

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1935.

(Vom 15. Mai 1936.)

---

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen hiermit den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1935 nebst dem Bericht und Antrag des Verwaltungsrates zur Genehmigung zu unterbreiten.

### Umfang des Bahnnetzes.

Die Betriebslänge hat gegenüber 1934 eine Verminderung um 0,191 km erfahren. Gesamtbetriebslänge auf Ende 1935: 9013,264 km.

### Elektrifikation.

Die Elektrifizierungsarbeiten wurden auf den Linien Giubiasco-Locarno und Gossau-Sulgen weitergeführt. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf diesen Strecken ist für anfangs Mai 1936 zu erwarten.

### Bausausgaben.

Die Brutto-Bausausgaben beliefen sich auf 27,1 Millionen gegen 40,9 Millionen Franken im Vorjahr. Davon sind 18,7 Millionen der Baurechnung und 8,4 Millionen, die keine Anlagewerte darstellen, der Betriebsrechnung (1,6 Millionen) und dem Erneuerungsfonds belastet worden (6,8 Millionen).

Die nachstehende Darstellung gibt eine Übersicht über die Netto-Baukosten nach Haupttiteln, verglichen mit den Beträgen des Voranschlages und der vorjährigen Baurechnung.

	Nettoausgaben im Jahre 1935	Voranschlag 1935	Nettoausgaben im Jahre 1934
	Fr.	Fr.	Fr.
<b>A. Bau neuer Linien.</b>			
Genfer Verbindungsbahn. . . . .	59,164	500,000	870,319
<b>B. Neu- und Ergänzungsbauten.</b>			
1. Einführung der elektrischen Zug- förderung . . . . .	1,930,653	2,022,000	6,160,332
2. Übrige Bauten (allgemeine Kosten, Bahnanlage und feste Einrichtungen):			
Generaldirektion . . . . .	314,583	566,000	709,140
Kreis I . . . . .	2,689,225	9,207,300	6,179,157
Kreis II. . . . .	2,964,670	5,980,800	4,693,469
Kreis III . . . . .	2,047,974	5,481,500	4,697,776
3. Rollmaterial . . . . .	9,200,397	10,185,000	7,811,671
4. Mobilien und Gerätschaften . .	427,816	578,700	510,591
5. Hilfsbetriebe:			
Materialverwaltung . . . . .	—	88,000	— 3,379
Total Bau der Bahn . . . . .	19,634,482	34,609,300	31,629,076
<b>C. Verwendungen auf Nebengeschäfte.</b>			
Kraftwerke . . . . .	216,427	365,000	757,155
Werkstätten . . . . .	530,062	608,000	488,494
Schiffsbetrieb auf dem Bodensee und Werfte Romanshorn. . . . .	21,288	7,000	215,689
Total Nebengeschäfte . . . . .	767,777	980,000	1,461,338
Gesamttotal . . . . .	20,402,259	35,589,300	33,090,414

Die Netto-Bauausgaben verminderten sich gegenüber der Rechnung 1934 um 12,7 Millionen und gegenüber dem Voranschlag um 15,2 Millionen.

Von den im Berichtsjahr vollendeten und auf Baukonto verrechneten Objekten sind ausser den Kosten für die Elektrifizierung und für die Anschaffung von Rollmaterial folgende bedeutenderen Aufwendungen anzuführen: im Bahnhof Bern, Verlegung des Stückgüterbahnhofes nach Weiermannshaus (7,0 Millionen); Erstellen des zweiten Geleises auf den Strecken Freiburg-Schmitten (2,1 Millionen), Baar-Zug (1,5 Millionen) und Flums-Sargans (2,7 Millionen), sowie die Erweiterung und Erstellung einer neuen Stellwerkanlage im Bahnhof Brugg (1,6 Millionen).

Die Aufwendungen für Anschaffung und Umbau von Rollmaterial zu Lasten des Kontos «unvollendete Bauobjekte» betragen 6,2 Millionen Franken.

Im weitem beliefen sich die Ausgaben für im Bau befindliche hauptsächlichste Objekte: 0,4 Million für Umbau und Erweiterung des Bahnhofs Neuenburg, 0,5 Million für den Umbau der Geleiseanlagen im Personenbahnhof Bern und 0,4 Million für die Erweiterung der Station Olten-Hammer.

Das Anlagekonto beträgt mit Einschluss der unvollendeten Bauobjekte und der Verwendungen auf Nebengeschäften am Ende des Rechnungsjahres 2895,9 Millionen Franken.

Das Anlagekonto weist eine ausserordentliche Verminderung von 41,4 Millionen auf, die sich unter Einrechnung der ordentlichen Vermehrung von 12,5 Millionen auf netto 28,9 Millionen beläuft.

Die ausserordentliche Verminderung von 41,4 Millionen entspricht dem Betrag der auf dem Baukonto durchgeführten direkten Abschreibung aus der Bundessubvention für die Beschleunigung der Elektrifikation von 60 Millionen. Der Rest von 18,6 Millionen wurde dem Erneuerungsfonds (indirekte Abschreibungen) gutgeschrieben.

