

Bundesblatt

111. Jahrgang

Bern, den 21. Mai 1959

Band I

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

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

7835

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1958

(Vom 12. Mai 1959)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1958 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 27. April 1959 zur Genehmigung zu unterbreiten.

1. Das Rechnungsergebnis lässt erkennen, dass die Bundesbahnen, denen die vergangenen Jahre eine überaus günstige Verkehrsentwicklung gebracht haben, in eine Periode weniger guter Abschlüsse eingetreten sind. Zwar braucht ihre Lage noch nicht dramatisiert zu werden. Trotzdem im Güterverkehr ein fühlbarer Rückschlag eingetreten ist, blieben die Verkehrseinnahmen noch auf hohem Niveau. Die Einbusse im Güterverkehr und die gleichzeitig wachsenden Aufwendungen haben den verfügbaren Reingewinn beträchtlich sinken lassen und gestatten keine Verzinsung des Dotationskapitals mehr. Diese Verschlechterung der Ertragslage kommt nicht unerwartet. Der schon im Herbst 1957 einsetzende Rückgang des Güterverkehrs rechtfertigte die Besorgnis der Bundesbahnen über die künftige Entwicklung. Das Rechnungsergebnis 1958, zusammen mit dem defizitären Betriebsvoranschlag für das Jahr 1959, lassen die wachsenden Schwierigkeiten erkennen, in denen die Bundesbahnen stehen.

2. Verkehr und Verkehrseinnahmen. Erfreulicherweise hat der Personenverkehr weiter zugenommen. Mit 221,6 Millionen beförderten Reisenden wurde eine neue Spitze erreicht. Sie ist wohl in erster Linie dem touristischen Verkehr

zuzuschreiben und nicht zuletzt den steten Bemühungen der Bundesbahnen, durch Fahrplanausbau und grössere Reisebequemlichkeit bessere Transportleistungen anzubieten. Auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind um 6,5 Millionen auf 348,9 Millionen Franken gestiegen. Diese noch wesentlich überschreiten zu können ist kaum zu erwarten. Auch im vergangenen Jahr war eine rasche Ausdehnung des privaten Motorfahrzeugverkehrs zu beobachten. Die Individualisierung des Reiseverkehrs wird sich auf den Eisenbahnpersonenverkehr auswirken.

Leider wird dieses erfreuliche Ergebnis durch den Rückgang im Güterverkehr aufgewogen. Dem mengenmässigen Rückgang um 1,8 Millionen Tonnen auf 24,2 Millionen Tonnen steht ein Einnahmefall von 35,7 Millionen Franken gegenüber. Mit 481,9 Millionen Franken sind die Einnahmen zwar immer noch recht ansehnlich. Trotzdem ist der Ausfall nicht unbedenklich, weil er vor allem den rentablen Wagenladungsverkehr traf, der unter den rückläufigen Importen und dem schwächeren Transit sowie unter der wachsenden Konkurrenz auf der Strasse litt. Die künftig zugelassenen grösseren Ausmasse und schwereren Gewichte der Motorlastwagen lassen die Aussichten der Bahnen im Gütertransport als wenig verheissungsvoll beurteilen.

Die gesamten Verkehrseinnahmen blieben um 29,2 Millionen Franken oder 3,4 Prozent hinter den Ergebnissen des Vorjahres zurück. Der Anteil des Personenverkehrs an den gesamten Verkehrseinnahmen beträgt 42 Prozent (Vorjahr 39,8%), derjenige des Güterverkehrs 58 Prozent (Vorjahr 60,2%).

Aufschlussreich ist wiederum der Anteil der verschiedenen Sparten des Güterverkehrs an der Gesamttonnage. Auf den Importverkehr entfielen 10,2 Millionen Tonnen, auf den Exportverkehr 0,83 Millionen Tonnen; auf den Transitverkehr 4,36 Millionen Tonnen und auf den Binnenverkehr 7,8 Millionen Tonnen.

3. Betriebsaufwand und Betriebsertrag. Der gesamte Betriebsertrag, der sich aus den Verkehrseinnahmen und den verschiedenen Erträgen zusammensetzt, beläuft sich auf 911,2 Millionen Franken und ist gegenüber dem Vorjahr um 25,1 Millionen Franken oder 2,7 Prozent gesunken. Die verschiedenen Erträge beliefen sich auf 80,4 Millionen Franken und nahmen gegenüber 1957 um 4 Millionen Franken zu.

