

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und den Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1933 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor(en): **Walther, H. / Cottier, R.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1933)**

PDF erstellt am: **19.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676050>

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.

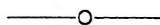
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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 den Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1933
an
den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 30. April 1934.)



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 1933 zu unterbreiten.

Unser Ausschuss für die Rechnungsprüfung hat festgestellt, dass die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi übereinstimmen. Durch Stichproben hat er sich von der Richtigkeit der Bucheintragungen überzeugt.

Das Jahr 1933 gehört wie das Jahr 1932 zu den unerfreulichsten Rechnungsabschnitten der schweizerischen Bundesbahnen. Unter Berücksichtigung der gemäss den bestehenden Vorschriften vorzunehmenden Abschreibungen und Tilgungen ergibt sich ein Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung von 48,8 Millionen Franken, während im Vorjahr ein Defizit von 49,8 Millionen Franken ausgewiesen werden musste. Einzig in den Jahren 1918, 1921 und 1922 ergaben sich annähernd gleich hohe oder höhere Fehlbeträge, die jedoch im Lichte der damaligen wesentlich geringern Kaufkraft des Geldes als weniger ungünstig gelten müssen als die Fehlbeträge der zwei verflossenen Jahre von je fast 50 Millionen. Diese unbefriedigenden Ergebnisse sind, wie allgemein bekannt ist, in der Hauptsache die Folgen des starken Verkehrsrückganges, verursacht durch die allgemeine Wirtschaftskrise und die in Krisenzeiten sich noch schärfer auswirkende, im Güterverkehr leider immer noch unbeschränkte Automobilkonkurrenz. Beim Vergleich der Defizite der letzten Jahre mit denjenigen aus den Kriegs- und ersten Nachkriegsjahren ist sodann zu berücksichtigen, dass die Zinslasten der letzten zwei Jahre nicht zuletzt infolge der Verzinsung jener früheren Defizite beträchtlich angewachsen sind. Wäre der Besoldungsabbau im Mai 1933 vom Volk nicht verworfen worden, so hätte sich im Jahre 1933 der Fehlbetrag an den Betrag von rund 40 Millionen Franken, wie er im gemeinsamen Sanierungsberichte des Verwaltungsrates und der Generaldirektion vom 7. Februar 1933 für die zukünftigen Jahre veranschlagt worden war, angenähert.

Gegenüber dem Jahre 1932 hat der Verkehr, gemessen an Gütertonnen und Reisenden, noch etwas abgenommen. Vergleicht man jedoch die personen- und tonnenkilo-

metrischen Leistungen, so ist festzustellen, dass im Güterverkehr beide Jahre ungefähr gleich viel Tonnenkilometer aufwiesen, während die Zahl der Personenkilometer etwas zugenommen hat. Trotzdem gingen die Einnahmen im Berichtsjahr um 6,5 Millionen Franken zurück. Diese Erscheinung ist dadurch zu erklären, dass infolge der gebotenen Reiseerleichterungen im Personenverkehr längere Strecken zurückgelegt wurden als bisher und dass im Güterverkehr die längeren Transporte im Ausfuhr- und Durchfuhrverkehr gegenüber dem Vorjahre leicht zugenommen haben. Die starke durchschnittliche Senkung der Einnahmen pro Tonnenkilometer von 12,41 Rappen auf 12,05 Rappen ist die Folge weiterer Tarifiermässigungen, die hauptsächlich aus Wettbewerbsrücksichten gewährt wurden. Im Personenverkehr ist die durchschnittliche Einnahme pro Personenkilometer in den letzten fünf Jahren wie folgt gesunken:

1929	1930	1931	1932	1933
5,32	5,25	5,13	4,93	4,73

Mit besonderer Genugtuung ist festzustellen, dass es der Geschäftsleitung gelungen ist, die Mindereinnahmen aus dem Verkehr im Betrage von 6,5 Millionen Franken durch weitere Senkung der Betriebsausgaben mehr als auszugleichen. Die Betriebsausgaben konnten trotz Mehrleistungen im Personenverkehr und bei gleichbleibenden Lohnverhältnissen um 13,4 Millionen Franken herabgesetzt werden. Dies ist wohl die hervorstechendste Tatsache im Geschäftsergebnis des Jahres 1933 und verdient in Anbetracht der engen Grenzen, die der Geschäftsleitung für die Einschränkung der Betriebsausgaben durch die Gesetzgebung gezogen sind, volle Anerkennung. Von 1920—1933 sind die jährlichen Betriebsausgaben trotz Verkürzung der Arbeitszeit und Steigerung der Fahrleistungen von 358 auf 260 Millionen Franken gesenkt worden, d. h. um rund 100 Millionen oder um 28 %. Diese unumstössliche Tatsache muss namentlich gegenüber den Kritiken besonders hervorgehoben werden, welche, wie es so häufig geschieht, in oberflächlicher Weise die ungünstige Entwicklung des Unternehmens der Art der Geschäftsführung zur Last legen.

Von den nach Abzug der Mindereinnahmen verbleibenden Ersparnissen im Betrage von 7 Millionen Franken mussten verwendet werden: 2,4 Millionen Franken für vermehrte Zinslast, 2,6 Millionen Franken für Mehreinlage in die Pensions- und Hilfskasse und Fr. 674,000 für Mehreinlage in den Erneuerungsfonds, so dass die Gewinn- und Verlustrechnung gegenüber dem Jahre 1932 noch um rund 1 Million besser abschliesst.

Angesichts der andauernden Wirtschafts- und Verkehrskrise war die Geschäftsleitung bestrebt, nicht nur die Betriebsausgaben so weit als möglich zu senken; sie hat vielmehr auch für Neu- und Umbauten sowie für Anschaffungen 30 Millionen Franken weniger ausgegeben als im Jahre 1932. Trotzdem der von der Bundesversammlung genehmigte Bauvoranschlag für das Jahr 1933 Neuinvestierungen im Ausmass von 64,2 Millionen Franken erlaubt hätte, glaubte die Generaldirektion unter Zustimmung des Verwaltungsrates sich in den Bauausgaben grosse Zurückhaltung auferlegen zu müssen.

Von den rohen Betriebsausgaben im Betrage von Fr. 264 444 199 sind Fr. 203 154 470, d. h. 77% (1932 = 76%), 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 1932 und 1933 wie folgt auf die hauptsächlichsten Aufwandsposten:

	1932		1933	
	Fr.	%	Fr.	%
1. Besoldungen, Löhne, Zulagen, Dienstkleider, Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen usw. des Personals:				
a. Personal der Verwaltung und des Betriebes	145 260 906	37,01	138 957 707	36,06
b. Personal der Hilfsbetriebe und Nebengeschäfte (Bahnunterhalt, Werkstätten, Kraftwerke usw.)	40 967 246	10,44	40 104 525	10,41
Übertrag	186 228 152	47,45	179 062 232	46,47

	1932		1933	
	Fr.	%	Fr.	%
Übertrag	186 228 152	47,45	179 062 232	46,47
c. Kranken-, Invaliden-, Alters- und Unfallversicherung	33 477 845	8,53	34 701 039	9,00
d. Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenuss sowie Bade- und Wascheinrichtungen u. dgl.	973 760	0,24	868 843	0,22
Total für das Personal (ohne Baupersonal)	220 679 757	56,22	214 632 114	55,69
2. Sachliche Ausgaben der Betriebsausgaben	57 553 701	14,66	52 866 348	13,72
3. Nettozinslast der Gewinn- und Verlustrechnung, abzüglich Kapitalzinse der Nebengeschäfte	96 648 995	24,62	100 502 320	26,08
4. Tilgungen, Abschreibungen, Mehreinlagen in die Spezialfonds sowie verschiedene Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung	17 647 795	4,50	17 398 515	4,51
Zusammen	392 530 248	100	385 399 297	100

Von den 366 bzw. 365 Einnahmentagen wurden für die verschiedenen Ausgaben beansprucht:

	1932		1933	
	Fr.	Tage	Fr.	Tage
1. Für Besoldungen, Löhne, Ortszuschläge, Kinderzulagen, Nebenbezüge, Vergütungen für Nachtdienst, Vergütungen für Dienstreisen, Dienstkleider, Dienstaltersgeschenke, Besoldungsnachgenuss, Bade- und Wascheinrichtungen u. dgl. (ohne Baupersonal)	187 201 912	175	179 931 075	170
2. Für die Leistungen an die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen und für die Unfallfürsorge	33 477 845	31	34 701 039	33
3. Im ganzen für Personalaufwendungen (ohne Baupersonal)	220 679 757	206	214 632 114	203
4. Für sachliche Ausgaben der Betriebsrechnung	57 553 701	54	52 866 348	50
5. Für die Nettozinslast der Gewinn- und Verlustrechnung, abzüglich Kapitalzinse der Nebengeschäfte	96 648 995	90	100 502 320	95
6. Für Tilgungen, Abschreibungen, Mehreinlagen in die Spezialfonds sowie verschiedene Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung	17 647 795	16	17 398 515	17
Zusammen	392 530 248	366	385 399 297	365

Für die Jahre 1934 und 1935 ist infolge des durch dringlichen Bundesbeschluss angeordneten Besoldungs- und Lohnabbaues sowie der vom Bundesrat beschlossenen Herabsetzung gewisser Nebenbezüge mit einer weitem Senkung der Personalkosten zu rechnen, die 7 bis 8 Millionen ausmachen dürfte. Die auf Seite 14 des Berichtes der Generaldirektion erstmals veröffentlichte Tafel III zeigt in drastischer Weise eine der Hauptquellen der heutigen finanziellen Nöte der Bundesbahnen. Die jährlichen Leistungen der Verwaltung für die Pensions- und Hilfskasse mussten innerhalb der letzten zehn Jahre um mehr als 15 Millionen erhöht werden. Die heutigen Finanzschwierigkeiten der Bundesbahnen sind somit zu gut einem Drittel auf die folgenschweren Beschlüsse der Bundesversammlung zurückzuführen, die im Jahre 1921 die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen zwangen, bei der Revision der neuen Versicherungsstatuten sich an die neuen Statuten der allgemeinen Bundesverwaltung zu halten. In jenen ersten Nachkriegsjahren wurde die künftige finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens erheblich überschätzt, als angenommen wurde, die Bundesbahnen könnten auf die Dauer ohne entsprechende Deckung alle Lasten übernehmen, die sich ergaben aus der plötzlichen Vollversicherung der im Tag- und Stundenlohn beschäftigten Arbeiter, aus der Versicherung der Teuerungszulagen ohne entsprechende Deckung und aus der Erhöhung der fälligen Pensionen.

Bei Vergleichen der Finanzlage der Bundesbahnen mit den finanziellen Ergebnissen ausländischer Hauptbahnen sowie bei Tarifvergleichen wird immer wieder ausser acht gelassen, dass die meisten ausländischen Bahnen ihre Schulden ganz oder teilweise durch Inflation beseitigen konnten. Im weitem wird der ganz ungleiche Kapitalaufbau ausländischer Bahnen zu wenig berücksichtigt. Ziehen wir z. B. die gut geleiteten englischen Hauptbahnen zum Vergleich heran, deren Kapital zu drei Vierteln aus Aktien mit variabler Dividende und nur zu einem Viertel aus Obligationen besteht, so stellen wir fest, dass die Verzinsung des Anlagekapitals der englischen Eisenbahnen während der letzten zehn Jahre wesentlich geringer war als diejenige des in die Bundesbahnen investierten Obligationenkapitals. Überträgt man die durchschnittlichen englischen Kapitalzinssätze auf die schweizerischen Bundesbahnen, so ergibt sich die Tatsache, dass die Bundesbahnen in den Jahren 1924 bis 1933 im ganzen 220 Millionen Franken weniger Kosten für die Kapitalverzinsung gehabt hätten, d. h. ihre Gewinn- und Verlustrechnung wäre jährlich um durchschnittlich 22 Millionen Franken entlastet worden. Für das Jahr 1933 hätten die Minderkosten für die Kapitalverzinsung der Bundesbahnen bei Zugrundelegung des englischen Kapitalertragsatzes 41 Millionen ausgemacht, für das Jahr 1932 sogar 46,8 Millionen Franken! Eine Herabsetzung der Kapitalkosten ist bei uns bekanntlich nur auf dem Wege der ordentlichen Konversionen möglich. Bei der Würdigung des Defizites der schweizerischen Staatsbahnen darf man, wie die vorstehenden Zahlen zeigen, nicht vergessen, dass den relativ grössern Verlusten der Bundesbahnen auch relativ bedeutend grössere Leistungen an die Geldgeber gegenüberstehen, als dies in Ländern mit reinem Privatbahnsystem der Fall ist.