### Finanzielle Ergebnisse.

Die Bau-, Betriebs- und Finanzrechnungen sind auszugsweise im Anhang zur vorliegenden Botschaft wiedergegeben.

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

#### Betriebsrechnung.

Die Betriebseinnahmen betragen:

	1935	1934	1933
	in Millionen Franken		
von Reisenden . . . . .	126,4	133,2	135,2
» Gepäck . . . . .	8,6	9,1	9,3
» Tieren . . . . .	5,2	5,5	5,3
» Gütern . . . . .	155,7	165,9	166,6
» Poststücken . . . . .	7,2	7,6	7,8
Total Transporteinnahmen	308,1	321,3	324,2
Verschiedene Einnahmen . . . . .	11,7	12,3	12,4
Zusammen	314,8	333,6	336,6
Voranschlagssummen	334,9	322,4	353,0
Einnahmen auf 1 km Betriebslänge Fr.	107,322	113,736	114,777

Die Betriebsausgaben, einschliesslich Erneuerungskosten betragen für die einzelnen Dienstzweige:

	1935	1934	1933
	in Millionen Franken		
Allgemeine Verwaltung . . . . .	6,7	6,8	7,3
Unterhalt und Bewachung der Bahn	37,2	39,8	43,2
Übertrag	43,9	46,6	50,5

	1935	1934	1933
	in Millionen Franken		
Übertrag	48,9	46,6	50,5
Stationsdienst und Zugbegleitung.	84,7	87,5	98,8
Zugförderungs- und Werkstättendienst	81,7	88,7	87,2
Verschiedene Ausgaben . . . . .	30,1	29,8	28,9
Zusammen	240,4	247,6	259,9
Voranschlagssummen	249,1	252,4	279,7
Ausgaben auf 1 km Betriebslänge Fr.	81,942	84,409	88,627

Als Betriebsüberschüsse sind somit verblieben:

	1935	1934	1933
	in Millionen Franken		
im ganzen . . . . .	74,4	86,0	76,7
Voranschlagssummen	85,8	70,0	77,9
Überschuss auf 1 km Betriebslänge Fr.	25,380	29,827	26,150

Das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen — der Betriebskoeffizient — beträgt für die drei Jahre . . . . .

76,35%      74,22%      77,22%

Die ausgewiesenen Betriebsüberschüsse stellen die rohen Ergebnisse dar, 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:

	1935	1934	1933
	in Millionen Franken		
Rohe Betriebsüberschüsse wie oben	74,4	86,0	76,7
dazu: Zuschüsse aus den Fonds . .	10,8	12,1	12,8
Reine Betriebsüberschüsse . . . . .	85,2	98,1	89,5
Unterschied zum Vorjahr . . . . .	— 12,9	8,6	6,2

Trotz der Ausgabensenkung von 7,2 Millionen weist der Betriebsüberschuss einen Rückgang von 11,6 Millionen auf, der auf den Einnahmefall von 18,8 Millionen Franken zurückzuführen ist.

Die Transporteinnahmen sind gegenüber dem Vorjahre wesentlich gesunken. Die Mindereinnahmen machen 18,2 Millionen oder 5,7% aus. Der Personenverkehr nimmt hieran mit 6,9 Millionen Franken teil. Die Reisendenzahl stellt sich auf 109,9 Millionen Personen, d. h. um 4,4 Millionen Reisende oder 8,9% niedriger als 1934. Der Ausfall im Güter- und Postverkehr macht 11,8 Millionen Franken aus, hervorgerufen durch die Verkehrsabnahme von

745,000 Tonnen (wovon 537,000 Tonnen auf die verringerte Einfuhr entfallen).

Die verschiedenen Einnahmen haben um 0,6 Millionen Franken abgenommen; an diesem Schwund ist die Materialverwaltung mit  $\frac{2}{3}$  und die Pacht- und Mietzinse mit  $\frac{1}{3}$  beteiligt.

Die Betriebsausgaben belaufen sich auf 240,4 Millionen und sind gegenüber dem Vorjahre um 7,2 Millionen Franken und gegenüber dem Voranschlag um 8,8 Millionen zurückgegangen.

Der Personalbestand hat weiter abgenommen.

Er betrug im Jahresdurchschnitt:

1935 = 29,834                      1934 = 30,861                      1933 = 31,741

Die Personalausgaben für Besoldungen, Löhne, Zulagen, Dienstkleider usw. belaufen sich auf:

