Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1932)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und den Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1932 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Walther, H. / Cottier

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676029

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: 05.08.2025

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

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen

zum

Geschäftsbericht und den Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1932

an

den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 28. April 1933.)

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 1932 zu unterbreiten.

Wie unser Ausschuss für die Rechnungsprüfung festgestellt hat, stimmen die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi überein. Er hat sich auch durch Stichproben von der Richtigkeit der Bucheintragungen überzeugt.

Das Rechnungsjahr schliesst mit einem Gesamtfehlbetrag von 49,$_8$ Millionen Franken ab. Gegenüber dem Ausgabenüberschuss von 45 Millionen Franken, mit dem in unserem Sanierungsberichte vom 7. Februar 1933 gerechnet worden war, ist also das tatsächliche Ergebnis noch um 5 Millionen Franken ungünstiger. Dieser Jahresabschluss ist die Folge des wirtschaftlichen Niederganges, der im Herbst 1929 seinen Anfang nahm und dessen Ende auch heute noch nicht vorauszusehen ist.

Über die Entwicklung der Verkehrsleistungen und der Verkehrseinnahmen innerhalb der letzten 4 Jahre geben nachfolgende Zahlenwerte Aufschluss:

	1929	1930	1931	1932
		(in Millionen)		
Personenverkehr:				
Pkm	2 937,$_3$	3 029,$_4$	2 938,$_3$	2 776,$_4$
Einnahmen . . . Fr.	156,$_2$	159,$_1$	150,$_7$	136,$_8$
Güterverkehr:				
Tkm	2 186,$_1$	2 044,$_6$	1 884,$_1$	1 545,$_5$
Einnahmen . . . Fr.	226,$_7$	213,$_3$	205,$_2$	179,$_1$
Gesamtverkehrseinnahmen . . . »	401,$_9$	391,$_2$	373,$_5$	330,$_8$

An der Einnahmenschrumpfung des Jahres 1932 ist nun auch der Personenverkehr sehr stark beteiligt. Der Rückgang des Reiseverkehrs zu normalen Taxen hat sich im Rechnungsjahre besonders fühlbar gemacht. So ist das durchschnittliche Erträgnis auf den Reisenden und den Kilometer von 5,$_{13}$ Rappen im Jahre 1931 auf 4,$_{93}$ Rappen im Jahre 1932 gesunken. Im Jahre 1921 hatte dieses Erträgnis infolge höherer Tarife 6,$_{77}$ Rappen erreicht.

Im Güterverkehr fehlen mehr und mehr die für das Gleichgewicht des Haushaltes unentbehrlichen Einnahmen aus dem Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr. Der Ausfall dieses verhältnismässig niedrig tarifierten Verkehrs bringt es mit sich, dass der tonnenkilometrische Ertrag im Gesamtgüterverkehr wiederum angestiegen ist, und zwar von $10,_{52}$ Rappen im Jahre 1931 auf $11,_{17}$ Rappen im Jahre 1932. Im Jahre 1921 hatten die durchschnittlichen Einnahmen infolge höherer Tarife $20,_{23}$ Rappen betragen.

Im Vergleich zur Verteuerung der Lebenshaltungskosten des Jahres 1932, die gegenüber 1913 38 % ausmacht, beträgt die durchschnittliche Mehreinnahme gegenüber 1913 34 % pro Personenkilometer und $38,_{8}$ % pro Tonnenkilometer.

Die buchmässig verrechneten Gesamterträgnisse der Bundesbahnen (Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung, einschliesslich der Einnahmen der Betriebsrechnung, doch ohne die Zuschüsse aus den Spezialfonds und ohne die Bauzinse und die Erträgnisse aus den Wertbeständen und Guthaben, aber mit Berücksichtigung der Gewinne und Verluste auf den Nebengeschäften) erreichten in den letzten 2 Jahren folgende Höhe:

1931	1932
Fr.	Fr.
389 425 390	342 707 044

Diesen Erträgnissen standen folgende Aufwandbuchungen der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung gegenüber:

1931	1932
Fr.	Fr.
399 499 050	392 530 248

Auf die hauptsächlichsten Aufwandposten kamen in den Jahren 1931 und 1932 annäherungsweise folgende Beträge:

