

Bundesblatt

104. Jahrgang

Bern, den 6. November 1952

Band III

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

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

6347**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1953**

(Vom 31. Oktober 1952)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 6. Oktober 1952 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1953 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. Den Voranschlag der Bauaufwendungen im Betrage von 138 000 000 Franken;
2. den Voranschlag der Betriebsrechnung mit einem Betriebsertrag von 700 442 900 Franken, einem Betriebsaufwand von 504 873 900 Franken und einem Betriebsüberschuss von 195 569 000 Franken;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, bei 216 959 600 Franken Aufwand und Ertrag.

Der in unserem Lande seit dem zweiten Semester 1950 eingetretene wirtschaftliche Aufschwung scheint eher zu verflachen. Die Entwicklung der jüngsten Zeit lässt zwar erkennen, dass es sich vorläufig nur um eine Normalisierung der Konjunktur handelt. Bei der nach wie vor unsichern Lage lässt sich jedoch der Verlauf der Wirtschaftskurve nicht weit voraussehen. Bei der Veranschlagung der Güterverkehrseinnahmen darf angenommen werden, dass die weitgehende Liberalisierung des zwischenstaatlichen Handelsverkehrs den internationalen Güteraustausch, auch über die Schweiz als Transitland, weiterhin beleben wird. Dies setzt allerdings voraus, dass die Einfuhrrestriktionen Frankreichs und im Sterlingraume wieder aufgehoben werden und dass keine ausserordentlichen politischen Ereignisse eintreten. — So besehen, bräuchten die Güterverkehrseinnahmen im kommenden Jahr kaum niedriger geschätzt zu

werden als die wirklichen Einnahmen des Jahres 1951. Die Bundesbahnen rechnen aber mit 40 Millionen Franken weniger, weil jede Rückbildung des Güter austausches erfahrungsgemäss sich zuerst bei den Transportanstalten auswirkt und die rasch zunehmende Konkurrenzierung im schweizerischen und internationalen Verkehr eine vorsichtige Schätzung gebietet.

Im Personenverkehr beurteilen die Bundesbahnbehörden die Entwicklung im Jahre 1953 zuversichtlicher als im Güterverkehr. Infolge der auf den 1. April 1952 in Kraft getretenen Tarifierhöhung und der anhaltend guten Frequenz werden 15,6 Millionen Franken mehr erwartet als 1951. Trotz des gewaltigen Aufschwunges der Personenbeförderung mit Strassenfahrzeugen haben die Bundesbahnen in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres rund 9 Millionen Personen mehr befördert als im guten Konjunkturjahr 1951. Daran hat der Reiseverkehr aus dem Ausland einen erheblichen Anteil. Gerade dieser Verkehr ist aber wegen der Schwankungen in der Zuteilung von Devisen ein unsicherer Faktor in der Schätzung von Verkehrseinnahmen. Der innerschweizerische Personenverkehr dürfte trotz des gesteigerten Reisebedürfnisses breiter Massen eher unter der Abwanderung zum Strassenverkehrsmittel leiden, wenn man bedenkt, dass am 30. Juni 1951 der Bestand an Personenautomobilen 160 276 betrug, am gleichen Stichtag des laufenden Jahres aber auf 180 453 angewachsen ist. Motorräder und Motorroller nahmen noch stärker zu, nämlich von 95 695 im Vorjahr auf 131 343 im laufenden Jahre. Die Auswirkungen auf den Verkehr auf der Schiene dürften vom nächsten Jahre an fühlbar werden.

Nachstehend folgt ein Querschnitt durch den Bundesbahnvoranschlag als Überblick über die wichtigeren Erträge und Aufwendungen.

Die Verkehrseinnahmen werden für 1953 auf 640,3 Millionen Franken geschätzt; gegenüber 1951 bedeutet dies eine Verschlechterung von 17,0 Millionen Franken und gegenüber den letzten zwölf Monaten (September 1951 bis August 1952) eine solche von 29,1 Millionen Franken. Beim Personenverkehr wird gegenüber 1951, als Auswirkung der auf 1. April 1952 erfolgten Tarifierhöhung und wegen des noch anhaltend guten Verkehrs, mit einer Mehreinnahme von 15,6 Millionen Franken gerechnet. Der Gepäck- und Expressgutverkehr sowie der Tierverkehr wird ungefähr gleich hoch veranschlagt wie 1951, während aus dem Postverkehr gegenüber 1951 rund 6 Millionen Franken mehr erwartet werden infolge einer am 30. März 1951 getroffenen vorläufigen Verständigung über die Entschädigung für Posttransporte.

Beim Güterverkehr wird aus den eingangs erwähnten Erwägungen gegenüber 1951 mit einer Mindereinnahme von 40 Millionen Franken gerechnet.

