Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1952)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1952 an den Bundesrat

Autor: Gysler / Strauss

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676056

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 1952 an den Bundesrat

(Vom 21. April 1953)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident!

Hochgeehrte Herren Bundesräte!

Wir beehren uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Rechnung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1952 zu unterbreiten.

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

Gegenüber dem Vorjahr hat der *Personenverkehr* um 2,6% zugenommen. 1952 betrug die Zahl der beförderten Reisenden 206 Millionen. Seit dem Ende des zweiten Weltkrieges scheint sich der Personenverkehr auf einem befriedigenden Niveau zu stabilisieren. Dazu haben die seit 1945 eingeführten Fahrplanverbesserungen und insbesondere die erhebliche Verbilligung der Billette und Abonnemente, die durch die nur teilweise Anpassung an die Geldentwertung entstanden ist, beigetragen. Während der Lebenskostenindex bei 170 steht, beträgt der Index der mittleren Einnahmen pro Personenkilometer rund 120, so dass gegenüber der Vorkriegszeit das Eisenbahnfahren wesentlich billiger geworden ist.

Trotz der Hochkonjunktur hat dagegen der *Güterverkehr* mit Einschluss des Gepäck-, Tier- und Postverkehrs um 9,2% auf 19,4 Millionen Tonnen abgenommen. Der Rückgang bezieht sich hauptsächlich auf den Import- und Transitverkehr. Aber auch im Inland ist die Konkurrenz durch die freien Strassentransporte noch grösser geworden.

Die *Einnahmen* aus dem Personenverkehr haben infolge der linearen Tariferhöhung um 5% am 1. April 1952 stärker als der Verkehr zugenommen. Sie sind um 9,3% auf 300 Millionen Franken gestiegen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind trotz der Tarifreform vom 1. Januar/1. Juli 1952 um 3,1% zurückgegangen und betragen 371 Millionen Franken. Aus strukturellen Verschiebungen des Verkehrs in den Tarifklassen und in den Transportentfernungen ist die durchschnittliche Einnahme pro Tonne trotzdem um zirka 5% gestiegen. Das Jahr 1952 erlaubt noch kein Urteil über die Auswirkungen der Gütertarifreform.

Gegenüber dem Vorjahr hat der *Betriebsertrag* um 2,2% leicht zugenommen; er beträgt 731 Millionen Franken und hat damit einen neuen Höchststand erreicht. An den Verkehrseinnahmen im Betrage von 671 Millionen Franken sind der Personenverkehr mit 45% und der Güterverkehr mit 55% beteiligt. Der Anteil des Personenverkehrs ist somit gegenüber dem Vorjahr (42%) etwas gestiegen.

Stärker als der Betriebsertrag ist der *Betriebsaufwand* gestiegen. Er ist um 3,7% höher als im Vorjahr und beträgt 520 Millionen Franken. An der Erhöhung des Betriebsaufwandes um 18,6 Millionen Franken sind zu zwei Dritteln die Personalkosten und zu einem Drittel die Sachkosten beteiligt. Die höheren Personalkosten sind durch die Anpassung des Personalbestandes an die gestiegenen Betriebsleistungen und durch höhere Aufwendungen für die zusätzlichen Teuerungszulagen, für die Dienstkleider sowie für die Personalversicherung bedingt. Die erzielte Verminderung der Kosten für Fahrstrom ist durch die eingetretenen Preiserhöhungen der Kohle für die noch eingesetzten Dampflokomotiven mehr als aufgewogen worden. Die Mehrkosten des Unterhaltes halten sich im Rahmen der allgemeinen Erhöhung der Personal- und Sachkosten.

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

	1951	1952
Verwaltung, einschliesslich Leitung und Allgemeines	48,0	51,1
Betriebsleistungen	296,8	305,8
Unterhalt	142,6	148,8
Verschiedenes	13,7	14,0
	501,1	519,7

Trotz höheren Einnahmen hat der *Betriebsüberschuss* abgenommen; er beträgt 212 Millionen Franken.

Die *Gewinn- und Verlustrechnung* schliesst mit einem ähnlichen Aktivsaldo wie im Vorjahr ab. Sie zeigt in den einzelnen Posten ungefähr das gleiche Bild. Wie im Vorjahr wurden die Abschreibungen auf Grund des geltenden, vom Bundesrat genehmigten Abschreibungsreglementes berechnet. Die ordentlichen Abschreibungen bemessen sich in Prozenten des Anschaffungs- oder Anlagewertes; zusätzliche Abschreibungen sollen einen Teil des Unterschiedes zwischen dem Anschaffungs- und dem höheren Wiederbeschaffungswert des Oberbaues und der Fahrzeuge decken. Ordentliche und zusätzliche Abschreibungen zusammen betragen nur 3,27% des Anlage- oder Anschaffungswertes der Anlagen und Fahrzeuge. Zusammen mit den Abschreibungen von Restbuchwerten, von Beteiligungen, von Anleihenskosten und vom Betriebsvermögen ergeben sich Abschreibungen von 109 Millionen Franken. Weitere 20 Millionen Franken wurden wie im Vorjahr zur Tilgung von Nonvaleurs «Abschreibungsausfall auf den Allgemeinen Kosten und beim Unterbau» aufgewendet. Als Folge der Abnahme der festen Verbindlichkeiten sind die Kapitalkosten leicht gesunken. Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse sind gegenüber dem Vorjahr um 0,2 Millionen Franken und die Teuerungszulagen an die Pensionierten um 0,4 Millionen leicht zurückgegangen; diese beiden Aufwandgruppen, die zum grössten Teil mit dem Betrieb in keinem direkten Zusammenhang stehen, betragen 47 Millionen Franken, d. h. 22,2% des Betriebsüberschusses.

