritte, der Geldwechseldienst und der Verkauf von Überschussenergie aus bahneigenen Kraftwerken mit 3,4 Millionen Franken beteiligt.

Der Betriebsaufwand beträgt 501,1 Millionen Franken; gegenüber dem Vorjahre ist er um 14 Millionen Franken oder 2,9 Prozent angewachsen. Die Steigerung des Betriebsaufwandes entspricht im Vergleich zum Vorjahre ziemlich genau den inzwischen angestiegenen Personalkosten, die einerseits auf die Anpassung des Personalbestandes an den grösseren Verkehr und andererseits auf die durchschnittlich höheren Bezüge zurückzuführen sind.

Bei den Sachkosten halten sich Minder- und Mehraufwendungen die Waage. Trotz vermehrten Fahrleistungen der elektrischen Triebfahrzeuge konnten die Kosten für den Fahrstrom dank grösserer Produktion in eigenen Kraftwerken und Minderbezug von Fremdstrom gegenüber dem Vorjahr um

1,4 Millionen Franken gesenkt werden; dagegen haben die festen und flüssigen Treibstoffe infolge der eingetretenen Preiserhöhungen und der höheren Leistungen der Dampflokomotiven und anderer thermischer Triebfahrzeuge Mehrkosten von 0,8 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr verursacht.

Die Unterhaltskosten sind mit 142,6 Millionen Franken um 2,6 Millionen Franken tiefer als im Vorjahre und um 1,2 Millionen Franken tiefer als im Voranschlag. Diese Entwicklung ist sehr erfreulich, denn von der Personalkosten-seite her wäre mit einer Verteuerung des Unterhalts zu rechnen gewesen. Nun konnte aber der Sachaufwand einerseits dank preislich günstiger, vorsorglicher Beschaffung von Vorräten und andererseits dank fortgeschrittener technischer Rationalisierung gesenkt werden.

Die Ausgabenrubrik «Verschiedenes» weist gegenüber dem Vorjahre eine Aufwandsvermehrung von 3,2 Millionen Franken auf. Daran sind insbesondere beteiligt die Lawinen- und Wasserschäden, die Haftpflichtschäden, eine Zuwendung an die Krankenkasse für das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen und der Luftschutz. Bei den Aufwendungen für die Lawinen- und Wasserschäden handelt es sich um die im Rechnungsjahr aufgelaufenen Kosten für die ersten Instandstellungsarbeiten; die Aufwendungen für die noch auszuführenden grösseren Arbeiten bilden Gegenstand einer ausserordentlichen Zuwendung in die Rücklage zur Deckung grosser Schäden, von der unter der Gewinn- und Verlustrechnung noch die Rede sein wird.

Der Betriebsüberschuss von 214,4 Millionen Franken ist der bisher höchste seit dem 50jährigen Bestehen der Bundesbahnen; er ist um 60 Millionen Franken höher als im Vorjahr.

Die Bundesbahnen geben jährlich eine Gesamtübersicht, in welcher der Gesamtaufwand im Berichtsjahr dem Gesamtertrag gegenübergestellt wird. In dieser Rechnung werden die Kosten und Erträge vor ihrer Umlegung auf die Kostenträger (Baurechnung, Betriebsrechnung, Gewinn- und Verlustrechnung) nach ihrer Art zusammengestellt.

Der Gesamtaufwand mit 821,1 Millionen Franken ist gegenüber dem Vorjahre um 61,9 Millionen Franken angewachsen. Die vermehrten Aufwands-erhöhungen beruhen auf dem Personalaufwand (14,7 Mio. Fr.), auf den Abschreibungen (48,5 Mio. Fr.) und auf den übrigen Aufwendungen (4,8 Mio. Fr.), während Verminderungen auf dem Sachaufwand (4,6 Mio. Fr.) und auf den Kapitalkosten (1 Mio. Fr.) zu verzeichnen sind.

Der Gesamtertrag der Bundesbahnen (einschliesslich Wertzugänge) stellt sich auf 829,1 Millionen Franken. Der Unterschied zum Gesamtaufwand entspricht dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aktivsaldo von 8 Millionen Franken.

Die Personalausgaben als grösster Aufwandsposten sind auf 370,6 Millionen Franken angestiegen, gegenüber 355,9 Millionen Franken im Vorjahr und 353,4 Millionen Franken im Voranschlag.

In dieser Erhöhung sind die Auswirkungen des neuen Beamtengesetzes und die rückwirkend auf den 1. Januar 1950 in Kraft getretenen Änderungen in der Ämtereinreihung (I. Etappe) gemäss Bundesratsbeschluss vom 9. Februar 1951 sowie die zusätzlichen Teuerungszulagen gemäss Bundesgesetz vom 3. Oktober 1951 berücksichtigt. Sodann führte die verkehrsbedingte Erhöhung des Personalbestandes zwangsläufig zu einer Vermehrung des Personalaufwandes.

