

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1933.

(Vom 15. Mai 1934.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen hiermit den Geschäftsbericht und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1933 nebst dem Bericht und Antrag des Verwaltungsrates zur Genehmigung zu unterbreiten.

Umfang des Bahnnetzes.

Gegenüber der auf Ende 1932 bestehenden Gesamtlänge der von den Bundesbahnen betriebenen eigenen und fremden Linien von 3080,414 km ergibt sich aus der Verlegung der Strecke Ependes-Yverdon eine schwache Vermehrung auf 3081,493 km.

Elektrifikation.

Am 15. Mai wurden die Linien Delsberg-Delle und Uznach-Ziegelbrücke-Linthal dem elektrischen Betrieb übergeben. Die Arbeiten für die Elektrifizierung der Strecke Bern-Luzern wurden fortgesetzt, diejenigen auf den Strecken Biel-La Chaux-de-Fonds und Rorschach-Buchs begonnen.

Bausgaben.

Wie dem Nachweis auf Seite 60 des Geschäftsberichtes zu entnehmen ist, beliefen sich die Nettoausgaben im Jahre 1933 auf 41,9 Millionen gegen 71,5 Millionen Franken im Vorjahr. Davon sind 81,1 Millionen der Baurechnung und 10,8 Millionen, die keine Neuwerte darstellen, der Betriebsrechnung oder dem Konto der zu tilgenden Verwendungen belastet worden.

Aus der nachfolgenden Aufstellung ist die Zergliederung der Baukosten nach Haupttiteln, unter Vergleichung mit den Beträgen des Voranschlages und der vorjährigen Baurechnung ersichtlich.

	Nettoausgaben im Jahre 1933 Fr.	Voranschlag 1933 Fr.	Nettoausgaben im Jahre 1932 Fr.
A. Bau neuer Linien.			
Genfer Verbindungsbahn.	40,228	—	36,657
B. Neu- und Ergänzungsbauten.			
1. Einführung der elektrischen Zug- förderung	5,741,626	7,589,000	6,699,050
2. Übrige Bauten (allgemeine Kosten, Bahnanlage und feste Einrichtungen):			
Generaldirektion	—	20,000	—
Kreis I	9,415,445	13,775,200	14,694,591
Kreis II	7,801,512	8,353,300	12,871,701
Kreis III	5,319,690	7,969,900	7,168,282
3. Rollmaterial, mit Inbegriff der elektrischen Fahrzeuge	11,293,362	22,773,000	25,774,739
4. Mobiliar und Gerätschaften	667,416	1,128,200	1,350,241
5. Hilfsbetriebe:			
Materialverwaltung	23,592	60,000	18,852
Werkstätten	—	—	—36,869,962
Total Bau der Bahn	39,802,871	61,668,600	31,744,101
C. Verwendungen auf Nebengeschäfte.			
Kraftwerke	1,257,356	1,562,000	1,453,662
Werkstätten	660,766	669,100	97,608,574
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee und Werfte Romanshorn	153,728	262,000	695,934
Total Nebengeschäfte	2,071,850	2,493,100	89,758,170
Gesamttotal	41,874,721	64,161,700	71,502,271

Die Einschränkungen in den Ausgaben, zu denen sich die Bundesbahnverwaltung durch den Einfluss der Weltwirtschaftskrise gezwungen sah, treten bei Gegenüberstellung der Zahlen sowohl des Voranschlages als der Rechnung des Jahres 1932 deutlich in Erscheinung. Die Bauausgaben des Berichtsjahres blieben um 22,3 Millionen oder 35 % unter den veranschlagten und um 29,6 Millionen Franken oder 42 % unter den Bauaufwendungen im Jahre 1932.

In der Summe der im Jahre 1933 vollendeten und auf Baukonto getragenen Ausgaben sind ausser den Kosten der Elektrifizierung und der Anschaffung von Rollmaterial als hauptsächlichste, mindestens eine Million Franken tragende Posten begriffen: Die zweiten Geleise auf den Strecken Ependes-Yverdon mit 3,2 Millionen, Courrendlin-Choindex mit 1,3 Millionen, Al Sasso-Rivera Bironico mit 6,3 Millionen, Richterswil-Pfäffikon mit 5,0 Millionen und Uzwil-Flawil mit 1,7 Millionen sowie die Erweiterung des Bahnhofes Wädenswil mit 2,6 Millionen, die neue Stellwerkanlage im Bahnhof Winterthur mit 1,1 Millionen und die Erweiterung der südlichen Einfahrt in den Bahnhof Schaffhausen mit 1,2 Millionen Franken.

