Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1937)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zu dem Geschäftsbericht und den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1937 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Walther, H. / Torche, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676074

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: 15.07.2025

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 1937

an

den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 2. Mai 1938.)

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 1937 zu unterbreiten.

Unser Ausschuss für die Rechnungsprüfung hat festgestellt, dass die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi übereinstimmen. Er hat sich auch durch Stichproben von der Richtigkeit der Bucheintragungen, insbesondere von der Vornahme der vorgeschriebenen Tilgungen, überzeugt.

Das Rechnungsjahr schliesst mit einem Fehlbetrag von 14,$_6$ Millionen Franken ab. In Anbetracht der in den vergangenen fünf Jahren entstandenen hohen Fehlbeträge kann das Ergebnis des Jahres 1937 als nicht ungünstig bezeichnet werden. Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen um 53,$_2$ Millionen Franken vermindert. Die Verbesserung ist zum grossen Teil auf die erhöhten Jahreserträgnisse, zum kleineren Teil jedoch auch auf die weitere Verminderung der Aufwendungen zurückzuführen. Die Verkehrseinnahmen haben sich seit dem Jahre 1929 wie folgt entwickelt:

	Millionen Franken
1929	401,$_9$
1930	391,$_2$
1931	373,$_5$
1932	330,$_8$
1933	324,$_2$
1934	321,$_3$
1935	303,$_0$
1936	279,$_3$
1937	323,$_6$

Die Verkehrseinnahmen des Jahres 1937 reichen an die des Jahres 1933 heran. Gegenüber 1936 beträgt die Zunahme 44,$_3$ Millionen Franken oder 15,$_8$ %. So erfreulich diese Ertragssteigerung ist, so darf doch nicht ausser acht gelassen werden, dass die Einnahmen um weitere 50 Millionen Franken anwachsen müssten, um nur den Stand von 1931 zu erreichen.

Die Verkehrseinnahmen des Jahres 1937 sind der Ausdruck der allgemeinen Wirtschaftslage des Landes. So hat sich die Lage der an der Ausfuhr und am Fremdenverkehr beteiligten Wirtschaftszweige erheblich gebessert, und namentlich die Maschinenindustrie hat einen recht guten Auftragsbestand zu verzeichnen. Doch ist nicht zu übersehen, dass einem weiteren starken Aufschwung die Autarkiebestrebungen verschiedener Länder, die Kontingent- und Clearingbeschränkungen sowie die Unsicherheit der politischen Lage hindernd im Wege stehen. Die für den Inlandmarkt arbeitenden Wirtschaftszweige haben sich nur in bescheidenem Ausmass erholen können, ist doch die unmittelbar nach der Abwertung eingetretene Belebung in den letzten Monaten des Jahres 1937 wieder abgeflaut. Trotz der vermehrten Aufträge des Bundes, der Kantone und Gemeinden leidet das Baugewerbe immer noch stark unter der Arbeitslosigkeit. Dank reicher Ernten kann die Landwirtschaft auf ein verhältnismässig gutes Jahr zurückblicken.

Dem Aufschwung in den mit der Ausfuhr und dem Fremdenverkehr zusammenhängenden Wirtschaftszweigen entspricht auch ein Mehrverkehr der Bundesbahnen nach und vom Ausland. Sehr stark hat ferner der Durchfuhrverkehr zugenommen, wogegen der Binnenverkehr sich am schwächsten entwickelt hat. Über die Verkehrsleistungen und die Einnahmen der Bundesbahnen aus dem Personen- und Güterverkehr innerhalb der letzten 9 Jahre geben die folgenden Zahlen Aufschluss:

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,$_6$*

Im Personenverkehr sind die Personenkilometer seit 1936 um 8,$_2$ %, die Einnahmen aber um 10,$_7$ % gestiegen. Dank dem grösseren Reiseverkehr aus dem Ausland hat sich das mittlere Erträgnis auf einen Reisenden und Kilometer erhöht, und zwar von 4,$_{55}$ Rp. im Jahre 1936 auf 4,$_{65}$ Rp. im Jahre 1937.

Im Güterverkehr sind die Tonnenkilometer um nicht weniger als 40 %, die Einnahmen jedoch nur um 19,$_7$ % angewachsen. Infolge der stark gedrückten Frachten im Durchfuhrverkehr (namentlich im Kohlenverkehr) ist das durchschnittliche Erträgnis auf einen Tonnenkilometer von 11,$_{09}$ Rp. im Jahr 1936 auf 9,$_{51}$ Rp. im Jahre 1937 zurückgegangen.