Den Aufwendungen für das Personal liegt ein Bestand an eigenem Personal von 37 096 zugrunde (192 Personen mehr als im Vorjahr und 822 Mann mehr als im Voranschlag 1951). Der Wiederanstieg des Personalbestandes ist auf den Verkehrszuwachs im verflossenen Jahr zurückzuführen. Der Voranschlag wurde unter dem Eindruck des rückläufigen Verkehrs in der ersten Hälfte des Jahres 1950 aufgestellt, weshalb der Unterschied verhältnismässig gross ist. Ferner hat der Bestand an Unternehmerarbeitern um 300 Mann gegenüber dem Vorjahr und 870 Mann gegenüber dem Voranschlag zugenommen.

Die Bauaufwendungen für die Anlagen und Einrichtungen der Bahn, die Fahrzeuge, die Kraftwerke und Werkstätten beliefen sich auf 130,1 Millionen Franken. Von diesen Bauaufwendungen wurden 104,7 Millionen Franken als aktivierbar, d. h. als Vermehrung des Anlagevermögens verbucht, während 25,4 Millionen Franken als nicht aktivierbare Bauaufwendungen der Betriebsrechnung belastet wurden.

Die Bauaufwendungen 1951 unterschreiten die Aufwendungen des Vorjahres und den Voranschlag um rund 6,7 Millionen Franken. Die Bundesbahnen haben sich in der Abwicklung des Bauprogrammes eine Zurückhaltung auferlegt, die als ein Beitrag an die Massnahmen des Bundesrates zur Bekämpfung des Lohn- und Preisauftriebes gewertet werden muss.

Die Gewinn- und Verlustrechnung 1951 ist gekennzeichnet durch hohe Erträge und hohe Aufwendungen.

Die Erträge sind gegenüber dem Vorjahr um 73,9 Millionen Franken gestiegen, davon entfallen 67,5 Millionen Franken auf die Zunahme der Verkehrseinnahmen.

Die Aufwandsvermehrungen betragen gegenüber dem Vorjahr 65,9 Millionen Franken. An der Aufwandserhöhung ist die Betriebsrechnung mit 14,1 Millionen Franken beteiligt. Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse sind um 0,3 Millionen Franken angewachsen, und die Teuerungszulagen an Pensionierte sind verglichen mit dem Vorjahr, um 2 Millionen Franken gestiegen. Im Jahre 1951 sind schwere Lawinen- und Wasserschäden entstanden, deren Behebung, nach Abzug von Beiträgen, die künftigen Rechnungen der Bundesbahnen immer noch mit rund 2 Millionen Franken belasten wird. Die Bundesbahnen sehen daher neben der ordentlichen Einlage von 500 000 Franken in die «Rücklage zur Deckung grosser Schäden» eine ausserordentliche Einlage von 2 Millionen Franken vor, aus welcher die Schäden, die nicht durch die laufende Rechnung gedeckt werden konnten, finanziert werden sollen.

Der grösste Mehraufwand entfällt auf vermehrte Abschreibungen. Das bisher gültige Reglement vom 27. Juni 1946 über die Anlagen- und Abschrei-

bungsrechnung der Bundesbahnen sah erstmals auf Ende des Jahres 1950 eine Überprüfung der Grundlagen der Abschreibungsrechnung vor. Die Überprüfung ergab, dass die Abschreibungssätze verschiedener Anlagen, die einer raschen technischen oder wirtschaftlichen Überalterung ausgesetzt sind, zu niedrig waren. Zur Bereitstellung der Mittel für die Erneuerung des zum-Teil stark veralteten Fahrzeugparkes erschien es sodann angezeigt, die ordentlichen Abschreibungen auf dem Rollmaterial durch zeitlich beschränkte zusätzliche Abschreibungen in der Höhe von 15 Millionen Franken zu ergänzen.

Das revidierte, vom Post- und Eisenbahndepartement genehmigte Reglement über die Anlagen- und Abschreibungsrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen vom 1. Oktober 1951 trat rückwirkend auf den 1. Januar 1951 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 1953. Die Bundesbahnen sind verpflichtet, bis zur Neuordnung der Abschreibungen vom Jahre 1954 weg die als notwendig erachteten Abschreibungen materiell noch weiter abzuklären. Die künftige Regelung der Abschreibungen der Bundesbahnen bleibt in vollem Umfange vorbehalten.