	1935	1934	1933
	in Millionen Franken		
für das Personal der vier Dienstzweige.	125,3	129,4	138,9
» » nicht rubrizierte Personal . . .	16,9	17,5	18,2
» » Personal der Depotwerkstätten.	3,2	3,2	3,3
» » Personal der Materialverwaltung und der Nebengeschäfte . . . . .	17,3	17,6	18,6
» » Personal der Bauleitungsbureaux und die Arbeiter für die Elektrifizierung . . . . .	0,3	0,5	0,6
» Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenüsse . . . . .	0,3	0,3	0,3
» Leistungen der Verwaltung für Wohlfahrtseinrichtungen (Bade- u. Wascheinrichtungen, Speiseanstalten, Milchküchen usw.) . . . . .	0,3	0,3	0,2
Summe der Bar- und Naturalleistungen	168,6	168,8	180,5
Hierzu sind noch die Fürsorgeausgaben der Verwaltung zu zählen:			
Ordentliche Beiträge und Ergänzungsleistungen an die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen . . . . .	32,9	32,2	31,5
Prämien und Zuschüsse für die Unfallversicherung . . . . .	3,0	3,2	3,1
Gesamtaufwendungen für das Personal .	199,5	204,2	215,1

Die Gesamtausgaben für Verbrauchsmaterialien und elektrische Energie betragen in den Jahren 1935 = 28,1 Millionen, 1934 = 28,4 Millionen und 1933 = 29,4 Millionen Franken. Die Kosten von 1935 sind also

gegenüber dem Vorjahre um 1,23 % und gegenüber dem Voranschlag um 5,61 % zurückgegangen.

Auf die Betriebskraft allein entfielen:

	für das	für die	im ganzen
	Brennmaterial	elektr. Energie	
	Fr.	Fr.	Fr.
1935 . . . . .	3,924,240	20,059,239	23,983,479
1934 . . . . .	4,351,207	19,620,692	23,971,899
1933 . . . . .	5,068,075	19,710,005	24,778,080

Die Verminderung gegenüber dem Jahre 1934 beträgt beim Dampfbetrieb 1,78 %, während für den elektrischen Betrieb eine Erhöhung um 1,33 % eintrat.

Die kilometrischen Leistungen der Lokomotiven betragen:

	Dampf-	Elektr. Lokomotiven	im ganzen
	lokomotiven	und Motorwagen	
	Lok.-km	Lok.-km	Lok.-km
1935 . . . . .	9,622,182	39,877,377	49,499,559
1934 . . . . .	10,853,702	37,714,702	48,568,404
1933 . . . . .	12,160,899	36,047,653	48,208,552

Die effektiven Leistungen sind gegenüber den vorjährigen um 981,155 Lokomotivkilometer oder 1,92 % und gegenüber dem Voranschlag um 292,159 Lokomotivkilometer oder 0,59 % gestiegen. Der Anteil der elektrischen Triebfahrzeuge am gesamten Zugförderungs- und Rangierdienst beträgt rund 81 %.

Die Aufwendungen für Oberbaumaterialien für den Unterhalt und die Erneuerung der Geleiseanlagen betragen in den Jahren 1935 = 5,0 Millionen, 1934 = 6,0 Millionen, die Unterhaltskosten des Rollmaterials im Jahre 1935 = 26,0 Millionen, im Jahre 1934 = 27,1 Millionen.

Der Abschluss der Betriebsrechnung ergibt noch einen Einnahmenüberschuss von Fr. 74,488,653. Er ist um Fr. 11,575,960 oder um 13,46 % geringer als im Vorjahre.

### Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Summe der Einnahmen von 100,9 Millionen Franken ist um 13,6 Millionen geringer als im letzten Jahr. Diese Verminderung rührt von dem kleineren Betriebseinnahmenüberschuss und aus dem Rückgang des Ertrages aus den Wertbeständen und Guthaben her.

Die Ausgaben belaufen sich auf 159,6 Millionen; sie haben sich um 2,1 Millionen erhöht, bedingt durch Finanzunkosten und ausserordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse.

Der Verlustsaldo von rund 58,7 Millionen Franken ist um 15,7 Millionen höher als im Vorjahr und 8,1 Millionen höher als im Voranschlag.

Die Gewinn- und Verlustrechnung auf Ende 1935 schliesst, den Saldo-vortrag vom Vorjahre (nach Abzug der Verzinsung des Kriegsdefizites) von Fr. 125,091,844 inbegriffen, mit einem Passivsaldo von Fr. 183,814,703 ab.

Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen beantragt, von diesem Betrag den auf die Verzinsung des Kriegsdefizites entfallenden Anteil von Fr. 7,412,555 wiederum auf das Konto «zu tilgende Verwendungen, Kriegsdefizit» zu verrechnen und nur den Rest von Fr. 176,402,148 als Defizit der Jahre 1931—1935 vorzutragen.

Das Kriegsdefizit am Anfang des Jahres 1936 beläuft sich unter Berücksichtigung der Fr. 7,412,555 auf Fr. 172,186,006.

### **Bilanz.**

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Jahre 1935 um 43,2 Millionen Franken. In den Aktiven haben folgende Veränderungen stattgefunden: Verminderung des Baukontos, der unvollendeten Bauobjekte und der Nebengeschäfte = 28,9 Millionen Franken; Erhöhung der zu tilgenden Verwendungen um 13,6 Millionen, der Wertbestände und Guthaben um 6,9 Millionen, wozu noch die Vermehrung des Passivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung um 51,6 Millionen Franken kommt. In den Passiven sind Vermehrungen beim getilgten Schuldkapital von 5,7 Millionen, bei den schwebenden Schulden von 77,6 Millionen und den Spezialfonds von 32,2 Millionen eingetreten, während die festen Anleihen eine Verminderung von 12,2 Millionen aufweisen und die Bundessubvention von 60 Millionen für die Beschleunigung der Elektrifikation aufgeteilt wurde.

