Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1938)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zu dem Geschäftsbericht und den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1938 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Walther, H. / Hess, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676067

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: 02.07.2025

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

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen

zu dem

Geschäftsbericht und den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

für das Jahr 1938

an

den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 26. April 1939.)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident!

Hochgeehrte Herren Bundesräte!

In Ausführung von Art. 29, Absatz 2, der Vollziehungsverordnung vom 9. Oktober 1923 zum Bundesgesetz vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen beehren wir uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Rechnungen für das Jahr 1938 zu unterbreiten.

Unser Ausschuss für die Rechnungsprüfung hat nach den Bestimmungen seiner Geschäftsordnung vom 29. Juni 1938 die Rechnungen geprüft und dabei festgestellt, dass die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi übereinstimmen. Er hat sich auch durch Stichproben von der Richtigkeit der Bucheintragungen überzeugt.

Der Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1938 ergab einen Fehlbetrag von 35,$_2$ Millionen Franken. Er ist um 20,$_6$ Millionen Franken höher als 1937; gegenüber dem sehr hohen Defizit von 1936 besteht jedoch immer noch eine Verbesserung um 32,$_5$ Millionen Franken. Dass das Finanzergebnis von 1938 ungünstiger ausfallen würde als dasjenige des Vorjahres, stand zu erwarten und wurde schon im Voranschlag 1938 vorgesehen. Vor allem gegen Ende des Jahres 1937 war es nicht mehr zu verkennen, dass die allgemeine Wirtschaftslage wiederum eine Trübung erfahren hatte; die Entwicklung der Transporteinnahmen aus dem Güterverkehr, die ein zuverlässiges Konjunkturbarometer darstellen, schloss jeden Zweifel darüber aus. Die Milderung des Besoldungs- und Lohnabbaues ab 1. Januar 1938 sowie die leicht anziehenden Preise von Eisenbahnbeschaffungsgütern liessen anderseits voraussehen, dass die Ausgaben nicht mehr ganz auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden könnten. Tatsächlich brachte das Rechnungsjahr um 16,$_0$ Millionen Franken geringere Transporteinnahmen sowie um 4,$_9$ Millionen Franken höhere Betriebsausgaben. Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt die Schwankungen in den Transporteinnahmen seit 1929:

	Millionen Franken		
1929	401,9	=	100,0 %
1930	391,2	=	97,3 %
1931	373,5	=	92,9 %
1932	330,8	=	82,3 %
1933	324,2	=	80,6 %
1934	321,3	=	79,9 %
1935	303,0	=	75,4 %
1936	279,3	=	69,5 %
1937	323,6	=	80,5 %
1938	307,6	=	76,5 %

Aus diesen Zahlen tritt die fortwährende Schrumpfung der Transporteinnahmen im Zeitraum 1930—1936 deutlich in Erscheinung. 1937 erfolgte eine kräftige Unterbrechung dieser Abwärtsentwicklung, doch war der Wiederanstieg, wie das Transporteinnahmenergebnis des Berichtjahres zeigt, nur von kurzer Dauer. Man wird sich mit dem Gedanken vertraut machen müssen, dass die Erträge aus den Verkehrsleistungen der Bundesbahnen den Stand der Jahre 1929 und 1930 in absehbarer Zeit nicht wieder erreichen werden. Selbst wenn eine Hochkonjunktur einträte, wie sie damals herrschte, würden doch die seither zu verzeichnenden Wandlungen in der Verkehrsstruktur dem entgegenstehen. Dies zeigten die Ergebnisse des Jahres 1937, das trotz befriedigender Verkehrsmengen unverhältnismässig geringere Verkehrserträge brachte als die Jahre 1929 und 1930.