Die Aufwendungen für die Fortsetzung der Elektrifikation betragen 4,2 Millionen, diejenigen für die Anschaffung von elektrischen Lokomotiven und von Wagen 6,9 Millionen Franken. Unter den Ausgaben für in Ausführung begriffene Bauten sind als wesentlichste zu nennen: 1,5 Millionen für die Verlegung des Stückgüterbahnhofes Bern, für die zweiten Geleise Freiburg-Schmitten 1,9 Millionen und Flums-Mels 1,7 Millionen, ferner 1,1 Millionen für den neuen Rangierbahnhof Basel, 1,1 Millionen für die Erweiterungen und Umbauten im Bahnhof Lugano und 1,2 Millionen Franken für verschiedene Ergänzungsbauten im Personen- und Güterbahnhof Zürich.

Das Anlagekonto der Bundesbahnen beträgt mit Einschluss der unvollendeten Bauobjekte und der Verwendungen auf Nebengeschäfte, in welchen letzteren die Anlagewerte der Kraftwerke und der Werkstätten nunmehr vollständig enthalten sind, am Ende des Rechnungsjahres 2841,6 Millionen Franken.

Finanzielle Ergebnisse.

Der vorliegenden Botschaft ist am Schlusse ein Auszug aus den Rechnungen und der Bilanz beigegeben, dem die Ergebnisse des Betriebes und der Finanzverwaltung zu entnehmen sind.

Wir begleiten diese Nachweise noch mit folgenden Erläuterungen und vergleichenden Ziffern.

Betriebsrechnung.

Die Betriebseinnahmen haben betragen:

	1933	1932	1931
	in Millionen Franken		
von Reisenden	135,2	136,3	150,7
» Gepäck	9,3	9,6	11,3
» Tieren	5,3	5,3	6,2
» Gütern	166,6	171,1	196,4
» Poststücken	7,8	8,0	8,8
Total Transporteinnahmen	324,2	330,3	373,4
von Verschiedenem	12,4	12,2	13,5
Zusammen	336,6	342,5	386,9
Voranschlagssummen	353,0	394,9	404,2
Einnahmen auf 1 km Betriebslänge Fr.	114,777	116,981	131,761

Die Betriebsausgaben betragen, einschliesslich der Erneuerungskosten, für die einzelnen Dienstzweige:

	1933	1932	1931
	in Millionen Franken		
Allgemeine Verwaltung	7,3	7,6	7,8
Unterhalt und Bahnbewachung . . .	43,2	46,0	50,6
Stationsdienst und Zugsbegleitung .	93,3	97,9	101,1
Fahr- und Werkstättendienst	87,2	91,4	93,8
Verschiedene Ausgaben	28,9	30,4	30,0
Zusammen	259,9	273,3	283,3
Voranschlagssummen	279,7	288,4	289,7
Ausgaben auf 1 km Betriebslänge Fr.	88,627	93,223	96,467

Als Betriebsüberschüsse sind somit verblieben:

im ganzen	76,7	69,7	103,6
Voranschlagssummen	77,9	106,5	114,5
Überschuss auf 1 km Betriebslänge Fr.	26,150	23,758	35,294

Das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen — der Betriebskoeffizient — beträgt für die drei Jahre 77,22% 79,69% 73,21%

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass mit dem Fortschreiten der Elektrifikation die Grundlagen für die Berechnung der Koeffizienten ändern, weil als neuer Belastungsfaktor die Kapitalverzinsung und die Erneuerungsrücklagen für die Fahrleitung jeweils hinzukommen.

Sodann ist zu bemerken, dass die ausgewiesenen Betriebsüberschüsse die rohen Ergebnisse darstellen, da die Ausgaben auch die dem Erneuerungsfonds und anderen Spezialfonds auffallenden Kosten einschliessen. Durch entsprechende Zuschüsse aus diesen Fonds an die Gewinn- und Verlustrechnung wird die daherige Überlastung der Betriebsrechnung ausgeglichen. Der reine Überschuss errechnet sich folgendermassen:

	1933	1932	1931
	in Millionen Franken		
Rohe Betriebsüberschüsse wie oben	76,7	69,7	103,6
dazu: Zuschüsse aus den Fonds . . .	12,8	13,6	15,7
Reine Betriebsüberschüsse	89,5	83,3	119,3
Unterschied zum Vorjahr	+ 6,2	— 36,0	— 10,3

Es ist demnach hier eine leichte Besserung festzustellen, die indessen nicht einer Einnahmenvermehrung, sondern einer Ausgabenverminderung von 12,6 Millionen Franken zuzuschreiben ist.

Die Transporteinnahmen erzielen im Vergleich zu dem überaus ungünstigen Vorjahre einen etwas weniger grossen Rückschlag. Er beträgt immerhin noch 6,6 Millionen Franken oder 1,99 %, der sich auf alle Kategorien verteilt. Davon entfallen auf den Personenverkehr, bei einer Verminderung der Gesamtreisendenzahl um rund 2,0 auf 114,8 Millionen Personen, 1,6 Millionen Franken oder 1,1 % und auf den Güterverkehr, der im gesamten einen Ausfall von 477,000 Tonnen aufweist, 5,0 Millionen Franken oder 2,6 %.