### **Kapitalbeschaffung.**

Im Berichtsjahr wurde eine neue Anleihe und Kassascheine von je 100 Millionen Franken sowie Depotscheine von 20,3 Millionen Franken ausgegeben zur gänzlichen Rückzahlung der IV. und VI. Elektrifikationsanleihen, Teilrückzahlungen anderer Anleihen und zur Ablösung kurzfristiger Schulden und Befriedigung laufender Geldbedürfnisse.

### **Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.**

Die Zahl der versicherten Aktiven ist, wie im Vorjahr, zurückgegangen, und zwar um 1418 bei gleichzeitiger Abnahme der anrechenbaren Besoldungssumme von 7,5 Millionen. Bei einer Zunahme von 924 pensionierten und unterstützten Personen betragen die Pensionen und Unterstützungen im Berichtsjahr 3,5 Millionen Franken mehr und stiegen auf 52,0 Millionen Franken an.

Die durchschnittliche Jahrespension betrug im Jahre 1935 3549 Franken für Invalide, 1570 Franken für Witwen und 528 Franken für Waisen.

Die Krankenkasse verzeichnet eine weitere Abnahme des Mitgliederbestandes um 299 auf 23,908. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten sind bei den Kreiskrankenkassen von Fr. 38. 32 auf Fr. 44. 02 und bei den Werkstättenkrankenkassen von Fr. 39. 41 auf Fr. 46. 04 gestiegen.

### **Vollzug des dringlichen Bundesbeschlusses vom 20. Dezember 1934.**

Es bleibt uns die Berichterstattung gemäss Art. 2 des Bundesbeschlusses vom 20. Dezember 1934 über vorübergehende Massnahmen zur Vorbereitung der Reorganisation und Sanierung der Bundesbahnen (hienach mit BB bezeichnet).

Allgemein sei vorausbemerkt, dass wir vom Erlass dieses BB nicht etwa eine rasche und wesentliche Ausgabenverminderung erwartet haben. Wir erinnern daran, dass in der Botschaft wie in den Ausführungen des bundesrätlichen Vertreters vielmehr zum Ausdruck kam, dass der BB sich nur allmählich auswirken würde, in den ersten Jahren noch ganz wenig, später stärker, da sein Zweck der sei, administrative Vereinfachungen von Fall zu Fall bei sich bietender Gelegenheit zu erleichtern.

Im einzelnen sind folgende Massnahmen zu erwähnen:

#### **1. Vereinfachungen der Organisation (Ziff. 1 BB):**

- a. Kraft des im nachstehenden Verzeichnis erwähnten Bundesratsbeschlusses haben wir die Mandate der Kreiseisenbahnräte auf Ende ihrer Dauer (31. Dezember 1935) erlöschen lassen und auf die Wiederbestellung dieser lediglich begutachtenden Organe einstweilen, d. h. bis 31. Dezember 1937, verzichtet. Die Ersparnis aus dieser Massnahme macht durchschnittlich rund Fr. 20,000 im Jahre aus.
- b. Reorganisation des Rechnungswesens durch Aufhebung der Sektionen für Rechnungs- und Kassenwesen der Kreise unter Aufteilung und Zuweisung ihrer Aufgaben an andere Dienststellen der Kreis- und Zentralverwaltung. Diese Massnahme lässt nach und nach als Auswirkung einen Personalabbau von mindestens 20 Beamten mit einer jährlichen Ersparnis von rund Fr. 120,000 voraussehen.

#### **2. Änderungen der Betriebsweise (Ziff. 2 BB):**

Die S. B. B. prüfen die Frage, auf welchen Linien ein Ersatz des Bahnbetriebes durch einen Automobilbetrieb in Betracht fallen könnte, worüber ein Gutachten eingeholt wurde. Sie haben dem Post- und Eisenbahndepartement über die Aufhebung des Betriebes der Linie Otelfingen-Niederglatt Antrag gestellt, über den wegen der Widerstände kantonaler Behörden noch nicht entschieden ist.

#### **3. Personalmassnahmen (Ziff. 3 BB):**

Alle vom 1. Januar 1935 an in den Bundesbahndienst Eingetretenen sind nicht mehr als Beamte auf Amtsdauer gewählt, sondern entweder gemäss Art. 62 des Beamtengesetzes als Angestellte mit Monatsgehalt oder als Tagelohnarbeiter angestellt worden.