Der Betriebsaufwand wird auf 504,9 Millionen Franken (Rechnung 1951: 501,1 Millionen Franken) veranschlagt. Die Zunahme um 3,8 Millionen Franken gegenüber dem Vergleichsjahr wird zur Hauptsache auf die höheren Mieten von Wagen des internationalen Güterwagenverbandes sowie auf den höheren Personalaufwand zurückgeführt.

Der dem Voranschlag beige druckte Überblick über den Gesamtaufwand der Bundesbahnen zeigt, dass der Personalaufwand für das eigene Personal nur um 2,1 Millionen Franken höher ist als für 1951. Dieser Vergleich ist jedoch insofern nicht schlüssig, als in der Rechnung für 1951 zusätzliche Teuerungszulagen enthalten waren, welche im Voranschlag 1953 nicht berücksichtigt sind. In den Voranschlag wurden, wie in jenen der Eidgenossenschaft, die Besoldungen nach Art. 37 des Beamtengesetzes, d. h. mit Einschluss der bisherigen Teuerungszulagen von 10 % eingestellt. Kredite für einen zusätzlichen Teuerungsausgleich sind nicht berücksichtigt, weil darüber noch keine Beschlüsse gefasst sind. Zusätzliche Teuerungszulagen im Ausmasse, wie sie für das Jahr 1952 zur Auszahlung gelangten, würden rund 16 Millionen Franken ausmachen (12,7 Millionen Franken für das aktive Personal und 3,3 Millionen Franken für Pensionierte).

Die Besoldungen, Gehälter und Löhne sind gegenüber der Rechnung 1951 um 6,8 Millionen Franken höher. Davon entfallen 4,3 Millionen Franken auf die höhern Durchschnittsbezüge und 2,5 Millionen Franken auf die Personalvermehrung.

Die höhern Durchschnittsbezüge sind bedingt durch die seit 1951 fällig gewordenen und noch fällig werdenden Besoldungs- und Lohnerhöhungen. Eine verhältnismässig grosse Zahl von Bediensteten hat das Maximum ihrer Besoldungs- bzw. Lohnklasse noch nicht erreicht.

Die Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse sind 3 Millionen Franken höher als 1951. Davon entfallen 0,3 Millionen Franken auf die ordentlichen, wiederkehrenden Beiträge und 2,7 Millionen Franken auf den von der Verwaltung zu tragenden Teil der Belastung der Kasse durch höhere versicherte Verdienste, die sich aus der Erhöhung der Besoldungen ergeben.

Der Bestand des eigenen Personals belief sich 1951 auf 37 096 Personen; 1953 wird mit 37 642 Personen gerechnet. Ende Juli 1952 betrug die Zahl der beschäftigten Personen 37 580. Eine weitere Steigerung des Personalbestandes bei geringer angenommenen Betriebs- und Verkehrsleistungen kann nur so erklärt werden, dass der Personalbestand schon längere Zeit zu knapp war. Die laufende Anpassung des Personalbestandes an die Verkehrsschwankungen ist keine leichte Aufgabe der Verwaltung, und doch wird diese Anpassung im Vordergrund ihrer Bemühungen stehen müssen.

Für die von den Bundesbahnen zugezogenen Unternehmerarbeiter werden gegenüber der Rechnung 1951 1,3 Millionen Franken weniger veranschlagt, was einem Abbau von rund 220 Mann entspricht.

Der Bauvoranschlag sieht 188 Millionen Franken vor (Voranschlag 1951: 136,8 Millionen Franken; Voranschlag 1952: 139,5 Millionen Franken). Tatsächlich wurden 1951 6,7 Millionen Franken weniger verbaut als veranschlagt, wegen den verlängerten Lieferfristen und der geübten Zurückhaltung aus konjunkturpolitischen Gründen. In Anpassung an die durch Bundesratsbeschluss vom 5. Februar 1952 angeordneten Massnahmen zur Bekämpfung des Lohn-

und Preisauftriebes kürzten die Bundesbahnen im Jahr 1952 die Bauausgaben um 9 Millionen Franken. Die für 1953 vorgesehenen Mehraufwendungen um rund 8 Millionen Franken gegenüber den wirklichen Aufwendungen für 1951 beruhen auf der seither eingetretenen Teuerung, insbesondere des Oberbaumaterials. Dessen ungeachtet wird die Bundesbahnverwaltung bei andauernder Vollbeschäftigung im Baugewerbe und in der Industrie gleich wie im Jahre 1952 Bauvorhaben in einem Umfang zurückstellen, dass sich die Bauaufwendungen dieser beiden Jahre im Rahmen derjenigen für das Jahr 1951 halten.

Von den 138 Millionen Franken Gesamtaufwendungen werden 111,1 Millionen Franken auf Anlagenrechnung gebucht und 26,9 Millionen Franken als nicht aktivierbare Bauaufwendungen der Betriebsrechnung belastet werden. Die Bauaufwendungen können im vollen Umfange durch die Erträge des Budgetjahres finanziert werden.

