

Botschaft

des

des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1929.

(Vom 28. Mai 1930.)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1929 nebst dem Bericht und Antrag des Verwaltungsrates zur Genehmigung zu unterbreiten.

Umfang des Bahnnetzes.

Der Bestand des Bahnnetzes ist unverändert. Die Betriebslänge der im Eigentum des Bundes stehenden Linien umfasst 2942 km, während die Gesamtlänge der von der Bundesbahnverwaltung betriebenen eigenen und fremden Linien wiederum 3041 km beträgt.

Elektrifikation.

Seit dem Abschluss der ersten Umbauperiode auf Ende des Jahres 1928 wurden keine weiteren Linien für den elektrischen Betrieb eingerichtet. Dagegen ist im Berichtsjahr mit dem Umbau des Stromsystems auf der Seetalinie und der Simplonstrecke Brig-Iselle begonnen worden. Die Elektrifikation der italienischen Anschlussstrecke Iselle-Domodossola ist im Werke. Ebenso wurden die Montage neuer Fahrleitungen in Angriff genommen, neue Wasserrechtskonzessionen erworben und das Programm für die Fortsetzung der Elektrifikationsarbeiten einschliesslich desjenigen über die Erstellung des Etzelwerkes festgesetzt.

Bauausgaben.

Auf Grund der auf Seite 56 des Geschäftsberichtes enthaltenen Zusammenstellung ergibt sich für das Jahr 1929, nach Abzug der 6. und letzten Beitragsrate des Bundes von 10 Millionen Franken zur Beschleunigung der Elektri-

fikation, eine Gesamtbausumme von 37,₃ Millionen Franken gegenüber 42,₇ Millionen Franken des Voranschlags und 51,₁ Millionen Franken des Vorjahres. Damit haben die Bauausgaben im Berichtsjahr die vorausgesehene weitere Reduktion erfahren. Dagegen wird dieser Entwicklung wieder Einhalt geboten werden, indem sich vermöge der gesteigerten Anforderungen des Verkehrs schon im laufenden Jahre eine Mehrausgabe als unumgänglich erweisen wird. Der schon bedeutend höher bemessene Bauvoranschlag für 1930 erreicht nach Einrechnung des bezüglichen Nachtragskredites einen Betrag von 94 Millionen Franken.

Aus der nachstehenden Aufstellung ist die Aufteilung der Baukosten nach den hauptsächlichsten Verwendungsarten unter Beifügung der Vergleichszahlen des Voranschlags und der Rechnung des Vorjahres ersichtlich.

	Ausgaben 1929	Voranschlag 1929	Ausgabe 1928
	Fr.	Fr.	Fr.
A. Bau neuer Linien.			
Genfer Verbindungsbahn	— 7,284	—	— 3,128
Surbtalbahn	—	—	26,341
B. Neu- und Ergänzungsbauten.			
1. Einführung der elektrischen Zugförderung (inbegriffen Kraft- und Unterwerke, Leitungen und Nebenarbeiten)	3,719,437	4,737,000	16,866,179
davon ab Bundesbeitrag	—10,000,000	—10,000,000	—10,000,000
2. Übrige Bauten (allgemeine Ko- sten, Bahnanlage und feste Ein- richtungen):			
Generaldirektion	19,082	25,000	—
Kreis I	7,432,282	9,805,900	8,400,792
Kreis II	10,030,241	9,125,400	7,538,630
Kreis III	7,675,763	10,814,500	10,438,761
3. Rollmaterial einschliesslich elek- trische Fahrzeuge	16,118,017	16,509,000	16,089,098
4. Mobiliar und Gerätschaften	1,889,435	908,000	972,931
5. Hilfsbetriebe (Werkstätten und Materialverwaltung)	713,208	804,100	738,184
Total Bahnbauten A und B	37,090,181	42,728,900	51,062,788
C. Verwendungen auf Nebenge- schäften.			
Bodenseeschifffahrt und Werften)	212,654	5,000	— 86,000

Die auf Seite 56 des Geschäftsberichtes aufgeführten Gesamtbauausgaben von 37,3 Millionen Franken für 1929 wurden entsprechend der Natur der Anlagen in den Konto der unvollendeten Bauobjekte oder in die Betriebsrechnung eingestellt.

Die meisten Rubriken weisen gegenüber dem Voranschlag geringere Ausgabenbeträge auf. Zu Mehrausgaben führten die Neu- und Ergänzungsbauten des Kreises II, wo auf den neuen Rangierbahnhof Basel S. B. B. und auf die Erweiterung des Bahnhofes Chiasso über das Budget wesentlich hinausgehende Beträge aufgewendet wurden. Bei andern Bauten ergeben sich indessen Ersparnisse.

Neben einzelnen Ergänzungseinrichtungen beim elektrischen Betrieb und in den Werkstätten sowie der Anschaffung weiteren Rollmaterials sind als vollendete und abgerechnete Bauten aufzuführen: Das Ausweichgeleise in Choindoz, die Ergänzung des Bahnhofes Bellinzona, die zwei Strassenunterführungen zwischen Bellinzona und Giubiasco, die zweiten Geleise Rothenburg-Emmenbrücke, Giubiasco-Chiasso und Wil-Utzwil. So entstand auf dem Baukonto insgesamt ein Zuwachs von ca. 30 Millionen Franken für vollendete Bauten.

