Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1956 an den Bundesrat

Autor(en): **Stadler / Strauss**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1956)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-676039

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bericht und Antrag

des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1956 an den Bundesrat

(Vom 23. April 1957)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident,

Hochgeehrte Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1956 zu unterbreiten.

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

Die im allgemeinen gute Wirtschaftslage führte im Berichtsjahre zu einer weiteren Vergrösserung des *Verkehrsvolumens*. Im Jahre 1956 beförderten die Bundesbahnen 212,5 Millionen Personen; das Ergebnis des Vorjahres wird damit um 2% übertroffen. Der Gesamtgüterverkehr, der den Gepäck-, Expressgut-, Post-, Tier- und Güterverkehr umfasst, weist eine Transportmenge von 25,3 Millionen Tonnen auf; im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich eine Zunahme um 7,8%. Während im Personenverkehr das im Jahre 1947 erzielte Höchstresultat (213 Millionen Personen) beinahe erreicht worden ist, wurde im Gesamtgüterverkehr im Berichtsjahre ein neuer Rekord aufgestellt. Die Verkehrsergebnisse des Jahres 1956 sind erfreulich; nicht verhehlt sei indessen, dass auf Grund der in der Verkehrsstatistik ausgewiesenen Zahlen die Annahme berechtigt ist, dass die übrigen Verkehrsmittel – insbesondere jene des Strassenverkehrs – eine prozentual grössere Verkehrszunahme aufweisen und sie die grösseren Nutzniesser der gegenwärtigen Hochkonjunktur sind als die Bundesbahnen.

Die *Verkehrseinnahmen* sind ebenfalls angestiegen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen 326,6 Millionen Franken; sie sind um 3,7% höher als das Vorjahresergebnis. Aus dem Gesamtgüterverkehr flossen Einnahmen in der Höhe von 486,4 Millionen Franken; das Resultat des Vorjahres wird um 6,4% übertroffen. Hinsichtlich der Einnahmen haben die Bundesbahnen sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr neue Rekorde erzielt. Auf den Personenverkehr entfallen 40,2% (1955: 40,8%) und auf den Gesamtgüterverkehr 59,8% (59,2%) des Totals der Verkehrseinnahmen. Wie in den Berichten zu den Rechnungen (Seite 53 ff.) eingehend erläutert wird, steht dem höhern Betriebsertrag ein relativ stärker angestiegener Betriebsaufwand gegenüber; die Verkehrseinnahmenzunahme vermochte die Personalkostenzunahme nicht aufzufangen. Der Ertragsüberschuss von rund 48 Millionen Franken soll für folgende Zwecke verwendet werden: eine vorsorgliche Abschreibung auf den Materialvorräten von 10 Millionen Franken, die Tilgung des letzten noch in der Bilanz verbliebenen Nonvaleurs, d. h. der restlichen Emissions- und Konversionskosten von 4,5 Millionen Franken, die Erhöhung der bereits bestehenden Rückstellung für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse um 10 Millionen Franken, eine Einlage in die gesetzliche Reserve in der Höhe von 8 Millionen Franken, sowie die volle Verzinsung des Dotationskapitals, was 16 Millionen Franken erfordert. Ferner erlaubte das Rechnungsergebnis, die zusätzliche Abschreibung für die Fahrzeuge um 13,4 Millionen Franken zu erhöhen. So erfreulich dies ist, muss doch gesagt werden, dass die Abschreibungen der Bundesbahnen damit immer noch erheblich unter den in der Industrie üblichen Abschreibungssätzen liegen.

Das Jahr 1956 ist nicht nur in bezug auf seine hohen Verkehrsmengen und die Rekordeinnahmen bemerkenswert; es kann auch in finanzpolitischer Hinsicht als Markstein gelten. Die eidgenössischen Räte haben die Bundesbahnen mit Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1956 ermächtigt, ihre *festverzinslichen Schulden* bei Bedarf um 500 Millionen zu erhöhen. Das Referendum wurde gegen diesen Bundesbeschluss nicht ergriffen; der Bundesrat hat ihn auf den 15. April 1957 in Kraft gesetzt. Wenn es sich dabei auch nur um ein fest abgegrenztes Heben der Schranken handelt, die das Bundesbahngesetz vom Jahre 1944 errichtet hat, und die Bundesbahnen die notwendigen Mittel selber aufzubringen, zu verzinsen und zu amortisieren haben, so werden sie doch durch diesen weitblickenden Beschluss der eidgenössischen Räte in die Lage versetzt, die verbliebenen Dampflokomotiven im Interesse einer wirtschaftlicheren Betriebsführung durch moderne Traktionsmittel zu

