Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1955)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1955 an den Bundesrat

Autor: Gysler / Strauss

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676037

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: 15.07.2025

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 1955 an den Bundesrat

(Vom 23. April 1956)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident,

Hochgeehrte Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1955 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 derzeitige Hochkonjunktur hat im Berichtsjahr eine weitere beachtliche Steigerung erfahren. Dies führte allgemein, und bei den Schweizerischen Bundesbahnen im besonderen, zu einer neuen Ausweitung des *Verkehrsvolumens*. Im Jahre 1955 wurden 208,4 Millionen Personen befördert, das sind 1,9% mehr als im Vorjahr. Eine noch grössere Zunahme weist der den Gepäck-, Expressgut-, Post-, Tier- und Güterverkehr umfassende sogenannte Gesamtgüterverkehr auf, stieg doch die Transportmenge um 11,8% auf 23,5 Millionen Tonnen an. Im Personenverkehr wird damit trotz verschärfter Konkurrenz das im Jahre 1947 erzielte Höchstvolumen beinahe erreicht; im Güterverkehr handelt es sich um das beste Resultat seit Bestehen der Bundesbahnen. Dieses sehr günstige Ergebnis darf indessen nicht darüber hinwegtäuschen, dass ein bedeutender, wenn nicht der grössere Teil der im reinen schweizerischen Verkehr gegenüber dem Vorjahre eingetretenen allgemeinen Verkehrszunahme nicht den Eisenbahnen, sondern den übrigen Verkehrsmitteln und insbesondere den Strassenverkehrsmitteln zugefallen sein dürfte.

Die *Einnahmen* aus dem Personenverkehr erreichten 315,1 Millionen Franken, was eine Zunahme um 3,3% gegenüber dem Vorjahresergebnis bedeutet. Der Gesamtgüterverkehr vermochte 457,2 Millionen Franken Einnahmen, das sind 10,6% mehr als im Vorjahre, zu erbringen. Diese beiden Beträge stellen für die Bundesbahnen Höchstwerte dar. Auf den Personenverkehr entfallen 40,8% (1954: 42,5%) und auf den Gesamtgüterverkehr 59,2% (57,5%) der Gesamtverkehrseinnahmen. Dem *Betriebsertrag* von 839,4 Millionen Franken steht ein *Betriebsaufwand* von 569,4 Millionen Franken gegenüber; der Ertrag ist stärker angestiegen als der Aufwand. Der sich ergebende *Betriebsüberschuss* von 270 Millionen Franken übertrifft das Ergebnis des Vorjahres um rund 15%. Dieses erfreuliche Resultat setzt die Bundesbahnen in die Lage, die in der Bilanz ausgewiesenen Nonvaleurs in der Höhe von 60 Millionen Franken vollständig abzuschreiben und durch diese Tilgung des Abschreibungsrückstandes eine weitere, betriebswirtschaftlich dringend erwünschte Konsolidierung der Finanzlage herbeizuführen. Ferner wird es möglich, 6 Millionen Franken für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse zurückzustellen. Eine namhafte Äufnung dieser Rückstellung erscheint heute und in Zukunft um so notwendiger, als die Bundesbahnen im Zusammenhang mit den grossen Strassenbauvorhaben der Kantone und Gemeinden in vermehrtem Masse zur Kostentragung für Strassenverlegungen, Kreuzungsbauwerke und dergleichen beizutragen haben. Es soll dadurch nach Möglichkeit vermieden werden, dass die für Neu- und Erweiterungsbauten zur Verfügung stehenden Mittel zeitweise über Gebühr für Bauvorhaben in Anspruch genommen werden müssen, die für den eigentlichen Bahnbetrieb nicht notwendig wären. Der verbleibende Reingewinn gestattet die ordentliche Speisung der gesetzlichen Reserve sowie die volle vierprozentige Verzinsung des Dotationskapitals, wobei nicht ausser Acht gelassen werden darf, dass schon im Jahre 1956 mit ganz wesentlich höheren Kosten zu rechnen sein wird. Es sei an dieser Stelle noch besonders auf die Erläuterungen im «Überblick über die Erfolgsrechnung» (Seite 39) hingewiesen.

