Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1940)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zu dem Geschäftsbericht und den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1940 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Béguin, E. / Torche, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676027

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

zu dem

Geschäftsbericht und den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

für das Jahr 1940

an

den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 30. April 1941.)

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 1940 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 1940 hat wiederum mit einem Aktivsaldo abgeschlossen. Dieser beträgt 13,$_4$ Millionen Franken gegen 7,$_5$ Millionen Franken im Vorjahr. Die Verbesserung des finanziellen Endergebnisses ist der neuerlichen starken Zunahme der Güterverkehrseinnahmen zuzuschreiben; die Personenverkehrseinnahmen haben sich nur wenig erhöht, und der Aufwand des Unternehmens ist erheblich gestiegen.

Noch ausgesprochener als für 1939 gilt für das Jahr 1940, dass der günstige Rechnungsabschluss eine Folge ganz ausserordentlicher Verhältnisse ist. Der inländische Güterverkehr, den die Schweizerischen Bundesbahnen zu bewältigen hatten, war sehr gross, wogegen der Ein- und Ausfuhrverkehr geringer war als im Vorjahr. Die mannigfachen Schwierigkeiten, denen sich der Motorfahrzeugverkehr gegenüber sah, führten dazu, dass eine Konkurrenzierung der Schiene durch die Strasse während des ganzen Berichtsjahres sozusagen nicht mehr bestand; dadurch wurde die Schiene zum fast alleinigen Verkehrsträger. Während des ganzen Berichtsjahres war zudem ein erheblicher Militärgüterverkehr zu verzeichnen. Gross war auch der Gütertransitverkehr. Diesen Ursachen ist die erwähnte kräftige Steigerung der Güterverkehrseinnahmen zuzuschreiben. Der regere inländische Personenverkehr und der umfangreiche Militärpersonenverkehr bilden die Erklärung dafür, dass die Personenverkehrseinnahmen trotz des fast vollständigen Ausfalles des ausländischen Gästeverkehrs und des internationalen Personentransites nicht zurückfielen, vielmehr noch leicht zunahmen.

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben das erste volle Kriegsjahr in verhältnismässig guter Verfassung überstanden. Die wachsenden Schwierigkeiten der Rohstoffbeschaffung einerseits und das rasche Zusammenschmelzen der Vorräte anderseits trüben

jedoch die Zukunftsaussichten erheblich. Wenn es uns nicht gelingt, die für unsere Industrien notwendigen Importe aufrechtzuerhalten, dann wird sowohl die Erzeugung für den Binnenmarkt wie auch der Export in gefährlicher Weise beeinträchtigt werden. Es versteht sich von selbst, dass diese Erschütterungen auch die Bundesbahnen schwer in Mitleidenschaft ziehen würden. Berücksichtigt man weiter, dass die übrigen Faktoren, welche den Verkehr der Bundesbahnen belebt haben: die Ausschaltung der Automobilkonkurrenz, der Militärverkehr und der vergrösserte Gütertransitverkehr, in der Nachkriegszeit automatisch in Wegfall kommen werden, dann wird man sich vor einer optimistischen Beurteilung der Ertragsaussichten der Bundesbahnen hüten.

Nachdrücklich muss sodann betont werden, dass ein oder auch mehrere günstige Jahre an der sanierungsreifen Lage der Bundesbahnen nichts ändern können. Es bedarf nur eines Blickes auf die Bilanz des Unternehmens, um zu erkennen, dass sich der letztjährige und der diesjährige Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung neben den Nonvaleurs im Vermögen der Bundesbahnen äusserst bescheiden ausnehmen. In der Bilanz vom 31. Dezember 1940 sind diese Nonvaleurs mit 618,$_8$ Millionen Franken ausgewiesen. Dabei ist zu beachten, dass infolge der bisher völlig unzureichenden Abschreibungen die Anlagen, Einrichtungen und Betriebsmittel der Bundesbahnen in der Bilanz stark überbewertet sind. Diese Überbewertung, die in die Hunderte von Millionen Franken geht, wird anlässlich der Neuordnung der Abschreibungen als weiterer Nonvaleur zutage treten. Wie im letztjährigen Bericht hält sich der Verwaltungsrat verpflichtet, mit aller Eindringlichkeit auf die Notwendigkeit einer finanziellen Sanierung der Bundesbahnen hinzuweisen und seiner bestimmten Erwartung Ausdruck zu geben, dass der Entwurf für ein neues Bundesbahngesetz von den eidgenössischen Räten möglichst bald zu Ende beraten werde.