Unter den grösseren Ausgabeposten für die in Ausführung begriffenen Bauten sind zu nennen: 1,7 Millionen Franken für den Umbau des Bahnhofes Genf, 0,9 Millionen für denjenigen des Bahnhofes Neuenburg und 0,6 Millionen für den Umbau des Bahnhofes Freiburg, 1,8 Millionen für die Erweiterung des Bahnhofes Chiasso, 2,4 Millionen und 1,2 Millionen für den Umbau des Hauptbahnhofes und die Erstellung des neuen Dienstgebäudes an der Sihl in Zürich, 0,6 Millionen für den Umbau der Station Dietikon, 0,7 Millionen für die Erstellung eines neuen Güterschuppens und die Erweiterungsbauten im Bahnhof Wollishofen (Zürich) und 3,8 Millionen für den Bau eines neuen Rangierbahnhofes in Basel. Ferner wurden 1 Million für die Auskleidung und Verbesserung von Tunneln auf der Strecke Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds ausgelegt und für die Anschaffung elektrischer Lokomotiven 3,6 Millionen und für Personenwagen 1,7 Millionen verwendet.

Dem Anlagekonto der Bundesbahnen sind bis Ende 1929, mit Einschluss der unvollendeten Bauten 2604,7 Millionen Franken verrechnet worden.

Finanzergebnisse.

Der vorliegenden Botschaft ist ein Auszug aus den Rechnungen und der Bilanz beigegeben, woraus die Ergebnisse des Betriebes und der Finanzverwaltung entnommen werden können. Folgende Vergleichsziffern mögen zur Erläuterung beitragen.

Betriebsrechnung.

Die Betriebseinnahmen haben betragen:

	1929	1928	1927
	in Millionen Franken		
von Reisenden	156,2	151,4	142,8
» Gepäck	12,8	12,6	12,5
» Tieren	6,2	6,3	5,9
» Gütern	217,6	212,7	201,1
» Poststücken	9,1	8,7	7,7
Total Transporteinnahmen	401,9	391,7	370,0
von Verschiedenem	29,4	28,5	25,5
Zusammen	431,3	420,2	395,5
Voranschlagssummen	407,9	396,2	390,7
Einnahmen auf 1 km Betriebslänge	146,620	142,817	134,441

Aus diesen Einnahmen waren vorweg die Betriebsausgaben zu decken. Diese betragen einschliesslich der Erneuerungskosten für die einzelnen Dienstzweige:

Allgemeine Verwaltung	7,9	7,7	7,5
Unterhalt und Bewachung	47,9	42,9	42,5
Stationsdienst und Zugsbegleitung	99,6	96,5	96,5
Fahr- und Werkstättendienst	93,8	92,5	94,0
Verschiedene Ausgaben	31,1	29,0	26,5
Zusammen	280,3	268,6	267,0
Voranschlagssummen	277,6	268,6	271,0
Ausgaben auf 1 km Betriebslänge	95,303	91,285	90,772

Als Betriebsüberschüsse sind verblieben:

im ganzen	151,0	151,6	128,5
Voranschlagssummen	180,3	127,6	119,7
Überschuss auf 1 km Betriebslänge	51,817	51,532	48,669

Daraus ergibt sich für drei Vergleichsjahre ein Prozentverhältnis der Rohausgaben zu den Einnahmen

	1929	1928	1927
(Betriebskoeffizient) von	65,0 %	68,9 %	67,5 %

Ferner sind die Verhältniszahlen auf Grund der in der Betriebsrechnung enthaltenen gesamten Einnahmen und Ausgaben berechnet. Sie sind indessen nicht ganz genau, weil der Vollständigkeit wegen auf der für den elektrischen Betrieb vorhandenen Fahrleitung nicht nur Unterhaltskosten, sondern auch die Kapitalzinse und Erneuerungsquoten eingerechnet werden sollten. Die beiden Faktoren sind als Mehrkosten der elektrischen Zugförderung gegenüber dem Dampfbetrieb zu erachten.

Endlich ist zu bemerken, dass die aufgeführten Überschüsse rohe Betriebsergebnisse sind, weil die ihnen zugrundeliegenden Betriebsausgaben die den Erneuerungs- und den andern Spezialfonds auffallenden Kosten einschliessen. Das hat eine Überlastung der reinen Betriebsrechnung zur Folge, welche in der Gewinn- und Verlustrechnung durch Zuschüsse aus den erwähnten Fonds ausgeglichen wird. Danach wird der reine Überschuss (Seiten 74 und 75 des Geschäftsberichtes) wie folgt ermittelt:

	1929	1928	1927
	in Millionen Franken		
Roher Überschuss (wie oben)	151,0	151,6	128,5
dazu:			
Zuschüsse aus den Fonds.	16,3	14,8	15,9
ergibt die reinen Betriebsüberschüsse . . .	167,3	166,4	144,4
Unterschied zum Vorjahr.	+ 0,5	+ 22,0	+ 21,4

Die Transporteinnahmen erhöhten sich im Berichtsjahr von 391,7 Millionen Franken des Vorjahres auf 401,9 Millionen Franken, d. h. um 10,2 Millionen oder 2,6 %. Dabei darf auf die seit ungefähr 6 Jahren sich stetig steigenden Einnahmen aus dem Personenverkehr hingewiesen werden. Die Zahl der beförderten Reisenden wuchs auf 126,6 Millionen an, was gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 6,8 Millionen oder 5,7 % darstellt.

