Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1939)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zu dem Geschäftsbericht und den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1939 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Béguin, E. / Hess, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676041

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: 09.07.2025

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 1939

an

den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 1. Mai 1940.)

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 Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1939 zu unterbreiten.

Unsere Rechnungsprüfungskommission hat nach den Bestimmungen ihrer Geschäftsordnung vom 29. Juni 1938 festgestellt, dass die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi übereinstimmen. Durch Stichproben und Besuche auf einzelnen Dienstzweigen hat sie sich ferner von der ordnungsgemässen Führung der Bücher überzeugt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1939 schliesst zum erstenmal seit 1930 wieder mit einem Überschuss ab; der Aktivsaldo erreicht den Betrag von 7,$_5$ Millionen Franken. Gegenüber dem Vorjahr beläuft sich die Verbesserung in der Gewinn- und Verlustrechnung auf 42,$_7$ Millionen Franken. Dieses erfreuliche Ergebnis ist in erster Linie auf eine Belebung des Güterverkehrs zurückzuführen, die während des ganzen Jahres spürbar war, ganz besonders aber in den letzten drei Monaten in Erscheinung trat. In zweiter Linie fällt in Betracht, dass die Betriebsausgaben neuerdings erheblich gesenkt werden konnten. Die Verkehrseinnahmen haben seit dem Hochkonjunkturjahr 1929 folgenden Verlauf genommen:

	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,$_5$ %
1939	347,$_8$	=	86,$_5$ %

Die Wirtschaftslage unseres Landes war bis zum Ausbruch des neuen Krieges befriedigend, wie etwa aus den tiefen Arbeitslosenziffern der ersten beiden Trimester von 1939 hervorgeht. Die industrielle Beschäftigung war gut, der Export anziehend. Mittelmässig waren der Ernteertrag der Landwirtschaft und der Gang der Bauwirtschaft, während der Fremdenverkehr nicht befriedigen konnte. Alles in allem bot die schweizerische Volkswirtschaft vor Kriegsausbruch das Bild einer typischen Teilkonjunktur. Da diese sich vorwiegend auf den industriellen Sektor der Wirtschaft erstreckte, war der Güterverkehr der Eisenbahnen schon im Zeitraum Januar/August 1939 erheblich reger als im Vorjahr.

Soweit sich heute beurteilen lässt, ist dieses Gesamtbild der schweizerischen Wirtschaftslage durch den Kriegsausbruch und die Generalmobilmachung nicht wesentlich geändert worden. Einzelne Wirtschaftszweige, vorab die Produktions- und Konsumgüterindustrien sind andauernd gut beschäftigt, während besonders das Gastgewerbe darniederliegt. Für die Eisenbahnen, soweit sie nicht vom Fremdenverkehr abhängen, hat dagegen mit Kriegsbeginn eine Periode sehr starken Verkehrs eingesetzt. Dabei spielten hauptsächlich mit: der anhaltend gute Geschäftsgang in der Industrie, die Rationierung der flüssigen Treibstoffe und die Requisition von Motorfahrzeugen, die in der Schweiz in grossem Umfang betriebene Vorratsanlegung, die Militärtransporte sowie ein stärkerer Transitverkehr als 1938. Der Transitverkehr ist dabei indessen in viel geringerem Masse beteiligt, als in der Öffentlichkeit häufig irrtümlicherweise angenommen wird. Entfallen doch von der Vermehrung der Güterverkehrseinnahmen um $37,_7$ Millionen Fr. nur $3,_9$ Millionen Fr. auf den Transitverkehr, während der schweizerische Verkehr $29,_5$ Millionen Fr. und der Ein- und Ausfuhrverkehr $4,_3$ Millionen Fr. mehr einbrachten als 1938.

