

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1962

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1962)**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675923>

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.

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1962 (vom 29. April 1963)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident,
Hochgeehrte Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1962 zu unterbreiten.

Nachdem wir bisher dank der unveränderlich anhaltenden Hochkonjunktur von Jahr zu Jahr über eine dauernde Steigerung des Personen- und Güterverkehrs sowie der finanziellen Ergebnisse berichten konnten, trifft dies im Berichtsjahr zwar neuerdings für den Verkehr, nicht aber mehr für das Ergebnis zu, weil der Aufwand stärker wuchs als die Erträge. Im Personenverkehr stieg die Zahl der beförderten Personen nochmals um 2,4% auf 237 Millionen. Die Zunahme ist vor allem auf ein weiteres Ansteigen des touristischen und insbesondere des internationalen Verkehrs mit Einschluß der Reisen ausländischer Arbeitskräfte zurückzuführen – eines Verkehrs somit, der sich häufig zu ausgeprägten Verkehrsspitzen zusammenballt und daher auch nur mit einem zusätzlichen und oft hohen Betriebsaufwand bewältigt werden kann. In besonderem Maße kam die gute Wirtschaftskonjunktur im starken Ansteigen des Importverkehrs und des Transitverkehrs zum Ausdruck. Das Transportvolumen im Güterverkehr stieg im Vergleich zum Vorjahr erneut um 5,5% auf 32,8 Mio Tonnen. Dank der zunehmenden mittleren Reiselänge im Personenverkehr und der wachsenden Bedeutung der internationalen Transporte im Güterverkehr kann in beiden Sparten ein stärkeres Ansteigen der Einnahmen als der Verkehrsmengen festgestellt werden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr erreichten 452,3 Mio Franken; sie sind damit um 29 Mio oder 6,9% höher als im Vorjahr. Im Güterverkehr stiegen die Frachterträge sogar um 51,3 Mio Franken oder 8,1% auf 683,8 Mio Franken. Im gesamten erreichte der Verkehrsertrag den Betrag von 1136,1 Mio Franken und überschritt damit das letztjährige Ergebnis um 80,3 Mio Franken oder 7,6%. Diese erfreuliche Ertragszunahme wurde indessen weit überflügelt durch den bedeutend stärker, d. h. um 126,6 Mio Franken angestiegenen ordentlichen Gesamtaufwand. Nach mehreren Jahren mit besseren Ergebnissen ist der Überschuß, vorwiegend als Folge des bedeutend größeren Personalaufwandes, um 37,1 Mio Franken zurückgefallen.

Der neuerdings angestiegene Großverkehr hat im Berichtsjahr vielerorts das Personal, die Anlagen und Fahrzeuge zeitweise bis an die Grenzen des Möglichen in Anspruch genommen. Um die 237 Mio Reisenden und 32,8 Mio Tonnen Güter befördern zu können, mußten über 80 Mio Zugskilometer gefahren werden. Das heißt – auf eine mittlere Belastung der Schienenstränge umgerechnet –, daß jeder Streckenkilometer im Tagesdurchschnitt von 77 Zügen durchfahren worden ist. Es ist dies zur Zeit die höchste mittlere Zugsdichte des europäischen Schienennetzes. Diese hohe Betriebsleistung hätte niemals erfüllt werden können, wenn die Bundesbahnen nicht in systematischer Planung und unter Einsatz aller verfügbaren Kräfte und Mittel die Beseitigung der empfindlichsten baulichen Engpässe sowie die Erneuerung und Vermehrung ihres Rollmaterials schon seit mehr als einem Jahrzehnt im Rahmen langfristiger Programme vorangetrieben hätten. In unserem engmaschigen Netz mit seiner großen Zahl von Knotenpunkten machen sich jedoch die vielen Abhängigkeiten im Betriebsablauf bei Verspätungen oder Störungen immer empfindlicher bemerkbar. Es wird nicht zu umgehen sein, die Verkehrsströme vermehrt und deutlicher zu entflechten, damit sich solche Unregelmäßigkeiten nicht mehr über weite Teile des Netzes auswirken. Auch kann sich in absehbarer Zeit die Frage stellen, ob angesichts der starken Streckenbelastung und der Fülle guter Verbindungen im Personenverkehr nicht eine dem wachsenden Güterverkehr etwas besser angepaßte Neuverteilung der verfügbaren Streckenkapazität, des Personals und der Triebfahrzeuge vorgesehen werden sollte. Es wäre daher nicht richtig, an die nun rascher folgende Ablieferung neuer Triebfahrzeuge die Erwartung zu knüpfen, daß damit immer mehr Züge geführt werden könnten, um so weniger als diese Maschinen die ältesten, störungsanfälligen elektrischen Lokomotiven so bald als möglich ersetzen sollten.