Die Einnahmen aus diesem Verkehr betragen 156,2 Millionen Franken, gegenüber 151,4 Millionen Franken im Vorjahr. Die Zahl der beförderten Reisenden hat 1929 stärker zugenommen als die entsprechenden Einnahmen, deren Zuwachs sich auf 4,3 Millionen Franken oder 3,2 % beschränkt. Dadurch gelangen die im Laufe des Berichtsjahres eingeräumten Steuererleichterungen zum Ausdruck. Die Zukunft wird lehren, ob bei dem wachsenden Einfluss der Automobilkonkurrenz auf diesen Verkehr auch weiterhin eine Steigerung der Reisendenzahl möglich sein wird. Aus allem erhellt wiederum die Bedeutung des Fremden- und Touristenverkehrs für die Bundesbahnen.

Auch die Einnahmen aus dem Güter- und Tierverkehr sind um 4,9 Millionen Franken gewachsen, obgleich sie in den ersten Monaten des Berichtsjahres unter dem verkehrshindernden Einfluss der damals herrschenden Kälte hinter diejenigen des Jahres 1928 zurückgeblieben sind. Die Zunahme hätte sich ohne den auf den 1. August 1929 in Kraft getretenen Taxabbau in diesem Verkehr noch erheblicher auswirken müssen. Die Zunahme des Güterverkehrs muss daher ausschliesslich der im Berichtsjahr noch beobachteten günstigen Entwicklung der allgemeinen Wirtschaftslage zugeschrieben werden, welche es ermöglichte, die Menge der beförderten Gütertonnen von 19,0 auf 19,7 Millionen oder um 3,7 % zu steigern. Dagegen machte sich hierbei dieselbe Erscheinung geltend wie beim Personenverkehr, indem die Transportmengen ebenfalls prozentual stärker gestiegen sind als die entsprechenden Einnahmen. Dies kommt in der Senkung der durchschnittlichen Einnahmen pro Tonne von Fr. 12. 61 im Jahre 1928 auf Fr. 12. 48 zum Ausdruck. Dabei

wird der Taxabbau erst im laufenden Jahre zu seiner vollen Auswirkung kommen. Für diese Entwicklung dürfte ferner die Tatsache, dass innert der letzten 4 Jahre die Zahl der Lastautomobile in der Schweiz um 61 % zugenommen hat, nicht ohne Einfluss sein.

An den Mehreinnahmen sind ferner diejenigen aus der Beförderung von Poststücken und die Roherträge der Hilfsbetriebe mit 1,3 Millionen Franken beteiligt.

Die gesamten Betriebsausgaben erreichten die Summe von 280,3 Millionen Franken und erweisen sich damit um 11,8 Millionen Franken höher als im Vorjahr, was auf die ebenfalls erhöhten Betriebsleistungen zurückgeführt werden muss.

Die Mehrausgaben entfallen zur Hauptsache auf folgende Dienstzweige:

	Millionen	Millionen
Unterhalt und Bewachung	5,0	
Stationsdienst und Zugsbe- gleitung	8,7, wovon	2,4 für Personalkosten
Zugförderung und Werkstätte- dienst	1,1	» 0,5 » »
Verschiedene Ausgaben	1,6	» 1,0 für die Personalversicherung

Die Voranschläge für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen entsprechen der raschen Verkehrsentwicklung nicht in genügendem Masse, so dass das entsprechende Arbeitsprogramm im Berichtsjahr eine Erweiterung erfahren musste. Mehr als die Hälfte der Mehrausgaben entfallen übrigens auf die Arbeiten zur Behebung der durch die ausserordentliche Kälte in der zweiten Hälfte des Winters 1928/29 verursachten Beschädigungen. Ferner erforderten die vermehrten Zugsleistungen und die erhöhten Fahrgeschwindigkeiten eine gegenüber dem Voranschlag vermehrte Regulierung der Geleiseanlagen, von denen im Berichtsjahr insgesamt 245 km erneuert und verstärkt wurden. Auch die in früheren Betriebsjahren zurückgestellten Unterhaltungsarbeiten an den Hochbauten, die Reparaturen an den Hallendächern grosser Bahnhöfe sowie der zunehmende Einbau von Signal- und Sicherungsanlagen erforderten einen wesentlichen Mehraufwand.

Der Personalbestand, im Jahresdurchschnitt gerechnet, stieg im Berichtsjahr auf 33,582 Personen; er ist um 75 Bedienstete höher als im Vorjahr. Er setzt sich in den letzten drei Jahren wie folgt zusammen:

	1929	1928	1927
1. bei der Verwaltung, dem Betrieb und dem Unterhalt der Bahn:			
a. festangestelltes Personal	28,537	28,155	28,057
b. Tag- und Stundenlohnarbeiter	4,528	4,689	5,368
Total	33,065	32,844	33,425
2. bei Neubauten und mitbetriebenen Linien	467	613	958
Gesamtbestand	33,532	33,457	34,383

Bei den Personalkosten bilden die gesetzlichen Besoldungserhöhungen den Hauptfaktor in den Mehrausgaben. Zur Bewältigung der vermehrten Fahrleistungen musste überdies neues Personal eingestellt und vorhandenes Personal länger im Dienste behalten werden (Erhöhung der Dienstzeiten einzelner Stationen und Einführung des durchgehenden Nachtdienstes in Güterhallen). Diese Mehrauslagen konnten nur zum Teil durch Personalumtationen und dergleichen ausgeglichen werden. Zudem beschloss der Bundesrat am 5. Oktober 1929 in Vollziehung des Beamtengesetzes die Ämtereinreihung, welcher Erlass rückwirkend auf den 1. Januar 1928 in Kraft gesetzt wurde. Dadurch erfuhren viele Personalkategorien eine Besserstellung, welche die Personalkosten des Berichtsjahres beeinflusste.

