Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1942)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1942 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Béguin, E. / Torche, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676021

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: 13.07.2025

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

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen

zum

Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

für das Jahr 1942

an

den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 3. Mai 1943.)

———o———

Hochgeehrter Herr Bundespräsident!

Hochgeehrte Herren Bundesräte!

In Ausführung von Art. 9, Absatz 1, Ziffer 3, des Bundesgesetzes vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen sowie von Art. 29, Ziffer 2, der Vollziehungsverordnung vom 9. Oktober 1923 zu diesem Gesetz, beehren wir uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1942 zu unterbreiten.

Unsere Rechnungsprüfungskommission hat nach den Bestimmungen ihrer Geschäftsordnung vom 29. Juni 1938 festgestellt, dass die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi übereinstimmen. Sie hat sich ferner von der ordnungsgemässen Führung der Bücher überzeugt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1942 verzeichnet einen Aktivsaldo von $2,_5$ Millionen Franken. Gegenüber dem Rechnungsabschluss des Vorjahres, der mit $18,_5$ Millionen Franken Aktivsaldo das beste je erzielte Ergebnis darstellte, trat somit ein bedeutender Rückschlag ein. Dennoch stand auch der Rechnungsabschluss des Berichtsjahres im Zeichen der ausserordentlichen Kriegskonjunktur. Mit dem Jahre 1942 dürfte indessen diese aussergewöhnliche Konjunktur der Bundesbahnen, mindestens soweit sie zu einer aktiven Gewinn- und Verlustrechnung führte, am Wendepunkt angekommen sein.

Die eingetretene Verminderung des Aktivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung geht nicht auf einen Rückgang der Betriebseinnahmen, sondern auf eine Steigerung der Betriebsausgaben, insbesondere des Personal- und Sachaufwandes, zurück. Bei den Personenverkehrseinnahmen hielt die seit Kriegsausbruch zu beobachtende stete Verbesserung an; sie beträgt von 1941 auf 1942 $15,_2$ Millionen Franken oder $9,_4$ %. Dagegen ergab sich bei den Güterverkehrseinnahmen im gleichen Zeitraum eine Verschlechterung um $2,_9$ Millionen Franken oder um $1,_0$ %.

Der Zunahme der Betriebseinnahmen steht eine gewichtigere Steigerung der Betriebsausgaben gegenüber; sie beläuft sich, verglichen mit dem Vorjahr, auf $27,_8$ Millionen Franken oder auf $10,_7$ %. Schon der Voranschlag für 1942 rechnete mit einer Steigerung der Betriebsausgaben in diesem Umfange. Im wesentlichen erklärt sie sich aus der Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Personal und an die Rentenbezüger sowie aus der fortschreitenden Erhöhung der Preise aller Eisenbahnbedarfsgüter. Für den Finanzhaushalt der Bundesbahnen ist bedeutungsvoll, dass im Jahre 1941 die Zunahme der Betriebseinnahmen die

Steigerung der Betriebsausgaben noch um 35,4 Millionen Franken übertraf, während im Jahre 1942 umgekehrt die Steigerung der Betriebsausgaben die Zunahme der Betriebseinnahmen um 14,5 Millionen Franken hinter sich liess. Da für das Jahr 1943 ein Rückgang der Betriebseinnahmen wahrscheinlicher erscheint als eine neuerliche Zunahme, anderseits aber das Ende der Steigerung der Betriebsausgaben noch nicht abzusehen ist, muss befürchtet werden, dass ohne besondere Gegenmassnahmen die Bundesbahnen wiederum in die Periode von Rechnungsfehlbeträgen eintreten. Im Voranschlag für 1943 ist denn auch ein Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt. Es drängen sich also besondere Massnahmen gegen die drohende Verschlechterung der Finanzlage auf. Aus diesem Grunde hat der Verwaltungsrat in einem Schreiben vom 24. März 1943 an das eidg. Post- und Eisenbahndepartement folgendes Alternativ-Begehren gestellt: möglichst rasche Verwirklichung der Bundesbahnsanierung und bis dahin Übernahme der entstehenden Rechnungsfehlbeträge durch den Bund oder aber Bewilligung zur Erhöhung der Bundesbahntarife.