Dagegen ist der Betriebsaufwand gegenüber dem Vorjahr um 30 Millionen Franken oder um 4,5 Prozent auf 698,8 Millionen Franken angewachsen. Der Sachaufwand stieg um 12,8 Millionen Franken. Der Personalaufwand, als weitestwichtigster Aufwandsposten, betrug (ohne die Aufwendungen zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung) 493,7 Millionen Franken oder 17,2 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Die Erhöhung der Teuerungszulagen auf 1. Januar 1958 konnte im Voranschlag unter dem Posten Verschiedenes und Unvorhergesehenes nur zum Teil vorausgesehen werden. Der beträchtliche Mehraufwand ist vor allem auf die Erhöhung der Teuerungszulagen an das aktive Personal und an die Pensionierten sowie auf eine Zunahme des Bestandes an eigenem Personal zurückzuführen.

Der Personalbestand betrug 40 669 Mann im Jahresdurchschnitt oder 214 Mann mehr als im Vorjahr. Gegen Jahresende konnte er etwas reduziert werden und lag Ende Dezember um 283 Mann unter dem Bestand Ende Dezember 1957.

Der grosse Anteil der Personalkosten am Gesamtaufwand erweist die grosse Bedeutung der Personalpolitik. In Ausnützung neuer technischer Fortschritte und durch moderne Arbeitsmethoden sind die Bundesbahnen bemüht, die Produktivität zu erhöhen. Personalsparende Rationalisierungsmassnahmen bedingen aber vorerst oft grosse Investitionen. Die Durchrationalisierung eines so grossen Betriebes erfordert Jahre. Die dafür nötigen Investitionen sind äusserst sorgfältig zu planen. Ferner wirken sich solche Massnahmen erst nach einer gewissen Zeit aus. Grösste Anstrengung wird auch eine Anpassung des Personalbestandes an den Verkehrsrückgang erfordern, wenn dieser anhalten sollte. Allerdings ziehen hier die Anforderungen an die Betriebssicherheit und die Erfüllung der gesetzlichen Pflichten der Bahn Grenzen. Um den Rekrutierungsschwierigkeiten zu begegnen, haben im vergangenen Jahre verwaltungsintern und mit den Personalverbänden Besprechungen über die Verkürzung der Arbeitszeit stattgefunden. Nachdem die in erster Linie betroffenen Verkehrsbetriebe SBB und PTT eine Arbeitszeitverkürzung grundsätzlich befürworteten, hat der Bundesrat, dem Beispiel der Privatwirtschaft folgend, beschlossen, die Arbeitszeit des dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Personals auf den 1. Juni 1959 von 48 auf 46 Stunden pro Woche herabzusetzen. Eine gewisse Personalvermehrung wird dadurch nicht zu umgehen sein. Wir sind aber überzeugt, dass die Bundesbahnen alles vorkehren werden, um nicht mehr Personal zu halten als absolut nötig. Im übrigen ist nicht zu übersehen, dass der grösste Teil des Mehraufwandes auf die Erhöhung der Durchschnittsbezüge der einzelnen Bediensteten entfällt, worauf die Organe der Bundesbahnen wenig Einfluss haben.

Die Verwaltungskosten stiegen um 3,2 Millionen Franken auf 49,0 Millionen. Verursacht wurde die Erhöhung durch Personalvermehrung, vermehrte Verkehrswerbung, höhere Druckkosten und Gemeinkosten in der Verwaltung der Materialvorräte.

Auf Grund der im internationalen Verkehr mit Wirkung ab 1. Januar 1958 in Kraft getretenen höheren Mietsätze für fremde Güterwagen rechnete der Vorschlag mit einer starken Erhöhung der Aufwendungen für Pacht und Miete. Mit rund 4 Millionen Franken ist diese auch eingetreten, obschon infolge des Verkehrsrückganges und der beschleunigten Umlaufzeit der Güterwagen nicht im erwarteten Ausmass.

Die Kosten der Betriebsleistungen stiegen um 6,7 Millionen Franken. Auch hier wirkte sich der höhere Personalaufwand ungünstig aus. Andererseits erfuhren die Fahrstromkosten und die Kosten für feste und flüssige Treibstoffe eine Reduktion um 2,9 bzw. 1,8 Millionen Franken.

Ebenfalls gestiegen sind die Unterhaltskosten, und zwar um 14,2 Millionen Franken, wovon 5,8 Millionen Franken auf den Unterhalt der Anlagen und Ein-

richtungen und 8,4 Millionen Franken auf den Unterhalt der Fahrzeuge entfallen.