Gleichermassen sollte die Lösung des Problems Schiene/Strasse entschieden gefördert und so weit vorbereitet werden, dass sie bei sich zeigender Notwendigkeit in Wirksamkeit gesetzt werden kann. Es ist nicht zu übersehen, dass das Problem Schiene/Strasse, wenn es ungeregelt gelassen wird, in der Nachkriegszeit folgenschwerere Formen annehmen wird als je zuvor.

Die gesamten Betriebseinnahmen der Bundesbahnen (Transporteinnahmen + verschiedene Einnahmen, aber ohne die Roherträge der ehemaligen Hilfsbetriebe) haben seit dem Spitzenresultat des Jahres 1929 folgenden Verlauf genommen:

	Millionen Franken		
1929	412,$_2$	=	100,$_0$ %
1930	401,$_1$	=	97,$_3$ %
1931	384,$_6$	=	93,$_3$ %
1932	341,$_7$	=	82,$_9$ %
1933	335,$_2$	=	81,$_3$ %
1934	332,$_4$	=	80,$_6$ %
1935	314,$_0$	=	76,$_2$ %
1936	290,$_5$	=	70,$_5$ %
1937	336,$_0$	=	81,$_5$ %
1938	320,$_4$	=	77,$_7$ %
1939	361,$_2$	=	87,$_6$ %
1940	397,$_8$	=	96,$_5$ %

Über die Entwicklung der Verkehrsleistungen und der Einnahmen der Bundesbahnen aus dem Personen- und Güterverkehr seit dem Jahre 1929 geben die nachfolgenden Zahlen Auskunft:

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*

Aus dieser Tabelle geht hervor, dass die Güterverkehrseinnahmen von 1940 diejenigen des Jahres 1929 leicht übertreffen. Die Personenverkehrseinnahmen sind dagegen vom Höchststand des Jahres 1930 weit entfernt.

Die Zahl der Personenkilometer ist gegenüber dem Vorjahr nochmals gestiegen. Dabei ist zu beachten, dass die 1939 erreichte Zahl infolge des Landesausstellungsverkehrs, der allein 428 Millionen Personenkilometer ausmachte, bereits einen Rekord darstellte. Zieht man in Betracht, dass im Berichtsjahr dieser zusätzliche Verkehr nicht vorhanden war und dass der ausländische Gästeverkehr ganz ausfiel, dann bildet das personenkilometrische Ergebnis von 1940 eine Überraschung. Der Wegfall dieser beiden Verkehre wurde durch zwei Ursachen überkompensiert: einmal durch den Militärverkehr, der während des ganzen Jahres einen bedeutenden Umfang hatte, sodann durch den regen internen Zivilverkehr. Das mittlere Erträgnis je Reisenden und Kilometer hat sich etwas vergrössert; es betrug im Berichtsjahr $4,_{31}$ Rappen, 1939 $4,_{28}$ Rappen.

Vergleicht man das mittlere Erträgnis je Reisenden und Kilometer mit dem normalen personenkilometrischen Grundtarif der verschiedenen Wagenklassen, einfach und retour, mit und ohne Schnellzugzuschlag — z. B.: einfach, III. Klasse, ohne Schnellzugzuschlag = 7,5 Rappen je Personenkilometer —, so lässt sich ermessen, welche Bedeutung und Tragweite den zahlreichen Fahrpreisermässigungen der Bundesbahnen zukommt. Im mittleren Erträgnis drückt sich aus, dass rund 70 % aller Personenkilometer zu tieferen Sätzen als den normalen Grundtarifen gefahren werden. Dieses Verhältnis und das mittlere Erträgnis — nicht die Normaltarife, die zumeist als Maßstab herangezogen werden — vermitteln den für die volkswirtschaftliche Betrachtungsweise interessanten Eindruck von der Tarifhöhe.