Alles in allem liess sich das Jahr 1938, vom Standpunkt der schweizerischen Volkswirtschaft aus betrachtet, günstiger an, als aus gewissen Anzeichen zu Jahresbeginn hätte geschlossen werden können. Auch im Jahre 1938 konnte der inländische Preisstand im grossen und ganzen gehalten werden. Den Nutzen davon hatte nicht nur unsere Exportindustrie, innerhalb der besonders die Maschinenbranche zufriedenstellend arbeitete, sondern auch die vom Fremdenverkehr abhängigen Wirtschaftszweige. Die latenten wirtschaftlichen Aufstiegstendenzen wurden allerdings in starkem Masse durch die internationalen politischen Spannungen gelähmt, die zu den ohnehin bestehenden mannigfachen Hemmnissen im zwischenstaatlichen Handel hinzutraten. So schädigte die schwere aussenpolitische Krise im September des Berichtjahres die schweizerische Hotellerie und damit auch die Verkehrsanstalten empfindlich.

Der Personenverkehr, der an sich weniger konjunkturempfindlich ist als der Güterverkehr, hat sich 1938 recht gut behauptet. Ausgesprochen schwach war dagegen der Güterverkehr, der im letzten Jahrzehnt nur in einem Jahr noch geringere Einnahmen abwarf als 1938, nämlich im Krisenjahr 1936. Eine Ursache dafür liegt beim internationalen Transitgüterverkehr, dessen Rückgang gegenüber 1937 mengenmässig rund 36 % betrug. Aber auch der naturgemäss der Automobilkonkurrenz besonders ausgesetzte Binnengüterverkehr sowie der Güterverkehr von und nach dem Ausland waren den Transportmengen nach rückläufig. Die nachfolgenden Zahlen stellen die Entwicklung der Verkehrsleistungen und der Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr im letzten Jahrzehnt dar:

Jahr	Personenverkehr			Güterverkehr		
	Pkm	Einnahmen		Tkm	Einnahmen	
	Millionen	Millionen Fr.	%	Millionen	Millionen Fr.	%
1929	2937,3	156,2	*100,0*	2208,6	245,7	*100,0*
1930	3029,4	159,1	*102,0*	2066,4	232,0	*94,3*
1931	2938,3	150,7	*96,6*	1904,5	222,7	*90,5*
1932	2776,4	136,8	*87,7*	1562,7	194,0	*78,9*
1933	2860,4	135,2	*86,7*	1568,4	189,0	*76,8*
1934	2840,4	133,2	*85,4*	1678,6	188,0	*76,4*
1935	2707,1	126,3	*81,0*	1707,0	176,7	*71,8*
1936	2642,0	120,2	*76,9*	1435,3	159,1	*64,7*
1937	2859,2	133,0	*85,1*	2003,4	190,6	*77,6*
1938	2866,7	131,9	*84,4*	1585,2	175,7	*71,5*

Die Zahl der Personenkilometer ist gegenüber dem Vorjahr nochmals um ein Weniges gestiegen, jedoch verminderten sich gleichzeitig die Einnahmen. Damit ist das mittlere Erträgnis je Reisenden und Kilometer, das 1936 $4,_{55}$ Rp. und 1937 $4,_{65}$ Rp. betrug, wieder etwas gesunken; es stellt sich im Jahr 1938 auf $4,_{60}$ Rp. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhange auch die ständige Verdichtung des Personenzugfahrplans und die damit verbundene starke Vermehrung der Zugleistungen. Diese sind in den letzten zwölf Jahren von $24,_{0}$ auf $35,_{5}$ Millionen Zugkilometer im Jahr gesteigert worden.

Im Güterverkehr ist die Zahl der Tonnenkilometer gegenüber 1937 um $20,_{9}$ % gefallen; die Einnahmen verminderten sich hingegen nur um $7,_{8}$ %. Dies ist wesentlich dem Umstand zuzuschreiben, dass der grosse Verkehrsausfall vorwiegend Transporte betraf, die im Vorjahr zu sehr gedrückten Tarifen geführt wurden. War das durchschnittliche Erträgnis je Tonnenkilometer im Vorjahr nur $9,_{51}$ Rp., so stieg es im Berichtsjahr auf $11,_{08}$ Rp. und erreichte damit wiederum ziemlich genau den Betrag von 1936.