Die Ausgaben für die Besoldungen, Löhne, Zulagen, Dienstkleider, Nebenbezüge usw. beliefen sich:

	1929	1928	1927
	in Millionen Franken		
für das Personal der vier Dienstzweige . . .	148,8	144,9	145,2
Rücklage mit Rücksicht auf die Änderung in der Ämterklassifikation	—	1,5	—
für das nichtrubrizierte Personal	18,1	19,3	20,0
Personal der Depotwerkstätten	3,0	3,2	3,0
» der Hilfsbetriebe und Nebengeschäfte	17,8	17,9	18,2
Personal der Bauleitungsbureaux und Arbeiter für die Elektrifizierung	0,8	1,1	1,7
Dienstaltersgeschenke und dergleichen . . .	0,8	0,7	0,5
Summe der Bar- und Naturalleistungen	189,3	188,6	188,6
Hierzu sind noch die Fürsorgeausgaben zu rechnen, nämlich:			
ordentliche Beiträge der Verwaltung an die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen . .	25,9	25,4	20,6
ausserordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse	2,3	2,0	3,0
Prämien für die Versicherung der Betriebs- und Nichtbetriebsunfälle, sowie Zuschüsse zu den Versicherungsleistungen	3,6	3,3	3,5
Gesamtaufwendungen für das Personal	<u>220,8</u>	<u>219,3</u>	<u>215,7</u>

Die Mehrausgabe gegenüber dem Jahr 1928 beträgt 1,5 Millionen Franken, wovon 0,7 Millionen Franken auf direkte Leistungen an das Personal und 0,8 Millionen Franken auf die Einlagen der Verwaltung in die Pensions- und Hilfskasse und die Leistungen an die Unfallversicherung des Personals fallen. Nicht inbegriffen in den obenstehenden Ziffern sind die Leistungen an die weiteren Wohlfahrtsanrichtungen, wie Speiseanstalten, Milchküchen, Bade- und Wascheinrichtungen usw. Diese Aufwendungen sind in den Sachausgaben der Betriebsrechnung eingeschlossen.

Einen weitem Einblick in die Entwicklung der Personalausgaben bietet die Vergleichung der Zahlen der Jahre 1928 und 1929 mit dem Jahre 1927, das dem Inkrafttreten des neuen Beamtengesetzes vorausging:

	Jahr 1927	Jahr 1928	Jahr 1929
	Fr.	Fr.	Fr.
Besoldungen, Löhne und Zulagen	170,123,863	172,938,814	174,131,432
Nebenbezüge	10,543,512	6,763,068	7,155,991
Zusammen	180,666,875	179,701,882	181,287,423
Dienstkleider	2,186,771	2,533,987	2,718,627
Nachdienstentschädigungen	1,017,574	1,043,884	1,125,069
Reiseentschädigungen und Verschiedenes	2,490,732	2,586,778	2,624,088
Rückstellung für Besoldungsnachzahlungen	—	645,758	—
Baupersonal	1,681,609	1,083,697	787,274
Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenuss	524,886	724,322	781,118
Leistungen für die Alters- und Krankenfürsorge	23,620,204	27,674,468	27,916,453
Leistungen für die Unfallfürsorge	3,490,592	3,301,591	3,605,944
Zusammen	215,679,243	219,296,367	220,845,946

Über die Fahrleistungen der Züge und die Materialpreise ist auf folgende Zahlen hinzuweisen:

Die Fahrleistungen haben im Jahre 1929 und in den vorhergehenden Jahren betragen:

	Dampflokomotiven	Elektrische Lokomotiven und Motorwagen	im ganzen
	Lok.-km	Lok.-km	Lok.-km
1929	16,312,077	32,885,336	49,197,413
1928	17,103,419	29,290,502	46,393,921
1927	21,443,167	22,483,738	43,926,905
1926	24,370,629	17,993,779	42,364,408

Die effektiven Leistungen erhöhten sich gegenüber 1928 um 6,04%. Die im Voranschlag vorgesehenen Leistungen wurden um 3,2 Millionen km übertroffen. Der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge an der gesamten Zugförderung beträgt 67 % gegenüber 63 % im Vorjahr.

Die Kosten der Betriebskraft beliefen sich auf:

	für das Brennmaterial der Lokomotiven und Motorwagen	für elektrische Energie
	Fr.	Fr.
1929.	8,677,801	18,182,860
1928.	9,302,464	17,198,223
1927.	12,659,247	14,865,748
1926.	14,682,833	12,889,625

Die Mehrausgaben für den Verbrauch von Kraftstrom, eine Folge der Ausdehnung der elektrischen Zugförderung und der Verkehrszunahme, sind durch die Minderausgaben für den Verbrauch von Brennmaterial nicht ausgeglichen worden. Der Energieverbrauch für die Zugförderung steigerte sich mit der erfolgten Aufnahme des elektrischen Betriebes auf den Strecken Zollikofen-Biel, Moutier-Delémont, Oerlikon-Schaffhausen, Winterthur-Romanshorn und Sargans-Chur gegenüber dem Vorjahr insgesamt auf 68,₉ Millionen kWh oder um ungefähr 18 %. Die durchschnittlichen Kohlenpreise sind mit Fr. 32. 58 pro Tonne franko Basel verzollt weiter zurückgegangen.