Weniger stark als die Betriebsausgaben ist im Berichtsjahr der Gesamtaufwand der Bundesbahnen angestiegen, nämlich um 13,6 Millionen Franken oder um 2,8 %. Es ist das dem Umstand zuzuschreiben, dass gegenüber 1941 die ausserordentlichen Abschreibungen, die zum Teil von der Ertragslage abhängig gemacht werden können, beträchtlich vermindert wurden.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Gestaltung der Betriebseinnahmen und der Betriebsausgaben seit 1929.

	Betriebseinnahmen Millionen Franken			Betriebsausgaben Millionen Franken		
1929	412,2	=	100,0 %	280,4	=	100,0 %
1930	401,1	=	97,3 %	291,4	=	103,9 %
1931	384,6	=	93,3 %	283,3	=	101,0 %
1932	341,7	=	82,9 %	273,3	=	97,5 %
1933	335,2	=	81,3 %	259,9	=	92,7 %
1934	332,4	=	80,6 %	247,6	=	88,3 %
1935	314,0	=	76,2 %	240,3	=	85,7 %
1936	290,5	=	70,5 %	224,7	=	80,1 %
1937	336,0	=	81,5 %	224,6	=	80,1 %
1938	320,4	=	77,7 %	229,5	=	81,8 %
1939	361,2	=	87,6 %	223,9	=	79,9 %
1940	397,8	=	96,6 %	238,8	=	85,2 %
1941	455,0	=	110,4 %	260,6	=	92,9 %
1942	468,3	=	113,6 %	288,4	=	102,9 %

Vergleicht man den Stand der Betriebseinnahmen der letzten Vorkriegsjahre mit dem Stand der Kriegsjahre, dann erhält man ein eindrucksvolles Bild dieser Aufschwungsperiode. Die Betriebseinnahmen der Jahre 1941 und 1942 haben sogar diejenigen des Jahre 1929 weit hinter sich gelassen. Viele Anzeichen sprechen jedoch dafür, dass nach dem Krieg die Betriebseinnahmen früher oder später wieder auf den Stand der letzten Vorkriegsjahre zurückfallen werden. Sämtliche die ausserordentliche Kriegskonjunktur bedingenden Faktoren tragen ja, wie schon in unserem vorjährigen Bericht betont, vorübergehenden Charakter: der Wegfall der Konkurrenz anderer Verkehrsmittel, der enorm angeschwollene Gütertransitverkehr, der sehr umfangreiche Militärverkehr.

Die Betriebsausgaben, die im Jahre 1930 den Höchststand der Vergleichsperiode erreichten, sind seit Kriegsausbruch zunächst langsam und dann immer rascher angestiegen. Im Berichtsjahr stehen sie nur noch um 1,0 % unter dem Stand von 1930, und im Jahre 1943 werden sie darüber hinausgehen.

Die Verkehrsleistungen der Bundesbahnen im Personen- und Güterverkehr und die daraus erzielten Einnahmen beleuchtet die nachfolgende Tabelle, die vom Basisjahr 1929 ausgeht:

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*
1940	3159,0	136,2	*87,2*	2903,4	247,8	*100,9*
1941	3816,0	161,6	*103,5*	3520,2	278,4	*113,3*
1942	4125,4	176,8	*113,2*	3307,7	275,6	*112,2*