Die Generaldirektion hat das Dienstverhältnis dieses Personals durch zwei Erlasse, eine Angestelltenordnung und ein Reglement (Nr. 38a) für die Tagelohnbetriebsarbeiter provisorisch geordnet. Da die erste

Besprechung dieser Entwürfe mit den Personalvertretern ergebnislos verlief, ist die darin vorbehaltene Genehmigung des Verwaltungsrats und des Bundesrats bzw. des Post- und Eisenbahndepartements noch nicht erfolgt. Als Hauptpunkt sehen die neuen Ordnungen eine bessere Anpassung der Gehälter und Löhne an die Verschiedenheit der Lebenskosten je nach Landesgegend und Dienstort vor; daneben wurde eine etwas lockerere Gestaltung des Dienstverhältnisses angestrebt, um der Verwaltung die Anpassung des Personalbestandes an die Verkehrsbedürfnisse zu erleichtern.

Auf dieser Grundlage sind 1935 insgesamt 88 Personen neu angestellt worden. Die Einsparungen aus der Neuordnung sind mit Rücksicht auf die ausserordentlich geringe Zahl Neuanstellungen natürlich bescheiden. Dabei ist aber zu beachten, dass der mittlere Personalbestand des Jahres 1935 gegenüber 1934 um 1027 Einheiten gesenkt worden ist.

### **Verzeichnis der Ausführungsbeschlüsse des Bundesrates zum Bundesbeschluss.**

Als bisher einzigen derartigen Ausführungserlass haben wir anzugeben:

Bundesratsbeschluss vom 24. Dezember 1935 über den vorübergehenden Verzicht auf die Anwendung der Art. 23 bis 26 des Bundesgesetzes vom 1. Februar 1923 betreffend die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen.

### **Bemerkungen und Anträge des Bundesrates.**

Die Lage der schweizerischen Bundesbahnen, wie sie sich aus der Rechnungsablage für das Jahr 1935 und aus dem vorangehenden Rechenschaftsbericht ergibt, zeigt die Notwendigkeit einer durchgreifenden Sanierung leider nur allzu deutlich.

Wir haben uns neulich über die Art und die Bedingungen der notwendigen Wiederaufrichtung ausgesprochen. Das zweite Finanzprogramm bot uns hiezu Gelegenheit, und wir können nur bestätigen, was wir damals schrieben:

«Das Eisenbahnproblem ist heute kein Lokalproblem. Es ist nicht nur dieser oder jener Unternehmung oder diesem oder jenem Land eigen. Es ist allgemein und stellt sich der Regierung jedes Eisenbahnlandes. Das heisst, dass es nicht hauptsächlich von der Organisation der Netze abhängt: ob verstaatlicht oder privat, sie sind alle erschüttert.

Das Eisenbahnproblem ist nicht einzig ein Problem der Verschuldung. Gewiss haben die auf die Unternehmungen drückenden finanziellen Lasten grossen Anteil an den gegenwärtigen Schwierigkeiten und machen sich um so härter fühlbar, als die Tilgungen ganz unzulänglich und gar keine Reserven vorhanden sind. Während mehr als einem halben Jahrhundert hat man geglaubt, die Zeit gehöre den Eisenbahnen, und die Verwaltungen sind auch dementsprechend geführt worden. Diese Illusion ist eingestürzt, und jetzt scheint die Zukunft durch den Optimismus der Vergangenheit schwer belastet. Es ist indessen nicht nur der finanzielle Aufbau der Eisenbahnen, der erschüttert

ist, sogar ihre Tätigkeit selber ist in Frage gestellt. Der Verkehr ist nicht mehr, was er früher war, und selbst dieser ist ihnen nicht mehr sicher. Er wird ihnen im Gegenteil durch das Automobil streitig gemacht, und zwar hartnäckig und oft erfolgreich. Hier enthüllt sich die Gefährlichkeit des Übels: der Betrieb wirft nicht mehr ab, was er vor noch kaum 20 Jahren abgeworfen hat.

Daher kann die Wiederaufrichtung der Transportunternehmungen nur durchgeführt werden, wenn sie sich nicht nur auf einen einzigen der Umstände, die diese Lage bewirkt haben, sondern auf alle erstreckt, geschehe dies gleichzeitig oder nacheinander. Dass die Aufgabe dementsprechend langwieriger, härter und undankbarer ist, braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden. Sie ist übrigens nirgends vollständig gelöst.

Ihre Bedeutung kommt dabei leider in den Defiziten, die die Gewinn- und Verlustrechnungen der verschiedenen Bahnen Jahr für Jahr aufweisen, nicht einmal völlig zum Ausdruck. Diese Defizite bleiben beträchtlich hinter der Wirklichkeit zurück, da sie weder die erforderlichen Tilgungen noch die für die Anpassung der Tarife an die moderne Wirtschaft und an die Bedürfnisse der Konkurrenz unerlässliche Marge in sich schliessen.

Daher genügt eine jährliche Erleichterung um 50 bis 60 Millionen nicht, um die S. B. B. vollständig wieder aufzurichten und ihre Zukunft zu sichern. Damit sie einigermassen normal amortisieren und unserer Industrie, unserem Handel, unserem Fremdenverkehr, unserer Landwirtschaft und unserem Gewerbe die durch die Umstände gebotenen Transportbedingungen bieten können, müssen dem obgenannten Betrag 30 bis 40 Millionen hinzugefügt werden.