Die Kosten der elektrischen Kraft ab Unterwerk stellten sich für die Kilowattstunde wie folgt:

	1929 =	Cts.	1928 =	Cts.
Für die Kraft aus eigenen Werken. . .	4, ₄₄		4, ₆₉	
für fremde Kraft	7, ₂₁		7, ₅₅	
im Durchschnitt für den Gesamtverbrauch.	4, ₆₁		4, ₈₅	

Die bessere Ausnützung der Werke führt von Jahr zu Jahr zu einer Verbilligung der Preise.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Unter Hinweis auf die Zahlen der beigedruckten Rechnung führen wir noch folgendes an:

Die Summe der Einnahmen ist gegenüber dem Vorjahr um 85,₃ Millionen Franken, d. h. auf 208,₆ Millionen Franken gestiegen. Die Mehreinnahmen ergaben sich aber zum Teil nicht aus dem Betriebe. Dessen Überschuss war zwar gegenüber 1928 um 0,₆ Millionen Franken geringer, dafür aber der ausgleichende Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds um 1,₆ Millionen Franken grösser. Von ganz ausnahmsweiser Bedeutung ist die Vergütung des Bundes für die ausserordentlichen Leistungen in den Kriegs- und Nachkriegsjahren laut Bundesbeschluss vom 6. Juni 1929 (85,₀ Millionen Franken), sowie der Mehrerlös entbehrlicher Liegenschaften (0,₆ Millionen Franken), zusammen 87,₂ Millionen Franken. Als Mindereinnahmen stehen diesen Posten entgegen: ein um 1,₀ Million Franken geringerer Ertrag der Wertbestände und Guthaben, sowie eine Minderverzinsung der zu Neubauten verwendeten Kapitalien und eine geringere Inanspruchnahme der Spezialfonds für Versicherungen, im ganzen 1,₃ Millionen Franken. Die Gegenüberstellung dieser Posten ergibt die oben ausgewiesenen gesamten Mehreinnahmen.

Unter den Ausgaben ist als wichtigste Mehrbelastung die Verwendung zu Tilgungen und Abschreibungen in der Höhe von 28,7 Millionen Franken zu erwähnen. Die Vergütung des Bundes trug dazu bei. Dagegen erforderte die Verzinsung der festen Anleihen 1,5 Millionen Franken weniger als im Vorjahr. Die Verminderung ist der im Jahre 1928 vorgenommenen Konversion bzw. Rückzahlung des 5 % Anleihe von 1918/19 zuzuschreiben, die erst im Berichtsjahr zur vollen Auswirkung kam. Es sind auch die Einlagen der Verwaltung in die Pensions- und Hilfskasse um 0,7 Millionen Franken niedriger bemessen als im Vorjahr.

Die reine Zinslast beträgt Fr. 110,898,714; sie ist um 0,3 Millionen Franken geringer als im Vorjahr. Die Kapitalzinslasten, welche seit 1921, besonders infolge der Elektrifizierung, ständig angestiegen sind, erreichten im Jahre 1928 mit Fr. 110,692,592 ihren Höhepunkt. Es steht zu erwarten, dass diese Zinslast vermöge der Konversion hochverzinslicher Anleihen mit niedrigerem Zinsfuß in den nächsten Jahren noch weiter abnehmen wird.

Das Schlussergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung stellt sich wie folgt:

Summe der Einnahmen	208,6 Mill. Fr.
Summe der ordentlichen Ausgaben	<u>187,7 » »</u>
Überschuss der Einnahmen	<u>20,9 Mill. Fr.</u>

Die Generaldirektion hat diesen Überschuss gemäss der vorgelegten Rechnung wie folgt verwendet:

1. ausserordentliche Tilgung von Kursverlusten und Emissionskosten verschiedener Anleihen	0,9 Mill. Fr.
2. ausserordentliche Zuwendung an die Pensions- und Hilfskasse	2,0 » »
3. ausserordentliche Einlage in den Erneuerungsfonds	<u>3,0 » »</u>
Zusammen	5,9 Mill. Fr.
Der verbleibende Saldo von	<u>15,0 » »</u>
	<u>20,9 Mill. Fr.</u>

ist vom Konto «Zu tilgende Verwendungen, Kriegsdefizit» abgeschrieben worden, wodurch die Gewinn- und Verlustrechnung ausgeglichen wird.

Das Konto «Zu tilgende Verwendungen, Kriegsdefizit» betrug Ende 1928. Fr. 189,759,721
davon sind pro 1929 abgeschrieben worden:

1. die Vergütung des Bundes für die ausserordentlichen Leistungen während und nach dem Kriege	» 35,000,000
2. der oben ausgewiesene Einnahmenüberschuss	<u>» 15,034,165</u>
wonach sich das Kriegsdefizit auf Ende 1929 noch auf beläuft.	<u>Fr. 189,725,556</u>

Wir können diese Verwendung des Einnahmenüberschusses gestützt auf die übereinstimmenden Anträge des Verwaltungsrates und der Generaldirektion, sowie im Hinblick auf Art. 30 des Organisationsgesetzes von 1923 ebenfalls gutheissen. Die erzielten Mehreinnahmen führten eine ausserordentliche Verbesserung der Finanzlage der Bundesbahnen herbei.

Bilanz.

Die Bilanzsumme ist nunmehr auf 3018,₉ Millionen Franken angewachsen.

In den Aktiven steht das Anlagekonto einschliesslich des Kontos der unvollendeten Objekte mit 2604,₇ Millionen Franken, d. h. gegenüber dem Vorjahr um 27,₁ Millionen Franken höher zu Buch. Ebenso erhöhte sich das Konto Wertbestände und Guthaben um 66,₁ Millionen Fr.; es stieg auf 229,₉ Millionen Fr.

Demgegenüber erfuhr das Konto «Zu tilgende Verwendungen» durch die erwähnten ordentlichen und ausserordentlichen Abschreibungen eine Verminderung um 51,₆ Millionen Franken.