ersetzen, den eigenen Güterwagenpark zu erweitern und grosse Bahnhofanlagen – wie diejenigen von Bern, Basel und Zürich – den Anforderungen des heutigen Verkehrs anzupassen. Durch Entlastung des ordentlichen Baubudgets von diesen Aufwendungen werden Mittel frei für eine raschere Modernisierung des Personenwagenparkes und für verschiedene dringende Bauvorhaben. Die Realisierung dieser Aufgaben wird sich auf eine längere Reihe von Jahren verteilen. Ihre Verwirklichung wird in den Rahmen sorgfältig vorbereiteter Ausbau- und Investierungsprogramme gestellt. Verwaltungsrat und Generaldirektion sind dabei nicht nur auf eine baldige Ausführung der betriebswirtschaftlich besonders interessanten Vorhaben bedacht, sondern gleichzeitig bestrebt, auf die finanziellen und budgetären Möglichkeiten und die Anforderungen einer konjunkturgerechten Auftragsverteilung soweit als nur möglich Rücksicht zu nehmen. Es gilt hier, einen wohlabgewogenen Kompromiss zwischen der Notwendigkeit einer baldigen Verminderung des Nachholbedarfes und den Bedürfnissen einer nur durch Neuinvestierungen erreichbaren Produktivitätssteigerung einerseits und der Notwendigkeit anderseits zu finden, die Arbeiten ohne jede Aufblähung des Stabes an technischem Personal und ohne Überlastung des Bau- und Arbeitsmarktes durchzuführen.

Nach Massgabe der Neuinvestierungen werden neben den stark ansteigenden Personalkosten somit auch die Kapitalkosten wieder zunehmen. Dies um so mehr, als mit der steigenden Kapitalverknappung auch ein Anziehen der Zinssätze zu erwarten ist. Gesamthaft gesehen ist die gegenwärtige Situation zwar durch ein erfreuliches Ansteigen der Verkehrseinnahmen, jedoch anderseits durch ein noch stärkeres Anwachsen des Aufwandes gekennzeichnet. Man wird in der Annahme nicht fehlgehen, dass der Aufwand in den kommenden Jahren noch weiter steigen wird, so dass die Gefahr besteht, dass der Ertragsüberschuss immer mehr eingeholt werden könnte. Das befriedigende Ergebnis darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Ertragsüberschuss als relativ gering bezeichnet werden muss und beim gegenwärtig steigenden Aufwand ein Rückgang der Verkehrseinnahmen um nur wenige Prozente bereits zu einem negativen Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung führen müsste. Wenn wir in der Folge in Nachachtung der Vorschriften des Art. 16, Abs. 1, des Bundesbahngesetzes erneut die volle (vierprozentige) Verzinsung des Dotationskapitals vorschlagen, so können wir dies im Hinblick auf diese Gegebenheiten nur mit gewissen Bedenken tun.

Das Personal der Bundesbahnen hat im Berichtsjahre ein grosses Mass an Arbeit geleistet. Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung sowie allen Beamten, Angestellten und Arbeitern für die treue Pflichterfüllung. Er dankt aber auch allen Bahnbenützern – den Werktätigen, die jahraus, jahrein per Bahn zur Arbeit fahren, und den Reisenden, die die Dienste der Bahn für Geschäfts- und Ferienreisen in Anspruch nehmen, den Reiseorganisationen –, aber ebenso sehr den Betrieben der Industrie, des Handels, Gewerbes und der Landwirtschaft sowie den Spediteuren, die mit ihren regelmässigen Transportaufträgen die Räder am Rollen halten und wiederum entscheidend zum befriedigenden Abschluss des Jahres beigetragen haben.

Gestützt auf den vorliegenden Geschäftsbericht und die Rechnungen beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung die folgenden Anträge zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1956 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1956 wird genehmigt.
3. Der nach Einlage von 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve und nach Verzinsung des Dotationskapitals zu 4% mit einem Aufwand von 16 Millionen Franken verbleibende Aktivsaldo des Jahres 1956 von 1 264 064.30 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Bern, den 23. April 1957.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident **Stadler**

Der Sekretär **Strauss**