

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1958)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1958

Autor: Stadler / Strauss

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-675893>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

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

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1958

(Vom 27. April 1959)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident,

Hochgeehrte Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1958 zu unterbreiten.

Unsere Rechnungsprüfungskommission hat die Jahresrechnung geprüft und dabei festgestellt, dass die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi übereinstimmen und dass die Bücher ordnungsgemäss geführt sind.

Die Bundesbahnen konnten im Berichtsjahr trotz der in verschiedenen Wirtschaftszweigen eingetretenen Konjunkturverflachung ihr letztjähriges Spitzenergebnis im *Personenverkehr* nochmals übertreffen und 221,6 Millionen Reisende oder 1% mehr als im Vorjahr befördern. Demgegenüber haben der schon ab Sommer 1957 fühlbare Tendenzumschwung und der durch rückläufige Weltmarktpreise und unsichere Konjunkturprognosen ausgelöste Lagerabbau zu einem empfindlichen Rückgang im Wagenladungsverkehr geführt. Statt 26,0 Mio Tonnen im Jahre 1957 war im Gepäck-, Expressgut-, Post-, Tier- und Güterverkehr (*Gesamtgüterverkehr*) nur noch eine Transportmenge von 24,2 Mio Tonnen zu befördern; der Verkehrsrückgang gegenüber dem Vorjahr erreichte somit 6,9%.

Die gesamten *Verkehrseinnahmen* blieben daher um 29,2 Mio Franken oder 3,4% unter den Ergebnissen des Vorjahres. Wohl ist mit der weiteren Zunahme des Personenverkehrs ein nochmaliger Anstieg der Einnahmen aus diesem Verkehr auf 348,9 Mio Franken einhergegangen, doch ist die Zunahme um 6,5 Mio Franken oder 1,9% verhältnismässig gering. Empfindlich war indessen der Rückschlag beim Gesamtgüterverkehr, bei dem noch Einnahmen in der Höhe von 481,9 Mio Franken oder 35,7 Mio Franken weniger als im Vorjahr ausgewiesen werden können; der Rückgang gegenüber 1957 beträgt somit 6,9%. Auf den Personenverkehr entfielen im Berichtsjahr 42,0% (1957: 39,8%) und auf den Gesamtgüterverkehr 58,0% (1957: 60,2%) des Totals der Verkehrseinnahmen. Der Betriebsertrag erreichte nur noch 911,2 Mio Franken, der Betriebsaufwand stieg indessen auf 698,8 Mio Franken.

In den Berichten zu den Rechnungen (Seiten 52 ff.) werden *Betriebsertrag* und *Betriebsaufwand* eingehend kommentiert. Wir haben schon in unserem Berichte zum Jahresabschluss 1957 darauf hingewiesen, dass die Aussichten auf weiterhin günstige Abschlüsse nicht nur von seiten rückläufiger Betriebserträge, sondern in noch höherem Masse durch das starke Steigen des Betriebsaufwandes einer wachsenden Bedrohung ausgesetzt sind. Dies zeigt sich im Berichtsjahr mit aller Deutlichkeit. Obwohl die gesamten Verkehrseinnahmen noch höher sind als im günstigen Ertragsjahr 1956, haben die Bundesbahnen im Jahre 1958 ohne ins Gewicht fallende ausserordentliche Rückstellungen und ohne Verzinsung des Dotationskapitals nur noch die gesetzlich vorgesehene Reservestellung von 8 Mio Franken herauswirtschaften können. Das nicht zuletzt deshalb, weil einerseits der Verkehrsapparat der Bundesbahnen, der in den letzten Jahren optimal ausgenützt war, im Güterverkehr nicht mehr im gewünschten Ausmass voll ausgelastet war. Die Produktionskosten werden auf eine kleinere Verkehrsmenge verteilt, und die Kosten pro Einheit steigen. Auf der anderen Seite macht sich die Kostensteigerung, besonders auf dem Lohnkonto, in ihrer ganzen Schwere fühlbar. Dabei ist die starke Zunahme des Personalaufwandes nur zum kleinsten Teil auf eine Personalvermehrung, in entscheidendem Masse jedoch auf die Erhöhung der Durchschnittsbezüge des einzelnen Bediensteten zurückzuführen. Solange das Verkehrsvolumen trotz der erwähnten Konjunkturverflachung seinen bisherigen Umfang im grossen und ganzen beibehält, kann der Personalbestand nicht leichthin herabgesetzt werden – besonders nachdem auch noch die Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit von 48 auf 46 Stunden unmittelbar bevorsteht – ohne dem Einzelnen eine zu grosse Arbeitslast zuzumuten. Einsparungen auf der Personalseite sind auch hier nur schrittweise und meist als Folge von gut geplanten, arbeitssparenden und damit rentablen Investitionen möglich. Die gesamte Investitionspolitik ist heute mehr denn je auf Einsparungen beim grössten Aufwandsposten, den Personalkosten, ausgerichtet. Was indessen die Durchschnittssätze pro Mann betrifft, haben die Organe der Bundesbahnen recht wenig Einfluss auf deren Entwicklung.