Der so festgestellte Gesamtbedarf ist von einer Grössenordnung, die ohne weiteres folgende Schlüsse aufdrängt:

Es ist unmöglich, eine solche Summe in einem Besoldungs- und Lohnabbau oder in der Reorganisation der Unternehmungen zu finden. Ebenso unmöglich, dem Lande, den Steuerzahlern eine so schwere Last aufzubürden; unsere ganze Wirtschaft würde dadurch erdrückt.

Heil und Lösung müssen daher im Zusammenwirken dieser drei Mittel gesucht werden.»

Wir fügten noch bei:

«Sie umfasst u. a. die Beilegung des schwierigen Konfliktes zwischen Strasse und Schiene. Man mache sich nur keine Illusionen! Solange diese Regelung nicht erfolgt, eine zweckmässige Zusammenarbeit nicht festgelegt, eine billige Teilung des Verkehrs nicht gesichert ist, wird die Wiederaufrichtung der Bahnen weder vollständig noch endgültig sein — welches auch die getroffenen Massnahmen sein mögen —, gleichgültig, ob es sich nun um Bundesbahnen oder Privatbahnen, um die Schweiz oder das Ausland handelt.»

Die Ereignisse der letzten Monate konnten nicht nur unsere Anschauungsweise nicht ändern, sondern sie bestärkten uns in dieser Überzeugung. Sie

wird sich nunmehr mit der für die Lösung eines Problems von diesem Ausmass und dieser Schwierigkeit gebotenen Beschleunigung in die Tat umsetzen müssen.

Wir werden der Bundesversammlung noch dieses Jahr Vorschläge über die Wiederaufrichtung der schweizerischen Eisenbahnen und ihre Anpassung an die heutigen transporttechnischen und volkswirtschaftlichen Verhältnisse unterbreiten.

Es erübrigt sich deshalb, hier näher auf die vorstehenden Erwägungen und die Einzelheiten eines Programms einzutreten, das bald Gegenstand einer besondern Botschaft bilden wird.

Wir beschränken uns für den Augenblick auf die Prüfung der Rechnung der Schweizerischen Bundesbahnen für 1935 und deren Verabschiedung.

Wir empfehlen Ihnen daher den nachfolgenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 15. Mai 1936.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Meyer.**

Der Bundeskanzler:

**G. Bovet.**

**Beilagen:** Beschlussesentwurf.

Auszug aus den Rechnungen und der Bilanz der Bundesbahnen pro 1935.

---

(Entwurf.)

**Bundesbeschluss**  
über  
**die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes**  
**der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1935.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der General-  
direktion der Bundesbahnen vom 4. April 1936,  
des Berichts und Antrages des Verwaltungsrates vom 27. April 1936 an  
den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung und  
der Botschaft des Bundesrates vom 15. Mai 1936,

beschliesst :

Art. 1.

Die Rechnungen des Jahres 1935 und die Bilanz auf 31. Dezember 1935 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2.

Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1935 wird genehmigt.

Art. 3.

Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 1931 bis 1935 im Betrage von Fr. 183,814,703.38 wird auf den 1. Januar 1936 ein Betrag von Fr. 7,412,555.30 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet und der Rest von Fr. 176,402,148.08 als Passivsaldo auf neue Rechnung vorgetragen.

---

**Auszug**

aus den

**Rechnungen und der Bilanz der Schweizerischen Bundesbahnen  
für das Jahr 1935.****Baurechnung.**

	Bestand auf 31. Dezember 1934 <sup>1)</sup>		Vermehrung pro 1935		Bestand auf 31. Dezember 1935	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Bau der Bahn.</b>						
I. Allgemeine Kosten . . .	200,504,734	56	1,646,598	70	202,151,333	26
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen:						
a. Erwerb von Grund und Rechten . . . . .	198,318,227	57	1,319,724	31	199,637,951	88
b. Unterbau . . . . .	709,333,258	75	6,049,626	32	715,382,885	07
c. Oberbau . . . . .	215,030,391	76	2,183,398	55	217,213,790	31
d. Hochbau und mecha- nische Einrichtungen	226,553,137	92	5,275,136	94	231,828,274	86
e. Einrichtungen für die elektrische Zugförde- rung . . . . .	120,122,758	19	918,349	66	121,041,107	85
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . .	126,557,965	40	2,527,969	04	129,085,934	44
III. Rollmaterial . . . . .	609,467,987	54	5,095,349	34	614,563,336	88
IV. Mobilien und Gerat- schaften . . . . .	30,924,477	80	524,090	20	31,448,568	—
V. Hilfsbetriebe (Material- verwaltung) . . . . .	604,294	57	— 12,085	90	592,208	67
Total Baukonto	2,437,417,234	06	25,528,157	16	2,462,945,391	22
<b>Verwendungen auf Neben-   geschäfte.</b>						
1. Kraftwerke . . . . .	233,293,432	41	— 766,529	30	237,526,903	11
2. Werkstätten . . . . .	35,080,306	45	— 428,269	89	34,652,036	56
3. Schiffbetrieb und Werfte .	2,701,830	78	— 104,829	25	2,597,001	53
Gesamttotal	2,713,492,803	70	24,228,528	72	2,737,721,332	42

<sup>1)</sup> Nach Aufteilung des Bundesbeitrages für die Beschleunigung der Elektrifizierung.