	1931		1932	
	Fr.	%	Fr.	%
1. Besoldungen, Löhne, Zulagen, Dienstkleider, Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen usw. des Personals:				
a. Personal der Verwaltung und des Betriebes	149 300 039	$37,_{37}$	145 260 906	$37,_{01}$
b. Personal der Hilfsbetriebe und Nebengeschäfte (Bahnunterhalt, Werkstätten, Kraftwerke usw.)	40 977 445	$10,_{26}$	40 967 246	$10,_{44}$
c. Kranken-, Invaliden-, Alters- und Unfallversicherung	31 954 606	$8,_{00}$	33 477 845	$8,_{53}$
d. Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenuss	894 136	$0,_{22}$	973 760	$0,_{24}$
Gesamte Personalausgaben (ohne Baupersonal)	223 126 226	$55,_{85}$	220 679 757	$56,_{22}$
2. Sachausgaben der Betriebsrechnung	64 726 395	$16,_{20}$	57 553 701	$14,_{66}$
3. Nettozinsenlast der Gewinn- und Verlustrechnung, abzüglich Kapitalzinse der Kraftwerke und Werkstätten	97 434 800	$24,_{39}$	96 648 995	$24,_{62}$
4. Tilgungen, Abschreibungen, Mehreinlagen in die Spezialfonds, sowie verschiedene Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung	14 211 629	$3,_{56}$	17 647 795	$4,_{50}$
Zusammen	399 499 050	100	392 530 248	100

Der Kostenaufbau nach dieser Zusammenstellung zeigt, dass mehr als die Hälfte aller Aufwendungen der Bundesbahnen auf das Personal entfallen. Anders ist naturgemäss der Anteil der Personalkosten an den Ausgaben der Betriebsrechnung. Da die Betriebsrechnung nur die mit dem Bahnbetrieb zusammenhängenden Personal- und Sachkosten, nicht aber die Kapitalkosten und Abschreibungen enthält, muss die auf das Personal entfallende Anteilsziffer bedeutend höher sein. Im Jahre 1932 beliefen sich die Kosten des eigenen Personals (Bahnbetrieb und Nebenbetriebe) auf annäherungsweise 76 % der Betriebsausgaben. An zweiter Stelle der gesamten Aufwendungen stehen die in der Verlust- und Gewinnrechnung verbuchten Kapitallasten mit rund einem Viertel aller Kosten, dann folgen die Sachkosten mit rund einem Siebentel der Gesamtaufwendungen.

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

	1931 Fr.	1931 Tage	1932 Fr.	1932 Tage
1. Für Besoldungen, Löhne, Ortszuschläge, Kinderzulagen, Nebenbezüge, Vergütungen für Nachtdienst, Vergütungen für Dienstreisen, Dienstkleider, Dienstaltersgeschenke (ohne Baupersonal)	191 171 620	175	187 201 912	175
2. Für die Leistungen an die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen und für die Unfallfürsorge	31 954 606	29	33 477 845	31
3. Im ganzen für Personalaufwendungen (ohne Baupersonal)	223 126 226	204	220 679 757	206
4. Für sachliche Ausgaben der Betriebsrechnung	64 726 395	59	57 553 701	54
5. Für die Nettozinsenlast der Gewinn- und Verlustrechnung, abzüglich Kapitalzinse der Kraftwerke und Werkstätten	97 434 800	89	96 648 995	90
6. Für Tilgungen, Abschreibungen, Mehreinlagen in die Spezialfonds, sowie verschiedene Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung	14 211 629	13	17 647 795	16
Zusammen	399 499 050	365	392 530 248	366

Einsparungen liessen sich im Rechnungsjahre lediglich bei den Personal- und Sachausgaben erzielen. So war es möglich, die Aufwendungen für das Personal von 223,$_1$ Millionen Franken im Jahre 1931 auf 220,$_7$ Millionen Franken im Jahre 1932 und die sächlichen Ausgaben von 64,$_7$ Millionen Franken im Jahre 1931 auf 57,$_6$ Millionen Franken im Jahre 1932 zu senken. Eine Erhöhung hat hingegen die Nettozinsenlast erfahren; sie stieg einschliesslich der Zinse für die Kraftwerke und Werkstätten von 109 Millionen Franken auf 111,$_1$ Millionen Franken. Die günstigeren Zinsbedingungen der neu begebenen Anleihen haben also das Anwachsen des Kapitalzinsendienstes nicht auszugleichen vermocht.

Die Nettozinsenlast 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

Welche Entwicklung die künftige Zinsenlast nehmen wird, wird vor allem von den durch die Bundesbehörden zu beschliessenden Sanierungsmassnahmen abhängen.

