

5846**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäfts-
führung der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1949**

(Vom 12. Mai 1950)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1949 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 27. April 1950 zur Genehmigung zu unterbreiten.

Der diesjährige Rechnungsabschluss ist der ungünstigste seit dem letzten Vorkriegsjahre. Der Voranschlag 1949 sah noch einen Aktivsaldo von rund 2 Millionen Franken vor, während die Rechnung einen Fehlbetrag von fast 40 Millionen Franken aufweist. Der defizitäre Abschluss ist ausschliesslich auf das merkliche Abflauen des Güterverkehrs zurückzuführen.

Der mengenmässige Rückgang im Güterverkehr gegenüber dem Vorjahre beträgt 2,4 Millionen Tonnen, das sind 13,3 %. Dieses massive Abgleiten im Güterverkehr ruht von den um 1,6 Millionen Tonnen verminderten Ein- und Ausfuhren und der empfindlichen Lastwagenkonkurrenz her. Dagegen hat der wieder auflebende Transitgüterverkehr gut die Hälfte des Vorkriegsumfanges aufzuweisen.

Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr sind um 38,8 Millionen Franken oder 11,3 % zurückgegangen.

Im Personenverkehr ist mengenmässig ebenfalls ein Rückgang zu verzeichnen. Es sind 6,09 Millionen Reisende oder 2,9 % weniger befördert worden als im Vorjahr. Die Personenverkehrseinnahmen warfen noch einen bescheidenen Mehrertrag von 1,63 Millionen Franken oder 0,6 % ab. Die Automobilkonkurrenz hat auch in diesem Verkehr stark an Boden gewonnen. Die Erscheinung sinkender Verkehrsmengen ist auch in andern Ländern festzustellen.

Die Verkehrseinnahmen der SBB belaufen sich für 1949 auf 582,4 Millionen Franken. Sie sind damit gegenüber der Rechnung 1948 um 37,2 Millionen Franken und gegenüber dem Voranschlag von 1949 um 39,6 Millionen Franken niedriger ausgefallen. Das Bild der Ertragseinbusse sieht zwar weniger düster aus, wenn man sich vergegenwärtigt, dass 1938 die Verkehrseinnahmen nur 307,6 Millionen Franken aufwiesen. Auf das letzte Vorkriegsjahr abgestellt, bewegen sich die Transporteinnahmen 1949 immerhin noch auf 189,3 %. Diese Indexziffer wurde nur in den Jahren 1947 und 1948 überschritten. Die beiden Verkehre, der Personenverkehr und der Güterverkehr, haben sich indessen ungleich entwickelt. Der Reisendenverkehr 1949 steht im Vergleich zu 1938 indexmässig auf 211 %, während der Güterverkehr nur mehr eine Indexziffer von 173,1 % aufweist.

Die Hochkonjunktur ist seit eineinhalb Jahren im Rückbildungsprozess begriffen. Die Währungsschwierigkeiten verschiedener Länder hatten eine Schrumpfung des internationalen Handels bewirkt. Durch die im September 1949 erfolgte Abwertung, d. h. die Anpassung der Wechselkurse an die Kaufkraft der betreffenden Währungen, hatten England und viele Länder gehofft, die Schrumpfung des Güterumsatzes aufzuhalten, was ihnen auch gelungen zu sein scheint. Für unser Land wäre die normale Auswirkung der Abwertung die gewesen, dass sich die Importe aus Abwertungsländern verbilligt hätten. Im gleichen Zuge wären aber unsere Exporte für diese Länder teurer zu stehen gekommen. Indessen hat sich unser Aussenhandel nicht in der durch die Abwertung gegebenen Richtung entwickelt. Einerseits sind die Einfuhren nicht gestiegen, sondern sogar gesunken, und andererseits sind die Ausfuhren, trotz gewisser Schwierigkeiten, vorläufig nicht wesentlich geringer als in der gleichen Periode des Vorjahres. Die schwachere Einfuhr im vergangenen Jahre war unter anderem auf die Sättigung der Inlandwirtschaft und auf eine Zurückhaltung der Importeure wegen den erwarteten Preisstürzen zurückzuführen. Auch boten Importe aus Abwertungsländern preislich keinen Anreiz, weil im Produktionsland neue Lohnforderungen die Preise in die Höhe trieben und die Produkte mit einem Exportzuschlag belastet wurden.