Eine leichte Reduktion (1,6 Millionen) verzeichnete schliesslich der Aufwandposten «Verschiedenes», wobei die Verminderung auf den Rückgang der Entschädigungen aus Haftpflicht sowie Aufwendungen bei der Ausführung von Aufträgen für Dritte zurückzuführen ist.

Für die Bedeutung, welche den Anlagen der Eisenbahnen zukommt, ist charakteristisch, dass die Jahreskosten aller Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge (Unterhalt, Abschreibungen, Zinsen) 45 Prozent des Gesamtaufwandes betragen. Bahnen weisen hohe, feste Bereitschaftskosten auf, die nicht unter eine gewisse Grenze gedrückt werden können. In Zeiten wachsenden Verkehrs ist diese sogenannte «Fixkostenstruktur» für die Bahnen von Vorteil. Das hat sich in den vergangenen Jahren gezeigt, wo auf der Schiene ein stets wachsendes Verkehrsvolumen zu gleichbleibenden Tarifen bewältigt werden konnte. In Zeiten schrumpfenden Verkehrs bedeutet sie dagegen eine schwere Belastung. Jede Verkehrseinbusse führt zu Verlusten oder doch zu einer Verteuerung der Leistungen für den noch zu bewältigenden Verkehr. Deshalb muss einer so kapital- und lohnintensiven Unternehmung, wie die Eisenbahn, ein ausreichendes Verkehrsvolumen erhalten werden. Rund die Hälfte der Unterhaltskosten sind Personalkosten, woraus sich erklären lässt, dass trotz des hohen in den Anlagen investierten Kapitals rund 60 Prozent des Gesamtaufwandes auf die Personalkosten entfallen.

4. Die Bauaufwendungen beliefen sich auf 229,3 Millionen Franken. Davon entfielen 185,2 Millionen auf das ordentliche und 44,1 Millionen Franken auf das ausserordentliche Programm.

Die Bauaufwendungen blieben um 4,3 Millionen Franken unter dem Voranschlag. Die Minderausgaben rühren davon her, dass einige Grossbauten nicht programmässig begonnen werden konnten oder Projekte noch nicht bereinigt waren.

Von den gesamten Bauaufwendungen entfallen 197,1 Millionen Franken auf die Anlagenrechnung und 32,2 Millionen Franken als nicht aktivierbare Aufwendungen auf die Betriebsrechnung. Von den aktivierbaren Aufwendungen entfallen 153,7 Millionen Franken auf das ordentliche und 43,4 Millionen Franken auf das ausserordentliche Programm.

Die Finanzierung der Bauaufwendungen zu Lasten der Anlagenrechnung wird, was die ordentlichen Aufwendungen anbetrifft, bestritten aus den Abschreibungen vom Anlagenvermögen und durch Abschreibungsmittel früherer Jahre, die nicht reinvestiert worden sind. Diese «Abschreibungsreserve» musste im Berichtsjahr mit 40,0 Millionen Franken in Anspruch genommen werden. Sie beträgt Ende 1958 noch 156,3 Millionen Franken. Die 43,4 Millionen Franken des ausserordentlichen Programms hätten nach Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1956 über die Erhöhung der festverzinslichen Schulden der Bundesbahnen (AS 1957, 308) durch Fremdkapital finanziert werden dürfen. Von dieser

Ermächtigung musste jedoch im Berichtsjahr noch nicht Gebrauch gemacht werden.

5. Gewinn- und Verlustrechnung. Der Betriebsüberschuss von 212,4 Millionen Franken bildet den Hauptertragsposten. Er ist um 55,1 Millionen Franken niedriger als im Vorjahr. Die übrigen Ertragsposten belaufen sich auf insgesamt 28,8 Millionen Franken und halten sich damit im bisherigen Rahmen.

Die Aufwandseite wird wiederum durch die Abschreibungen dominiert. Die ordentlichen Abschreibungen vom Anlagenvermögen haben infolge der steigenden Anlagenwerte gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Millionen Franken zugenommen und betrugen 100,4 Millionen Franken. Die zusätzlichen Abschreibungen betreffen den Oberbau und die Fahrzeuge. Sie bemessen sich nach dem Unterschied zwischen den seinerzeitigen Erststellungs- und Anschaffungskosten und den heutigen Wiederbeschaffungskosten und betrugen 23,9 Millionen Franken. Zusätzliche Abschreibungen auf dem Rollmaterial dürfen nur solange und insoweit in Rechnung gestellt werden, als die Bundesversammlung nicht im Sinne von Artikel 16, Absatz 2 des Bundesbahngesetzes vom 23. Juni 1944 über die Deckung eines Fehlbetrages zu beschliessen hat.