Aus den Spalten des Güterverkehrs sticht besonders die Zahl der Tonnenkilometer hervor, welche um 47 % über derjenigen des Vorjahres steht und sogar den bisherigen Rekord von 1929 weit hinter sich lässt. Die Güterverkehrseinnahmen haben mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten, da das mittlere Erträgnis je Tonnenkilometer beträchtlich gesunken ist. Stellte es sich 1939 noch auf $10,_{83}$ Rappen, so belief es sich im Berichtsjahr nur auf $8,_{53}$ Rappen. Der über lange Distanzen gehende, zu niedrigen Tarifen sich abwickelnde Transitverkehr und der ebenfalls niedrigtarifierte Militärverkehr haben diese Abwärtsbewegung des mittleren Erträgnisses je Tonnenkilometer zur Folge gehabt.

Die gesamten Erträgnisse und Aufwendungen der Schweizerischen Bundesbahnen und ihrer Nebengeschäfte sind auch für das Berichtsjahr nach den im Jahre 1936 an dieser Stelle entwickelten Grundsätzen bestimmt worden.

Die gesamten Erträgnisse beliefen sich auf 413,$_2$ Millionen Franken. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr beträgt 36,$_0$ Millionen Franken. Gegenüber 1938, dem letzten ganzen Friedensjahr, stellt sich die Verbesserung auf 77,$_1$ Millionen Franken. In den gesamten Erträgnissen von 1940 sind 29,$_2$ Millionen Franken Nebeneinnahmen, das sind andere als Transporteinnahmen, enthalten. Die Nebeneinnahmen des Jahres 1939 betrugen 29,$_4$ Millionen Franken.

Wie die Erträgnisse der Jahre 1940 und 1939 verwendet wurden, zeigt die nachfolgende Tabelle:

Aufwandgruppen	1939		1940	
	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%
I. Personalkosten (ohne Baupersonal)				
1. Bezüge				
a. Besoldungen, Löhne, soziale Zulagen, Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenüsse .	134 823	*35,*$_8$	136 474	*33,*$_0$
b. Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen, Nachtdienstentschädigungen, Dienstkleider . .	9 388	*2,*$_5$	10 246	*2,*$_5$
Zusammen	144 211	*38,*$_3$	146 720	*35,*$_5$
2. Soziale Ausgaben				
a. Ordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse	[1]) 10 035	*2,*$_6$	[1]) 10 194	*2,*$_5$
b. Leistungen für die Kranken- und Unfallversicherung	2 568	*0,*$_7$	2 190	*0,*$_5$
c. Ausgaben für die Wohlfahrtseinrichtungen . .	295	*0,*$_1$	294	*0,*$_1$
Zusammen	12 898	*3,*$_4$	12 678	*3,*$_1$
Personalkosten ohne ausserordentliche PHK-Einlagen	157 109	*41,*$_7$	159 398	*38,*$_6$
3. Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse zur Verminderung des versicherungstechnischen Fehlbetrages	26 110	*6,*$_9$	26 591	*6,*$_4$
Personalkosten mit ausserordentlichen PHK-Einlagen	183 219	*48,*$_6$	185 989	*45,*$_0$
II. Beiträge an die Lohnausgleichskasse . . .	—		2 536	*0,*$_6$
III. Sachkosten	39 988	*10,*$_6$	52 567	*12,*$_8$
IV. Abschreibungen und Rücklagen	[2]) 45 055	*11,*$_9$	[2]) 61 701	*14,*$_9$
V. Kapitalkosten	108 976	*28,*$_9$	110 452	*26,*$_7$
Gesamtaufwand	377 238	*100,*$_0$	413 245	*100,*$_0$

[1]) In die ordentlichen Einlagen werden von nun an auch die Monatsbetreffnisse für Besoldungserhöhungen und die Nachzahlungen einbezogen (1939 Fr. 425 000, 1940 Fr. 626 000). Im übrigen entspricht die als ordentliche Einlage ausgewiesene Summe dem in den Statuten von 1906 enthaltenen ursprünglichen Verwaltungsbeitrag von 7 % des versicherten Jahresverdienstes.

[2]) Im Betreffnis von 1939 ist der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 1939 und im Betreffnis von 1940 der Aktivsaldo 1940 enthalten. Der Aktivsaldo 1939 wurde in der Rechnung 1940 zur Nachholung rückständiger Abschreibungen verwendet. In gleicher Weise soll der Aktivsaldo 1940 gemäss unserem Antrag in der Rechnung 1941 verwendet werden.