Die *verkehrspolitischen Postulate* der Bundesbahnen sind im Berichtsjahr nur in sehr bescheidenem Ausmass der Verwirklichung nähergerückt. Wohl hat das neue Eisenbahngesetz einige Grundsätze aufgestellt, die eine gewisse Entlastung nach sich ziehen können. Während aber beispielsweise die Abgeltung bahnfremder

Lasten und gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei den Privatbahnen bereits geregelt ist, gehen die Vorarbeiten für die Verwirklichung des im Gesetz niedergelegten Grundsatzes für die Schweizerischen Bundesbahnen nur mühsam vorwärts. Auf dem Gebiete der Verkehrscoordination blieb es beim bisherigen, je länger je unhaltbarer werdenden Zustand. Die Eisenbahn kann wohl gewisse Abwehrmassnahmen und Vereinbarungen mit den Vertretern der Strasse treffen; dies alles genügt jedoch nicht mehr. Damit sieht man sich vor die folgende Alternative gestellt: Sollen ein für Strasse und Bahn ruinöser Wettbewerb und die mit den drohenden defizitären Abschlüssen verbundene stärkere Belastung des Steuerzahlers vermieden werden, dann muss das Problem Schiene/Strasse durch eine gesetzliche Regelung auf wirksame Weise gelöst werden. Wird indessen vorgezogen, den Dingen auch künftig den freien Lauf zu lassen, dann muss auch die Bereitschaft bestehen, die sich aus dem Verkehrsluxus ergebenden Folgen zu tragen. Solange man von den Bundesbahnen verlangt, dass sie die Transporte nach Sozialtarifen zu Verlustpreisen führen, und man dennoch von ihnen die Eigenwirtschaftlichkeit erwartet, sind sie in ihrer Tarifgestaltung nicht frei. Jene, über den Selbstkosten liegenden Tarife zu senken, wäre nicht schwer; den Ausgleich jedoch bei den unter ihren Selbstkosten liegenden sozialen Tarifen zu finden, begegnet indessen grössten Schwierigkeiten. Nachdem die Verwirklichung der meisten verkehrspolitischen Postulate noch in weiter Ferne liegt, sollte den Eisenbahnen wenigstens eine freiere Tarifgestaltung eingeräumt und die auch im Blick auf die ungleichen Wettbewerbsbedingungen aufgeworfene Abgeltungsfrage rasch gelöst werden.

Mit Rücksicht auf die starken Kostensteigerungen haben sich die schweizerischen Eisenbahnen im Berichtsjahr genötigt gesehen, Ihnen eine Erhöhung und Reform der Personentarife zu beantragen. Wir danken Ihnen für das Verständnis, das Sie durch die Billigung der von der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten vorberatenen und gutgeheissenen Anträge auf Tarifierhöhung der gegenwärtigen Situation bei den Bahnen entgegengebracht haben. Es ist zu hoffen, dass die massvollen und sich im Rahmen des Tarifbildungsbeschlusses von 1950 haltenden Erhöhungen zu keiner nennenswerten Abwanderung führen und den Bahnen doch die Mehreinnahmen beschaffen werden, deren sie zum Ausgleich ihrer Rechnungen dringend bedürfen.

Die Bewältigung der neuesten Spitzenleistung im Personenverkehr und des immer noch starken Güterverkehrs hat vom Personal der Bundesbahnen wiederum ein grosses Mass an Arbeit verlangt. Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung sowie allen Beamten, Angestellten und Arbeitern für die zuverlässige und treue Pflichterfüllung. Er verbindet damit einen Appell an alle Bediensteten, ein jeder möge auf die Einführung der 46-Stunden-Woche hin an seiner Stelle dazu beitragen, dass das Unternehmen durch einen verantwortungsbewussten Einsatz aller vor neuen schweren Kostensteigerungen bewahrt werde. Der Verwaltungsrat dankt aber auch allen Bahnbenützern, Reiseorganisationen und Spediteuren, die der Bahn auch im Berichtsjahre die Treue bewahrten, durch ihre Reisen und Transportaufträge die Räder im Rollen hielten und damit zum ausgeglichenen Abschluss entscheidend beigetragen haben.

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

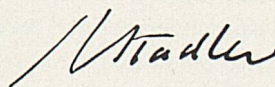
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1958 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1958 wird genehmigt.
3. Der nach Einlage von 8 Mio Franken in die gesetzliche Reserve verbleibende Aktivsaldo des Jahres 1958 von 1 917 272.39 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Bern, den 27. April 1959.

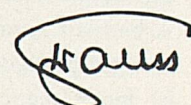
Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident

Der Sekretär



(Stadler)



(Strauss)