Die verschiedenen Einnahmen sind infolge von Mehrerlösen aus Pacht- und Mietzinsen um 0,2 Millionen Franken höher als die letztjährigen.

Der Rückgang der gesamten Betriebseinnahmen bezieht sich somit gegenüber dem Vorjahre auf 6,4 Millionen Franken oder 1,86 % und gegenüber dem Voranschlag auf 16,4 Millionen Franken oder 4,65 %.

Die Betriebsausgaben erreichten die Summe von 259,9 Millionen und blieben damit wieder um 18,4 Millionen oder 4,89 % unter denjenigen des Vorjahres und um 15,2 Millionen Franken oder 5,51 % unter den Ansätzen des Voranschlages. Die Einsparungen in den Personal- und Sachausgaben erstreckten sich auf alle Dienstzweige, nämlich 0,4 Millionen bei der allgemeinen Verwaltung, 2,7 Millionen beim Unterhalt und der Bewachung der Bahn, 4,6 Millionen beim Stations- und Zugsdienst, 4,2 Millionen beim Fahr- und Werkstättendienst und 1,5 Millionen bei den verschiedenen Ausgaben.

Der Personalbestand konnte neuerdings um 1441 Mann herabgesetzt werden, womit er im Jahresdurchschnitt betrug: 1933 = 31,628, 1932 = 33,069 und 1931 = 33,891 Mann.

An Ausgaben für Besoldungen, Löhne, Zulagen, Dienstkleider usw. des Personals wurden ausgerichtet:

	1933	1932	1931
	in Millionen Franken		
für das Personal der vier Dienstzweige	138,9	145,3	149,3
» » nicht rubrizierte Personal	18,2	18,9	19,2
» » Personal der Depotwerkstätten	3,3	3,2	3,2
» » Personal der Materialverwaltung und der Nebengeschäfte	18,6	18,8	18,6
» » Personal der Bauleitungsbureaux und die Arbeiter für die Elektrifizierung	0,6	0,7	0,8
» » Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenüsse	0,6	1,0	0,9
» » Leistungen der Verwaltung für Wohlfahrtseinrichtungen (Bade- und Wascheinrichtungen, Speise- anstalten, Milchküchen usw.)	0,3	—	—
Summe der Bar- und Naturalleistungen	180,5	187,9	192,0
Übertrag	180,5	187,9	192,0

	1933	1932	1931
	in Millionen Franken		
Übertrag	180,5	187,9	192,0
Hierzu sind noch die Leistungen der Verwaltung an die Fürsorgeanstalten zu zählen:			
Ordentliche Beiträge und Ergänzungsleistungen an die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	31,5	29,9	28,5
Prämien und Zuschüsse für die Unfallversicherung	3,2	3,5	3,4
Gesamtaufwendungen für das Personal .	215,2	221,3	228,9

(Die Leistungen für Wohlfahrtseinrichtungen waren bisher nicht ausgedehnt.)

Die Ausgabenverminderung beträgt 6,1 Millionen Franken; sie ist durch die infolge der Personalreduktion erzielte Ersparnis von 7,4 Millionen für direkte Leistungen an das Personal und 0,3 Millionen für geringere Leistungen für die Unfallfürsorge entstanden, wovon 1,6 Millionen für Mehreinlagen in die Pensions- und Hilfskasse in Abzug kommen. Die Aufwendungen für das Personal belaufen sich auf rund 77 % der gesamten Betriebsausgaben.

Einen wesentlichen Teil der Betriebskosten machen auch die Verbrauchsmaterialien der Verwaltung und des Betriebes aus, wie Bureau- und Druckkosten, Beleuchtungs-, Heizungs- und Reinigungsmaterial, sodann hauptsächlich das Brennmaterial für die Dampflokomotiven und die elektrische Energie. Die Gesamtausgaben betragen in den Jahren 1933 = 29,4 Millionen, 1932 = 31,9 Millionen und 1931 = 38,3 Millionen Franken. Die Ausgaben von 1933 sind gegenüber dem Vorjahre um 7,66 % und gegenüber dem Voranschlag um 10,73 % zurückgegangen. Auf die Betriebskraft allein entfielen:

	für das Brennmaterial Fr.	für die elektr. Energie Fr.	im ganzen Fr.
1933	5,068,075	19,710,005	24,778,080
1932	6,181,217	20,445,796	26,627,013
1931	8,310,920	19,193,551	27,504,471

Die Minderausgabe beim Dampfbetriebe von 1,1 Millionen Franken ist neben den geringeren Fahrleistungen dem steten Rückgang des Kohlenpreises zuzuschreiben, der sich im Durchschnitt auf Fr. 27.88 pro Tonne franko verzollt Basel stellte, gegen Fr. 29.46 im Vorjahre und Fr. 33.96 im Jahre 1931. Der Kraftverbrauch für den elektrischen Betrieb weist trotz erhöhter Leistungen eine Minderausgabe von 0,7 Millionen Franken auf.