Die gesamten Erträgnisse und Aufwendungen der Schweizerischen Bundesbahnen (mit Einschluss der Nebenbetriebe) sind auch für das Jahr 1938 nach den in unserem Bericht zur Jahresrechnung 1936 dargelegten Grundsätzen ermittelt worden.

Die gesamten Erträgnisse erreichten danach im Rechnungsjahr $335,_{8}$ Millionen Franken, $17,_{4}$ Millionen Franken weniger als im Vorjahr. In diesem Gesamterträgnis sind $28,_{2}$ Millionen Franken Nebeneinnahmen enthalten, $1,_{4}$ Millionen Franken weniger als 1937.

Die Gesamtaufwendungen verteilen sich wie folgt auf die wichtigsten Kostengruppen:

Kostengruppen	1937 in 1000 Franken	1937 %	1938 in 1000 Franken	1938 %
I. Personalkosten (ohne Baupersonal)				
1. Bezüge				
a. Besoldungen, Löhne, soziale Zulagen, Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenüsse .	137 446	*37,*$_{4}$	137 839	*37,*$_{2}$
b. Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen, Nachtdienstentschädigungen, Dienstkleider . .	9 295	*2,*$_{5}$	9 369	*2,*$_{5}$
Zusammen	146 741	*39,*$_{9}$	147 208	*39,*$_{7}$
2. Soziale Ausgaben				
a. Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse: ordentliche Einlagen	9 974	*2,*$_{7}$	9 823	*2,*$_{6}$
Einlagen zur Verminderung des versicherungstechnischen Fehlbetrages	24 188	*6,*$_{6}$	26 107	*7,*$_{0}$
b. Leistungen für die Kranken- und Unfallversicherung	2 753	*0,*$_{7}$	2,709	*0,*$_{7}$
c. Ausgaben für die Wohlfahrtseinrichtungen . .	130	*0,*$_{1}$	123	*0,*$_{1}$
Zusammen	37 045	*10,*$_{1}$	38 762	*10,*$_{4}$
Gesamte Personalkosten	183 786	*50,*$_{0}$	185 970	*50,*$_{1}$
II. Sachkosten	36 341	*9,*$_{9}$	38 896	*10,*$_{5}$
III. Abschreibungen	26 090	*7,*$_{1}$	27 020	*7,*$_{3}$
IV. Kapitalkosten	114 337	*31,*$_{1}$	111 622	*30,*$_{1}$
V. Rücklagen	7 244	*1,*$_{9}$	7 519	*2,*$_{0}$
Insgesamt	367 798	*100,*$_{0}$	371 027	*100,*$_{0}$

Die Gesamtaufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr um $3,_{2}$ Millionen Franken oder um $0,_{9}$ % gestiegen. Die Zunahme ist verhältnismässig gering, weil sie sich nicht auf alle Aufwandgruppen erstreckte; einzelne von ihnen erfuhren vielmehr eine Verminderung. Mehraufwendungen ergeben sich bei den Personalkosten ($2,_{2}$ Millionen Franken), den Sachkosten ($2,_{6}$ Millionen Franken), den Abschreibungen ($0,_{9}$ Millionen Franken) und den Rück-

lagen (0,3 Millionen Franken); insgesamt erreichen diese Mehraufwendungen 5,9 Millionen Franken. Minderaufwendungen gegenüber 1937 sind bei den Kapitalkosten zu verzeichnen (2,7 Millionen Franken).