Unter den Passiven erhöhte sich vornehmlich das Konto der festen Anleihen um 30,₁ Millionen Franken, was in der Hauptsache auf die Wiederausgabe von Obligationen ehemals verstaatlichter Bahnen zu günstigen Emissionsbedingungen zurückzuführen ist. Sodann trat eine Erhöhung des Kontos «Getilgtes Schuldkapital» um 4,₇ Millionen Franken ein. Der Stand der Spezialfonds nahm um 7,₈ Millionen Franken zu; andererseits verminderten sich die schwebenden Schulden um 0,₉ Millionen Franken.

Kapitalbeschaffung.

An Kapital wurden aufgewendet:

für Neu- und Ergänzungsbauten, roh	87, ₂ Mill. Fr.
» die Rückzahlung von Anleihen	21, ₆ » »
» Leistungen zulasten der Spezialfonds	16, ₇ » »

Summe der Kapitalaufwendungen 75,₅ » Fr.

Zu deren Deckung sind die erforderlichen Mittel geflossen:

aus den Betriebsergebnissen, nämlich:	
aus Tilgungen und Abschreibungen laut Gewinn- und Verlustrechnung	47, ₄ » »
abzüglich der eingeschlossenen ausserordentlichen Vergütung des Bundes.	35, ₀ » »
	<hr/>
	12, ₄ Mill. Fr.
aus der Abschreibung auf Kriegsdefizit (Gewinnsaldo) . .	15, ₀ » »
aus den Rücklagen in die Spezialfonds	24, ₅ » »

Übertrag 51,₉ Mill. Fr.

	Übertrag	51,9	Mill. Fr.
aus den Vergütungen der Bundeskasse:			
VI. Beitragsrate an die beschleunigte Elektrifikation		10,0	» »
Entschädigung für ausserordentliche Leistungen während der Kriegsjahre		35,0	» »
Summe des aus dem Betrieb und den Bundesbeiträgen ent- stammenden Kapitals		96,9	Mill. Fr.
Daraus ergibt sich ein Kapitalüberschuss von		21,4	» »
wozu noch Anlehenskapitalien kommen durch Aus- gabe von Obligationen verstaatlichter Bahnen .	30,9		
Abgabe von Depotscheinen 5 % an die Pensions- kasse	30,	51,7	» »
	Gesamter Kapitalüberschuss für 1929	73,1	Mill. Fr.

welcher für die Bedürfnisse des folgenden Jahres verfügbar bleibt. Der Dienst der Finanzverwaltung wird dadurch sehr erleichtert. Im Voranschlag für 1929 war vorgesehen, dass ein Restbedarf von 29,5 Millionen Franken aus fremden Mitteln zu decken sein werde. Die Vergütungen aus der Bundeskasse und der Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung führten demgegenüber zu dem oben erzeugten Kapitalüberschuss von 21,4 Millionen Franken.

Pensions-, Hilfs- und Krankenkasse.

Bei der Pensions- und Hilfskasse hat der Stand der Vollversicherten und damit die Summe des anrechenbaren Jahresverdienstes eine geringe Erhöhung erfahren. Die Zunahme ist eine Folge von Neuanstellungen, die sich der Verkehrsvermehrung wegen als unumgänglich erwiesen haben. Eine weitere Ursache bilden die gesetzlichen Besoldungserhöhungen. Endlich blieb die auf Ende des Jahres 1929 vorgenommene Bereinigung der Ämterklassifikation nicht ohne Einfluss auf die Kasse.

Auch die Zahl der pensionierten Invaliden nahm im Berichtsjahr zu. Diese Erscheinung tritt immer bei Ablauf einer Amtsperiode auf, auf welchen Zeitpunkt hin erfahrungsgemäss eine intensivere Inaktivierung stattfindet.

Der Ausfall der Kasse am Deckungskapital erhöhte sich aus diesen Gründen auf Ende 1929 um etwa 6 Millionen Franken. Diese Vermehrung entspricht aber der vorausgesehenen Entwicklung und trägt vorübergehenden Charakter. Sie ist auf die erwähnte ausserordentliche Zunahme der Invalidität zurückzuführen und wird aller Voraussicht nach schon auf Ende 1930 einer Verminderung des Fehlbetrages der versicherungstechnischen Reserven Platz machen.

Der Krankenkasse gehörten Ende 1929 22,853 Versicherte an, gegenüber 18,409 im Jahre 1928. Die Zunahme ist eine Folge der Revision der Statuten der Kasse. Die Zahl der Krankheitstage hat sowohl in den Kreis-, als auch in den Werkstättekrankenkassen durchschnittlich um 1 Tag zugenommen

Die zu Beginn des Berichtsjahres herrschende grosse Kälte beeinflusste die Häufigkeit der Fälle und den Verlauf der Erkrankungen.

Gegenüber Fr. 887,625 Einnahmen erwuchsen der Kasse Fr. 891,847 Ausgaben. Ihre Reserven verminderten sich um Fr. 4222.

Schlussbetrachtungen und Antrag.

Die Vergütung des Bundes von 35 Millionen Franken hat die Finanzlage der Bundesbahnen in erheblichem Masse verbessert, indem sie zusammen mit dem Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung das Kriegsdefizit von 189,7 auf 139,7 Millionen Franken abzutragen erlaubt. Dabei darf aber nicht übersehen werden, dass diese Vergütung die letzte ausserordentliche Leistung des Bundes darstellt und immer noch ein beträchtlicher Rest des Kriegsfehlbetrages abzutragen bleibt. Es wird die Bundesbahnen noch erhebliche Anstrengungen bis zu dessen endgültiger Tilgung kosten, zumal sie nunmehr auf sich selbst gestellt dieses Ziel aus Betriebsüberschüssen werden erreichen müssen.