Die Fahrleistungen haben im Berichtsjahre und in den vorangegangenen Jahren betragen:

	Dampflokomotiven Lok.-km	Elektr. Lokomotiven und Motorwagen Lok.-km	im ganzen Lok.-km
1933	12,160,899	36,047,653	48,208,552
1932	13,747,108	35,013,080	48,760,188
1931	15,269,226	34,847,977	50,117,203

Die effektiven Gesamtleistungen sind gegenüber den vorjährigen um 551,636 Lok.-km oder 1,13 % und gegenüber dem Voranschlag um 1,051,448 Lok.-km oder 2,13 % zurückgegangen. Der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge am gesamten Zugförderungs- und Rangierdienst beträgt rund 75 %.

Als Posten von Bedeutung sind noch zu nennen: Der Verbrauch an Oberbaumaterialien für den Unterhalt und die Erneuerung der Geleisanlagen, der in den Jahren 1933 = 6,7 Millionen, 1932 = 6,9 Millionen und 1931 = 8,2 Millionen Franken erforderte, sowie die Unterhaltskosten des Rollmaterials, die sich auf 28,1 Millionen im Jahre 1933, 28,3 Millionen im Jahre 1932 und 28,0 Millionen Franken im Jahre 1931 beliefen.

Das Schlussergebnis der Betriebsrechnung, nämlich der Überschuss der Einnahmen von Fr. 76,691,131 ist gegenüber dem Vorjahr um Fr. 7,039,572 oder 10,11 % höher, im Vergleich zum Voranschlag dagegen um Fr. 1,238,469 oder 1,59 % geringer.

Im Zusammenhang mit den vorstehenden Erörterungen gestatten wir uns, an dieser Stelle auf das vom Nationalrat am 4. Dezember 1933 angenommene Postulat des Herrn Nationalrat Gelpke einzutreten und zu dessen erstem Teil, die Betriebsausgabensenkung durch Reduktion der Personenzugskilometer betreffend, folgendes auszuführen:

Die in Vorschlag gebrachte Reduktion der Fahrleistungen wäre kein taugliches Mittel zur Besserung der Finanzlage der Bundesbahnen. Jede Verschlechterung des Fahrplanes wird von der Öffentlichkeit erfahrungsgemäss nicht ohne Kritik aufgenommen und lenkt den Verkehr auf die Strasse ab und wäre unzweifelhaft der Anlass zu vermehrten Konzessionsgesuchen für Autokurse parallel zur Bahn. Der so verloren gehende Verkehr könnte später selbst mit erheblichen Opfern nur schwer wieder zurückgewonnen werden. Überdies werden die mit einer Einschränkung der Zahl der Personenzugskilometer zu erzielenden Ersparnisse leicht überschätzt. Es darf nicht übersehen werden, dass für die gegenwärtig gefahrenen Zugskilometer Personal und Material bereits vorhanden sind. Eine Einschränkung der Fahrleistungen würde deshalb zunächst nur eine entsprechende Senkung der verhältnismässig untergeordneten Materialkosten bewirken, wogegen ein Abbau des überzähligen Personals längere Zeit dauern würde und sich nicht unmittelbar auswirken könnte. Die Verhältnisse im Ausland können nicht ohne weiteres zum Vergleich herangezogen werden. Es ist ohne weiteres zuzugeben, dass die Bundesbahnen hinsichtlich der auf den km Betriebslänge entfallenden Zugsleistungen im Personen-

verkehr an erster Stelle stehen; dabei darf aber nicht unberücksichtigt bleiben, dass unsere Siedlungsverhältnisse von denjenigen des Auslandes im allgemeinen wesentlich verschieden sind.

Auch die schlechten Erfahrungen, die von den meisten grösseren Bahnen Europas in den letzten Jahren mit der Reduktion ihrer Zugsleistungen im Personenverkehr gemacht worden sind, sprechen gegen eine solche Reduktion. Es hat sich gezeigt, dass bei den Bahnen, die solche Reduktionen durchgeführt haben, keineswegs eine Verbesserung der Finanzlage eintrat, sondern diese sich vielmehr erheblich stärker verschlechterte als bei den Bahnunternehmungen, die nicht zu solchen Massnahmen gegriffen hatten.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Dem begedruckten Rechnungsauszug fügen wir noch folgende Einzelheiten an.