Zusammen mit den Nebeneinnahmen, die im Jahre 1937 29,$_6$ und im Vorjahr 26,$_5$ Millionen Franken ausmachten, erreichten die gesamten Erträgnisse der Schweizerischen Bundesbahnen im Rechnungsjahr die Höhe von 353,2 Millionen Franken, im Vorjahr dagegen 305,$_8$ Millionen Franken. Diesen Erträgnissen stehen die folgenden für das Gesamtunternehmen zusammengestellten Aufwendungen gegenüber:

	1936		1937	
	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%
I. Personalkosten [1])				
1. Bezüge				
a. Besoldungen, Löhne, soziale Zulagen, Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenüsse .	140 577	*37,6*	137 446	*37,4*
b. Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen, Nachtdienstentschädigungen, Dienstkleider . .	8 532	*2,3*	9 295	*2,5*
Zusammen	149 109	*39,9*	146 741	*39,9*
2. Soziale Ausgaben				
a. Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse:				
ordentliche Einlagen	10 184	*2,7*	9 974	*2,7*
ausserordentliche Einlagen	22 675	*6,1*	24 188	*6,6*
b. Leistungen für die Kranken- und Unfallversicherung [2])	2,739	*0,7*	2 753	*0,7*
c. Ausgaben für die Wohlfahrtseinrichtungen . .	132	*0,1*	130	*0,1*
Zusammen	35 730	*9,6*	37 045	*10,1*
Gesamte Personalkosten	184 839	*49,5*	183 786	*50,0*
II. Sachkosten.	32 507	*8,7*	36 341	*9,9*
III. Abschreibungen	26 389	*7,1*	26 090	*7,1*
IV. Kapitalkosten [3])	122 539	*32,8*	114 337	*31,1*
V. Rücklagen [4])	7 201	*1,9*	7 244	*1,9*
Insgesamt	373 475	*100,0*	367 798	*100,0*

Darnach haben sich die Gesamtaufwendungen, die im Jahre 1936 373,5 Millionen betrugen, im Jahre 1937 um 5,7 Millionen Franken auf 367,8 Millionen Franken vermindert.

Dieses Ergebnis ist auf die folgenden Minder- und Mehraufwendungen zurückzuführen

	Millionen Franken	
a) Minderaufwendungen:		
Besoldungen und Löhne	3,1	
Abschreibungen	0,3	
Kapitalkosten	8,2	11,6
b) Mehraufwendungen:		
Nebenbezüge	0,8	
Ausgaben für die P. H. K.	1,3	
Sachausgaben	3,8	5,9
Einsparung		5,7

Von den Minderausgaben an Besoldungen und Löhnen entfällt der überwiegende Teil auf den auch im Jahre 1937 fortgeführten Personalabbau. Die Zahl der Bediensteten ging von 28 642 im Jahre 1936 auf 28 030 im Jahre 1937 oder um 612 Mann zurück. Da es je länger, desto schwieriger wird, den Personalbestand der einzelnen Dienste zu vermindern, ist der im Rechnungsjahre durchgeführte Abbau, auch wenn er sich nicht mehr im bisherigen jährlichen Ausmass bewegt, um so höher einzuschätzen.

---

[1]) Ohne Baupersonal.

[2]) Ohne die auf das Personal entfallenden Ausgaben zulasten des Fonds zur Deckung von Unfallrenten, aber mit den Einlagen in diesen Fonds (kapitalisierte Unfallrenten).

[3]) Verzinsung der festen und schwebenden Schulden, Verzinsung des Fonds zur Deckung von Unfallrenten, Finanzunkosten und Tilgung von Anleihekosten.

[4]) Gesetzliche Tilgung, Tilgung der Kraftwerke und Einlagen in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds.

Infolge der grösseren Betriebsleistungen erhöhten sich die Nebenbezüge des fahrenden Personals; des weiteren entstunden Mehraufwendungen bei den Dienstkleidern. Die für die Wertbestände und Guthaben der Pensions- und Hilfskasse bestehende Zinsgarantie erforderte eine Erhöhung der Einlagen der Verwaltung. Der von 49,5 auf 50 % gestiegene Anteil der Personalkosten an den Gesamtaufwendungen der Schweizerischen Bundesbahnen hängt denn auch mit dieser Mehreinlage für die Pensions- und Hilfskasse zusammen.