In der letztjährigen Botschaft zur Rechnung der Bundesbahnen wurde auf der Suche nach einer Einnahmensteigerung bereits die Frage einer nochmaligen Tarifierhöhung angeschnitten. Es wurde darauf hingewiesen, dass die heute bestehende durchschnittliche Tarifierhöhung der schweizerischen Eisenbahnen mit 15 bis 20 % als äusserst bescheiden gelten müsse. Die herangezogenen Vergleiche mit dem Auslande ergaben, dass die Erhöhungen der Eisenbahntarife in andern Ländern bedeutend weiter gehen als in der Schweiz. Es wurde auch festgehalten, dass die Schweizer Bahnen durch die Tiefhaltung der Tarife einen wertvollen Beitrag an den Konjunkturausgleich geleistet haben, den die Bahnen nur wegen des Mehrverkehrs der ersten Nachkriegsjahre auf sich nehmen konnten. Wenn sich aber ein weiterer Verkehrsrückgang einstelle, müsste eine Tarifanpassung an die höheren Kosten unter Rücksichtnahme auf die Wettbewerbsfähigkeit mit andern Verkehrsmitteln er-

wogen werden. Nach dem Rechnungsergebnis des Jahres 1949 stellt sich die Frage der Tarifierhöhung wieder neu. Nachdem die Bundesbahnen den Einnahmenrückgang trotz ständiger intensiver Verkehrswerbung nicht zu verhindern imstande sind und die Betriebsausgaben trotz grösster Sparsamkeit in der nächsten Zeit nicht wesentlich gesenkt werden können, läge es nahe, den Ausgleich in einer Tarifierhöhung zu suchen. Es wird den Bahnen gegenüber oft entgegengehalten, dass eine grössere Tarifierhöhung deshalb nicht angängig gewesen wäre, weil die Bahnen von der Kriegs- und Nachkriegskonjunktur Nutzen gezogen hätten. Die wirkliche Lage der Bahnen war jedoch schon damals eine andere, als sie aus den Bilanzen ersichtlich war. Die Anlagen und Fahrzeuge haben infolge der äusserst starken Beanspruchung während des Krieges gelitten. Die Überholungs- und Erneuerungsarbeiten konnten wegen Personal- und Materialmangel nicht in der notwendigen Zeit aufgeholt werden. Der Personalbestand musste schrittweise wesentlich erhöht werden, um den gesteigerten Anforderungen des Betriebes gewachsen zu sein. Der Sollaufwand war deshalb bedeutend höher als der Istaufwand, ohne dass dieser aufgestaute Bedarf in den bewilligten Tarifierhöhungen zum Ausdruck gekommen wäre. Wenn die Tarifierhöhungen früher hätten erfolgen können, so wären vorab die Bundesbahnen in die Lage versetzt worden, ihre Nonvaleurs schneller abzuschreiben und ihre Reserven besser zu dotieren, als sie es in Wirklichkeit tun konnten. Es unterliegt keinem Zweifel, dass die Bundesbahnen bei einer konsolidierten Finanzlage dem Verkehrsrückgang besser hätten begegnen können, als sie dies unter den heute obwaltenden Umständen imstande sind. Es wäre im gegenwärtigen Zeitpunkt müssig, zu untersuchen, wie weit die Bundesbahnen während der Kriegsjahre an einer Niederhaltung der Tarife Interesse hatten oder warum die Bundesbahnbehörden selber für eine Tarifierhöhung nicht früher und nicht überzeugter eingetreten sind. Bei allen guten Gründen, die eine gewisse Nachholung versäumter Tarifierhöhung rechtfertigen liessen, können ebenso gute Gründe gegen eine neuerliche Erhöhung ins Feld geführt werden. Im Hinblick auf die schlechten Verkehrsaussichten im Jahre 1950 gewinnt die Frage einer weiteren teilweisen oder allgemeinen Tarifierhöhung im Zusammenhang mit der Ausschau nach neuen Einnahmenquellen vermehrte Bedeutung. Die vorläufig sicherste Einnahmenvermehrung dürfte die baldige Verständigung der Bundesbahnen mit der PTT über die Neufestsetzung der Postentschädigungen als Abgeltung der immer noch beträchtlichen Gratisleistungen für die Post bringen.