Die Summe der Einnahmen von 105,1 Millionen Franken ist um 3,7 Millionen niedriger als diejenige letzten Jahres. Diese Verminderung rührt hauptsächlich davon her, dass der Rechnung des Vorjahres ein ausserordentlicher Kursgewinn von 5,9 Millionen zugute gekommen war, dass ferner die Wertschriften im Berichtsjahr einen Minderertrag von 2,2 Millionen aufweisen und schliesslich die Kapitalzinsen der Nebengeschäfte um 1,6 Millionen und der Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds um 0,8 Millionen geringer waren als im Vorjahre.

Die Ausgaben gingen um 4,7 Millionen Franken zurück; infolge Wegfalles der ausserordentlichen Abschreibung von 5,9 Millionen erfuhren die gesetzliche Tilgung und die Abschreibungen auf Anleihenskosten und untergegangenen Bahnanlagen eine Abnahme von 7,3 Millionen, während die Einlage in den Erneuerungsfonds um 0,7 Millionen und die Mehrbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse gemäss Sanierungsplan sich um 2,6 Millionen erhöhten.

Der nach Erfüllung aller Verpflichtungen sich ergebende Fehlbetrag von 48,8 Millionen Franken steht nur um 1 Million unter dem Ausgabenüberschuss des Vorjahres, übersteigt aber denjenigen des Voranschlages noch um 3,2 Millionen.

Mit Inbegriff des restlichen Saldovortrages vom Vorjahre von Fr. 47,185,885 schliesst die Gewinn- und Verlustrechnung auf Ende 1933 mit einem Passivsaldo von Fr. 96,003,989.75 ab.

Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen beantragt, von diesem Betrag den auf die Verzinsung des Kriegsdefizites entfallenden Anteil von Fr. 6,787,898.90, wie schon in den letzten zwei Jahren, dem Konto «zu tilgende Verwendungen, Kriegsdefizit» zu belasten und nur den Rest von Fr. 89,216,090.85 als Defizit der Jahre 1931—1933 auf neue Rechnung vorzutragen.

Damit würde sich das Kriegsdefizit im Anfang des Jahres 1934 auf Franken 157,680,096.37 erhöhen.

Bilanz.

Die Bilanzsumme ist im Berichtsjahre um 64,8 Millionen auf 3263,5 Millionen Franken angewachsen.

In den Aktiven weisen das Anlagekonto der Bahn, die unvollendeten Bauobjekte und die Nebengeschäfte insgesamt einen Nettozuwachs von 31,1 Millionen und die zu tilgenden Verwendungen einen solchen von 10,7 Millionen auf, wozu noch die Vermehrung des Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung um 42,3 Millionen kommt, während die Wertbestände und Guthaben eine Abnahme um 19,3 Millionen zeigen.

Bei den Passiven sind das getilgte Schuldkapital um 5,2 Millionen, die schwebenden Schulden um 62,6 Millionen und die Bestände der Spezialfonds um 6,3 Millionen gestiegen, wogegen die festen Anleihen sich um 9,3 Millionen Franken verringert haben.

Kapitalbeschaffung.

Im Nachweis der Veränderungen im Anlagekapital auf den Seiten 128/29 des Geschäftsberichtes finden sich die erforderlichen Angaben über die im Jahre 1933 zur Rückzahlung fällig gewordenen kleineren Anleihen der verstaatlichten ehemaligen Privatbahnen und der Bundesbahnen selbst, sowie über die Aufnahme einer Konversionsanleihe von 150 Millionen Franken zum Zinsfuß von 4 % an Stelle der auf 1. August zur Rückzahlung gelangten 4½ % Anleihe vom Jahre 1922.

Das Ergebnis der im Herbst durch den Bund ausgegebenen Anleihe sollte anfänglich zum Teil zur Deckung der Bedürfnisse der schweizerischen Bundesbahnen verwendet werden. In der Folge wurde der ganze Anleihensbetrag der eidgenössischen Staatskasse zur Verfügung gestellt. Die laufenden Geldbedürfnisse bis Ende des Jahres wurden durch Reskriptionen und Vorschüsse gedeckt. Depotscheine zugunsten der Hilfskasse wurden für 17 Millionen Franken ausgegeben und 8,3 Millionen Franken zurückbezahlt.

Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.

Der Bestand der versicherten Aktiven ist im Berichtsjahre um 824 Mann zurückgegangen. Der anrechenbare Jahresverdienst hat dementsprechend um 2,8 Millionen Franken abgenommen und erreicht damit noch rund 160 Millionen Franken.

Die Pensionen und Unterstützungen sind im Berichtsjahre, entsprechend einer Zunahme von 398 pensionierten und unterstützten Personen, um 1,8 Millionen Franken auf 46,5 Millionen Franken angestiegen. Die durchschnittliche Jahrespension betrug im Jahre 1933 Fr. 3490 für Invalide und Fr. 1513 für Witwen.