Die oben angeführten Gründe für den Verkehrsaufschwung bei den Bundesbahnen zeigen, dass eine Besserung von dauerndem Charakter nicht vorliegt. Denn einmal ist es ungewiss, ob die Konjunktur in der schweizerischen Industrie längere Zeit andauern wird; sodann wird die Automobilkonkurrenz spätestens bei Kriegsende mit verstärkter Wucht einsetzen. Der Vorratshaltung sind natürliche Grenzen gezogen, und der Transitverkehr war von jeher durch grösste Instabilität gekennzeichnet. Ganz vom Verlauf der kriegerischen Ereignisse abhängig ist schliesslich auch der umfangreiche militärische Personen- und Güterverkehr. Die grossen Ausfälle im Fremdenverkehr, der wegen der politischen Spannungen schon lange vor Kriegsausbruch schwer beeinträchtigt war, sind zwar durch den Militärverkehr wie auch durch den Landesausstellungsverkehr mehr als ausgeglichen worden. Die offensichtliche Zeitbedingtheit der genannten Belebungsfaktoren lässt indessen erkennen, dass es sich nur um eine vorübergehende Besserung handelt, die keinen Schluss auf die künftige Entwicklung des Unternehmens gestattet. Es ist im Gegenteil zu befürchten, dass in absehbarer Zeit die Faktoren, die zur Notlage der Bahn geführt haben, neuerdings wirksam werden. Die Bundesbahnen geniessen allerdings die Vorteile der gegenwärtigen günstigeren Konjunktur. Es darf hier jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass das Berichtsjahr statt mit einem Aktivsaldo mit einem Defizit von rund 16 Millionen Franken abgeschlossen hätte, wenn beispielsweise die im zweiten Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion über die Reorganisation und Sanierung der SBB vom 23. März 1936 vorgeschlagenen Abschreibungssätze bereits zur Anwendung gekommen wären. Solange nicht die betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen herausgewirtschaftet werden, kann auch von irgendwelchen Taxreduktionen allgemeiner Natur nicht die Rede sein. Die Sanierung ist also nach wie vor notwendig und dringlich. Der Verwaltungsrat gibt daher der Erwartung Ausdruck, dass möglichst bald der vor den eidgenössischen Räten liegende Entwurf für ein neues Bundesbahngesetz zu Ende beraten und das Problem Schiene/Strasse einer praktischen Lösung entgegengeführt werde.

Über die Entwicklung der Verkehrsleistungen und der Einnahmen der Bundesbahnen aus dem Personen- und Güterverkehr während der letzten 11 Jahre orientieren die nachfolgenden Zahlen:

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*
1939	3119,1	133,6	*85,5*	1978,5	214,2	*87,2*

Die im Berichtsjahr erreichte Zahl der Personenkilometer stellt für die Bundesbahnen einen absoluten Rekord dar. Das Jahr mit den grössten Personenverkehrseinnahmen war hingegen das Jahr 1930, das bei rund 3% weniger Personenkilometern 19 % mehr Einnahmen ergab als das Jahr 1939. Gegenüber 1938 waren im Berichtsjahr die Personenkilometer um 9 %, die Einnahmen aus dem Personenverkehr jedoch nur um 1 % höher. Dies zeigt deutlich, wie der niedrig tarifierte Landesausstellungs- und Militärverkehr zwar die Verkehrsleistungen der Bahnen hinauftrieb, ohne dass aber die Verkehrseinnahmen Schritt gehalten hätten. Das mittlere Erträgnis je Reisenden und km ist denn auch auf 4,28 Rappen gefallen, während es 1938 noch 4,60 und 1937 4,65 Rappen betragen hatte.

Aus den Zahlen des Güterverkehrs sticht besonders der Vergleich der Jahre 1937 und 1939 hervor. Im Berichtsjahr stand die Zahl der Tonnenkilometer noch um rund 1 % unter den Tonnenkilometern von 1937, dagegen waren die Güterverkehrseinnahmen um 12 % grösser als vor 2 Jahren. Das zeigt, dass im Güterverkehr von 1937 der tonnenkilometrisch stark ins Gewicht fallende, jedoch zu gedrückten Frachten sich abwickelnde Transitverkehr besonders in Erscheinung trat, während im Berichtsjahr der über kürzere Distanzen gehende, wenig Massenverkehr umfassende und daher höher tarifierte interne Verkehr das bestimmende Element bildete. Gegenüber 1938 sind die Tonnenkilometer und die Güterverkehrseinnahmen um fast ein Viertel gestiegen. Das durchschnittliche Erträgnis je Tonnenkilometer war 1937 9,51 Rappen, 1938 11,08 und 1939 10,83 Rappen.

Die gesamten Erträgnisse und Aufwendungen der Schweizerischen Bundesbahnen und ihrer Nebengeschäfte sind für das Jahr 1939 wiederum nach den Grundsätzen ermittelt worden, die im Bericht zur Jahresrechnung 1936 dargelegt wurden.

Die gesamten Erträgnisse erreichten 377,2 Millionen Franken, das sind 41,4 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Darin sind 29,4 Millionen Franken Nebeneinnahmen enthalten, 1,2 Millionen Franken mehr als 1938.