Dem Unternehmen ist es aber auch gelungen, die Produktivität ganz wesentlich zu verbessern. Bezogen auf die Betriebsleistungen und die Zahl der tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden war die Produktivität im Jahre 1962 um 73% höher als im Jahre 1948 oder anders ausgedrückt: Im Jahre 1962 sind im Vergleich zu 1948 nur 0,6% mehr Arbeitsstunden nötig gewesen, um eine rund 74% höhere Betriebsleistung zu vollbringen. Bezogen auf die Verkehrsleistungen ist die Produktivität im gleichen Zeitraum noch erheblich stärker gestiegen, nämlich um 93%. Der Grund hiezu liegt zweifellos in der besseren bis optimalen Auslastung des vorhandenen Betriebsapparates, ohne daß stets ein entsprechend höherer Betriebsaufwand nötig gewesen wäre. Sicher zeigt sich darin aber auch der Einfluß zahlreicher organisatorischer und arbeitssparender Maßnahmen, die Modernisierung der Anlagen und Einrichtungen und nicht zuletzt der verdankenswerte Arbeitseinsatz des Personals. Wie bereits angedeutet, sind jedoch einer weiteren Steigerung der Produktivität unübersteigbare Schranken gesetzt, sobald einmal die optimale Auslastung des vorhandenen Betriebsapparates erreicht ist.

Wie schon der alljährliche Voranschlag zeigt, sind die Bundesbahnen bemüht, das Unternehmen nicht nur nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben, sondern es auch laufend den ständig wachsenden Erfordernissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen. Bei diesen unablässigen Bemühungen gar noch ein beschleunigtes

Tempo einzuschlagen, hält schwer, sind doch Leitung und Personal durch die laufende Betriebsbesorgung stark in Anspruch genommen und begegnet die Rekrutierung qualifizierter Mitarbeiter großen Schwierigkeiten. Wir haben schon in einem früheren Bericht auf die Bedeutung einer guten und vorausschauenden Investitionspolitik hingewiesen, die zwangsläufig den Betriebscharakter und die Leistungsfähigkeit des Unternehmens auf Jahrzehnte hinaus bestimmen wird. Wenn es auch nicht leicht ist, zuverlässige Verkehrsprognosen auf so weite Zukunft hinaus anzustellen, so sind die Bahnen doch auf solche Schätzungen angewiesen. Alle bisherigen Studien und Prognosen lassen erkennen, daß ein systematischer Weiterausbau der Anlagen unerlässlich ist, soll das Unternehmen auch auf eine entferntere Zukunft hinaus den wachsenden Anforderungen des Verkehrs genügen. Im Hinblick auf die bevorstehenden großen Aufgaben werden auch die zusätzlichen Abschreibungen in den nächsten Jahren den stetig steigenden Baukosten anzupassen sein. Nur wenn diese Abschreibungen erhöht werden, läßt sich ein gesundes Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapitalfinanzierung aufrechterhalten.

