Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und den Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1929 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor(en): **Keller, G. / Cottier**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1929)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-676016

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 den Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen

für das Jahr 1929

an

den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 30. April 1930.)

———o———

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

In Ausführung von Art. 29, Absatz 2, der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, vom 9. Oktober 1923, beehren wir uns, Ihnen die Jahresrechnung und den Bericht der Generaldirektion für das Jahr 1929 zu unterbreiten.

Wie unsere Rechnungsprüfungskommission festgestellt hat, stimmen die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi überein. Die Bucheintragungen und Belastungen entsprechen, wie Stichproben ergaben, den von den Oberbehörden erlassenen Vorschriften für das Rechnungswesen der Bundesbahnen.

Der Bericht der Generaldirektion über die allgemeine Lage und die finanziellen Ergebnisse gibt uns zu keinen besondern Bemerkungen Anlass. Besonders erfreulich ist die fortschreitende Zunahme der Reisendenzahl, die sich in den letzten sechs Jahren mit einer auffallenden Regelmässigkeit eingestellt hat. Die Zukunft wird lehren, ob und in welchem Umfange trotz der ebenfalls ständig wachsenden Zahl der Personenautomobile in der Schweiz eine weitere Steigerung der Reisendenzahl noch möglich sein wird. Der Rückgang dieses Verkehrszweiges in andern Ländern mit grösserer Automobildichte muss auf jeden Fall als warnendes Anzeichen dafür gedeutet werden, dass eine ähnliche Entwicklung in der Schweiz nicht ausgeschlossen ist. Beim Güterverkehr, der in den letzten vier Jahren trotz der Zunahme der Lastautomobile um 61 %, von Jahr zu Jahr noch gesteigert werden konnte, liegen die Verhältnisse ähnlich. Dabei wird gegenüber andern Ländern die Gefahr der Abwanderung von Verkehr auf die Strasse noch dadurch erhöht, dass bei uns wesentlich kürzere Transportentfernungen in Frage kommen, die gegenüber dem Automobilwettbewerb naturgemäss weniger widerstandsfähig sind.

Die Transporteinnahmen wiesen in den letzten drei Jahren folgende Entwicklung auf:

1927	1928	1929
Fr. 369 997 728	Fr. 391 663 962	Fr. 401 945 252

Die reinen Betriebsausgaben erreichten während des gleichen Zeitraumes folgende Summen:

1927	1928	1929
Fr. 267 050 534	Fr. 268 560 075	Fr. 280 382 031

Der auf der Vergleichsbasis der Vorkriegszeit berechnete Betriebskoeffizient hat sich im Jahre 1929 gegenüber dem Vorjahre etwas verschlechtert, indem er von $69,_{08}$ auf $70,_{2}$ anstieg. Im Vergleich zum Jahre 1927, das mit einem Koeffizienten von $72,_{49}$ abschloss, steht das verflossene Jahr immerhin noch günstiger da. Diese Betriebsziffern sind immer noch höher als in den Vorkriegsjahren 1913 ($66,_{94}$), 1912 ($66,_{76}$) und 1911 ($64,_{26}$).

Von den reinen Betriebsausgaben im Betrage von Fr. 280 382 031 sind Fr. 210 744 613, d. h. $75,_{16}$ % (1928 = $77,_{44}$ %), für das Personal aufgewendet worden. In dieser Summe sind die als Sachausgaben verbuchten Personalleistungen für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen und des Rollmaterials sowie für die Energieversorgung inbegriffen. Werden auch die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung in Berücksichtigung gezogen, so verteilen sich die Ausgaben der Jahre 1928 und 1929 folgendermassen auf die hauptsächlichsten Kapitel:

	Fr 1928	%	Fr. 1929	%
1. Besoldungen, Löhne, Zulagen, Dienstkleider, Nebenbezüge, Reiseentschädigungen usw. des Personals:				
a. Personal der Verwaltung und des Betriebes	145 719 942	$35,_{60}$	148 780 318	$35,_{36}$
b. Personal der Hilfsbetriebe und Nebengeschäfte (Bahnunterhalt, Werkstätten, Kraftwerke, etc.)	40 406 589	$9,_{87}$	38 974 839	$9,_{26}$
c. Kranken-, Invaliden-, Alters- und Unfallversicherung	30 716 059	$7,_{51}$	31 522 397	$7,_{49}$
d. Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenuss	724 322	$0,_{18}$	781 118	$0,_{19}$
Total für das Personal (ohne Baupersonal) . .	217 566 912	$53,_{16}$	220 058 672	$52,_{30}$
2. Sachliche Ausgaben der Betriebsrechnung . .	57 432 330	$14,_{03}$	66 045 615	$15,_{70}$
3. Nettozinslast der Gewinn- und Verlustrechnung, abzüglich Kapitalzinse der Kraftwerke	99 663 599	$24,_{35}$	99 055 899	$23,_{54}$
4. Tilgungen, Abschreibungen, Mehreinlagen in die Spezialfonds, sowie verschiedene Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung (einschliesslich der Abschreibung auf dem Kriegsdefizit) .	34 606 246	$8,_{46}$	35 591 027*	$8,_{46}$
Zusammen	409 269 087	$100,_{00}$	420 751 213	$100,_{00}$

Die Übersicht über die Verteilung der Ausgaben auf die wichtigsten Ausgabenkapitel wird noch anschaulicher, wenn untersucht wird, wieviele Einnahmentage erforderlich waren, um die Deckung der einzelnen Ausgabenposten zu sichern.

Von den 365 Einnahmentagen wurden für die verschiedenen Ausgaben beansprucht:

	1928 Fr.	Tage	1929 Fr.	Tage
1. Für Besoldungen, Löhne, Ortszuschläge, Kinderzulagen, Nebenbezüge, Nachtdienstentschädigungen, Reiseentschädigungen, Dienstkleider, Dienstaltersgeschenke (ohne Baupersonal) . .	186 850 853	167	188 536 275	164
2. Für die Leistungen an die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen und für die Unfallfürsorge . .	30 716 059	27	31 522 397	27
3. Im ganzen für Personalaufwendungen (ohne Baupersonal)	217 566 912	194	220 058 672	191
4. Für sachliche Ausgaben der Betriebsrechnung	57 432 330	41	66 045 615	47
Übertrag	274 999 242	235	286 104 287	238

* Die ausserordentliche Tilgung auf dem Kriegsdefizit, die in der Rechnung 1929 durch die Rückvergütung des Bundes von Fr. 35 000 000 ermöglicht wird, ist in diesem Betrag nicht inbegriffen.

Übertrag	274 999 242	235	286 104 287	238
5. Für die Nettozinslast der Gewinn- und Verlustrechnung, abzüglich Kapitalzinse der Kraftwerke	99 663 599	99	99 055 899	96
6. Für Tilgungen, Abschreibungen, Mehreinlagen in die Spezialfonds, sowie verschiedene Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung (einschliesslich der Abschreibung auf dem Kriegsdefizit)	34 606 246	31	35 591 027	31
Zusammen	409 269 087	365	420 751 213	365