Die Personalkosten (ohne ausserordentliche PHK-Einlagen) haben um 2,$_3$ Millionen Franken zugenommen. Davon entfallen 2,$_0$ Millionen Franken auf die Ausrichtung von Weihnachtszuschüssen. Es verdient festgehalten zu werden, dass die Bundesbahnen die ganz ausserordentlichen Anforderungen, welche Wirtschaft und Landesverteidigung an sie stellten, ohne wesentliche Vermehrung der Personalkosten erfüllt haben.

Die Beiträge an die Lohnausgleichskasse machen den Betrag von 2,$_5$ Millionen Franken aus. Die Bundesbahnen haben aber für ihr Personal bloss 0,$_6$ Millionen Franken aus der Lohnausgleichskasse empfangen.

Die Sachkosten, die den allgemeinen Preisbewegungen zwangsläufig folgen, haben gegenüber dem Vorjahr eine beträchtliche Steigerung um 12,$_6$ Millionen Franken erfahren. 1938 betrugen die Sachkosten 38,$_7$, 1937 36,$_3$ und im Vorabwertungsjahr 1936 32,$_5$ Millionen Franken. Stark ins Gewicht fiel der Preisauftrieb der Kohle. Allein auf dem Posten «Brennmaterial für Lokomotiven» ist im Berichtsjahr eine Erhöhung von 4,$_7$ auf 8,$_7$ Millionen Franken eingetreten.

Die Abschreibungen und Rücklagen sind in der obenstehenden Tabelle erstmals zusammengefasst worden, da im Zuge der Neuordnung der Abschreibungen die bisherigen Rücklagen in den Abschreibungen aufgehen sollen. Die Aufwandgruppe «Abschreibungen und Rücklagen» hat um die hohe Summe von 16,$_6$ Millionen Franken zugenommen. Es ist zu bemerken, dass dieses Anschwellen der Abschreibungen weder auf eine Erhöhung der Abschreibungssätze noch auf eine Ausdehnung des Rahmens der abzuschreibenden Anlagen zurückzuführen ist; diese dringend notwendigen Massnahmen werden im Zusammenhang mit der Neuordnung der Abschreibungen getroffen werden. Vielmehr kamen die vermehrten Abschreibungen durch die Vornahme ausserordentlicher Abschreibungen, d. h. durch die Ausmerzung von Nonvaleurs aus der Bilanz zustande.

Die Kapitalkosten belasteten das Unternehmen, verglichen mit dem Vorjahr, um 1,$_5$ Millionen Franken mehr. Dieser Mehraufwand steht in Zusammenhang mit der Konsolidierung eines Teiles der schwebenden Schuld durch das neue 200-Millionen-Franken-Darlehen der Eidgenossenschaft.

Wir schliessen unseren Bericht, indem wir nochmals vor einer optimistischen Einschätzung der Lage der Schweizerischen Bundesbahnen warnen. Es ist gezeigt worden, dass die Faktoren, welche das günstige Ergebnis des Jahres 1940 herbeiführten, äusserst unsicher sind. Der Betriebsüberschuss der ersten drei Monate des laufenden Jahres war bereits etwas geringer als derjenige des ersten Quartals des Berichtsjahres. Wenn infolge der Teuerung die Sachkosten weiter ansteigen und die Besoldungen und Löhne des Personals erhöht werden müssen, werden die Betriebsüberschüsse stark zurückgehen.

Genugtuung darf das Schweizervolk jedoch darüber empfinden, dass die Bundesbahnen im ersten vollen Kriegsjahr auf der Höhe ihrer Aufgabe standen. Als fast alleiniger Verkehrsträger bewältigten sie zusammen mit den Privatbahnen ein gegenüber der Vorkriegszeit stark vergrössertes Transportvolumen; dadurch wurde unserem Lande eine Transportkrise mit ihren unabsehbaren Konsequenzen erspart.

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

1. Die Rechnungen des Jahres 1940 und die Bilanz auf den 31. Dezember 1940 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1940 wird genehmigt.

3. Der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1940 von Fr. 13 404 932.50 wird auf den 1. Januar 1941 zur Nachholung rückständiger Abschreibungen auf dem Anlagevermögen der Bahn und der Nebengeschäfte verwendet.

4. Auf den 1. Januar 1941 wird dem Kriegsdefizit ein Zins von 4 % oder Fr. 8 093 717.14 belastet.

Der Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern sprechen wir für die im Berichtsjahre geleistete besonders hingebungsvolle 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 30. April 1941.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
E. Béguin.

Der Sekretär:
F. Torche.