Der *Aktivsaldo* der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt 8,1 Millionen Franken gegen 8 Millionen Franken im Vorjahr. Laut Art. 16, Abs. 1*a*, des Bundesbahngesetzes von 1944 sind 8 Millionen Franken in die Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge einzulegen. Damit steigt diese Reserve von 8 auf 16 Millionen Franken. Der Restbetrag von 146 225 Franken genügt leider auch dieses Jahr nicht, um das Dotationskapital zu verzinsen.

Das Total der *Baurechnung* beträgt 127 Millionen Franken, d. h. 3 Millionen Franken weniger als im Vorjahr und 12 Millionen Franken weniger als im Voranschlag. Auf Weisung des Bundesrates zur Bekämpfung des Lohn- und Preisauftriebes wurde zu Anfang des Jahres eine Kürzung der Bauausgaben gegenüber dem Voranschlag um 9 Millionen Franken angeordnet. Im Herbst trat durch das ausgesprochen schlechte Bauwetter ein weiterer Rückstand ein. Es kann sich hier nur um eine vorübergehende Einschränkung der Bauausgaben handeln; die normale Erneuerung und die Notwendigkeit, den Betrieb weiter zu rationalisieren, werden in den nächsten Jahren eine unumgängliche Erhöhung der Bauvoranschläge erfordern.

Das Total der *Bilanz* ist gegenüber dem Vorjahr um 29 Millionen Franken auf 2126 Millionen Franken zurückgegangen. Das Anlagevermögen hat insbesondere infolge der Nichterfüllung des Bauvoranschlages um 8 Millionen Franken abgenommen, und der Abschreibungsausfall auf den Anlagengruppen «Allgemeine Kosten und Unterbau» konnte um weitere 20 Millionen Franken auf 118 Millionen Franken herabgesetzt werden. Das Fremdkapital konnte um 41 Millionen Franken auf 1655 Millionen Franken vermindert werden.

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

Aufwandgruppen	1951 in 1000 Franken	1952 in 1000 Franken
Personalaufwand	370 564	382 932
Sachaufwand	221 521	223 795
Abschreibungen	127 914	129 083
Kapitalkosten	49 638	48 838
Übrige Aufwendungen [1])	51 472	49 276
Gesamtaufwand	821 109	833 924
Diesem Aufwand stehen gegenüber:		
Betriebsertrag [2])	712 668	729 230
Übrige Erträge	11 727	11 799
Aktivierbare Bauaufwendungen	104 714	101 041
	829 109	842 070
Der Unterschied entspricht dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aktivsaldo	8 000	8 146

[1]) Dieser Sammelposten umfasst hauptsächlich die Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse im Hinblick auf den versicherungstechnischen Fehlbetrag (23,5 Millionen Franken) sowie die Teuerungszulagen an Pensionierte (23,7 Millionen Franken).

[2]) Ohne die aus den wechselseitigen Beziehungen zwischen den Rechnungen der einzelnen Dienste sich ergebenden internen Gutschriften.

Gegenüber dem Vorjahr ist der *Gesamtaufwand* um 13 Millionen Franken gestiegen. Während der Sachaufwand, die Abschreibungen, die Kapitalkosten und die übrigen Aufwendungen keine grösseren Abweichungen gegenüber dem Vorjahre aufweisen, hat der Personalaufwand um 12,4 Millionen Franken zugenommen. An dieser Zunahme sind die Besoldungen, Gehälter und Löhne einschliesslich ordentliche Teuerungszulagen, die zusätzlichen Teuerungszulagen, die Dienstkleider, die Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse und die Ausgaben für fremde Arbeitskräfte beteiligt. Die Besoldungen, Gehälter und Löhne sind als Folge der Personalvermehrung gestiegen. Der gesamte Personalbestand (ohne fremde Arbeitskräfte) betrug 1952 37 507 Einheiten gegen 37 096 im Vorjahr. Die Vermehrung um 411 Mann (oder um 486 Mann mit den fremden Arbeitskräften, d. h. 1,3%) ist durch die vermehrten Betriebsleistungen bedingt.