Insgesamt betrugen die Abschreibungen vom Anlagenvermögen 125,6 Millionen Franken, diejenigen vom Betriebsvermögen 5,8 Millionen Franken. Letzterer Posten enthält eine vorsorgliche Abschreibung auf den Materialvorräten in der Höhe von 5 Millionen Franken, wodurch man den zum Teil beträchtlichen Preissenkungen auf Schienen, Schwellen und Kohle Rechnung trug.

Die Kapitalkosten blieben mit 46,5 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr fast unverändert.

Der allgemeine Baurücklage wurden 3 Millionen Franken zwecks Anschaffung einer elektronischen Datenverarbeitungsanlage zugewiesen.

Beträchtliche Aufwendungen erforderten wiederum die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse (24,3 Millionen Franken). Dieser Betrag setzt sich zusammen aus der nach den Statuten von den Bundesbahnen dieser Kasse zu tragenden Verzinsung des Fehlbetrages im Deckungskapital (21,0 Millionen) und dem Unterschied zwischen dem effektiven Zinsertrag und der in den Statuten garantierten vierprozentigen Verzinsung des Kassenvermögens (3,3 Millionen). Die Einlagen der Verwaltung in die Pensions- und Hilfskasse für den Einbau von Teuerungszulagen an Pensionierte erforderten wiederum 12,9 Millionen Franken, die Ausrichtung von Teuerungszulagen an Rentner 11,0 Millionen Franken.

Der Rücklage zur Deckung grosser Schäden wurden wiederum 0,5 Millionen Franken zugewiesen.

Der Reingewinn von 9,9 Millionen Franken dient zur Speisung der gesetzlich vorgeschriebenen Reserve mit 8,0 Millionen Franken. Es verbleibt ein Aktivsaldo in der Höhe von 1 917 272,39 Franken. Er gestattet keine Verzinsung des Dotationskapitals (Vorjahr 16 Millionen Franken).

6. Bilanz. Der Bilanzwert des Anlagenvermögens ist im Berichtsjahr um 83,4 Millionen auf 1984,6 Millionen Franken gestiegen. Von dieser Zunahme ent-

fallen 57,7 Millionen Franken auf die Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge, 13,5 Millionen auf die unvollendeten Bauten, 7,6 Millionen auf die vorsorglich erworbenen Grundstücke und 4,6 Millionen Franken auf die Beteiligungen. Bei letzteren handelt es sich hauptsächlich um die Beteiligung an der Erhöhung des Aktienkapitals der Kraftwerke Göschenen AG sowie der Swissair.

Im Betriebsvermögen sind die flüssigen Mittel (Kasse, Postcheck, Bankguthaben) von 75,6 Millionen auf 86,6 Millionen Franken gesunken. Dieser Betrag genügt gerade noch für den laufenden Bedarf. Die starke Schrumpfung rührt davon her, dass der Geldbedarf den Zufluss von Mitteln beträchtlich überstieg, eine Erscheinung, die schon im Vorjahr festzustellen war und die sich fortgesetzt hat. Der Überschuss des Geldbedarfs entspricht im wesentlichen der Abnahme der flüssigen Mittel und der Debitoren um 43,7 Millionen Franken sowie der Zunahme der laufenden Verbindlichkeiten um 37,1 Millionen Franken.

Der Wertschriftenbestand wird noch mit 1,9 Millionen Franken, die Materialvorräte mit 130,9 Millionen Franken ausgewiesen. Beide Posten haben gegenüber dem Vorjahr nur unbedeutende Änderungen erfahren.

Unter den Passiven steigt die gesetzliche Reserve um die Jahreseinlage von 8 Millionen Franken auf 64,0 Millionen Franken an. Die allgemeine Baurücklage hat sich um 3 Millionen Franken auf 43,0 Millionen und die Rücklage zur Deckung grosser Schäden um 0,5 Millionen auf 21,2 Millionen Franken erhöht. Sie musste im Laufe des Berichtsjahres nicht beansprucht werden. Die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse ist um den zugunsten der Bau-rechnung 1958 entnommenen Betrag von 1,5 Millionen auf 21,5 Millionen Franken zurückgegangen.