Die geleisteten Personenkilometer stiegen vom letzten vollen Friedensjahr 1938 bis 1942 um 43,7 %, von 1941 auf 1942 um 8,1 %. Die Personenverkehrseinnahmen vermehrten sich in den gleichen Zeiträumen um 34,0 % bzw. um 9,4 %. Es ist also festzustellen, dass sich die Personenverkehrseinnahmen im ganzen in beträchtlich schwächerer Proportion entwickelten als die Personenverkehrsleistungen, was sich aus dem viel grösser gewordenen Anteil des Militärverkehrs wie auch des Verkehrs mit Ferienabonnementen und anderen Abonnementstypen hinlänglich erklärt. Im Vergleich zum Vorjahr ist jedoch die umgekehrte Erscheinung zu beobachten, woraus geschlossen werden kann, dass die von 1941 auf 1942 eingetretene Steigerung der Personenverkehrsleistungen zur Hauptsache auf einen Zuwachs an voll zahlenden Reisenden zurückgeht. Die von 1938 auf 1942 zu verzeichnende starke Entwicklung der Personenverkehrsleistungen erscheint besonders bemerkenswert, wenn man bedenkt, dass 1938 ein dichterer Fahrplan zur Verfügung stand als im Berichtsjahr, in welchem zur Schonung des Betriebsapparates und der Betriebsvorräte ein gewisser Abbau der fahrplanmässigen Reisegelegenheiten unumgänglich war. Bedeutend erhöhte Personenverkehrsleistungen bei geringer dotiertem Fahrplan weisen auf eine wesentlich bessere Ausnützung der Fassungskapazität der Personenwagen und auf wesentlich schwerere Personenzugskompositionen hin, was beides durch die Statistik bestätigt wird. Es betrug die Zahl der Personenkilometer auf 100 Sitzplatzkilometer 1938 25,1, 1942 37,3; die Zahl der Wagenachskilometer und Bruttotonnenkilometer auf 1 Zugskilometer der Personenzüge lautete 1938 22,2 bzw. 198, 1942 24,8 bzw. 210.

Die geleisteten Tonnenkilometer hoben sich von 1938 auf 1942 um 108,7 %, während die Güterverkehrseinnahmen im selben Zeitraum eine Zunahme um 56,9 % verzeichneten. Ausgeprägter noch als beim Personenverkehr tritt demnach beim Güterverkehr das Auseinanderklaffen von Verkehrsleistungen und Verkehrseinnahmen in Erscheinung. Im ganzen konnten die Güterverkehrseinnahmen mit den Güterverkehrsleistungen deshalb nicht Schritt halten, weil der Transitverkehr und der Militärverkehr zu niedrigen Sondertarifen abgewickelt werden. Von 1941 auf 1942 machte der Rückgang der Güterverkehrseinnahmen dagegen nur 1,0 % aus, während sich die geleisteten Tonnenkilometer um 6,0 % verminderten. Im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich also wie beim Personenverkehr eine Umkehrung des festgestellten Verhältnisses, was darauf hindeutet, dass die Verminderung der Güterverkehrsleistungen nicht den besser zahlenden Binnenverkehr, sondern den Transitverkehr und den Militärverkehr betraf.

Die gegenüber verschiedenen Vorkriegsjahren fast verdoppelten Verkehrsleistungen der Bundesbahnen in den beiden letzten Jahren vermitteln ein einprägsames Bild von der gewaltigen Leistungskapazität unseres ersten nationalen Verkehrsinstrumentes. Wir

geben der Hoffnung Ausdruck, man möge sich auch in Zukunft stets daran erinnern, welcher Segen es für Volk, Staat und Wirtschaft war, dass die Eisenbahnen in der schweren Zeit des zweiten Weltkrieges nicht nur den Verkehrsanteil der aus kriegswirtschaftlichen Gründen lahmgelegten Verkehrsmittel, sondern auch ein an und für sich enorm gesteigertes Verkehrsvolumen zu übernehmen vermochten.

Das mittlere Erträgnis je Personenkilometer hat sich im Berichtsjahr auf $4,_{29}$ Rappen gehoben (1941 $4,_{23}$ Rappen). Verbessert hat sich ebenfalls das mittlere Erträgnis je Tonnenkilometer, das nunmehr auf $8,_{33}$ Rappen steht (1941 $7,_{91}$ Rappen). Diese Zahlen bestätigen den oben bei Betrachtung der personenkilometrischen und tonnenkilometrischen Leistungen gegebenen Kommentar. Sprechend ist in diesem Zusammenhang auch der Vergleich mit dem Jahre 1938, das ein mittleres Erträgnis je Personenkilometer von $4,_{60}$ Rappen und ein mittleres Erträgnis je Tonnenkilometer von $11,_{08}$ Rappen erbrachte.

Die gesamten Erträgnisse beliefen sich auf $484,_4$ Millionen Franken, das sind $13,_6$ Millionen Franken mehr als im Jahre 1941. Nach Abzug der Transporteinnahmen im Betrage von $452,_4$ Millionen Franken ergeben sich als Nebeneinnahmen $32,_0$ Millionen Franken, das sind $1,_2$ Millionen Franken mehr als im Vorjahr.