Es ist schwer, die Entwicklung des Verkehrs und der Einnahmen in der nächsten Zukunft vorauszusehen. Die bisherige Entwicklung berechtigt zur Vermutung, dass sich der Personenverkehr der SBB ungefähr halten kann, wenn das Volkseinkommen auf der gleichen Höhe bleibt. Infolge der Konkurrenz des Lastwagenverkehrs wird wahrscheinlich unter sonst gleichen Umständen der Güterverkehr der SBB weiterhin eine eher sinkende Tendenz aufweisen. Durch die in letzter Zeit zugestandenen Senkungen des Benzinpreises ist die Konkurrenzlage der Bundesbahnen weiter verschlechtert worden. Auch ist zu befürchten, dass bei einem allfälligen Konjunkturrückgang der Personen- und der Güterverkehr sofort abnehmen und die Lage der SBB sich rasch verschlechtern würde. Ferner ist eine Mehrbelastung der Betriebsrechnung aus der bevorstehenden Änderung der Ämtereinreihung zu erwarten.

Das *Baufinanzierungsproblem* ist dank der seit der Revision des Abschreibungsreglementes im Jahre 1951 erhöhten Abschreibungen sowie der in den letzten Jahren möglich gewesenen Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Allgemeinen Kosten und dem Unterbau einerseits und infolge der konjunkturbedingten Einschränkung der Bauausgaben anderseits etwas in den Hintergrund getreten. Die noch nicht reinvestierten Abschreibungsmittel sind auf Ende des Berichtsjahres auf 161,9 Millionen Franken angewachsen. Auf längere Sicht gesehen, bleibt das Problem allerdings bestehen. Die dringend notwendige Erneuerung und Modernisierung der Anlagen wird in den nächsten Jahren bedeutende Mittel erfordern. Es genügt, auf den teilweise stark überalterten Fahrzeugpark (die SBB haben noch etwa 1800 zwei- und dreiachsige Personenwagen mit

Holzkasten aus der Zeit der Jahrhundertwende im Verkehr und zirka 8500 Güterwagen sind mehr als 40 Jahre alt), auf den Ausbau der Doppelspuren und die grossen Bahnhoferweiterungen Bern und Zürich hinzuweisen. Ungelöst ist sodann die grundsätzliche Seite des Baufinanzierungsproblems: die Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsmittel hinsichtlich der Tragung der Kosten ihrer Verkehrswege.

Auf dem Gebiet der Abschaffung, Verminderung oder Abgeltung der *bahnfremden Lasten* und *gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen* konnten noch keine Ergebnisse erzielt werden. Im Gegenteil wurde leider dieses Kapitel im verflossenen Geschäftsjahr wieder um eine Episode reicher. Nach der Bekanntgabe der von der Kommerziellen Konferenz angenommenen und vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement bereits genehmigten Grundsätze über die Revision der Gütertarife in der Presse verpflichtete der Bundesrat die Bahnen auf Grund zahlreicher Interventionen der Verkehrsinteressenten, über die Gestaltung einzelner Tarife neue Verhandlungen aufzunehmen und die Milch-, Holz- und Tiertarife bis zu deren Abschluss unverändert in Kraft zu belassen. Diese verspätete Inkraftsetzung der Holz- und Milchtarife hat einen Ausfall von 0,6 Millionen Franken verursacht. Ferner mussten auf Grund dieser vom Bundesrat angeordneten Verhandlungen verschiedene Zugeständnisse gemacht werden, die gegenüber dem Vorgesehenen Mindereinnahmen von insgesamt 1,9 Millionen Franken zur Folge hatten (landwirtschaftliches Stückgut 0,4 Millionen, Heu 0,1 Millionen, Düngemittel 0,3 Millionen, Steine 0,4 Millionen, Eisen nach dem Tessin 0,1 Millionen und Milch 0,6 Millionen Franken). Sodann wurde die feste Gebühr des Kleinstückgutes von den parlamentarischen Bundesbahnkommissionen um 10 Rappen gekürzt, wodurch den SBB 1,0 Millionen Franken verloren gingen. Die gesamten Einnahmenausfälle der SBB, die sich aus diesen aus allgemein volkswirtschaftlichen und politischen Gründen auferlegten Korrekturen ergaben, beliefen sich im Jahre 1952 somit auf 3,5 Millionen Franken. Der Verwaltungsrat weist in diesem Zusammenhang auf seinen Bericht vom 21. Mai 1951 über bahnfremde Lasten und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen hin und gibt seiner bestimmten Erwartung Ausdruck, dass die wichtige Frage einer Abschaffung, Verminderung oder Abgeltung der bahnfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen so rasch als möglich entschieden werde.

Das Personal der Bundesbahnen hat auch im Jahre 1952 im Personen- und Güterverkehr 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 des Jahres 1952 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1952 wird genehmigt.
3. Der Aktivsaldo des Jahres 1952 von Fr. 8 146 225.21 wird wie folgt verwendet:
   a) 8 Millionen Franken werden in die gesetzliche Reserve (Art. 16, Abs. 1, lit. *a*, des SBB-Gesetzes vom 23. Juni 1944) eingelegt;
   b) über den Rest von Fr. 146 225.21 hat die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung zu beschliessen.

Bern, den 21. April 1953.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident	*Der Sekretär*
Gysler	**Strauss**