Die Mehrinvalidierung zufolge Personalabbau und die verminderte Sterblichkeit der Pensionierten gegenüber den rechnungstechnisch erwarteten Abgängen hatten ein Ansteigen des versicherungstechnischen Fehlbetrages der Kasse um 12,9 Millionen Franken auf Fr. 362,287,300 zur Folge.

Die Krankenkasse verzeichnet neuerdings eine Abnahme um 385 auf 24,499 Mitglieder. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten sind bei den Werkstättekrankenkassen von Fr. 43.85 auf Fr. 44.41 angestiegen, während sie bei den Kreiskrankenkassen von Fr. 43.19 auf 40.43 zurückgegangen sind.

Die Reserven der Kasse haben um Fr. 82,871.70 (Vorjahr Fr. 4,027.50) zugenommen und erreichen auf Ende 1933 Fr. 451,768.30.

Im Anschlusse hieran führen wir in Beantwortung des zweiten Teils des nationalrätlichen Postulates, der die intermittierende Indienstellung arbeitswilliger Pensionsbezüger anregt, folgendes aus:

Die Möglichkeit, Pensionsbezüger wieder zu beschäftigen, wenn sie die unbeschränkte Dienstfähigkeit wieder erlangen, besteht nach Art. 29 der Statuten der Pensions- und Hilfskasse schon jetzt; in vereinzelt Fällen wurde von ihr auch schon Gebrauch gemacht. Eine Anwendung dieser Bestimmung in grösserem Massstabe kann dagegen nicht in Frage kommen, weil weitaus die meisten Pensionsbezüger altershalber oder aus Gesundheitsrücksichten zurücktreten und deshalb für eine vollwertige Arbeitsleistung gar nicht mehr tauglich sind. Im Interesse einer wirtschaftlichen Betriebsführung müssen heute an das Personal wesentlich grössere Anforderungen gestellt werden als früher; dies ist aber nur möglich, wenn gesunde und unbeschränkt verwendbare Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. Übrigens würde man es in einer Zeit, wo so viele junge Leute arbeitslos sind, kaum verstehen, dass wieder zu besetzende Stellen, selbst nur provisorisch, durch schon in den Ruhestand versetzte und aus ihrer Pension lebende Angestellte ausgefüllt würden.

Mit diesen Ausführungen glauben wir, das von Herrn Nationalrat Dr. Gelpke eingebrachte Postulat als erledigt betrachten zu können.

Schlussbemerkungen und Antrag.

Der in jeder Beziehung schlüssige Bericht des Verwaltungsrates enthebt uns langer Ausführungen über die Lage der Unternehmung. Diese hat entschlossen den mühsamen, aber notwendigen Weg der Einsparungen betreten. In einem Jahre sind die Betriebsausgaben ohne irgendwelche Verminderung der Besoldungen um 13½ Millionen oder zirka 5 % zurückgegangen; die Bauausgaben sind um 29½ Millionen oder 42 % niedriger als diejenigen des Vorjahres und um 22,3 Millionen oder 35 % unter denen des Voranschlages. Diese löbliche Anstrengung verdient zur Ehre der Leitung und des Personals hervorgehoben zu werden; alle haben sie Anspruch auf Dank. Wir zweifeln im übrigen nicht, dass sie auf diesem Wege verharren und weiterhin zu der Wiederauf-

richtung der Bundesbahnen beitragen werden. Aber auch die strengsten Sparmassnahmen vermögen dies nicht zu bewerkstelligen. Unser durch den Rückgang des internationalen Handels und des Verkehrs im allgemeinen schwer betroffenes Eisenbahnnetz leidet unter dem Überangebot an Transportmitteln und unter dem Mangel jeglicher rationeller Zusammenarbeit der Verkehrsmittel untereinander. Im übrigen ist es durch die Überschuldung schwer belastet, die infolge der oft übertriebenen Ansprüche und der fast chronischen Defizite des Transportgeschäftes auf die Länge nicht ausbleiben konnte. Diesem doppelten Übel muss unbedingt abgeholfen werden.

Wir haben Ihnen deshalb schon vor einigen Monaten einen Entwurf für ein Gesetz über die Verkehrsteilung vorgelegt, das bezweckt, der ungeordneten und verderblichen Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeugen auf Strassen ein Ende zu bereiten und den gegenwärtigen unfruchtbaren Kampf durch eine nutzbringende Zusammenarbeit zu ersetzen. Das diesem Gesetz im Auslande entgegengebrachte Interesse bestätigt den Wert der Grundsätze, auf denen es fusst. Wir erhoffen dessen demnächstige Annahme, sie ist notwendig.