Der Gesamtaufwand der Bundesbahnen für Verwaltung, Betrieb und Unterhalt sowie für Anschaffungen und Bauten belief sich 1949 auf 796 Millionen Franken gegenüber 761 Millionen Franken im Jahre 1948 und 780 Millionen Franken gegenüber dem Voranschlag. Vom Mehraufwand verglichen, mit der Rechnung 1948, entfallen 6,4 Millionen Franken auf den Personalaufwand, 18,1 Millionen Franken auf den Sachaufwand, 9,7 Millionen Franken auf die Abschreibungen, während sich die Kapitalkosten und übrigen Aufwendungen annähernd im Rahmen der Vorjahreszahlen gehalten haben.

Eine abermalige Steigerung des Personalaufwandes war nicht zu umgehen, trotz Abbau des durchschnittlichen Personalbestandes um 244 Einheiten gegenüber dem Vorjahr. Der hauptsächlichste Grund dieser Erscheinung liegt einmal darin, dass sich die mit Bundesbeschluss vom 17. Juni 1948 rückwirkend auf 1. April 1948 gewährte Erhöhung der Teuerungszulagen im Jahre 1949 voll auswirkte. Sodann sind die Verwaltungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse gegenüber dem Vorjahr auf Grund der mit Bundesratsbeschluss vom 17. Dezember 1948 genehmigten Anpassung der PHK-Versicherung an die AHV und an die erhöhten Lebenskosten allein um 4,8 Millionen Franken gestiegen. Die Erhöhung des Sachaufwandes um 18,1 Millionen Franken wurde durch die Zunahme der Ausgaben für Bau- und Unterhaltungsmaterialien von 20,4 Millionen Franken und Fremdstrom von 5,2 Millionen Franken verursacht. Diesen Mehraufwendungen stehen Minderaufwendungen für Verbrauchsmaterial von 3,8 Millionen Franken und Pacht und Miete von 2,5 Millionen Franken gegenüber. Die Mehrabschreibungen von 9,7 Millionen Franken sind auf die Neubewertung der auf Ende des Jahres 1949 im Preise erheblich gesunkenen Materialvorräte zurückzuführen.

Dem Gesamtaufwand von 796 Millionen Franken stehen 756 Millionen Franken Erträge und aktivierbare Bauaufwendungen gegenüber. Der Unterschied von rund 40 Millionen Franken entspricht dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Passivsaldo.

Der Betriebsertrag, ohne die internen Gutschriften, beläuft sich auf 634 Millionen Franken; er hat gegenüber dem Vorjahre um 41,8 Millionen Franken abgenommen. Die übrigen Erträge von 16,4 Millionen Franken verzeichnen eine Zunahme von 3,7 Millionen Franken und die aktivierbaren Bauaufwendungen von 105,7 Millionen Franken haben um 18,1 Millionen Franken zugenommen.

Der Personalbestand beträgt im Jahresmittel 1949 37 666 Köpfe. Im Vergleich zum Vorjahr ist ein Rückgang von 244 Mann und gegenüber dem Voranschlag ein solcher von 632 zu verzeichnen. Die abgebauten Unternehmerarbeiter sind in diesen Zahlen nicht inbegriffen. Gegenüber dem Vorjahr weist diese Kategorie von Bediensteten eine Minderausgabe von 3 Millionen Franken auf.

Die Bauaufwendungen für die Bahnanlagen und Fahrzeuge, die Kraftwerke und Werkstätten beliefen sich auf 137,1 Millionen Franken; sie sind somit um 19,6 Millionen Franken höher als im Vorjahr und nur unwesentlich höher als im Voranschlag 1949. Die Bauaufwendungen wurden mit 105,7 Millionen Franken als Vermehrung des Anlagenvermögens verbucht und mit 31,4 Millionen Franken der Betriebsrechnung belastet. Die veranschlagten Bauaufwendungen für Doppelspuren, Kraftwerkbauten und Fahrzeuganschaffungen genügten nicht. Diese Arbeiten konnten dank verkürzter Lieferfristen und günstigem Bauwetter mehr, als ursprünglich vorgesehen war, gefördert werden; dafür wurden die Mehrausgaben auf andern Voranschlagspositionen eingespart.

Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt auf der Ertragsseite gegenüber dem Vorjahr ein unwesentlich verändertes Bild. Immerhin hat das Betriebsvermögen einen um 3,4 Millionen Franken höhern Ertrag abgeworfen. Der Mehrertrag ist vor allem auf Kursdifferenzen zurückzuführen. Auch die sonstigen Erträge haben zugenommen. Die Zunahme rührt hauptsächlich von der zum grössten Teil aufgelösten Rückstellung für verjährte Titel und Zins-scheine her.

Auf der Aufwandseite begegnen wir den Kapitalkosten von rund 48 Millionen Franken, die im Vergleich zum Vorjahr eine leichte Erhöhung von 0,4 Million Franken erfahren haben. Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse haben ihrerseits um 0,1 Million Franken zugenommen. Diese Beiträge setzen sich zusammen aus der Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital (22 Millionen Franken) und dem Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der in den Statuten garantierten vierprozentigen Verzinsung der durch die Bundesbahnen verwalteten Gelder der Kasse (2,165 Millionen Franken für 1949 gegenüber 2,063 Millionen Franken im Jahre 1948). Die Teuerungszulagen an Pensionierte sind im ständigen Sinken begriffen, da durch die Anpassung der PHK-Versicherung an die AHV an die im Jahre 1949 und später Pensionierten keine Teuerungszulagen mehr auszurichten sind. Ohne die Anpassung hätten im Berichtsjahr 0,9 Million Franken mehr Teuerungszulagen an Pensionierte ausbezahlt werden müssen. Die sonstigen Aufwendungen haben auch etwas zugenommen. Hier ist hauptsächlich der Anteil der Bundesbahnen am Betriebsdefizit der Basler Rheinhäfen zu erwähnen, der von Franken 576 360 im Jahre 1948 auf Franken 845 473 im Jahre 1949 gestiegen ist. Im weitem haben die Bundesbahnen, wie in den Jahren 1947 und 1948, eine Rücklage von Franken 500 000 zur Äufnung der Spezialreserve «Rücklage zur Deckung grosser Schäden» vorgenommen. Die wirkliche Einlage in diese Reserve beträgt für 1949 zwar Franken 512 440. Der Betrag von Franken 12 440 ist wegen besonders grossen Unfallrisiken im Betrieb der Basler Rheinhäfen dieser Spezialrechnung vorweg belastet worden. Mit diesen Gutschriften wird die Reserve auf Ende 1949 Franken 14 521 259.42 betragen. Die Einlagen bewegen sich im Rahmen des vom Verwaltungsrat erlassenen Reglements vom 26. September 1946. Die Reserve soll nach Beschluss des Verwaltungsrates solange geäufnet werden, bis sie 20 Millionen Franken erreicht haben wird.

Der Bundesrat stellt fest, dass seit Einführung der Selbstversicherung im Jahre 1913 bis heute insgesamt 8,1 Millionen Franken für Schäden bezahlt werden mussten. Dabei sind alle grossen Eisenbahnunglücke in diesem Ausgabenbetrag eingerechnet. Die Rücklage dürfte also mit 14,5 Millionen Franken voraussichtlich ausreichend bemessen sein. Weitere Einlagen sollten ab 1950 nurmehr erfolgen, wenn sie von der Unternehmung auch wirklich herausgewirtschaftet werden.

Der grösste Aufwandposten sind die Abschreibungen. Sie erreichen für 1949 den Betrag von 105,6 Millionen Franken und sind damit um rund 10 Mil-

lionen Franken höher als in der Rechnung 1948 und im Voranschlag 1949. Der Mehraufwand ist im wesentlichen durch die ausserordentliche Abschreibung der Materialvorräte um 10,2 Millionen Franken, das sind rund 8 % des Bilanzwertes, entstanden. Der grösste Preisrückgang ist auf dem Oberbaumaterial und dem Brennmaterial eingetreten.