Diesen Erträgnissen stehen folgende Aufwendungen des Gesamtunternehmens gegenüber:

Aufwandgruppen	1938 in 1000 Franken	1938 %	1939 in 1000 Franken	1939 %
I. Personalkosten (ohne Baupersonal)				
1. Bezüge				
a. Besoldungen, Löhne, soziale Zulagen, Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenüsse .	137 839	*37,2*	134 823	*36,5*
b. Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen, Nachtdienstentschädigungen, Dienstkleider . .	9 369	*2,5*	9 388	*2,5*
Zusammen	147 208	*39,7*	144 211	*39,0*
2. Soziale Ausgaben				
a. Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse: ordentliche Einlagen	*) 9 823	*2,6*	*) 9 610	*2,6*
Einlagen zur Verminderung des versicherungstechnischen Fehlbetrages	26 107	*7,0*	26 535	*7,1*
b. Leistungen für die Kranken- und Unfallversicherung	2,709	*0,7*	2 568	*0,7*
c. Ausgaben für die Wohlfahrtseinrichtungen . .	286	*0,1*	295	*0,1*
Zusammen	38 925	*10,4*	39 008	*10,5*
Gesamte Personalkosten	186 133	*50,1*	183 219	*49,5*
II. Sachkosten	38 733	*10,5*	39 988	*10,8*
III. Abschreibungen	27 020	*7,3*	29 799	*8,1*
IV. Kapitalkosten	111 622	*30,1*	108 976	*29,5*
V. Rücklagen	7 519	*2,0*	7 778	*2,1*
Insgesamt	371 027	*100,0*	369 760	*100,0*

Der Gesamtaufwand des Unternehmens ist gegenüber dem Vorjahr um 1,2 Millionen Franken oder um 0,3 % zurückgegangen. Die Veränderung ist im gesamten geringfügig geblieben, weil sich innerhalb der Aufwandgruppen entgegengesetzte Tendenzen geltend machten. Vermindert haben sich die Personalkosten um 2,9 Millionen Franken oder 1,6 %, sodann die Kapitalkosten um 2,6 Millionen Franken oder 2,3 %. Zu den Personalkosten sei bemerkt, dass der in ihnen enthaltene Posten «Einlagen zur Verminderung des versicherungstechnischen Fehlbetrages» nicht zu den gegenwärtigen Personalkosten gehört; streng genommen sollte dieser Posten deshalb gesondert aufgeführt werden. Zugenommen hat der Aufwand für die Beschaffung von Sachgütern (+ 1,3 Millionen Franken oder 3,4 %), für Abschreibungen (+ 2,8 Millionen Franken oder 10,4 %) und für Rücklagen (0,3 Millionen Franken oder 4,6 %). Wie die Generaldirektion auf Seite 6 ihres Geschäftsberichtes hervorhebt, geht der höhere Abschreibungsaufwand des Jahres 1939 auf notwendig werdende ausserordentliche Abschreibungen zurück und nicht darauf, dass die Abschreibungssätze auf den verschiedenen Teilen des Anlage- und Betriebsvermögens erhöht worden wären. Eine reichlichere Bemessung der ordentlichen Abschreibungen wäre jedoch, wie der Verwaltungsrat und die Generaldirektion schon mehrfach betont haben, eine betriebswirtschaftliche Notwendigkeit.

Die Sachkosten haben den allgemeinen Preisbewegungen entsprechend seit dem Tiefstand von 1936 Jahr für Jahr eine Erhöhung erfahren. Die entsprechenden Zahlen lauten: 1936 32,5 Millionen Franken (alte Franken), 1937 36,3, 1938 38,7 und 1939 40,0 Millionen Franken.

*) Die als ordentliche Einlage ausgewiesene Summe entspricht dem in den Statuten von 1906 enthaltenen ursprünglichen Verwaltungsbeitrag von 7% des versicherten Jahresverdienstes. Das verworfene Pensionskassen-Sanierungsgesetz sah als ordentlichen Verwaltungsbeitrag 8% vor, was 1938 11,19 und 1939 10,95 Millionen Franken ausgemacht hätte.