Jede Zukunftsplanung, die auch einem sinnvollen und volkswirtschaftlich richtigen Einsatz der Investitionen die notwendige Bedeutung beimißt, wird die Aufgaben der «Eisenbahn von morgen» neu überdenken müssen. Es kommt hier nicht von ungefähr, daß die Verkehrsträger unseres Landes ihren Beitrag für die nächste Landesausstellung unter das Motto stellen, daß jedes Verkehrsmittel dort eingesetzt werden sollte, wo sein Einsatz auch seinem Wesen und seinem besonderen Charakter angepaßt ist. Wenn die Bundesbahnen unter der Last des Verkehrsanfalles im Berichtsjahr mitunter in Bedrängnis geraten sind, so nicht zuletzt deshalb, weil sie noch von früheren Jahrzehnten her mit Aufgaben belastet bleiben, die einer zweckmäßigen Verteilung der Verkehrsaufgaben nicht mehr entsprechen. Diese Erscheinung ist zum Teil eine Folge der Tarife, von denen einzelne den tatsächlichen Aufwand nur ungenügend zu decken vermögen. Die Bahnen verfügen heute über zuverlässige Selbstkostenrechnungen, und man wird auch ihnen nicht vorenthalten können, was bei den übrigen Verkehrsmitteln und in der ganzen Wirtschaft als eine Selbstverständlichkeit erscheint: die bessere Anpassung ihrer Tarife an die wirklichen Selbstkosten, soweit der gesetzlich verankerte Grundsatz einer gesunden Geschäftsführung dies erfordert. In gleichem Sinne wird das Ziel einer möglichst gleichen Behandlung der Verkehrsträger weiter anzustreben sein.

Die Bundesbahnen und ihre großen Verkehrsaufgaben stehen heute in erfreulicher Weise im Blickpunkt des Interesses. Unser Land sowie das benachbarte Ausland erwarten von ihnen nebst der Besorgung der nationalen auch die befriedigende Bewältigung der internationalen Transportaufgaben, die sich aus der geographischen Lage unseres Landes ergeben. Hier gilt es, in vermehrtem Maße europäisch zu denken und zu erkennen, daß sich regionale Wünsche oft kaum mit den Anforderungen einer europäischen Verkehrsintegration in Einklang bringen lassen.

Um leistungsfähig zu bleiben, bedürfen die Bundesbahnen der Mitarbeit aller. Sie zählen weiterhin auf die zuverlässige und von einem gesunden Berufsstolz getragene Arbeit ihres Personals sowie auf ein überlegtes Maßhalten in seinen Forderungen angesichts des bedrohlichen Anstieges der Kosten. Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung und allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen für ihren Einsatz, ihre Pflichterfüllung und das große Maß an Arbeit, das oft unter erschwerten Bedingungen zu leisten war. Der Verwaltungsrat dankt aber auch allen Bahnbenützern, den Reiseorganisationen, Verfrachtern und Spediteuren, die das Unternehmen erneut mit so bedeutenden Transportaufträgen bedachten. Er verbindet damit die Bitte, die zeitweisen Grenzen der heutigen betrieblichen Möglichkeiten nicht zu übersehen und durch rechtzeitiges Disponieren, frühzeitige Wagenbestellung und Auflieferung der Güter sowie raschen Entladung Ihre zur Erleichterung und Beschleunigung des stark angestiegenen Verkehrs beizutragen.

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

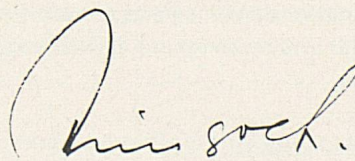
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1962 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1962 wird gutgeheißen.
3. Der nach Einlage von 8 Mio Franken in die gesetzliche Reserve und nach Verzinsung des Dotationskapitals zu 4% (16 Mio Franken) verbleibende Aktivsaldo von Fr. 2 536 027 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Bern, den 29. April 1963

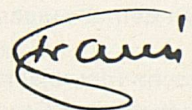
Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen:

Der Präsident

Der Sekretär



(Bringolf)



(Strauss)