Aus den Bauvorhaben greifen wir die bedeutendsten heraus.

Im Kapitel «Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden» entfallen die grössten Beträge auf die Weiterführung der Arbeiten am neuen Güterbahnhof Lausanne-Sébeillon mit 3,2 Millionen Franken und auf den Ausbau des Bahnhofes Buchs (St. Gallen) mit 1 Million Franken. Damit soll so bald als möglich begonnen werden, nachdem mit den Österreichischen Bundesbahnen nunmehr eine Einigung erzielt werden konnte.

An neuen Linien ist nur die Verbindungsbahn Genf-Cornavin-Eaux-Vives im Bau, für die 1953 wie im Vorjahr 0,9 Millionen Franken vorgesehen sind. Die programmmässige Weiterführung der Arbeiten an der Erstellung von zweiten Geleisen beansprucht 11,5 (Voranschlag 1952: 12,3) Millionen Franken.

Für die Erneuerung von Geleisen und Weichen sind 41,3 Millionen Franken vorgesehen. Die Geleise- und Schottererneuerungen halten sich im Rahmen des Jahres 1951, während mehr Weichen erneuert werden sollen.

Die Erneuerung der Fahrleitungsanlagen erfordert wie im Vorjahr nur den unbedeutenden Betrag von 0,5 Millionen Franken.

Im Aufwand von 4,6 (Voranschlag 1952: 3,6) Millionen Franken für Mobilien, Maschinen und Geräte ist die Anschaffung von Schienentraktoren und andern Dienstfahrzeugen sowie die Modernisierung der Umschlagsmittel in den Güterhallen zu erwähnen.

Für Fahrzeuganschaffungen sind wie im Vorjahr 38,8 Millionen Franken veranschlagt. Davon betreffen 33,3 Millionen Franken laufende und 5,5 Millionen Franken neue Bestellungen.

Bei den Kraftwerken wird mit einem Bauaufwand von 7 Millionen Franken gerechnet, hauptsächlich für Erweiterungsbauten zur Erhöhung der Energieproduktion in den Kraftwerken Ritom, Vernayaz, Barberine und Massaboden.

Bei den Werkstätten wird der Hauptteil der auf 4,3 Millionen Franken veranschlagten Aufwendungen von der Erweiterung und Modernisierung der Werkstätte Yverdon beansprucht.

Der Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt 16,3 Millionen Franken. Er wird, wie im Voranschlag 1952, zur allmählichen Abtragung des in der Bilanz ausgewiesenen Abschreibungsausfalles auf den Anlagen- gruppen Allgemeine Kosten und Unterbau in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt, womit diese ohne Saldo ausgeglichen abschliesst.

Unter Berücksichtigung gleich hoher zusätzlicher Teuerungszulagen wie im Jahre 1952 vermindert sich der Überschuss der Erträge um 16 Millionen Franken, so dass nur noch 0,3 Millionen Franken für die Jahresquote zur Abtragung des Abschreibungsausfalles zur Verfügung stehen würden. Im Jahre 1951 konnte diese Quote noch mit dem vollen Betrag von 20 Millionen Franken herausgewirtschaftet und darüber hinaus die gesetzliche Reserve mit der vollen Einlage von 8 Millionen Franken bedacht werden. Die veranschlagte Verschlechterung gegenüber dem Ergebnis von 1951 ist auf den niedriger errechneten Betriebsüberschuss als Folge des angenommenen Rückganges der Verkehrseinnahmen bei gleichzeitig steigendem Betriebsaufwand zurückzuführen.

Ertrag und Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung halten sich — mit Ausnahme einer Erhöhung der ordentlichen Abschreibungen um 2,5 Millionen Franken infolge der ansteigenden Anlagewerte — im Rahmen des Voranschlages 1952.

* * *

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Bundesbahnen zu

beantragen:

den Antrag des Verwaltungsrates über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1953 zu genehmigen.

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

Bern, den 31. Oktober 1952.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Kobelt

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1953

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der
Schweizerischen Bundesbahnen vom 6. Oktober 1952,
in eine Botschaft des Bundesrates vom 31. Oktober 1952,

beschliesst:

Einziges Artikel

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1953 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. Der Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 138 000 000 Franken, wovon 111 100 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und 26 900 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. der Voranschlag der Betriebsrechnung, der mit einem Betriebsertrag von 700 442 900 Franken und einem Betriebsaufwand von 504 873 900 Franken abschliesst;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, der bei 216 959 600 Franken Aufwand und Ertrag ohne Saldo abschliesst.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1953 (Vom 31. Oktober 1952)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1952
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6347
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.11.1952
Date	
Data	
Seite	341-346
Page	
Pagina	
Ref. No	10 038 073

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.