Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1951)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1951 an den Bundesrat

Autor: Gysler / Strauss

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676055

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1951 an den Bundesrat

(Vom 28. April 1952)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident!
Hochgeehrte Herren Bundesräte!

Wir beehren uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1951 zu unterbreiten.

Die Prüfung der Jahresrechnung durch unsere Rechnungsprüfungskommission hat ergeben, dass die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi übereinstimmen und die Bücher ordnungsgemäss geführt sind.

Das Jahr 1951 war durch eine wirtschaftliche Hochkonjunktur charakterisiert, die wohl als ausserordentlich bezeichnet werden kann. Dies hat sich günstig auf die *Verkehrsmengen* ausgewirkt. Gegenüber 1950 nahm der Personenverkehr wieder zu (201 Millionen Reisende gegen 194), aber ohne die Höchstzahl von 1947 (213 Millionen) zu erreichen. Im Güterverkehr wurden im Berichtsjahr 21,3 Millionen Tonnen gegen 18,4 Millionen Tonnen 1950 befördert. Es handelt sich dabei um den grössten Güterverkehr der Bundesbahnen in Friedenszeiten. Der Transitverkehr allein nahm gegenüber dem Vorjahr von 2 auf 3 Millionen Tonnen zu.

Der ausserordentlich grosse Verkehr war von erhöhten *Einnahmen* begleitet. Die erfreulichen Folgen sind ein beträchtlicher Betriebsüberschuss und eine erwähnenswerte Verbesserung der Rechnungen gegenüber dem Vorjahr.

Der *Betriebsertrag* ist um 73,6 Millionen Franken (das sind 11%) höher als 1950 (715,5 Millionen gegen 641,9 Millionen). Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben von 263,8 auf 274,4 Millionen zugenommen (+4%), während die Einnahmen aus dem Güterverkehr von 283,2 auf 334,2 Millionen (+18%) angestiegen sind. Der Anteil der Einnahmen aus dem Personenverkehr an den Gesamteinnahmen ist von 41 auf 38% gefallen, während derjenige der Einnahmen aus dem Güterverkehr von 44 auf 47% zugenommen hat. Diese Entwicklung ist natürlich, da während der Hochkonjunktur der Güterverkehr rascher als der Personenverkehr zunimmt.

Der *Betriebsaufwand* nahm um 14,1 Millionen Franken zu (501,1 Millionen gegen 487,0 im Jahre 1950), davon 11,1 Millionen Franken für die eigentlichen Betriebsleistungen. Es ist aber zu bemerken, dass er trotz dem erheblich grösseren Verkehr geringer ist als 1949 (503,5 Millionen). Die Zunahme des Betriebsaufwandes gegenüber dem Vorjahr beträgt nur 3%, während das Transportvolumen im Personenverkehr um 4% und im Güterverkehr um 18% zugenommen hat. Der Betriebsaufwand ist also weit weniger gestiegen als der bewältigte Verkehr.

Das revidierte Beamtengesetz hatte Mehraufwendungen im Betrag von 4,7 Millionen Franken zur Folge. Die Verwirklichung der ersten Etappe der neuen Beamteneinreihung kostete 1,4 Millionen. Dagegen haben

die Unterhaltskosten gegenüber 1950 um 2,6 Millionen Franken abgenommen. Auch die Kosten der elektrischen Energie sind um 1,4 Millionen Franken gesunken.

Über die *Verteilung* des Betriebsaufwandes auf die *Hauptaufwandposten der Betriebsrechnung* orientiert die nachstehende Tabelle:

	1950	1951
Verwaltung, einschliesslich Leitung und Allgemeines	45,6	48,0
Betriebsleistungen	285,7	296,8
Unterhalt	145,2	142,6
Verschiedenes	10,5	13,7
	487,0	501,1

Der *Überschuss der Betriebsrechnung* beträgt 214,4 Millionen Franken, das sind 59,5 Millionen Franken mehr als 1950. Dieses befriedigende Ergebnis beruht zum grössten Teil auf der Zunahme des Güterverkehrs (51,0 Millionen Mehreinnahmen aus dem Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr). Es hängt also fast ausschliesslich von der heutigen Hochkonjunktur ab.