Die Verwaltung wird sich daher bei ihrer Geschäftsführung mehr denn je von kaufmännischen Gesichtspunkten leiten lassen und bestrebt sein müssen, die durch Rationalisierungsmassnahmen gewonnenen Vorteile zu wahren und noch zu vermehren. Der Bemessung des Personalbestandes wird die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt werden, wobei der Verwaltung die Freiheit, diesen Bestand den jeweiligen Anforderungen des zunehmenden Verkehrs anzupassen, gewahrt bleiben muss. Diese machen sich schon in der Weise geltend, dass auf die Beschaffung neuen Rollmaterials, insbesondere elektrischer Lokomotiven und auf die Ausdehnung der Doppelspur in allernächster Zeit Bedacht genommen werden muss. Wir verweisen auf die Ihnen gleichzeitig zugehende Botschaft zum Nachtrag zum Bauvoranschlag für das Jahr 1930.

Der an sich als erfreulich zu bezeichnende Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung erscheint im Hinblick auf den schon stark erleichterten gesetzlichen Schulden-Tilgungsplan sehr bescheiden. Dieses Ergebnis war auch nur dank dem in der Schweiz allgemein befriedigend verlaufenen Wirtschaftsjahre 1929 möglich. Zur fortschreitenden Besserung der Finanzlage der Bundesbahnen sollten Ergebnisse, wie dasjenige des Berichtsjahres, künftig die Regel bilden. Schon mehren sich aber allgemein und im Bereiche der Bundesbahnen selbst die Anzeichen dafür, dass der Erfolg im laufenden Jahre mindestens nicht mehr so günstig sein werde. Die im Jahre 1930 zu erwartenden verminderten Betriebsüberschüsse werden voraussichtlich erneut die Abhängigkeit der Bundesbahnen von jeder noch so geringen Schwankung des Wirtschaftslebens beweisen.

Ein weiterer, noch unberechenbarer Faktor bildet der Wettbewerb des Automobils im Reisenden- und Güterverkehr, der sich auch weiterhin in ungünstigem Sinne geltend machen dürfte. Die Bundesbahnen nehmen hierin mit den Bahnen unserer Nachbarstaaten keine Ausnahmestellung ein, sondern

sie müssen, wie diese, grosse Anstrengungen darauf richten, verlorene Transporte dem Schienenwege zurückzugewinnen.

Verwaltung und Personal der Bundesbahnen haben auch im Jahr 1929 sowohl im Interesse der Unternehmung als auch wie bisher gleichermassen zum Nutzen der schweizerischen Volkswirtschaft zielbewusste Arbeit geleistet, welche gebührende Anerkennung verdient.

Wir empfehlen Ihnen den nachfolgenden Beschlussesentwurf des Verwaltungsrates, dem wir beistimmen, zur Annahme. Ziffer 4 der Anträge des Verwaltungsrates betreffend den Nachtrags-Bauvoranschlag für 1930 haben wir zum Gegenstand einer besondern Vorlage bestimmt.

Wir benutzen die Gelegenheit, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 28. Mai 1930.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Musy.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

Beilagen:

Beschlussesentwurf.

**Anzug aus den Rechnungen
und der Bilanz für 1930.**

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1929.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der Generaldirektion der
Bundesbahnen vom 8. April 1930,

des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates vom 30. April 1930
an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung und
der Botschaft des Bundesrates vom 23. Mai 1930,

beschliesst:

Art. 1.

Die Rechnungen des Jahres 1929 und die Bilanz auf 31. Dezember 1929
der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2.

Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen
im Jahre 1929 wird genehmigt.

Art. 3.

Die ausserordentlichen Tilgungen und Zuwendungen, sowie der Übertrag
des Restes des Einnahmenüberschusses der Gewinn- und Verlustrechnung
des Jahres 1929 von Franken 15,034,164. 70 auf das Konto «Zu tilgende Ver-
wendungen» als Abschreibung auf dem Kriegsdefizit werden genehmigt.

Auszug

aus den

**Rechnungen und der Bilanz der schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1929.****Baurechnung.**

	Bestand auf 31. Dezember 1928		Vermehrung pro 1929		Bestand auf 31. Dezember 1929	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Bau der Bahn.						
I. Allgemeine Kosten . . .	193,997,074	70	1,682,243	25	195,679,317	95
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen:						
a. Erwerb von Grund und Rechten	219,172,235	82	— 749,566	48	218,422,669	34
b. Unterbau	649,843,384	50	10,104,542	40	659,947,926	90
c. Oberbau	196,112,908	15	2,183,371	27	198,296,279	42
d. Hochbau und mecha- nische Einrichtungen	196,448,533	41	1,730,687	37	198,179,220	78
e. Einrichtungen für die elektrische Zugförde- rung	103,542,381	42	303,691	15	103,846,072	57
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	99,276,990	31	2,107,730	11	101,384,720	42
III. Rollmaterial	501,851,885	57	7,800,649	74	509,652,535	31
IV. Mobilien und Gerät- schaften	24,133,419	8	1,341,696	27	25,475,116	15
V. Hilfsbetriebe (Material- verwaltung, Werkstätten, Kraftwerke)	260,967,228	40	3,472,631	21	264,439,859	61
Total Baukonto	2,445,346,042	16	29,977,676	29	2,475,323,718	45
Verwendungen auf Neben- geschäfte.						
(Dampfschiffe etc.)	1,266,022	85	142,696	21	1,408,719	06
Gesamttotal	2,446,612,065	01	30,120,372	50	2,476,732,437	51

Betriebsrechnung für das Jahr 1929.