Obwohl es auch im Rechnungsjahr möglich war, den Personalbestand weiter einzuschränken, hat die Milderung des Besoldungs- und Lohnabbaues doch zu einer Erhöhung der Personalausgaben geführt. Noch fühlbarer wirkte sich wieder das sprunghafte Anwachsen der ausserordentlichen Leistungen der Verwaltung für die Pensions- und Hilfskasse aus; sie hängen hauptsächlich mit dem Sinken des Zinsfusses zusammen, das eine vermehrte Inanspruchnahme der Zinsgarantie zur Folge hatte. Die Zahl der Bediensteten verminderte sich im Rechnungsjahr um 399 Mann auf insgesamt 27 631 Mann.

Die Sachkosten haben nicht unerheblich zugenommen, weil das Unternehmen bei seinen Einkäufen mit höheren Gestehungspreisen zu rechnen hatte. Die Aufwendungen für Sachgüter erreichten im Jahr 1936 mit 32,5 Millionen Franken einen Tiefpunkt. Als Folge der Abwertung ergab sich 1937 eine Vermehrung auf 36,3 Millionen Franken und im Berichtjahr eine solche auf 38,9 Millionen Franken.

Wie schon im Jahre 1937 setzte sich auch im Rechnungsjahr die Entlastung in den Kapitalkosten fort. Die weitere Senkung des Zinsfusses brachte den Bundesbahnen eine Einsparung auf ihrem Zinsendienst von annähernd 4 Millionen Franken; doch erforderte die Tilgung von Anleihenskosten vermehrte Ausgaben. Zur Rückzahlung gekündigt wurde ein Anleihensbetrag von rund 411 Millionen Franken, der zu 3½ % verzinslich gewesen war. Neu aufgelegt wurde dafür eine 3 %ige Bundesbahnanleihe im Betrag von 400 Millionen Franken. Dadurch und durch die plangemässe Auslosung hat sich die feste Anleihensschuld der Bundesbahnen von 2693,3 Millionen Franken Ende 1937 auf 2674,3 Millionen Franken Ende 1938 ermässigt. Dagegen erhöhte sich die schwebende Schuld beim eidgenössischen Finanzdepartement von 390 Millionen Franken auf 439 Millionen Franken.

Über die Entwicklung der Bauausgaben sowie über die dafür verfügbaren Deckungsmittel aus Abschreibungen und Tilgungen orientiert die nachfolgende Zusammenstellung:

Jahr	Bauausgaben				Verfügbare Mittel				Überschuss der	
	Baurechnung [1]	Betriebsrechnung [2]	Erneuerungsfonds [3]	Total	Erlös aus Altmaterial [4]	Aus dem Betriebsertrag [5]	Abschreibungen und Tilgungen [6]	Total	Bauausgaben	verfügbaren Mittel
	in Millionen Franken									
1910	28,8	1,2	4,3	*34,3*	0,2	1,2	16,9	*18,3*	16,0	—
1913	52,0	1,7	6,0	*59,7*	0,2	1,7	25,4	*27,3*	32,4	—
1920	122,7	2,4	11,2	*136,3*	0,3	2,4	11,9	*14,6*	121,7	—
1925	99,9	3,0	7,1	*110,0*	1,8	3,0	25,8	*30,6*	79,4	—
1930	74,4	4,0	12,3	*90,7*	0,3	4,0	32,7	*37,0*	53,7	—
1931	88,5	4,4	11,9	*104,8*	0,1	4,4	32,1	*36,6*	68,2	—
1932	66,9	3,9	9,8	*80,6*	0,1	3,9	34,0	*38,0*	42,6	—
1933	38,2	2,8	9,2	*50,2*	0,1	2,8	33,4	*36,3*	13,9	—
1934	29,5	3,0	8,4	*40,9*	0,1	3,0	34,0	*37,1*	3,8	—
1935	18,7	1,6	6,9	*27,2*	0,2	1,6	34,8	*36,6*	—	9,4
1936	18,8	1,1	7,8	*27,7*	0,1	1,1	36,9	*38,1*	—	10,4
1937	19,4	0,9	8,9	*29,2*	—	0,9	37,8	*38,7*	—	9,5
1938	18,9	1,1	10,1	*30,1*	—	1,1	39,7	*40,8*	—	10,7

[1]) Brutto-Bauausgaben (1938=Fr. 20 808 432), vermindert um die Bauausgaben zulasten des Betriebes (1938=Fr. 1 928 806); vgl. S. 56 des Geschäftsberichtes.