Die *Gewinn- und Verlustrechnung* schliesst im Berichtsjahr günstiger als 1950 ab. Der Ertrag ist um 59,8 Millionen Franken höher als 1950 (237,0 Millionen gegen 177,2 Millionen).

Aber auch der Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung hat zugenommen. Nach dem neuen, rückwirkend auf den 1. Januar 1951 eingeführten Abschreibungsreglement wurden die bis und mit 1950 absolut ungenügenden ordentlichen Abschreibungen von 74,4 Millionen auf 102,9 Millionen Franken erhöht. Zusammen mit den Abschreibungen von Restbuchwerten (886 000 Franken), von Beteiligungen (171 000 Franken), von Anleihenskosten (661 000 Franken) und vom Betriebsvermögen (3,3 Millionen Franken, davon 2,4 Millionen Franken ausserordentliche Abschreibung auf den Materialvorräten) ergeben sich für 107,9 Millionen Franken Abschreibungen (Vorjahr 77,7 Millionen Franken). Weitere 20 Millionen Franken (im Vorjahr 1,7 Millionen Franken) wurden zur weiteren Tilgung des Nonvaleurs « Abschreibungsausfall bei den Allgemeinen Kosten und beim Unterbau» aufgewendet. Als Jubiläumsgabe wurde ferner 1 Million Franken der Krankenkasse des Personals zugewiesen. Schliesslich erwies sich eine Einlage von 2 Millionen Franken in die Rückstellung für die Deckung grosser Schäden als notwendig, nachdem sich im Berichtsjahr eine Reihe schwerer Naturkatastrophen ereignet hat. Die Kapitalkosten haben leicht abgenommen. Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse stiegen etwas an; sie erreichen 23,6 Millionen Franken. Die Teuerungszulagen an die Pensionierten haben von 22,0 auf 24,0 Millionen Franken zugenommen. Diese zwei Aufwandgruppen (Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse und Teuerungszulagen an die Pensionierten) stehen mit dem Betrieb in keinem direkten Zusammenhang; sie betragen aber 47,6 Millionen Franken, d. h. 22% des Betriebsüberschusses.

Nach Abzug all dieser Aufwandgruppen im Betrage von 229,0 Millionen schliesst die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem *Aktivsaldo* von 8,0 Millionen Franken ab. Laut Art. 16, Abs. 1a, des Bundesbahngesetzes von 1944 muss dieser Überschuss zur Wiederäufnung der Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge eingelegt werden. Diese Reserve war seit 1949 erschöpft.

Auch dieses Jahr wird es leider nicht möglich sein, das Dotationskapital zu verzinsen. Trotz den ausserordentlich günstigen Umständen erlauben es die finanziellen Ergebnisse der Bundesbahnen nicht.

Das Total der *Baurechnung* beträgt 130,1 Millionen (gegen 136,9 Millionen im Vorjahr), d. h. 6,7 Millionen weniger als im Voranschlag. Diese Verminderung verteilt sich auf alle Posten. Sie beruht auf den wegen der Überkonjunktur verlängerten Lieferfristen und der von uns geübten Zurückhaltung. Trotz des schlechten Wetters konnte die normale Erneuerung des Oberbaues durchgeführt werden. Die Lieferungen von neuen Personenwagen haben zugenommen. Wenn man die Überalterung gewisser Anlagen und Fahrzeuge in Erwägung zieht, kann dieser Rückgang des Bauvolumens nicht voll befriedigen. Diese Lage wird sich 1952 nicht bessern: Am 5. Februar 1952 hat der Bundesrat aus allgemeinen konjunkturpolitischen Gründen verlangt, dass die Bundesbahnen ihre Bauausgaben vermindern. Man ist dieser Weisung nachgekommen und hat die budgetierten Ausgaben um 9 Millionen Franken gekürzt.

Die *Bilanz* schliesst mit einem Total von 2156 gegen 2165 Millionen Franken im Vorjahr ab. Insbesondere der Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau konnte um 20 Millionen

Franken herabgesetzt werden. Trotz der Tatsache, dass der Wiederbeschaffungswert zwei bis viermal höher ist als der ursprüngliche Anschaffungswert der ersetzten Anlagen und Fahrzeuge, nahm das Anlagevermögen infolge der Nichterfüllung des Bauvoranschlages leicht ab.