Alsdann werden unverzüglich unsere Vorschläge für die Reorganisation der SBB selbst folgen, die ihre Sanierung ermöglichen sollen. Man darf sich indessen nicht verhehlen, dass es sich dabei um ein tiefgreifendes Werk handelt, das mancherlei Opfer erheischen wird. Damit dieser Neuaufbau nicht bloss fiktiv oder vergeblich sei, ist es unumgänglich, ihn gründlich und vorsichtig vorzubereiten, worauf unser ganzes Bestreben gerichtet ist.

Wir empfehlen Ihnen den nachfolgenden Beschlussesentwurf des Verwaltungsrates, dem wir beistimmen, zur Annahme und benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 15. Mai 1934.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Pilet-Golaz.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

Beilagen:

Beschlussesentwurf,

Auszug aus den Rechnungen und der Bilanz pro 1933.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
über
**die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes
der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1933.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der Generaldirektion der Bundesbahnen vom 13. April 1934,

des Berichts und Antrages des Verwaltungsrates vom 30. April 1934 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung und
der Botschaft des Bundesrates vom 15. Mai 1934,

beschliesst:

Art. 1.

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

Art. 2.

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

Art. 3.

Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 1931, 1932 und 1933 im Betrage von Fr. 96,003,939.75 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.

Auszug

aus den

**Rechnungen und der Bilanz der schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1933.****Baurechnung.**

	Bestand auf 31. Dezember 1932		Vermehrung pro 1933		Bestand auf 31. Dezember 1933	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Bau der Bahn.						
I. Allgemeine Kosten . . .	198,577,412	48	2,704,862	01	201,282,274	49
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen:						
a. Erwerb von Grund und Rechten	223,272,686	83	4,127,640	65	227,400,327	48
b. Unterbau	690,794,734	37	17,138,051	38	707,932,785	75
c. Oberbau	211,436,804	80	2,669,107	91	214,105,912	71
d. Hochbau und mecha- nische Einrichtungen	221,718,485	63	3,017,751	45	224,736,237	08
e. Einrichtungen für die elektrische Zugförde- rung	112,242,178	12	2,624,819	—	114,866,997	12
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . .	116,987,638	99	4,482,888	—	121,470,526	99
III. Rollmaterial	592,898,595	54	8,083,610	75	600,982,206	29
IV. Mobiliar und Gerät- schaften	29,411,762	47	810,097	33	30,221,859	80
V. Hilfsbetriebe (Material- verwaltung und Werk- stätten)	636,803	54	10,356	05	647,159	59
Total Baukonto	2,397,977,102	77	45,669,184	53	2,443,646,287	30
Verwendungen auf Neben- geschäfte.						
1. Kraftwerke	237,898,793	51	576,146	60	238,474,940	11
2. Werkstätten	35,489,691	45	82,723	94	35,572,415	39
3. Schiffbetrieb und Werfte .	2,158,547	53	449,412	95	2,607,960	48
Gesamttotal	2,673,524,135	26	46,777,468	02	2,720,301,603	28

Betriebsrechnung für das Jahr 1933.

Rechnung 1932	Voranschlag 1933	Rechnung 1933	
		Fr.	Cts.
		Betriebseinnahmen.	
		I. Aus dem Personenverkehr	
136,755,361	142,000,000	135,213,516	74
185,984,621	190,000,000	II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güter- verkehr	
		181,132,330	56
8,014,890	9,000,000	III. Aus dem Postverkehr	
		7,824,175	20
330,754,872	341,000,000	Total der Transporteinnahmen	
12,198,454	12,019,200	324,170,022	50
342,953,326	353,019,200	IV. Verschiedene Einnahmen	
		12,445,923	98
		Total der Betriebseinnahmen	
		336,615,946	48
		Betriebsausgaben.	
		<i>I. Allgemeine Verwaltung.</i>	
		A. Personalkosten	
7,114,076	7,167,200	6,779,751	80
701,007	702,600	B. Nebenkosten	
		640,960	72
7,815,083	7,869,800	Total I	
		7,420,712	52
		<i>II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.</i>	
		A. Personalkosten	
9,912,890	10,132,400	9,691,909	18
1,186,710	1,100,000	B. Nebenkosten	
		1,220,508	68
31,382,589	32,066,800	C. Unterhalt und Erneuerung der Bahn- anlagen	
		29,896,338	83
42,482,189	43,299,200	Total II	
		40,808,756	69
		<i>III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.</i>	
		A. Personalkosten	
97,076,130	97,801,100	92,998,781	20
5,136,727	5,487,900	B. Nebenkosten	
		4,639,732	10
102,212,857	103,289,000	Total III	
		97,638,513	30
		<i>IV. Fahr- und Werkstätten dienst.</i>	
		A. Personalkosten	
31,157,810	31,443,000	29,487,264	88
985,547	1,027,000	B. Nebenkosten	
		813,062	46
27,294,288	28,021,000	C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials	
		25,297,016	21
2,224,928	2,409,000	D. Unterhalt und Erneuerung der me- chanischen und elektr. Einrichtungen	
		2,206,248	02
31,627,538	31,243,000	E. Unterhalt und Erneuerung des Roll- materials	
		31,163,383	74
93,290,111	94,143,000	Total IV	
		88,966,975	31

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1933.

