

5541

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1949

(Vom 9. November 1948)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 4. Oktober 1948 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1949 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. den Voranschlag der Bauaufwendungen im Betrage von 137 Millionen Franken;
2. den Voranschlag der Betriebsrechnung mit einem Betriebsertrag von rund 672 Millionen Franken und einem Betriebsaufwand von rund 500 Millionen Franken;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit einem Aktiysaldo von rund 2 Millionen Franken.

Die Wirtschaftsentwicklung in unserem Lande lässt darauf schliessen, dass die Verkehrseinnahmen im Jahre 1948 den Kulminationspunkt in dieser Hochkonjunktur erreicht haben werden. Es sind bereits Anzeichen eines leichten Konjunkturrückganges vorhanden, der sich im Jahre 1949 möglicherweise noch verschärfen wird. Die Einfuhren sind seit Juli 1948, verglichen mit den Perioden des Vorjahres, etwas rückläufig, weil der Nachholbedarf in unserem Lande weitgehend gedeckt ist. Auch die Ausfuhrmöglichkeiten sind infolge der ausländischen Konkurrenz und andauernder Devisenschwierigkeiten eher im Abnehmen begriffen.

Der Verkehr ist gleichsam das Spiegelbild der Wirtschaft, wobei allerdings zu beachten ist, dass sich eine Verschlechterung der Marktlage beim Verkehr erst später auswirkt als beim Aussenhandel. Der Voranschlag der Bundesbahnen für 1949 trägt der Tendenz der gegenwärtigen Wirtschaftsentwicklung Rechnung. Er offenbart aber auch die verantwortungsbewusste Staatsbahnunternehmung,

die trotz mutmasslich schlechtern Geschäftsganges im kommenden Jahre mehr zweispurige Geleise bauen und den Fahrzeugpark in grösserem Umfange erneuern will als bisher. Die vom Bundesrat unterstützte Investierungspolitik der Bundesbahnen leitet mit diesem Bauvoranschlag eine durchgreifende Erneuerung und Modernisierung ihrer Anlagen ein. Ausser einer namhaften Nachholung in der Erneuerung der Geleise und der Hochbauten gilt es, die Anlagen auf den Stand zu bringen, dass sie den Verkehrsbedürfnissen des Landes weiterhin voll gerecht werden und wettbewerbsfähig bleiben können.

Aus dem Zahlengebäude greifen wir einige charakteristische Zahlen heraus, um sie einer besondern Würdigung zu unterziehen.

Die Länge des von den Bundesbahnen betriebenen Netzes wird im Jahre 1949 gegenüber 1947 keine Änderung erfahren.

Für 1949 wird angenommen, dass die kilometrischen Leistungen der Triebfahrzeuge um rund 2 Millionen km höher sein werden als im Jahre 1947. Wir neigen zwar dazu anzunehmen, dass wenn überhaupt eine Steigerung der Fahrleistungen eintritt, so doch nicht in diesem Umfange.

Der Personalbestand ist immer noch im Steigen begriffen. Der Voranschlag weist eine Vermehrung um 1921 Personen gegenüber 1947 und um 280 Personen gegenüber dem Bestand am 31. Juli 1948 auf. Der Zuwachs fällt weniger ins Gewicht, als es den Anschein hat, weil der Vermehrung an eigenem Personal eine Verminderung der Zahl der Unternehmerarbeiter gegenüber steht. Es wird aber das ernsthafte Bestreben der Bundesbahnen sein müssen, den Bestand an eigenem Personal so lange nicht über den jetzigen Stand anwachsen zu lassen, als die Verkehrsmengen nicht weiter ansteigen.