Aus der nachfolgenden Tabelle der *Aufwandgruppen* ist die Zusammenstellung des Gesamtaufwandes der Bundesbahnen ersichtlich:

Aufwandgruppen	1950		1951	
	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%
Personalaufwand	355 906	47	370 564	45
Sachaufwand	226 096	30	221 521	27
Abschreibungen	79 386	10	127 914	16
Kapitalkosten	50 597	7	49 638	6
Übrige Aufwendungen [1])	47 227	6	51 472	6
Gesamtaufwand	759 212	100,0	821 109	100,0

[1]) Dieser Sammelposten umfasst hauptsächlich die Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse im Hinblick auf den versicherungstechnischen Fehlbetrag (23,6 Millionen Franken) sowie die Teuerungszulagen an Pensionierte (24,0 Millionen Franken).

Gegenüber dem Vorjahr hat der *Gesamtaufwand* um 61,9 Millionen zugenommen. 48,5 Millionen betreffen die Zunahme der Abschreibungen. Es ist zu wiederholen, dass die Abschreibungen bis 1950 absolut ungenügend waren und dass 1950 zur Deckung des Abschreibungsausfalles bei den Allgemeinen Kosten und beim Unterbau nur 1,7 Millionen eingesetzt werden konnten.

Der *Personalaufwand* hat um 14,7 Millionen Franken zugenommen. Diese Zunahme rührt von einer leichten Vermehrung des Personalbestandes (ohne die Unternehmerarbeiter 37096 Einheiten gegen 36904 im Vorjahr; 1317 Unternehmerarbeiter gegen 1020 im Vorjahr), von den Auswirkungen des revidierten Beamtengesetzes und von den zusätzlichen Teuerungszulagen (9 Millionen) her.

Der *Sachaufwand* hat um 5,6 Millionen Franken abgenommen.

Auch die *Kapitalkosten* weisen einen kleinen Rückgang auf.

Zusammenfassend schliesst das Berichtsjahr nur dank der starken Zunahme des Verkehrs günstig ab.

Es wäre gewagt, für die Zukunft auf die Hochkonjunktur des Jahres 1951 abzustellen. Wir wissen nicht, ob der Rüstungswettlauf im gleichen Rhythmus weitergeführt wird. Die heutige Wirtschaftslage ist ausgesprochen labil. Die Entwicklung des Güterverkehrs während des zweiten Halbjahres von 1951 und während der ersten Monate von 1952 lässt in klarer Art und Weise eine Erlahmung der Auftriebstendenz erkennen. Auf der anderen Seite nimmt die Konkurrenz durch den Strassenverkehr zu, und sie wird sich erfahrungsgemäss während eines Rückganges der wirtschaftlichen Tätigkeit viel stärker als während der Hochkonjunktur fühlbar machen. Wegen der relativen Starrheit der Kosten des Eisenbahnbetriebes wird sich schon ein leichter Rückgang des Verkehrs und der Einnahmen durch eine schwere Verschlechterung der Finanzlage der Bundesbahnen ausdrücken.

Die Einführung des neuen Abschreibungsreglementes ermöglichte es 1951, das betriebsnotwendige Vermögen der Bundesbahnen in einem annähernd normalen Masse zu erneuern. Es muss aber erwähnt werden, dass der erhöhte Abschreibungsbetrag immer noch nicht voll ausreicht, um alle Anlagen und Fahrzeuge zu ersetzen, die ihre Alters- oder Abnützungsgrenze erreichen. Ein wichtiges Problem, das die verantwortlichen Organe beschäftigt, ist dasjenige der *Abgeltung der bahnfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.*

Beim gesteigerten Verkehr des Jahres 1951 hat das Personal der Bundesbahnen ein grosses Mass an Arbeit geleistet. Der Verwaltungsrat dankt der *Geschäftsleitung*, den *Beamten, Angestellten* und *Arbeitern* für ihre treue Pflichterfüllung.

In Übereinstimmung mit der Generaldirektion beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung die folgenden Anträge zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1951 werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahr 1951 wird genehmigt.

3. Der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 1951 von Fr. 8000000 wird in die Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge eingelegt (Bundesbahngesetz, Art. 16, 1a).

Bern, den [redacted]. April 1952.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident **Gysler**

Der Sekretär **Strauss**