Die weitere Entlastung in den Kapitalkosten ist nicht in erster Linie auf das Sinken des Zinsfusses zurückzuführen. Der eigentliche Zinsendienst für die festen Anleihen und die schwebenden Schulden erforderte fast denselben Aufwand wie im Vorjahr, allerdings bei einer um 18,3 Millionen Franken höheren Gesamtschuldsumme. Die Hauptursache für den Rückgang der Kapitalkosten liegt darin, dass infolge der geringeren Emissionstätigkeit im Berichtsjahr die Tilgung von Anleihenskosten 2,6 Millionen Franken weniger erforderte als im Vorjahr. Die im Berichtsjahr vorgenommene Tilgung von Anleihenskosten (4,1 Millionen Franken) kam mit anderen Worten fast ganz der Verminderung des Nonvaleurpostens «Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen» der Bilanz zugut, da das Berichtsjahr selbst einen ins Gewicht fallenden Zuwachs an Anleihenskosten nicht brachte.

Die gesamten Bauausgaben haben sich im Berichtsjahr erheblich erhöht, ohne jedoch auch nur entfernt die Summen zu erreichen, die vor und in den ersten Jahren der grossen Krise für Bauzwecke aufgewendet wurden. Die Erhöhung ist zurückzuführen auf die Vermehrung des Rollmaterials, worüber die Generaldirektion auf Seiten 26/27 des Geschäftsberichtes Einzelheiten mitteilt. Beim andern Hauptposten des Baukontos: «Bahnanlage und feste Einrichtungen» sind die Verwendungen geringer geblieben als im Vorjahr.

Auch im ersten Quartal des laufenden Jahres waren die Betriebsergebnisse günstig. Die weitere Entwicklung ist indessen unsicher, so dass die Aussichten für die Zukunft unmöglich beurteilt werden können. Dies um so weniger, als über die Gestaltung der Ausgabenseite die gleiche Unsicherheit besteht. Das hindert nicht, Genugtuung darüber zu empfinden, dass die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1939 dem Lande in schwerer Zeit einen grossen Dienst geleistet haben: Sie bewältigten anstandslos die zufolge der Vorratsbeschaffung und des Ausfalls anderer Verkehrsmittel stark gestiegenen Transportmengen und zeigten sich damit auf der Höhe ihrer Aufgabe.

Wir möchten schliesslich noch besonders hervorheben, dass es nicht möglich gewesen wäre, die grossen Verkehrsleistungen der letzten acht Monate zu bewältigen und die damit verbundenen Mehreinnahmen zu erzielen, wenn nicht infolge der weitgehenden Elektrifikation unseres Netzes der gesteigerte Verkehr ohne Rücksicht auf die Verminderung und Verteuerung der Brennstoffzufuhr aus dem Ausland hätte abgewickelt werden können. Wir erachten es daher als eine Ehrenpflicht, auch an dieser Stelle dankbar der Männer zu gedenken, welche mit nie erlahmender Energie trotz vieler Anfeindungen der Einführung des elektrischen Betriebes bei den Bundesbahnen einen grossen Teil ihrer Lebensarbeit gewidmet haben. Neben dem langjährigen Präsidenten der Generaldirektion, Herrn Dr. A. Schrafl, der heute mit berechtigter Genugtuung auf sein Lebenswerk zurückblicken kann, sind es vor allem drei Herren, die uns letztes Jahr durch den Tod entrissen wurden, die sich um die Förderung der Elektrifikation besonders verdient gemacht haben: Herr Bundesrat Dr. Robert Haab, der sich sowohl im Schosse der Generaldirektion der Bundesbahnen als später an der Spitze des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes mit der ganzen Kraft seiner Persönlichkeit für die von ihm von Anfang an als bedeutungsvoll erkannte Sache einsetzte, sodann Herr Dr. Eduard Tissot in Basel, der die Studienkommission für die Einführung des elektrischen Bahnbetriebes präsidierte, und Herr Dr. Emil Huber-Stockar, der als Oberingenieur und technischer Berater der Generaldirektion wesentlich zum Gelingen des grossen Werkes beitrug.

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

1. Die Rechnungen des Jahres 1939 und die Bilanz auf 31. Dezember 1939 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1939 wird genehmigt.

3. Der Einnahmenüberschuss des Jahres 1939 von Fr. 7 478 151.70 wird auf 1. Januar 1940 für rückständige Abschreibungen auf dem Anlagevermögen der Werkstätten verwendet.

4. Auf 1. Januar 1940 wird 4 % Zins des Kriegsdefizites oder Fr. 7 782 420.30 dem Kriegsdefizit belastet.

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

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

Bern, den 1. Mai 1940.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
E. Béguin.

Der Sekretär:
Dr. **F. Hess.**