Der Aufwand für beschäftigte Arbeitskräfte als wichtigste Aufwandsgruppe zeigt folgende Entwicklung:

	Rechnung 1946 in Mio Fr.	Rechnung 1947 in Mio Fr.	Voranschlag 1949 in Mio Fr.
Besoldungen, Gehälter, Löhne und dazugehörige Bezüge (ohne Teuerungszulagen)	167,6 ¹⁾	172,1	182,2
Teuerungszulagen	65,5 ¹⁾	90,5	110,9
Nebenbezüge, Dienstkleider, Personalfürsorge	41,5	49,4	56,5
Ausgaben für das eigene Personal . .	274,6	312,0	349,6
Ausgaben für fremde Arbeitskräfte .	12,7	12,1	8,7
Gesamtaufwand	287,3	324,1	358,3
oder in % wenn 1946 = 100 ist . . .	100 %	112,8 %	124,7 %

¹⁾ Nicht vergleichbar mit den Zahlen der Rechnung 1947 und des Voranschlages 1949, weil die Teuerungszulagen an die Aushilfsarbeiter im Jahre 1946 noch unter den Löhnen ausgewiesen wurden.

Der Voranschlag für den Sachaufwand ¹⁾ zeigt im Vergleich zu den Rechnungen 1946 und 1947 folgendes Bild:

	Rechnung 1946 in Mio Fr.	Rechnung 1947 in Mio Fr.	Voranschlag 1949 in Mio Fr.
Absolut	166,5	178,7	233,9
oder in % wenn 1946 = 100 ist . . .	100 %	107,3 %	140,5 %

Gegenüber diesen hauptsächlichlichen Aufwandsgruppen entwickelt sich der Betriebsertrag wie folgt:

	Rechnung 1946 in Mio Fr.	Rechnung 1947 in Mio Fr.	Voranschlag 1949 in Mio Fr.
Absolut	608,2	661,9	670,0
oder in % wenn 1946 = 100 ist . . .	100 %	108,8 %	110,2 %

Voranschlag der Baurechnung

Der Voranschlag hat in formeller Beziehung eine Änderung erfahren, indem er bedeutend vereinfacht und gekürzt wurde. Die eigentliche Baurechnung beschränkt sich auf eine doppelseitige Darstellung der veranschlagten Aufwendungen nach ihrer Bestimmung und nach ihrer Aufteilung in aktivierbare und nicht aktivierbare Aufwendungen, während die einzelnen Objekte nurmehr als Verzeichnis im Anhang erscheinen, und zwar nur die wichtigeren, auf mehr als 100 000 Franken veranschlagten Bauten. Diese Art der Darstellung, die trotz der Vereinfachung den Anspruch der umfassenden Orientierung der Öffentlichkeit erheben darf, erlaubte den Bundesbahnen eine erhebliche Verminderung der Druckseiten.

Der Gesamtbetrag des Bauvoranschlages erklimmt die Rekordhöhe von 137 Millionen Franken; er ist um 22,1 Millionen Franken höher als der Voranschlag 1948 und um 52,5 Millionen Franken höher als die Rechnung 1947.

Ausser für die Elektrifizierung von Linien, die wegen Mangel an elektrischen Triebfahrzeugen etwas verlangsamt werden muss, sind für alle Anlagen und Einrichtungen erhöhte Baukredite vorgesehen, nämlich:

	Voranschlag 1949 in Mio Fr.	Zunahme gegenüber 1947 in Mio Fr.
für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	22,5	9,3
für den Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	12,4	5,3
für die Erneuerung von Geleiseanlagen	41,1	12,7
für Fahrzeuge	38,9	17,3
für den Ausbau der Kraftwerke	6,4	4,2

Von den Bauaufwendungen von 137 Millionen Franken sind 32,3 Millionen Franken als nicht aktivierbare Aufwendungen zu Lasten der Betriebsrechnung

¹⁾ Einschliesslich Bauaufwendungen.

vorgesehen und 104,7 Millionen Franken werden als Vermögensvermehrung gewertet, die mit 93,7 Millionen Franken aus den Abschreibungen des Voranschlagsjahres 1949 und 11 Millionen Franken aus noch nicht verbauten Abschreibungsmitteln der Vorjahre gedeckt werden.