Rechnung 1932		Voranschlag 1933		Einnahmen.		Rechnung 1933	
Fr.	Fr.	Fr.	Cts.				
69,651,559	77,929,600	1. Überschuss der Betriebseinnahmen	76,691,131	33			
29,750	51,000	2. Ertrag verpachteter Bahnstrecken .	51,000	—			
992,329	1,000,000	3. Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien	547,753	65			
3,968,057	1,215,000	4. Ertrag der Wertbestände und Guthaben	1,804,846	97			
		5. Kapitalverzinsung der Nebengeschäfte:					
11,858,890	10,738,000	a. Betrieb der Kraftwerke	10,732,418	65			
2,633,361	2,366,500	b. Werkstätten	2,109,612	10			
87,326	109,200	c. Schiffbetrieb und Werfte	104,247	70			
		6. Reinertrag der Nebengeschäfte:					
17,729	15,000	a. Betrieb der Kraftwerke	15,868	32			
15,039	13,300	b. Werkstätten	8,556	85			
495	400	c. Werfte Romanshorn	244	35			
		7. Zuschüsse aus den Spezialfonds:					
12,916,551	12,947,000	a. Erneuerungsfonds	12,119,457	02			
39,643	20,000	b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds	61,215	87			
656,243	657,000	c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten	702,015	73			
—	—	8. Betriebssubventionen	—	—			
5,903,330	11,000	9. Sonstige Einnahmen	106,848	79			
53,680,982	45,574,000	10. Passivsaldo auf neue Rechnung	96,003,989	75			
162,451,284	152,647,000	Total der Einnahmen des Jahres	201,059,207	08			

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1933.

Rechnung 1932		Voranschlag 1933		Rechnung 1933	
Fr.	Fr.	Ausgaben.		Fr.	Cts.
47,000	47,000	1. Entschädigung für Pachtstrecken .	47,000	—	
113,985,525	112,822,000	2. Verzinsung der festen Anleihen .	113,819,560	78	
1,434,281	4,910,000	3. Verzinsung der schwebenden Schulden	1,563,836	24	
681,827	320,000	4. Finanzunkosten, Kursverluste etc. .	417,801	67	
449,951	170,900	5. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften (Schiffbetrieb auf dem Bodensee)	217,771	03	
16,072,092	8,019,700	6. Tilgungen und Abschreibungen .	8,800,297	42	
		7. Einlagen in die Spezialfonds:			
19,593,980	20,376,900	a. Erneuerungsfonds	20,267,993	05	
229,474	235,000	b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds	208,608	35	
667,195	650,000	c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten	420,012	60	
		8. Sonstige Ausgaben:			
140,990	135,000	a. Subventionen	147,718	—	
4,931,691	4,740,000	b. Ausserordentliche Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse	7,573,647	50	
359,500	220,500	c. Verschiedenes	389,575	44	
3,857,778	—	9. Passivsaldo vom Vorjahr	47,185,385	—	
162,451,284	152,647,000	Total der Ausgaben des Jahres	201,059,207	08	

Bilanz auf 31. Dezember 1933.

Rechnung 1932	Rechnung 1933	
	Fr.	Cts.
	Aktiven.	
	I. Anlagekonto:	
2,397,977,103	1. Baukonto der Bahn	2,443,646,287 30
113,917,356	2. Überschuss des Rückkaufpreises über die Anlagekosten	113,917,355 77
23,007,740	II. Unvollendete Bauobjekte	7,356,857 40
275,547,032	III. Verwendungen auf Nebengeschäfte	276,655,315 98
181,395,840	IV. Zu tilgende Verwendungen	192,044,162 62
153,244,178	V. Wertbestände und Guthaben	133,921,675 72
53,680,982	VI. Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	96,003,989 75
3,198,770,231	Total der Aktiven	3,263,545,644 54
	Passiven.	
2,852,200,611	I. Feste Anleihen	2,842,929,190 59
77,509,447	II. Getilgtes Schuldkapital	82,673,365 74
127,909,375	III. Schwebende Schulden	190,499,759 97
128,765,554	IV. Spezialfonds:	
6,953,612	a. Erneuerungsfonds	134,879,197 73
5,431,632	b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds	7,322,823 25
	c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten	5,241,307 26
3,198,770,231	Total der Passiven	3,263,545,644 54

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1933. (Vom 15. Mai 1934.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3114
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.05.1934
Date	
Data	
Seite	184-201
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 315

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.