Die Verwendung der gesamten Erträgnisse der Jahre 1942 und 1941 erläutert die nachstehende Tabelle:

Aufwandgruppen	1941		1942	
	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%
I. Personalkosten (ohne Baupersonal)				
1. Bezüge				
a. Besoldungen, Löhne, soziale Zulagen, Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenüsse .	145 712	*30,9*	162 843	*33,6*
b. Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen, Nachtdienstentschädigungen, Dienstkleider . .	11 127	*2,4*	12 070	*2,5*
Zusammen	156 839	*33,3*	174 913	*36,1*
2. Soziale Ausgaben				
a. Ordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse	[1]) 11 660	*2,5*	[1]) 13 796	*2,9*
b. Leistungen für die Kranken- und Unfallversicherung	2 791	*0,6*	3 549	*0,7*
c. Ausgaben für die Wohlfahrtseinrichtungen . .	310	*0,1*	388	*0,1*
Zusammen	14 761	*3,2*	17 733	*3,7*
Eigentliche Personalkosten.	171 600	*36,5*	192 646	*39,8*
3. Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse zur Verminderung des versicherungstechnischen Fehlbetrages	23 712	*5,0*	24 447	*5,0*
4. Teuerungszulagen an die Rentenbezüger	1 917	*0,4*	3 862	*0,8*
Personalkosten einschl. ausserordentliche Leistungen (oben 3. und 4.)	197 229	*41,9*	220 955	*45,6*
II. Beiträge an die Lohnausgleichskasse . . .	2 945	*0,6*	3 312	*0,7*
III. Sachkosten	79 562	*16,9*	91 117	*18,8*
IV. Abschreibungen und Rücklagen	[2]) 80 692	*17,1*	[2]) 60 059	*12,4*
V. Kapitalkosten	110 375	*23,5*	108 951	*22,5*
Gesamtaufwand	470 803	*100,0*	484 394	*100,0*

[1]) Gemäss Bundesratsbeschluss vom 30. Mai 1941 ist auf 1. Juli 1941 eine neue Versicherungsordnung in Kraft getreten, welche den ordentlichen Verwaltungsbeitrag für die bisher Versicherten auf 8 % und für die neu Eintretenden auf 6 % des versicherten Jahresverdienstes festsetzt.

[2]) Im Betreffnis von 1941 ist der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 1941 und im Betreffnis von 1942 der Aktivsaldo 1942 enthalten. Der Aktivsaldo 1941 wurde in der Rechnung 1942 zur Nachholung rückständiger Abschreibungen verwendet. In gleicher Weise soll der Aktivsaldo 1942 gemäss unserem Antrag in der Rechnung 1943 verwendet werden.

Bei den Personalkosten sind die Barbezüge um 18,$_1$ Millionen Franken angestiegen. Überwiegend geht diese Zunahme auf die ausgerichteten Teuerungszulagen zurück. Zu berücksichtigen ist aber auch, dass sich die Zahl der Beamten, Angestellten und Arbeiter um rund 1000 Mann auf 28 951 vermehrt hat, während die Zahl der Unternehmerarbeiter eine nur unbedeutende Verminderung auf 2950 Mann erfuhr. Von Interesse ist es, den Verlauf der eigentlichen Personalkosten und der Sachkosten, die durch den Krieg am stärksten beeinflusst wurden, seit 1938 zu verfolgen. Es betrugen die eigentlichen Personalkosten in chronologischer Reihenfolge: 160,$_0$, 156,$_7$, 159,$_4$, 171,$_6$, 192,$_6$ Millionen Franken. Verglichen mit 1938 erreichte die Zunahme der Personalkosten 32,$_6$ Millionen; bis 1940 bewegten sie sich noch unter dem Stand von 1938, alsdann setzte aber ein progressiver Anstieg ein. Die Sachkosten betrugen in chronologischer Reihenfolge: 38,$_7$, 39,$_9$, 52,$_6$, 79,$_6$, 91,$_1$ Millionen Franken. Verglichen mit 1938 beläuft sich ihre Vermehrung auf 52,$_4$ Millionen Franken; der Anstieg der Sachkosten erfolgte unmittelbar mit Kriegsausbruch, zeigt jedoch seit 1941 eine gewisse Tendenz zur Verlangsamung, die hoffentlich von Dauer sein wird.