Beim Fremdkapital haben sich die festen Verbindlichkeiten um die planmässige Obligationenrückzahlung von 17,3 Millionen Franken vermindert. Die laufenden Verbindlichkeiten erhöhten sich, wie schon erwähnt, um 37,1 Millionen Franken. Die Rückstellungen haben um den Beitrag an das Verkehrshaus der Schweiz von 1 Million Franken abgenommen.

Der Abschluss des Jahres 1958 entspricht im allgemeinen den Erwartungen des Voranschlages. Dies spricht für eine sorgfältige Abwägung der Erfolgsaussichten, aber auch für die Bemühung der Bundesbahnverwaltung, den Aufwand in den budgetierten Grenzen zu halten. Nachdem in den Jahren 1955 bis 1957 namhafte Rücklagen vorgenommen und das Dotationskapital voll verzinst werden konnte, gestattet das Ergebnis 1958 nur noch bescheidene Rücklagen und keine Verzinsung des Dotationskapitals. Innert einem Jahr ist der Ertragsüberschuss von 75 Millionen Franken auf 16,7 Millionen Franken zurückgegangen. Es gilt daher alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um das Verkehrsvolumen zu erhalten und der nicht leistungs- und teuerungsbedingten Erhöhung des Aufwandes zu steuern. Der Kostensteigerung kann nur durch eine intensivere Rationalisierung in allen Sparten begegnet werden. Auf der Ertragsseite wird die noch in diesem Jahre in Kraft tretende Reform und Erhöhung der Taxen die Personenverkehrseinnahmen etwas steigern, obschon eine gewisse Abwanderung nicht ausgeschlossen ist.

Die im Eisenbahngesetz vorgesehene Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmungsfremder Lasten ist zurzeit in Prüfung.

Die Bahnen bekommen den Konkurrenzdruck der Transporte auf der Strasse immer stärker zu spüren. Die finanzielle Lage der konzessionierten Bahnen verschlechtert sich zusehends. Die Bundesversammlung sollte davor bewahrt werden, über die Deckung von Defiziten der Bundesbahnen beschliessen zu müssen. Bund und Kantone können in Anwendung des Eisenbahngesetzes nicht dauernd wachsende Betriebsdefizite der konzessionierten Bahnen decken helfen. Die Möglichkeiten, den Betrieb unrentabler Bahnstrecken einzustellen oder die Umstellung von Bahnen des allgemeinen Verkehrs auf Strassentransportdienste zu fördern, sind sehr beschränkt.

Obschon das Schweizervolk frühere gesetzgeberische Versuche zur Ordnung des Verhältnisses zwischen Bahnen und den Transporten auf der Strasse und die Schaffung einer besonderen verfassungsrechtlichen Grundlage verworfen hat, werden die Bemühungen um eine volkswirtschaftlich vertretbare Lösung dieses Problems wieder aufgenommen werden müssen, nachdem die bisherige vertragliche Verständigung zwischen Bahnen und Strassentransportgewerbe die in sie gesetzten Erwartungen auf die Dauer kaum wird erfüllen können. Das Post- und Eisenbahndepartement hat deshalb für den Fall, dass sich die eingetretenen Schwierigkeiten nicht überwinden lassen, die Beteiligten eingeladen, ihm Vorschläge für eine zweckdienliche gesetzliche Ordnung einzureichen. Die Eignung solcher Vorschläge, ihre verfassungsrechtliche Verankerung und die Aussichten ihrer Verwirklichung werden besonders sorgfältig geprüft und abgewogen werden müssen.

Gestützt auf Artikel 8 des Bundesbahngesetzes beantragen wir Ihnen, die Jahresrechnung und Bilanz 1958 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 1 917 272,39 Franken auf neue Rechnung vorzutragen.

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

Bern, den 12. Mai 1959.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

P. Chaudet

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesbeschluss
über
**die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1958**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1958,
in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 27. April 1959 an den Bundesrat, und
in eine Botschaft des Bundesrates vom 12. Mai 1959,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1958 und die Bilanz per 31. Dezember 1958 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1958 wird genehmigt.

Art. 3

Der Aktivsaldo von 1 917 272,39 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
1958 (Vom 12. Mai 1959)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1959
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7835
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.05.1959
Date	
Data	
Seite	1297-1304
Page	
Pagina	
Ref. No	10 040 589

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.