Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1966

Autor(en): **Fischer / Britt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1966)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-675957

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 für das Jahr 1966

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,
Hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1966 zu unterbreiten.

Die SBB beförderten im Berichtsjahr 236,1 Mio Reisende. Im Vergleich zu 1965 ist ein Rückgang um 1 % festzustellen. Die bisherige Höchstfrequenz brachte das EXPO-Jahr 1964 mit 248 Mio Personen. Im Berichtsjahr wurden noch knapp gleich viel Personen befördert wie im Jahre 1962. Die Einnahmen sind dagegen um 15,7 Mio Fr. (3,1 %) auf 526,7 Mio Fr. angestiegen. Die gegenläufige Entwicklung der Beförderungszahlen und der Einnahmen ist darauf zurückzuführen, dass die Abschwächung im frequenzstarken Berufsverkehr eintrat, während vor allem der internationale Reiseverkehr und der schweizerische Einzelreiseverkehr Mehreinnahmen brachten.

Erfreulicher war die Entwicklung des Güterverkehrs. Die Transportmengen erreichten mit 38,6 Mio Tonnen einen neuen Höchststand. Sie sind um 0,7 Mio Tonnen (2%) höher als im Vorjahr. Die Zuwachsrate ist aber seit 1963 ständig kleiner geworden. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr erreichten 793,1 Mio Fr. Die Erhöhung um 20,6 Mio Fr. (2,7%) ist vor allem auf grössere Durchfuhren nach Italien zurückzuführen, wobei mehr Investitions- und Konsumgüter, aber weniger Roh- und Betriebsstoffe transitierten. Nahezu gleich blieb der Transport von Aussenhandels- und Binnengütern. Die starken Zementlieferungen und die Transporte ab den Inlandraffinerien belebten den Binnenverkehr. Das höhere Transportvolumen konnte ohne Schwierigkeiten bewältigt werden; die Modernisierung des Fahrzeugparkes und die getroffenen baulichen und betrieblichen Massnahmen tragen nun ihre Früchte.

Obwohl das Tarifniveau im Berichtsjahr keine Änderung erfahren hat, nahm der Gesamtertrag im Vergleich zu 1965 um 42,4 Mio Fr. (3%) auf 1477,6 Mio Fr. zu. Diesem steht jedoch ein Gesamtaufwand von 1485,2 Mio Fr. – 52,2 Mio Fr. (3,6%) mehr als im Vorjahr – gegenüber. Dieser Anstieg ist vor allem auf die zunehmende Belastung durch den Personalaufwand, die Abschreibungen und die Kapitalkosten zurückzuführen. Anderseits konnte der Sachaufwand etwas niedriger gehalten werden. Die Erhöhung des Personalaufwandes ist in erster Linie der zusätzlichen Teuerungszulage von 5½% für das aktive Personal und die Rentner zuzuschreiben. Eine gewisse Entlastung brachte der Rückgang des Personalbestandes. Gegenüber dem Vorjahr beträgt dieser 676 Personen und im Vergleich zum Budget sogar 849 Bedienstete, was zum Teil als spürbarer Rationalisierungserfolg zu werten ist. Dabei spielen allerdings auch Rekrutierungsschwierigkeiten eine Rolle, was beim Baudienst die Planmässigkeit der Unterhaltsarbeiten beeinflusste. Der Rationalisierungserfolg kommt aber auch darin zum Ausdruck, dass für eine Million Verkehrseinheiten (Personenkilometer und Gütertonnenkilometer) heute nur noch 3,2 Bedienstete benötigt werden, während es vor zehn Jahren noch 4,2 und vor dem Kriege 6,7 waren.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Fehlbetrag von 7,6 Mio Fr. ab. Nach Abzug des Aktivsaldos des Vorjahres von 1,5 Mio Fr. reduziert sich das Defizit auf 6,1 Mio Fr. Es ist aus der gesetzlichen Reserve zu decken. Den letzten Fehlbetrag hatten die SBB im Jahre 1949 auszuweisen. Von 1950 bis 1965 schlossen die Gewinn- und Verlustrechnungen nach Speisung verschiedener Reserven, Rücklagen und Rückstellungen ausgeglichen oder mit Gewinn ab. Während dieser 16 Jahre ist die gesetzliche Reserve auf ihren heutigen Stand von 120 Mio Fr. geäufnet worden. Ferner erhielt der Bund bisher 161 Mio Fr. Zins für das Dotationskapital; anderseits hat der Bund an die Deckung des Fehlbetrages des Jahres 1949 von 39,8 Mio Franken 13 Mio Franken geleistet. Die Zuweisung der Minimaleinlage von 8 Mio Fr. in die gesetzliche Reserve und eine Verzinsung des Dotationskapitals von 800 Mio Fr. zu 4% würden ausser einer ausgeglichenen Rechnung 40 Mio Fr. erfordern.