Zum vielgestaltigen Problem des Bundesbahnhaushaltes, im besondern zur Finanzierung der Bauausgaben, hat das Post- und Eisenbahndepartement im Bericht vom 28. Februar 1948 an den Verwaltungsrat und die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen einlässlich Stellung genommen. Es hat sich die Frage gestellt, ob im Finanzplan des Bundes für die Jahre 1950 ff. für die Baubedürfnisse der Bundesbahnen nicht ein besonderer Posten aufgeführt werden solle. Diese Regelung wurde fallen gelassen, in der Meinung, dass der unter E des Finanzplanes enthaltene allgemeine Posten für ausserordentliche Beiträge und Krisenverhütung je nach der zukünftigen Entwicklung auch für Bundesbahnzwecke gelten müsste.

Seither hat der Bundesrat gemäss Antrag des Eisenbahndepartements und Finanzdepartements die Finanzierungsbasis der Bundesbahnen für Neuinvestierungen schon wesentlich erweitert, indem durch seinen Beschluss vom 7. April 1948 für die nächsten 10 Jahre, auf Kosten der Verzinsung des Dotationskapitals, die Abschreibungen auf den Allgemeinen Kosten und dem Unterbau auch auf die Vergangenheit ausgedehnt wurden, wodurch den Bundesbahnen ein Betrag von 245 Millionen Franken mehr für Bauzwecke zur Verfügung stehen wird. Die bundesbahneigenen Mittel für Neuinvestierungen betragen zurzeit jährlich 107 Millionen Franken. Der mutmassliche jährliche Investierungsbedarf für die künftigen Jahre wird gegenwärtig errechnet. Mit Ausnahme der Aufwendungen für die grossen Bahnhofneu- und -umbauten werden die Bundesbahnen vorläufig in der Lage sein, den Erneuerungs- und Ausbaubedarf aus ihren eigenen Abschreibungsmitteln zu bestreiten, vorausgesetzt, dass die Preise nicht weiter ansteigen. Weitere Finanzierungsmittel sollen gemäss bundesrätlicher Botschaft zur Finanzreform des Bundes auch von den Kantonen und Gemeinden erhältlich gemacht werden. Es darf nämlich daran erinnert werden, dass die von Privatbahnen bedienten Kantone und Gemeinden zum Teil sehr hohe Beiträge an die Modernisierung ihrer Eisenbahnen beitragen mussten. Gewisse Leistungen namentlich der Gemeinden an die Baukosten der Bundesbahnen würden somit das Gleichgewicht in der Belastung aller Gemeinden für Eisenbahnzwecke wieder herstellen.

Für Investitionen produktiven Charakters könnten die Bundesbahnen überdies, sofern die eigenen Abschreibungsmittel und die Leistungen der Kantone und Gemeinden nicht ausreichen, gemäss Artikel 18, Absatz 3, des Bundesbahngesetzes Darlehen aufnehmen, wozu, unter Referendumsvorbehalt, die Zustimmung der eidgenössischen Räte notwendig wäre. Die Frage von allfälligen Beiträgen des Bundes an gewisse Bauausgaben in einer weitem Zukunft wird im Zusammenhang mit dem Erlass des neuen Eisenbahngesetzes einlässlich zu prüfen sein.

Voranschlag der Betriebsrechnung

Die Bundesbahnen haben für die Veranschlagung der Verkehrseinahmen vorsichtigerweise nicht auf die im Zeitpunkt der Aufstellung des Voranschlages bekannte Entwicklung des Jahres 1948 abgestellt, sondern auf das Jahr 1947, erhöht um 11 Millionen Franken. Im Güterverkehr wird mit einer rückläufigen Entwicklung zu rechnen sein, die zu noch grösserer Vorsicht in der Ausgabenpolitik mahnen muss. Heute schon steht fest, dass ohne die Tarifierhöhung vom Februar 1948 die Ergebnisse des Jahres 1948 unbefriedigend ausgefallen wären.

Der veranschlagte Betriebsaufwand von rund 500 Millionen Franken ergibt gegenüber 1947 einen Mehraufwand von 50 Millionen Franken. Er ist auf die Personalvermehrung und die höheren Teuerungszulagen sowie auf die erhöhten Materialpreise zurückzuführen. Die Unterhaltskosten allein sind auf 153,2 Millionen Franken veranschlagt, gleich 31 % des Gesamtbetriebsaufwandes; im Jahre 1947 war der prozentuale Anteil 26 %. Die im Aufwand für den Unterhalt enthaltenen nicht aktivierbaren Bauaufwendungen betragen 31,3 Millionen Franken; sie sind 10,9 Millionen Franken höher als im Jahre 1947, was dem erhöhten Bauvolumen zuzuschreiben ist.