Über die Entwicklung der Personalausgaben, der Sachausgaben, der Kapitallasten und der verschiedenen Ausgaben während des letzten Jahrzehntes geben die der Jahresrechnung in dieser Form erstmals beigefügten graphischen Tabellen am Schluss der Jahresrechnungen einen sehr wertvollen Überblick. Aus der Tabelle 1 über die Personalausgaben geht hervor, dass die Ausgaben für die eigentlichen Besoldungen und Löhne im Verlaufe der letzten sieben Jahre, d. h. seit dem Abbau der Grundteuerungszulagen, ziemlich konstant geblieben sind, obwohl der Bestand des Betriebspersonals im gleichen Zeitraum um rund 1000 Mann herabgesetzt wurde. In den Jahren 1924—1927 war der Personalabbau finanziell nicht sehr fühlbar, weil die Veralterung des Personals und die damit steigenden Durchschnittsbesoldungen wiederum Mehrausgaben zur Folge hatten. Im Jahre 1928 konnte sich der starke Personalabbau von rund 600 Mann nicht voll auswirken, weil in diesem Jahre infolge des Inkrafttretens des neuen Besoldungsgesetzes neue Mehrausgaben entstanden sind. In den Zahlenreihen über die Ausgaben für Dienstkleider und die verschiedenen Sachausgaben kommt die allmähliche Senkung der Materialpreise deutlich zum Ausdruck. Die ausserordentlich starke Zunahme der Ausgaben für die Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung ist eine Folge der Sanierungsmassnahmen, die getroffen werden mussten, um das versicherungstechnische Defizit der Pensions- und Hilfskasse angemessen zu verringern. Es ist bekannt, dass die Kasse aus dem Gleichgewicht gebracht wurde, weil die Vorkriegspensionen der Teuerung angepasst werden mussten, ferner, weil in Anpassung an das Vorgehen bei der allgemeinen Bundesverwaltung die Arbeiter ohne genügende Deckung in die Versicherungskasse aufgenommen und schliesslich die Teuerungszulagen ohne Nachzahlungen in die Versicherungssumme einbezogen werden mussten. Von besonderem Interesse sind die Vergleiche der verschiedenen Ausgaben mit den Betriebsleistungen, ausgedrückt durch die geleisteten Bruttotonnenkilometer. Sowohl die Personalausgaben wie die Gesamtausgaben erbringen den Nachweis, dass der Aufwand für die Leistungseinheit in den letzten zehn Jahren fortwährend herabgemindert werden konnte. In diesen Zahlen treten die Erfolge der Rationalisierung des Bundesbahnbetriebes am deutlichsten in die Erscheinung.

Die Entwicklung der Nettozinslast, des Hauptpostens der Gewinn- und Verlustrechnung, zeigt in den letzten Jahren folgendes Bild:

1913	48 994 704	
1921	76 786 938	
1922	86 394 739	+ 9 607 801
1923	91 386 128	+ 4 991 389
1924	96 736 667	+ 5 350 539
1925	100 154 249	+ 3 417 582
1926	103 069 403	+ 2 915 154
1927	107 678 387	+ 4 608 984
1928	110 692 592	+ 3,014 205
1929	110 398 714	— 293 878

Nicht inbegriffen ist in diesen Beträgen die Amortisation der Geldbeschaffungskosten. Mit Befriedigung kann festgestellt werden, dass die Kapitallasten, die seit 1921, insbesondere infolge der Elektrifizierung, ständig anstiegen, im Jahre 1928 ihren Höhepunkt erreicht haben. Es ist zu hoffen, dass die Zinsenlast infolge der Konversion hochverzinslicher Anleihen zu einem niedrigeren Zinsfuss in naher Zukunft noch weiter sinken wird.

Mit der von der Generaldirektion vorgeschlagenen Verteilung des Aktivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 20 939 165 erklären wir uns einverstanden. Wir schliessen uns auch den Ausführungen der Generaldirektion auf Seite 5 ihres Berichtes an, aus denen hervorgeht, dass ein Überschuss von rund 21 Millionen Franken, namentlich in Anbetracht des noch abzutragenden Kriegsdefizites von rund 155 Millionen Franken (nach Abzug der vom Bund rückvergüteten 35 Millionen Franken) sowie im Hinblick auf den stark erleichterten Tilgungsplan, keineswegs als hoch bezeichnet werden darf. Es wäre im besondern verfehlt, aus dem letztjährigen Jahresergebnis die Schlussfolgerung zu ziehen, dass nunmehr der Zeitpunkt für eine weitere allgemeine Herabsetzung der Taxen gekommen sei und dass die Bundesbahnen einen weiteren Einnahmenausfall zu ertragen vermöchten. Gegen diese Ansichten, die bereits in Eingaben von Wirtschaftsverbänden Gestalt angenommen haben, werden die für die Gesundung der Finanzlage der Bundesbahnen verantwortlichen Organe leider dermalen gezwungen sein, Stellung zu nehmen. Sie werden darin auch bestärkt durch die nicht besonders günstigen Betriebsergebnisse des ersten Quartals 1930. Wohl haben die Zahl der Reisenden und die Gütermengen wieder etwas zugenommen, aber die Betriebsausgaben sind infolge der vermehrten Fahrleistungen und der mit der Witterung zusammenhängenden Verschiebung von Unterhaltungsarbeiten um rund $3,_{8}$ Millionen Franken höher. Es ist auch zu beachten, dass der Taxabbau auf den 1. August 1929 sich erst im Jahre 1930 voll auswirken wird. Nachdem die Bundesversammlung sich dem Standpunkt des Bundesrates angeschlossen hat, dass zur Rückvergütung für die ausserordentlichen Leistungen und Lasten während und nach den Kriegsjahren aus den allgemeinen Mitteln des Bundes nicht mehr als ein Betrag von 35 Millionen aufgebracht werden könne, bleibt nichts anderes übrig, als das vorhandene Kriegsdefizit durch die ordentlichen Transporteinnahmen allmählich zu decken.