[2]) Kapitel VI, 1 der Ausgaben der Betriebsrechnung ohne die Bauausgaben zulasten des Erneuerungsfonds.

[3]) Ausgaben für die Erneuerung des Oberbaues, der Fahrleitungen, der mechanischen und elektrischen Einrichtungen der Kraftwerke und von Mobiliar und Gerätschaften.

[4]) Seit 1937 wird der Erlös aus Altmaterial nicht mehr dem Baukonto, sondern der Rechnung der Werkstätten zur Deckung der Abbruchkosten gutgeschrieben.

[5]) Teil der Betriebseinnahmen zur Deckung der Bauausgaben zulasten des Betriebes.

[6]) Ohne die Abschreibungen auf den Materialvorräten und den Werttiteln.

Die gesamten Bauausgaben betrugen im Jahre 1938 30,$_1$ Millionen Franken, das sind 0,$_9$ Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Ausser auf die Materialverteuerung ist diese Vermehrung u. a. auf die Wiederherstellungsarbeiten der durch eine Rutschung verschütteten Bahnlinie zwischen Münster und Court zurückzuführen. Die verfügbaren Mittel zur Deckung der Bauausgaben beliefen sich im Rechnungsjahr auf 40,$_8$ Millionen Franken, das sind 2,$_1$ Millionen Franken mehr als 1937. Der Überschuss der verfügbaren Mittel über die Bauausgaben erreichte mit 10,$_7$ Millionen Franken den bisher höchsten Betrag.

Die Gesamtlage der Schweizerischen Bundesbahnen ist wegen der im Rechnungsjahr neuerdings eingetretenen Verkehrsschrumpfung erheblich ungünstiger geworden als im Jahre 1937; auch die bisherigen Ergebnisse des Jahres 1939 lassen eine entscheidende Wendung zum Bessern nicht erwarten. Wir können unter diesen Umständen nur der Hoffnung Ausdruck geben, dass der Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Änderung des Dienstverhältnisses und der Versicherung des Bundespersonals möglichst rasch Gesetzeskraft erlange, damit im Anschluss daran auch das neue Bundesbahngesetz verabschiedet werden kann. Denn wie wir schon in unserem letztjährigen Bericht betonten, hat jede Verzögerung der Bundesbahnsanierung eine Erschwerung und Verschärfung der zu treffenden unerlässlichen Massnahmen zur Folge.

In Übereinstimmung mit der Generaldirektion beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung folgende Anträge zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1938 und die Bilanz auf 31. Dezember 1938 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1938 wird genehmigt.
3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1938 im Betrage von Fr. 35 238 051.03 werden auf 1. Januar 1939 4 % Zins des Kriegsdefizites oder Fr. 7 483 096.45 dem «Kriegsdefizit» belastet. Der Rest (Fr. 27 754 954.58) und die Passivsaldi der Jahre 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936 und 1937, die auf 1. Januar 1938 den Betrag von Fr. 243 697 895.57 erreichten, werden mit Fr. 271 452 850.15 auf neue Rechnung vorgetragen.

Der Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern sprechen wir für die auch im Berichtjahre geleistete pflichtgetreue Arbeit im Dienste unseres Unternehmens die wohlverdiente Anerkennung aus.

Wir benützen den Anlass, um Sie, hochgeehrter Herr Bundespräsident, hochgeehrte Herren Bundesräte, unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 26. April 1939.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
Dr. **H. Walther.**

Der Sekretär:
Dr. **F. Hess.**