## Betriebsrechnung für das Jahr 1935.

Rechnung 1934		Voranschlag 1935				Rechnung 1935	
Fr.	Fr.			Fr	Gta.		
133,214,665	132,700,000	<b>Betriebseinnahmen.</b>					
180,445,260	182,300,000	I. Aus dem Personenverkehr . . . . .		126,344,291	43		
7,596,525	8,000,000	II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr . . . . .		169,504,256	12		
321,256,450	323,000,000	III. Aus dem Postverkehr . . . . .		7,192,080	50		
12,330,407	11,942,500	Total der Transporteinnahmen		303,040,628	05		
333,586,857	334,942,500	IV. Verschiedene Einnahmen . . . . .		11,735,206	19		
		Total der Betriebseinnahmen		314,775,834	24		
		<b>Betriebsausgaben.</b>					
		<i>I. Allgemeine Verwaltung.</i>					
6,304,540	6,344,400	A. Personalkosten . . . . .		6,212,113	90		
624,953	643,100	B. Nebenkosten . . . . .		528,219	47		
6,929,493	6,987,500	Total I		6,740,333	37		
		<i>II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.</i>					
8,661,702	8,903,800	A. Personalkosten . . . . .		8,502,592	99		
1,184,249	1,176,000	B. Nebenkosten . . . . .		1,158,562	04		
27,541,104	27,492,000	C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . . . . .		26,635,687	32		
37,387,055	37,571,800	Total II		36,296,842	35		
		<i>III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.</i>					
87,073,156	87,281,200	A. Personalkosten . . . . .		84,477,927	91		
4,523,188	4,654,300	B. Nebenkosten . . . . .		4,140,452	46		
91,596,344	91,935,500	Total III		88,618,380	37		
		<i>IV. Zugförderungs- und Werkstätte-</i> <i>dienst.</i>					
27,341,339	27,547,400	A. Personalkosten . . . . .		26,109,861	20		
879,791	918,500	B. Nebenkosten . . . . .		843,566	48		
24,541,075	25,488,500	C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials . . . . .		24,534,035	46		
2,340,689	2,240,000	D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektr. Einrichtungen		2,230,310	13		
30,243,018	31,245,000	E. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials . . . . .		29,650,343	46		
85,345,912	87,439,400	Total IV		83,368,116	73		

Rechnung 1934	Voranschlag 1935		Rechnung 1935	
Fr.	Fr.		Fr.	Cts.
2,151,523	2,084,300	<i>V. Verschiedene Ausgaben.</i>		
—	—	A. Pacht- und Mietzinse . . . . .	2,010,392	31
28,296,194	28,018,400	B. Verlust auf Hilfsbetrieben . . . . .	—	—
30,447,717	30,102,700	C. Sonstige Ausgaben . . . . .	28,787,555	71
		Total V	30,797,948	02
		<b>Zusammenzug der Ausgaben.</b>		
6,929,493	6,987,500	I. Allgemeine Verwaltung . . . . .	6,740,333	37
37,387,055	37,571,800	II. Unterhalt und Bewachung der Bahn	86,296,842	35
91,596,344	91,935,500	III. Stationsdienst und Zugsbegleitung .	88,618,380	37
85,845,912	87,439,400	IV. Zugförderungs- und Werkstättendienst	83,368,116	73
30,447,717	30,102,700	V. Verschiedene Ausgaben . . . . .	30,797,948	02
251,706,521	254,036,900	Total	245,821,620	84
+3,576,235	+2,745,600	Bauausgaben zu Lasten der Betriebs- rechnung . . . . .	+1,709,758	98
—7,710,512	—7,689,000	Mehreinnahmen für Gemeinschaftsbahn- höfe und Betrieb anderer Bahnen usw.	—7,194,198	45
247,572,244	249,093,500	Total der Betriebsausgaben	240,337,181	37
		<b>Rechnungsabschluss.</b>		
333,586,857	334,942,500	Total der Betriebseinnahmen . . . . .	314,775,834	24
247,572,244	249,093,500	Total der Betriebsausgaben:		
235,517,527	235,630,500	mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds	240,337,181	37
		ohne die Kosten „ „ „ „	229,532,756	36
		<b>Überschuss der Einnahmen</b>		
86,014,613	85,849,000	mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds	74,438,652	87
98,069,330	99,312,000	ohne die Kosten „ „ „ „	85,243,077	88

## Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1935.