Es kann übrigens festgestellt werden, dass die Einnahmen pro Verkehrseinheit und somit auch die Zahlungen des Bahnbenützers für die Leistungen der Bahn wiederum gesunken sind. Die Einnahmen pro Reisendenkilometer weisen folgende Zahlen auf:

	1903	1913	1921	1925	1928	1929
Cts.	$4,_{18}$	$3,_{68}$	$6,_{77}$	$5,_{86}$	$5,_{50}$	$5,_{32}$
in %	100	$88,_{0}$	$162,_{0}$	$140,_{2}$	$131,_{6}$	$127,_{3}$

Die Einnahme für den Gütertonnenkilometer ist wegen des Taxabbaues auf den 1. August 1929 nicht unerheblich gesunken:

	1903	1913	1921	1925	1928	1929
Cts.	$8,_{29}$	$7,_{9}$	$20,_{40}$	$11,_{70}$	$10,_{78}$	$10,_{37}$
in %	100	$96,_{4}$	$246,_{1}$	$141,_{1}$	$130,_{0}$	$125,_{1}$

Es geht aus diesen Zahlen deutlich hervor, dass die Bundesbahnen, durchschnittlich und im gesamten betrachtet, die Bahnbenützer und die Volkswirtschaft mit ihren gegenwärtigen Beförderungspreisen nicht bis zur Höhe des allgemeinen Teuerungsindexes belasten.

Die Gründe, die die Generaldirektion in ihrem Berichte für den Nachtrag zum Bauvoranschlag anführt, sind als zutreffend zu bezeichnen. Selbst wenn im Anwachsen der Zahl der Reisenden und der Verkehrsmengen vorübergehend eine Stockung eintreten sollte, zwingen die in den letzten Jahren übernommenen neuen Zugsleistungen zur rascheren Vermehrung des Rollmaterials.

Wir möchten unsern Bericht nicht schliessen, ohne der Geschäftsleitung und dem Personal für die im vergangenen Jahre zum Wohl des Unternehmens und der schweizerischen Wirtschaft geleistete Arbeit die gebührende Anerkennung auszusprechen. Wir zweifeln nicht daran, dass der frische Zug, die Tatkraft und die unermüdlichen Anstrengungen zur Besserung der allgemeinen Lage der Bundesbahnen, die den letzten Geschäftsjahren das besondere Gepräge verliehen haben, auch in Zukunft anhalten werden.

In Übereinstimmung mit der Generaldirektion unterbreiten wir Ihnen folgende

Anträge:

1. Die Rechnungen des Jahres 1929 und die Bilanz auf 31. Dezember 1929 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1929 wird genehmigt.

3. Die ausserordentlichen Tilgungen und Zuwendungen, sowie der Übertrag des Restes des Einnahmenüberschusses der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1929 von Franken 15 034 164. 70 auf das Konto «Zu tilgende Verwendungen» als Abschreibung auf dem Kriegsdefizit werden genehmigt, wodurch sich die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1929 in den Einnahmen und Ausgaben ausgleicht.

4. Dem vorgelegten Nachtrag zum Bauvoranschlag für das Jahr 1930, der eine Ausgabe von Fr. 14 577 700 vorsieht, wird die Genehmigung erteilt.

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

Bern, den 30. April 1930.

Für den Verwaltungsrat
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Dr. **G. Keller.**

Der Sekretär:

Dr. **Cottier.**