Die ordentlichen Abschreibungen vom Anlagevermögen haben sich gegenüber dem Vorjahr entsprechend den ansteigenden Anlagewerten ebenfalls vermehrt, und zwar um 1,4 Millionen Franken.

Die Jahresquote von 20 Millionen Franken zur allmählichen Abtragung des Ende 1948 noch 180 Millionen Franken betragenden Abschreibungsausfalles auf den Anlagegruppen Allgemeine Kosten und Unterbau ist gemäss Bundesratsbeschluss vom 7. April 1948 als Verbindlichkeit in die Gewinn- und Verlustrechnung eingesetzt worden. Zwar bestimmt dieser Beschluss, dass eine Überprüfung der Abschreibungsdauer vorbehalten bleibt, sofern Artikel 16, Absatz 2, des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen zur Anwendung kommen müsste. Dies ist im vorliegenden Rechnungsabschluss der Fall. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung weist für 1949, einschliesslich die vorerwähnte Abschreibung von 20 Millionen Franken, einen Betrag von Franken 39 766 744.16 auf. Die gesetzliche Reserve, die nach Artikel 16² des Bundesbahngesetzes in erster Linie zur Deckung des Fehlbetrages herangezogen werden muss, weist Ende 1949 nur einen Bestand von Franken 26 784 305.15 auf. Es bleibt also noch ein ungedeckter Betrag von Franken 12 982 439.01, der nach den Vorschlägen des Verwaltungsrates der Bundesbahnen aus allgemeinen Bundesmitteln zu decken wäre.

Der Bundesrat hat sich diesem Vorschlag unter dem Vorbehalt angeschlossen, dass die Tilgungsquote in Zukunft in die Jahresrechnung nur soweit eingestellt werden darf, als dadurch die Rechnung nicht defizitär wird. Im Bundesratsbeschluss vom 11. November 1949 zum Voranschlag 1950 wurde schon darauf hingewiesen, dass die Tilgungsdauer gestützt auf die tatsächliche Jahresrechnung 1950 überprüft werde. Die Tilgungsquote für 1950 wurde in den Voranschlag deshalb auch nur als bedingte Verpflichtung aufgenommen.

* * *

Im Hinblick auf die immer schlechter werdende Verkehrslage der Bundesbahnen sind alle Anstrengungen auf massive Einsparungen und Rationalisierungsmassnahmen zu richten. Der Anpassung des Personalbestandes an den Verkehrsschwund muss die grösste Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die Selbsthilfemassnahmen sind durch die Bundesbahnen so zu fördern, dass sich das abzeichnende grosse Defizit für 1950 in erträglichen Grenzen halten wird. Gleichzeitig harren der schweizerischen Verkehrspolitik grosse Probleme, die einer dringenden Lösung durch die Bundesbehörden rufen, insbesondere die Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel und die finanzielle Gleichbehandlung der hauptsächlichen Verkehrsträger.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Art. 8 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen zu beantragen, den Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu decken.

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

Bern, den 12. Mai 1950.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Max Petitpierre

Der Bundeskanzler:

Leimgruber

Entwurf

Bundesbeschluss

über

**die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1949**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der General-
direktion der Bundesbahnen vom 6. April 1950 und Bericht und Antrag des
Verwaltungsrates vom 27. April 1950 an den Bundesrat zuhanden der Bundes-
versammlung und in die Botschaft des Bundesrates vom 12. Mai 1950,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1949, abschliessend mit einem Passivsaldo der Ge-
winn- und Verlustrechnung von Franken 39 766 744.16, und die Bilanz auf
den 31. Dezember 1949 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Die Geschäftsführung der Bundesbahnen im Jahre 1949 wird genehmigt.

Art. 3

Der Passivsaldo von Franken 39 766 744.16 wird wie folgt gedeckt (Bun-
desbahngesetz Art. 16 ²):

a. durch Auflösung der gesetzlichen Reserve	Fr. 26 784 805.15
b. aus allgemeinen Bundesmitteln	» 12 982 439.01

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der
Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr
1949 (Vom 12. Mai 1950)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1950
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5846
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.05.1950
Date	
Data	
Seite	1296-1303
Page	
Pagina	
Ref. No	10 037 045

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.