Rechnung 1934		Voranschlag 1935		Rechnung 1935	
Fr.	Fr.	Einnahmen.		Fr.	Cts
86,014,614	85,849,000	1. Überschuss der Betriebseinnahmen	74,438,652	87	
51,000	51,000	2. Ertrag verpachteter Bahnstrecken .	51,000	—	
366,074	470,000	3. Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien . . . . .	119,623	60	
2,926,127	1,170,000	4. Ertrag der Wertbestände und Guthaben . . . . .	2,217,527	71	
		5. Kapitalverzinsung der Nebengeschäfte:			
10,759,424	10,745,000	a. Betrieb der Kraftwerke . . . . .	10,750,085	65	
2,068,184	2,045,900	b. Werkstätten . . . . .	2,020,923	05	
123,898	132,100	c. Schiffbetrieb und Werfte . . . . .	127,624	60	
58,938	18,000	6. Reinertrag der Nebengeschäfte:			
8,665	9,500	a. Betrieb der Kraftwerke . . . . .	19,289	91	
132	300	b. Werkstätten . . . . .	6,585	60	
		c. Werfte Romanshorn . . . . .	1,169	30	
11,327,269	12,713,000	7. Zuschüsse aus den Spezialfonds:			
64,358	50,000	a. Erneuerungsfonds . . . . .	10,053,055	02	
671,446	700,000	b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds . . . . .	68,177	68	
—	—	c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten . . . . .	690,844	11	
66,825	9,200	8. Betriebssubventionen . . . . .	—	—	
132,185,198	175,641,844	9. Sonstige Einnahmen . . . . .	361,216	35	
246,692,152	289,604,844	10. Passivsaldo auf neue Rechnung . .	183,814,708	38	
		Total der Einnahmen des Jahres	284,740,478	68	

## Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1935.

Rechnung 1934		Voranschlag 1935				Rechnung 1935	
Fr.	Fr.	Ausgaben.		Fr.	Ots.		
47,000	47,000	1. Entschädigung für Pachtstrecken .		47,000	—		
116,349,335	110,924,000	2. Verzinsung der festen Anleihen .		114,957,382	34		
1,737,514	10,896,000	3. Verzinsung der schwebenden Schulden		1,969,149	75		
306,262	410,000	4. Finanzunkosten, Kursverluste etc. .		1,252,688	37		
207,135	284,500	5. Verluste auf dem Betrieb von Neben- geschäften (Schiffbetrieb auf dem Bodensee) . . . . .		248,081	25		
9,008,030	10,362,500	6. Tilgungen und Abschreibungen .		9,501,534	06		
		7. Einlagen in die Spezialfonds:					
20,556,262	20,951,000	a. Erneuerungsfonds . . . . .		20,856,664	75		
219,685	228,000	b. Feuer- und Unfallversicherungs- fonds . . . . .		230,535	15		
349,081	430,000	c. Fonds zur Deckung von Unfall- renten . . . . .		534,120	—		
		8. Sonstige Ausgaben:					
141,799	150,000	a. Subventionen . . . . .		149,921	37		
8,258,063	9,430,000	b. Ausserordentliche Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse . . .		9,603,861	20		
295,895	400,000	c. Verschiedenes . . . . .		297,696	75		
89,216,091	125,091,844	9. Passivsaldo vom Vorjahr . . . .		125,091,843	69		
246,692,152	289,604,844	Total der Ausgaben des Jahres		284,740,478	68		

## Bilanz auf 31. Dezember 1935.

Rechnung 1934		Rechnung 1935	
Fr.		Fr.	Cts
	<b>Aktiven.</b>		
	I. Anlagekonto:		
2,478,827,833	1. Baukonto der Bahn . . . . .	2,462,945,391	22
113,917,356	2. Überschuss des Rückkaufpreises über die Anlagekosten . . . . .	113,917,355	77
55,944,837	II. Unvollendete Bauobjekte . . . . .	44,257,681	03
276,075,570	III. Verwendungen auf Nebengeschäfte . . . . .	274,775,941	20
198,908,622	IV. Zu tilgende Verwendungen . . . . .	212,498,316	77
123,795,472	V. Wertbestände und Guthaben . . . . .	130,667,964	22
132,185,198	VI. Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	183,814,703	38
3,379,654,888	Total der Aktiven	3,422,877,353	59
	<b>Passiven.</b>		
2,937,249,258	I. Feste Anleihen . . . . .	2,925,028,047	83
88,050,621	II. Getilgtes Schuldkapital . . . . .	93,710,437	90
137,127,721	III. Schwebende Schulden . . . . .	214,734,144	67
	IV. Spezialfonds:		
144,632,315	a. Erneuerungsfonds . . . . .	176,611,397	30
7,684,505	b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds . .	8,058,777	38
4,910,468	c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten . .	4,734,548	56
60,000,000	V. Bundesbeitrag für die Beschleunigung der Elektrifizierung (bisher unter den Aktiven, „Unvollendete Bauobjekte“, aufgeführt) . .	—	—
8,379,654,888	Total der Passiven	3,422,877,353	59

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der  
Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr  
1935. (Vom 15. Mai 1936.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1936
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3410
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.05.1936
Date	
Data	
Seite	908-925
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 955

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.