Durch die Abwertung des Schweizerfrankens hat sich die Beschaffung der Sachgüter nicht unbeträchtlich verteuert. Eine spürbare Entlastung ist hingegen in den Kapitalkosten eingetreten. Von den festen Schulden der Schweizerischen Bundesbahnen sind im Jahre 1937 365,5 Millionen Franken zurückbezahlt worden. Die Mittel hierfür stellte das eidgenössische Finanzdepartement den Bundesbahnen aus dem Ertrage von Anleihen der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Verfügung. Die Anleihensschuld ging von 2913,4 Millionen Ende 1936 auf 2693,3 Millionen Franken Ende 1937, d. h. um 220 Millionen Franken zurück. Dagegen nahm die schwebende Schuld beim Finanzdepartement um 226 Millionen Franken zu; sie betrug am 31. Dezember 1937 390 Millionen Franken. Das ist ein verhältnismässig hoher Betrag; wenn er nicht anlässlich der Sanierung vom Bunde abgedeckt wird, muss auf eine Konsolidierung eines grossen Teiles dieser schwebenden Schuld Bedacht genommen werden.

Die Bauausgaben der Schweizerischen Bundesbahnen gehen zulasten der Baurechnung, der Betriebsrechnung und des Erneuerungsfonds. Zu den Bauausgaben zulasten des Erneuerungsfonds gehören die Ausgaben für die Erneuerungen des Oberbaues, der Fahrleitungen, der mechanischen und elektrischen Einrichtungen der Kraft- und Unterwerke sowie von Mobiliar und Gerätschaften.

Die gesamten Bauausgaben erreichten im Jahre 1937 die Höhe von 29,2 Millionen Franken; sie sind gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Millionen Franken höher. Von diesem Betrag entfallen 1 Million Franken auf den Oberbau, für den infolge vermehrter Umbauten (1936: 61 km, 1937: 75 km Geleise) und der Materialverteuerung höhere Ausgaben erforderlich waren. Für die Deckung der Bauausgaben standen dem Unternehmen die Mittel aus den Abschreibungen und Tilgungen zur Verfügung. Diese machten 38,7 Millionen Franken aus. Über die Entwicklung der Bauausgaben und der zu ihrer Deckung verfügbaren Mittel unterrichtet die nachfolgende Übersicht:

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

[1]) Brutto-Bauausgaben (1937 = Fr. 20 807 979), vermindert um die Bauausgaben zulasten des Betriebes (1937 = Fr. 1 453 298); vgl. S. 57 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 sowie von Mobiliar und Gerätschaften.

[4]) Seit 1937 wird der Erlös aus Altmaterial abgebrochener Fahrzeuge nicht mehr dem Baukonto gutgeschrieben, sondern den Werkstätten (zur Deckung der Abbruchkosten) belassen.

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

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

In unserem Bericht vom 30. April 1937 haben wir der Erwartung Ausdruck gegeben, das gesetzliche Sanierungs- und Reorganisationswerk möchte bald zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden. Trotz der erheblichen Verbesserung, die das Jahresergebnis 1937 aufweist, besteht die Notwendigkeit einer umfassenden Sanierung, wie sie der vor den eidgenössischen Räten liegende Entwurf zu einem neuen Bundesbahngesetz vorsieht, unvermindert weiter, zumal die Betriebsergebnisse des laufenden Jahres wieder eine rückläufige Bewegung aufweisen. Jede Verzögerung wird nur eine Erschwerung und Verschärfung der früher oder später doch durchzuführenden Massnahmen zur Folge haben. Auch wird jede weitere Verschiebung der Sanierung der Pensions- und Hilfskasse der Unternehmung und dem Personal später nur noch grössere Opfer auferlegen. Es ist daher dringend zu wünschen, dass die Beratungen über den Entwurf bald zu Ende geführt werden.

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

1. Die Rechnungen des Jahres 1937 und die Bilanz auf den 31. Dezember 1937 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1937 wird genehmigt.
3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1937 im Betrage von Fr. 14 556 777.94 werden auf 1. Januar 1938 4 % Zins des Kriegsdefizites oder Fr. 7 195 285 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet. Der Rest (Fr. 7 361 492.94) und die Passivsaldi der Jahre 1931, 1932, 1933, 1934, 1935 und 1936, welche auf 1. Januar 1937 den Betrag von Fr. 236 336 402.63 erreichten, werden mit Fr. 243 697 895.57 auf neue Rechnung vorgetragen.

Der Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern sprechen wir für die im Berichtsjahre geleistete unermüdliche 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 2. Mai 1938.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
Dr. **H. Walther.**

Der Sekretär:
i. V.
F. Torche.