Am 22. März 1932 hat der Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes die Generaldirektion eingeladen, in Verbindung mit dem Verwaltungsrate bis spätestens im Herbst 1932 einen eingehenden Bericht über folgende Fragen abzugeben: «Welche Massnahmen sind zu treffen, um den Bundesbahnen eine gesunde Finanzlage zu sichern, um eine normale Abschreibung zu ermöglichen und sie in die Lage zu versetzen, unserer Volkswirtschaft die besten Dienste zu leisten?»

Die Arbeiten über die vorzuschlagenden Sanierungsmassnahmen wurden von der Verwaltung sofort aufgenommen und die jeweiligen Ergebnisse mit dem vom Verwaltungsrat für die Finanz- und Automobilfragen im Februar 1932 eingesetzten Ausschuss durchberaten. Da jedoch die Frage der Regelung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Kraftwagen weitgreifende Untersuchungen und zeitraubende Verhandlungen mit den Automobilinteressenten notwendig machte, erschien es als zweckmässig, die Finanz- und Automobilfragen voneinander loszulösen und in zwei getrennten Berichten zu behandeln.

Der Bericht der Generaldirektion über die Finanzlage der Bundesbahnen und die zu ihrer Sanierung zu ergreifenden Massnahmen vom Dezember 1932 wurde vom Verwaltungsrate nach zweimaliger Lesung am 7. Februar 1933 endgültig genehmigt. Die Verhandlungen mit den Automobilinteressenten über die Neuordnung des Eisenbahn- und Strassenverkehrs gehen ihrem Abschlusse entgegen. Der gemeinsame Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion über diese Frage wird Ende Mai dieses Jahres erscheinen.

Angesichts des ausserordentlich hohen Fehlbetrages des Jahres 1932, der bei Berücksichtigung der Kaufkraft des Geldes als der ungünstigste seit dem Bestehen der Bundesbahnen zu gelten hat, dürfte die Dringlichkeit einschneidender Massnahmen zur Sanierung des Unternehmens von keiner Seite mehr bezweifelt werden. Diese Überzeugung wird noch bestärkt durch das wenig befriedigende Ergebnis des ersten Vierteljahres 1933, das einen weitern Rückgang der Transporteinnahmen um 8 % aufweist. Wir möchten deshalb in diesem Berichte nochmals mit allem Nachdruck auf die Wünschbarkeit der baldigen Inangriffnahme der Sanierungsmassnahmen im Sinne unseres Berichtes vom 7. Februar 1933 hinweisen. Ausser der weitgehenden Entlastung der Bundesbahnen von ihren gewaltigen Kapitalkosten, mit der zu weitern Einsparungen noch gewisse Reorganisationsmassnahmen verbunden werden müssen, drängt sich die gesetzliche Regelung des Wettbewerbes zwischen Eisenbahn und Automobil gebieterisch auf. Trotz des starken Personalabbaues — gegenüber 1920 ist durchschnittlich von 5 Bediensteten einer abgebaut worden — belasten die Besoldungen und Löhne, die im Verhältnis zu den stark gesunkenen Lebenshaltungskosten als hoch zu bezeichnen sind, die Betriebsrechnung in einem Ausmasse, das bei der heutigen Verkehrsentwicklung und Finanzlage nicht mehr erträglich ist.

Wir erachten deshalb eine Anpassung der Besoldungen und Löhne an die verbilligten Lebenshaltungskosten für notwendig. Sie ist unserer Ansicht nach nicht zu vermeiden.

In Übereinstimmung mit der Generaldirektion unterbreiten wir Ihnen folgende

Anträge:

«1. Die Rechnungen des Jahres 1932 und die Bilanz auf 31. Dezember 1932 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1932 wird genehmigt.

3. Vom Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1932 in der Höhe von Fr. 49 823 204. 06 wird auf 1. Januar 1933 ein Betrag von Fr. 6 495 597 auf das Konto «Kriegsdefizit» übertragen und der verbleibende Fehlbetrag von Fr. 43 327 607. 06 mitsamt dem Passivsaldo des Jahres 1931 in der Höhe von Fr. 3 857 777. 94 auf die Rechnung des Jahres 1933 übernommen.»

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

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

Bern, den 28. April 1933.

Für den Verwaltungsrat
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
Dr. **H. Walther.**

Der Sekretär:
Dr. **Cottier.**