Die Gewinn- und Verlustrechnung

Der Ertrag von rund 190,4 Millionen Franken setzt sich zusammen aus dem Betriebsüberschuss und den in der Betriebsrechnung verrechneten Abschreibungen, Zinsen und Rückstellungen von insgesamt 188,4 Millionen Franken sowie aus verschiedenen betriebsfremden Erträgen von 2 Millionen Franken.

Der Aufwand von rund 188,2 Millionen Franken enthält die ordentlichen Abschreibungen mit 94,5 Millionen Franken (einschliesslich eines Betrages von 20 Millionen Franken zur allmählichen Abtragung des verbleibenden Abschreibungsausfalles von 200 Millionen Franken auf den Anlagegruppen Allgemeine Kosten und Unterbau), ferner die Kapitalkosten von 47,2 Millionen Franken, die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse von 24,1 Millionen Franken (Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital von 22 Millionen Franken und der Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der in den Statuten garantierten 4 prozentigen Verzinsung der Kassengelder), die Teuerungszulagen an Pensionierte von 21,1 Millionen Franken sowie verschiedene andere betriebsfremde Aufwendungen von 1,3 Millionen Franken.

Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1949 schliesst mit einem Aktivsaldo von 2,2 Millionen Franken ab.

Der Kapitalbedarf für die planmässige Rückzahlung von Anleihen sowie für Neuinvestitionen kann durch eigene Mittel der Bundesbahnen gedeckt werden. Für das Jahr 1949 ist daher kein neues Kapital zu beschaffen.

* * *

Schlussbemerkungen und Antrag des Bundesrates

Der veranschlagte Aktivsaldo von 2,2 Millionen Franken muss in Anbetracht der jüngsten Wirtschaftsentwicklung und den möglichen Störungen im freien Warenaustausch mit dem Ausland eher als optimistisch angesehen werden. Je mehr sich aber das Transportvolumen zu verringern droht, desto notwendiger ist es, die bisher provisorische Ordnung der gewerbmässigen Autotransporte beizubehalten und möglichst bald in eine endgültige gesetzliche Form überzuführen. Den eidgenössischen Räten wird hierüber im Jahre 1949 eine Vorlage unterbreitet werden. Auch die Annäherung der finanzökonomischen Bedingungen aller Verkehrsmittel bedarf gründlicher Untersuchungen, die unter der Leitung des Amtes für Verkehr im Gange sind. Im nächsten Jahre wird den eidgenössischen Räten zudem auch der Entwurf zu einem neuen Eisenbahngesetz zugehen, in dem namentlich die gemeinwirtschaftlichen Lasten der Eisenbahnen einer Neuordnung werden unterzogen werden müssen. Mehr denn je werden aber alle Anstrengungen der Verwaltung auf eine noch intensivere Kostenüberwachung gerichtet sein müssen.

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

beantragen:

Den Antrag des Verwaltungsrates über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1949 zu genehmigen.

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

Bern, den 9. November 1948.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Celio

Der Bundeskanzler:

Leimgruber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1949

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen vom 4. Oktober 1948,
in eine Botschaft des Bundesrates vom 9. November 1948,

beschliesst:

Einziges Artikel

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1949 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. der Voranschlag der Baurechnung im Betrage von Fr. 137 000 000, wovon Fr. 104 700 000 zu Lasten der Anlagenrechnung und Fr. 32 300 000 zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. der Voranschlag der Betriebsrechnung, abschliessend mit einem Betriebsertrag von Fr. 671 708 800 und einem Betriebsaufwand von Fr. 500 474 700;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit einem Ertrag von Fr. 190 447 000 und einem Aufwand von Fr. 188 183 000.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1949 (Vom 9. November 1948)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1948
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5541
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.11.1948
Date	
Data	
Seite	705-711
Page	
Pagina	
Ref. No	10 036 430

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.