Die Rücklage Schiene/Strasse weist einen Bestand von 35,6 Mio Franken auf. Seit ihrer Einführung im Jahre 1954 wurden aus dieser Rücklage 95,5 Mio Franken Beiträge an die Beseitigung von Niveauübergängen zugesprochen. Da in Zukunft eher mit einer Zunahme als mit einer Abnahme der Vorschläge zur Aufhebung von Niveauübergängen zu rechnen ist, wurden dieser Rücklage verschiedene entbehrlich gewordene Rückstellungen zugewiesen.

Die unerfreuliche Entwicklung der Erfolgsrechnung, die sich in den letzten Jahren trotz zunehmendem Verkehr laufend verschlechtert hat, ist eine Folge der teuerungsbedingten Kosteninflation, welcher die Tarife nicht zu folgen vermochten. Während in den zwei Jahrzehnten von 1946 bis 1965 die mittleren Kosten pro Arbeitsstunde um mehr als 150% gestiegen sind, wurden die Tarife im gewichteten Mittel

nur um 28% erhöht. Diese Entwicklung zwingt die Bundesbahnen, ihre Bemühungen um die Erhöhung der Produktivität und die Rationalisierung mit aller Kraft weiterzuführen. Diese Bemühungen stützten sich von Anfang an auf alle möglichen Massnahmen organisatorischer Art und in zunehmendem Masse auch auf solche, die sowohl beim Rollmaterial wie bei den festen Anlagen Investitionen voraussetzen. Und wie überall, hat der Umfang der Investitionen mit fortschreitender Rationalisierung zugenommen. Gleichzeitig aber werden auch die Problemkreise immer unübersichtlicher. Eingehende innerbetriebliche und gesamtwirtschaftliche Grundinformationen werden erforderlich, welche nur noch auf wissenschaftlicher Basis erarbeitet werden können. Immer mehr setzen wir dafür unsere Grossanlagen für elektronische Datenverarbeitung in Verbindung mit neuen mathematischen und organisatorischen Verfahren ein. Ihre Möglichkeiten lassen sich aber erst voll ausschöpfen, wenn sie als Teile geschlossener Verarbeitungssysteme – in der neueren Terminologie kybernetische Systeme – eingesetzt werden können. Die Bahnen sehen in der Kybernetik – der Wissenschaft von der Regelung derartiger Systeme – ein wirkungsvolles Instrument für die Unternehmungsführung und die Betriebsorganisation von morgen. Sie befassen sich deshalb schon heute initiativ und zielbewusst mit diesen Problemen und tun dies in der Erkenntnis, dass im Wesen der spurgebundenen Eisenbahn dafür sehr günstige Voraussetzungen bestehen.

Wenn aber die Teuerung weiter fortschreitet und Personalbegehren, wie sie in namhaftem Ausmass erneut vorliegen, erfüllt werden sollen, werden die Bundesbahnen – wie zahlreiche andere Betriebe unserer Wirtschaft – die Auswirkungen mit Rationalisierungsmassnahmen allein nicht auffangen können. Anpassungen im Finanzhaushalt und Tariferhöhungen, die sorgfältig auf die Kosten- und Konkurrenzlage abzustimmen sind, werden dann nicht zu umgehen sein.

Besondere Probleme zeichnen sich immer mehr bei der Bewältigung des Nahverkehrs in Ballungsräumen grosser Zentren ab. Neueste Bevölkerungsprognosen und Studien von Regionalplanungsgruppen lassen hier Anforderungen erkennen, die den bisherigen Rahmen vollständig sprengen und gebieterisch nach leistungsfähigen Schienenverkehrsmitteln rufen. Trotz ihrem Fernbahncharakter werden sich die Bundesbahnen den sich daraus für sie ergebenden Aufgaben nicht entziehen. Sie müssen aber die Führung der interessierten Region überlassen und zur gerechten Verteilung der enormen Lasten die Mitwirkung der öffentlichen Hand verlangen.

Die Leitung und das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen können auf ein Jahr mit starkem Verkehr zurückblicken. Dass der finanzielle Erfolg nicht mit dem Leistungseinsatz Schritt hielt, war unter den gegebenen Verhältnissen nicht zu vermeiden. Der Verwaltungsrat blickt trotzdem mit Zuversicht in die Zukunft. Er dankt der Geschäftsleitung und dem Personal für ihre Arbeit. Er dankt auch den Bahnbenützern, Reiseorganisationen, Verfrachtern und Spediteuren für ihre Treue zur Bahn. Die immer wieder feststellbare Verständigungsbereitschaft wird auch zu einer für alle Beteiligten tragbaren Lösung der neuen Probleme führen.

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 1966 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1966 wird gutgeheissen.
3. Der Passivsaldo von 6,1 Mio Franken wird aus der gesetzlichen Reserve gedeckt.

Genehmigen Sie, hochgeehrter Herr Bundespräsident, hochgeehrte Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 24. April 1967

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen:

Der Präsident: (Dr. Fischer)

Der Sekretär: (Dr. Britt)