Unter den Sachkosten ist eine Rückstellung für Betriebslasten im Betrage von 16 Millionen Franken eingestellt (Vorjahr 14 Millionen Franken). Zu diesem Posten ist zu bemerken, dass es sich dabei weder um eine Abschreibung, noch um eine Reserve im betriebswirtschaftlichen Sinne handelt, sondern um im Rechnungsjahr erlaufene, aber erst später effektiv werdende Sachkosten. Diese Rückstellung ist mithin vollständig zweckgebunden und hat der Nachholung von aufgestautem Ersatzbedarf zu dienen, sobald die Beschaffungsmöglichkeiten wieder gegeben sind. Wären die Beschaffungsmöglichkeiten für Eisenbahnbedarfsgüter uneingeschränkt vorhanden gewesen, dann hätte das Unternehmen im Berichtsjahr ungefähr 16 Millionen Franken mehr verausgaben müssen. Würde die Rückstellung für Betriebslasten nicht vorgenommen, dann müsste der aufgestaute Ersatzbedarf aus Erträgnissen späterer Rechnungsperioden gedeckt werden; diese späteren Rechnungsperioden würden dann durch Aufwendungen aus früheren Rechnungsperioden belastet und mithin zu schlecht abschliessen, während der Abschluss des Berichtsjahres zu günstig ausfiele. Nähere Ausführungen über diesen Punkt finden sich unter II im Geschäftsbericht der Generaldirektion.

Im Zusammenhang mit den Sachkosten ist noch besonders bemerkenswert, dass im Berichtsjahr für elektrische Energie 20,$_5$ Millionen Franken aufgewendet wurden, für das Brennmaterial der Dampflokomotiven und der thermischen Triebfahrzeuge dagegen 14,$_8$ Millionen Franken. Da rund 95 % der Verkehrsleistungen der Bundesbahnen auf die elektrifizierten Strecken entfallen, wird ersichtlich, dass die Bewältigung der gegenwärtigen Verkehrsleistungen mit Dampftraktion einen riesigen Aufwand erfordert hätte, und zwar auch dann, wenn die Verkehrsleistungen aus Mangel an Brennmaterial auf einen Stand gedrosselt worden wären, der in der Schweiz eine Verkehrskrise hervorgerufen hätte. Die Elektrifikation der Bundesbahnen darf daher wohl als glückliche Schicksalsfügung für unser Land bezeichnet werden.

Über die im Jahre 1942 vorgenommenen Abschreibungen orientiert einlässlich der Geschäftsbericht der Generaldirektion (Kap. II). Der Grund der Reduktion dieses Aufwandpostens ist im vorstehenden bereits erwähnt worden. Als Rücklagen sind in diesem Aufwandposten die gesetzliche Tilgung und die Einlage in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds enthalten. Die Kapitalkosten, die von 1940 auf 1941 konstant blieben, erfuhren im Berichtsjahr eine Senkung um 1,$_4$ Millionen Franken.

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

1. Die Rechnungen des Jahres 1942 und die Bilanz auf den 31. Dezember 1942 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1942 wird genehmigt.

3. Der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1942 von Fr. 2 499 590.10 wird zur Nachholung rückständiger Abschreibungen auf dem Anlagevermögen verwendet.

4. Auf den 1. Januar 1943 wird dem Kriegsdefizit ein Zins von 4 % oder Fr. 8 754 164.46 belastet. Als Gegenbuchung kommt der gleiche Betrag auf den 1. Januar 1943 vom Passivsaldo der Jahre 1931 bis 1942 in Abzug.

Der Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern sprechen wir für die bezeugte Hingebung an die im Berichtsjahre besonders grosse Arbeit im Dienste des Unternehmens und des Landes auch unserseits die wohlverdiente Anerkennung aus.

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

Bern, den 3. Mai 1943.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
E. Béguin.

Der Sekretär:
F. Torche.