Die Abschreibungen vom Anlagevermögen belaufen sich für 1951 auf 108,7 Millionen Franken gegenüber 76,5 Millionen Franken im Vorjahr. Die neuen Abschreibungen betragen im gesamten 3,3 Prozent des Anlagewertes der abschreibungspflichtigen Anlagen (alle Anlagen ohne Grund und Boden) gegenüber 2,5 Prozent im Jahre 1950.

Zur allmählichen Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagegruppen Allgemeine Kosten und Unterbau wurde, gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 7. April 1948, die volle Jahresquote von 20 Millionen Franken in die Rechnung eingesetzt.

Um den Sollbestand der Abschreibungen an diesen Anlagegruppen herzustellen, bleiben damit noch 188,4 Millionen Franken abzutragen. Die noch nicht reinvestierten Abschreibungsmittel sind auf Ende des Berichtsjahres auf 133,9 Millionen Franken angewachsen. Mit diesen nicht verbrauchten Abschreibungsmitteln und den erhöhten jährlichen Abschreibungen auf den Anlagen werden die Bundesbahnen in der Lage sein, die Finanzierung der Erneuerung und des Ersatzes der Anlagen noch auf einige Jahre hinaus zu sichern, ohne den gesetzlichen Schuldenplafonds zu überschreiten. Gestützt darauf drängt sich eine Änderung des Artikels 18 des Bundesbahngesetzes, wie sie durch die Bundesbahnkommission des Nationalrates am 14. Dezember 1950 postuliert wurde, vorderhand nicht auf.

Die Bundesbahnen haben sodann auf den Materialvorräten von 110,1 Millionen Franken rund 3,3 Millionen Franken abgeschrieben. Davon entfallen 0,9 Millionen Franken auf die Abschreibung der Vorräte nach Massgabe der obligationenrechtlichen Bestimmungen über die Bewertung von Warenlagern und 2,4 Millionen Franken auf eine zusätzliche Abschreibung des Schienen-vorrates im Hinblick auf das hohe Preisniveau der letzten Einkäufe. Diese ausserordentliche Abschreibung stellt zugleich den Ausgleich der Jahresrechnung dar, wie er sich nach Ausscheidung der Reservestellung gemäss Artikel 16,

Absatz 1, des Bundesbahngesetzes in der vollen Höhe von 8 Millionen Franken ergibt. Das Dotationskapital von 400 Millionen Franken bleibt auch dieses Jahr ohne Verzinsung.

Die grosse Abweichung fast aller Ergebnisse von den veranschlagten Beträgen ist darauf zurückzuführen, dass der Voranschlag bereits Mitte des Jahres 1950 aufgestellt werden musste, d. h. in einem Zeitpunkt, wo die durch die Korea-krise ausgelöste Rüstungskonjunktur nicht vorausgesehen werden konnte.

Die Genugtuung über den unerwartet günstigen Abschluss der vorliegenden Rechnung wird leider gedämpft durch den sich seit der Jahreswende abzeichnenden Verkehrsrückgang, der schon in den ersten drei Monaten des Jahres 1952 zu einem Einnahmenausfall gegenüber dem Vorjahr von über sechs Millionen Franken geführt hat. Es ist nur zu hoffen, dass die bescheidene Erhöhung der Tarife einen gewissen Ausgleich bringen wird und dass die Bemühungen der Bundesbahnen um eine Verständigung im Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Strasse schliesslich von Erfolg sein werden.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Artikel 8 des Bundesbahngesetzes vom 28. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen zu beantragen, die Jahresrechnung und Geschäftsführung 1951 sowie die Verwendung des Reingewinnes gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen.

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

Bern, den 18. Mai 1952.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Kobelt

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
**die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäfts-
berichtes der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1951**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der General-
direktion der Bundesbahnen vom 8. April 1952 und den Bericht und Antrag
des Verwaltungsrates vom 28. April 1952 an den Bundesrat zuhanden der
Bundesversammlung sowie in eine Botschaft des Bundesrates vom 13. Mai
1952,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1951 der Schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend
mit einem Reingewinn von 8 Millionen Franken, und die Bilanz auf den 31. De-
zember 1951 werden genehmigt.

Art. 2

Die Geschäftsführung der Bundesbahnen im Jahre 1951 wird genehmigt.

Art. 3

Der Reingewinn des Jahres 1951 von 8 Millionen Franken wird gemäss
Artikel 16, Absatz 1, lit. a, des Bundesbahngesetzes vom 23. Juni 1944 in die
gesetzliche Reserve eingelegt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der
Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr
1951 (Vom 13. Mai 1952)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1952
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6250
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.05.1952
Date	
Data	
Seite	139-145
Page	
Pagina	
Ref. No	10 037 876

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.