Die Nettozinslast hat sich mit Einschluss der Kraftwerk- und Werkstättenzinse im Laufe der Jahre wie folgt gestaltet:

	Fr.	Unterschied gegenüber dem Vorjahre Fr.
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
1930	109 680 577	— 718 137
1931	109 034 153	— 646 424
1932	111 141 246	+ 2 107 093
1933	113 448 598	+ 2 307 352

Wenn auch die Ergebnisse der ersten drei Monate des Jahres 1934 im Vergleich zum ersten Trimester des Jahres 1933 einen um 3,7 Millionen höhern Überschuss der Betriebseinnahmen gebracht haben, was bei Berücksichtigung der Kapitalmehrkosten im Jahr 1934, aber bei sonst gleichbleibenden Verhältnissen für das ganze Jahr eine Verbesserung der Gewinn- und Verlustrechnung um rund 12 Millionen Franken zur Folge haben könnte, so bleibt doch die Finanzlage der Bundesbahnen immer noch sehr gespannt. Bei den Tarifen drängen sich gewisse Korrekturen schon mit Rücksicht auf die Preisgestaltung bei den Automobiltransporten auf, die wegen des freibleibenden Werkverkehrs nach wie vor einen bestimmenden Einfluss auf die Tarifhöhe der Bundesbahnen ausüben werden. Auch ist erneut darauf hinzuweisen, dass die ausgewiesenen Fehlbeträge noch wesentlich grösser wären, wenn die Abschreibungen in wirklich genügendem Umfang und nicht nur nach den gegenwärtigen (teilweise ungenügenden) Vorschriften in die Rechnung eingestellt würden. Eine weitere Anhäufung von Fehlbeträgen von der Höhe derjenigen der beiden letzten Jahre würde die ohnehin sehr unerfreuliche Situation noch weiter erschweren. Wir betonen daher erneut die dringende Notwendigkeit, die Sanierung der Finanzlage des Unternehmens möglichst bald durchzuführen. Die Erfahrungen bei der letzten Anleiheaufnahme sprechen ebenfalls dafür.

Auch die rasche Behandlung des Verkehrsteilungsgesetzes drängt sich auf, soll die kommerzielle Entwertung der Bundesbahnen nicht noch gefährlichere Ausmasse für die Bundesfinanzen annehmen.

In Übereinstimmung mit der Generaldirektion unterbreiten wir Ihnen folgende

Anträge:

«1. Die Rechnungen des Jahres 1933 und die Bilanz auf 31. Dezember 1933 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1933 wird genehmigt.

3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 1931, 1932 und 1933 im Betrage von Fr. 96 003 989. 75 wird auf 1. Januar 1934 ein Betrag von Fr. 6 787 898. 90 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet und der Rest von Fr. 89 216 090. 85 als Passivsaldo auf neue Rechnung vorgetragen.

Der Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern sprechen wir für die im Berichtsjahre geleistete unermüdliche Arbeit im Dienste unseres grössten nationalen Verkehrsunternehmens unsere Anerkennung aus.

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

Bern, den 30. April 1934.

*Für den Verwaltungsrat
der schweizerischen Bundesbahnen,*

Der Präsident:
Dr. H. Walther.

Der Sekretär:
Dr. R. Cottier.