Der erfreulich grosse Verkehr führte naturgemäss zu einer sehr starken Beanspruchung der festen Anlagen und des Rollmaterials. Je grösser der Verkehr, desto augenfälliger treten aber auch gewisse Engpässe in den

festen Anlagen und im Rollmaterialpark der Bundesbahnen in Erscheinung und desto nachhaltiger und nachteiliger wirken sich diese im Betrieb, auf den Verkehr und schliesslich auf die Verkehrseinnahmen aus. Die Anpassung der Anlagen und des Rollmaterialparkes an die Erfordernisse des Verkehrs sowie an die Fortschritte der Technik ist nicht allein eine den Bundesbahnen vom Gesetzgeber zur Erhaltung der Betriebssicherheit ausdrücklich auferlegte Pflicht, sondern auch Voraussetzung zur Produktivitätssteigerung und zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit. Wo es im Rahmen dieser Grundsätze zu verantworten ist, wird unsere Baupolitik weiterhin der allgemeinen Konjunkturpolitik untergeordnet. Nicht mehr länger aufschiebbar sind indessen fürs erste der Ersatz der noch vorhandenen Dampflokomotiven durch Elektro- und Diesellokomotiven, die Beschaffung von 4000 Güterwagen als Ersatz gemieteter ausländischer Wagen sowie Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Bern. Die den Bundesbahnen für Anschaffungen und Bauten ordentlicherweise zur Verfügung stehenden Mittel aus Abschreibungen genügen zur Finanzierung dieses ausserordentlichen Baubedarfes nicht. Deshalb haben wir uns veranlasst gesehen, um die Ermächtigung zur Erhöhung der festverzinslichen Schulden um 310 Millionen Franken im Sinne von Art. 18, Abs. 3, des Bundesbahngesetzes nachzusuchen. Diese Erhöhung des Schuldenplafonds wird den Bundesbahnen helfen, ihrer Aufgabe als Diener der schweizerischen Wirtschaft noch besser nachzukommen.

Auf dem Gebiete der Gesetzgebung ist das Erscheinen des seit Jahren in Ausarbeitung stehenden Entwurfes zu einem neuen Eisenbahngesetz samt Botschaft zu vermerken. Dieses Gesetz wird insbesondere eine Anpassung des aus dem Jahre 1872 stammenden alten Grundgesetzes an die heutigen, völlig veränderten Verhältnisse bringen und wird ferner eine Reihe eisenbahnrechtlicher Erlasse zusammenfassend neu ordnen. Wenn auch das bis heute ungelöste Problem der Verkehrskoordination im Rahmen des Eisenbahngesetzes nicht geregelt werden kann, so bringt dieses doch einige nennenswerte, in die Richtung auf eine vernünftige Lösung des Problems Schiene/Strasse weisende Bestimmungen. Bedauerlich hingegen ist, dass der Grundsatz der Abgeltung der im Interesse der Gesamtheit den Eisenbahnen überbundenen bahnfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht Eingang in das Eisenbahngesetz gefunden hat, wobei die Regelung des Ausmasses und der Berechnungsmethode der Entschädigung ohne weiteres einem besonderen legislatorischen Erlasse vorbehalten bleiben könnte. Es bleibt insbesondere auch zu hoffen, dass das endgültige Gesetz im Sinne der bisherigen Praxis die uneingeschränkte Möglichkeit der Ausrichtung von Bundesbeiträgen für technische Verbesserungen vorsehen wird und die Bundesbahnen hier nicht zum Nachteil ihrer technischen Entwicklung ausgeschlossen werden.

Wenn wir Ihnen im nachfolgenden unter strikter Berücksichtigung der Vorschriften des Art. 16, Abs. 1, des Bundesbahngesetzes die volle vierprozentige Verzinsung des Dotationskapitals in Vorschlag bringen, so können wir dies im Hinblick auf die stark ansteigenden Kosten nur mit Bedenken und in der Erwartung tun, dass dieser Betrag für Beiträge des Bundes an technische Verbesserungen von Eisenbahnbauten des Unternehmens, die im Interesse der schweizerischen Öffentlichkeit notwendig sind, zurückgestellt werde.

Dem Verwaltungsrat ist es angenehme Pflicht und Bedürfnis zugleich, die von der Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern im Jahre 1955 geleistete grosse Arbeit zu anerkennen und für die treue Pflichterfüllung zu danken.

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 1955 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1955 wird genehmigt.
3. Der nach Einlage in die gesetzliche Reserve verbleibende Reingewinn des Jahres 1955 von 17 520 650.29 Franken wird wie folgt verwendet:

	Fr.
a) Verzinsung des Dotationskapitals zu 4%	16 000 000.—
b) Vortrag auf neue Rechnung	1 520 650.29

Bern, den 23. April 1956.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident **Gysler**

Der Sekretär **Strauss**