Rechnung 1928		Voranschlag 1929		Rechnung 1929	
Fr.	Fr.			Fr	Cts.
151,367,138	146,000,000	Betriebseinnahmen.			
231,603,830	226,300,000	I. Aus dem Personenverkehr	156,241,517	96	
8,692,994	7,700,000	II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr	236,592,537	39	
391,663,962	380,000,000	III. Aus dem Postverkehr	9,111,197	55	
28,503,847	27,929,160	Total der Transporteinnahmen	401,945,252	90	
420,167,809	407,929,160	IV. Verschiedene Einnahmen	29,412,619	48	
		Total der Betriebseinnahmen	431,357,872	38	
		Betriebsausgaben.			
		<i>I. Allgemeine Verwaltung.</i>			
7,034,143	7,140,400	A. Personalkosten	7,146,686	30	
764,693	641,000	B. Nebenkosten	881,228	72	
7,798,836	7,781,400	Total I	8,027,915	02	
		<i>II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.</i>			
9,217,852	9,316,500	A. Personalkosten	9,442,657	34	
940,330	898,100	B. Nebenkosten	1,070,841	34	
30,307,883	33,440,400	C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	35,012,715	65	
40,466,065	48,655,000	Total II	45,526,214	33	
		<i>III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.</i>			
96,325,053	96,352,160	A. Personalkosten	98,799,792	06	
5,903,694	5,361,500	B. Nebenkosten	7,164,420	94	
102,228,747	101,713,660	Total III	105,964,213	—	
		<i>IV. Fahr- und Werkstättendienst.</i>			
32,882,894	32,768,400	A. Personalkosten	33,391,182	70	
1,165,314	1,007,000	B. Nebenkosten	1,235,933	38	
27,359,237	27,930,000	C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials	27,760,296	12	
1,805,821	1,925,000	D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektr. Einrichtungen	2,036,413	91	
31,967,076	34,264,000	E. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	31,885,818	82	
95,180,342	97,894,400	Total IV	96,309,694	93	

Rechnung 1928	Voranschlag 1929		Rechnung 1929	
Fr.	Fr.		Fr.	Cts.
2,432,868	2,315,000	<i>V. Verschiedene Ausgaben.</i>		
—	—	A. Pacht- und Mietzinse	2,795,269	67
25,948,121	25,937,000	B. Verlust auf Hilfsbetrieben	—	—
28,380,989	28,252,000	C. Sonstige Ausgaben	27,202,667	14
		Total V	29,997,936	81
		Zusammenzug der Ausgaben.		
7,798,836	7,781,400	I. Allgemeine Verwaltung	8,027,915	02
40,466,065	43,655,000	II. Unterhalt und Bewachung der Bahn	45,526,214	33
102,228,747	101,713,660	III. Stationsdienst und Zugsbegleitung .	105,964,213	—
95,180,342	97,894,400	IV. Fahr- und Werkstädtendienst	96,309,694	93
28,380,989	28,252,000	V. Verschiedene Ausgaben	29,997,936	81
274,054,979	279,296,460	Total	285,825,974	09
+3,616,101	+5,283,000	Bauausgaben zu Lasten der Betriebs- rechnung	+3,705,501	50
—9,111,005	—6,977,000	Mehreinnahmen für Gemeinschaftsbahn- höfe und Betrieb anderer Bahnen usw.	—9,149,444	62
268,560,075	277,602,460	Total der Betriebsausgaben	280,382,030	97
		Rechnungsabschluss.		
420,167,809	407,929,160	Total der Betriebseinnahmen	431,357,872	38
268,560,075	277,602,460	Total der Betriebsausgaben:		
253,754,417	260,034,960	mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds	280,382,030	97
		ohne die Kosten " " " "	264,106,332	16
		Überschuss der Einnahmen.		
151,607,784	130,326,700	mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds	150,975,841	41
166,413,392	147,894,200	ohne die Kosten " " " "	167,251,540	22

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1929.

Rechnung 1928	Voranschlag 1929		Rechnung 1929	
Fr.	Fr.		Fr.	Cts
		Einnahmen.		
151,607,734	130,326,700	1. Überschuss der Betriebseinnahmen	150,975,841	41
1,091,907	1,200,000	2. Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien	918,956	—
5,848,740	1,830,000	3. Ertrag der Wertbestände und Guthaben	4,319,156	17
113,288	10,000	4. Rohertrag der Nebengeschäfte	52,809	56
14,289,584	17,037,500	5. Zuschüsse aus den Spezialfonds:	15,902,394	05
138,258	15,000	a. Erneuerungsfonds	120,721	16
700,128	580,000	b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds	639,134	55
—	—	c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten	—	—
16,982	2,800	6. Betriebssubventionen	35,683,345	55
173,256,621	151,002,000	7. Sonstige Einnahmen	208,612,358	45
		Ausgaben.		
47,000	47,000	1. Entschädigung für Pachtstrecken	47,000	—
115,656,204	113,997,000	2. Verzinsung der festen Anleihen	114,134,984	90
1,050,011	873,000	3. Verzinsung der schwebenden Schulden	931,847	14
427,024	360,000	4. Finanzunkosten, Kursverluste etc.	569,994	31
—	—	5. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften	—	—
18,585,879	10,822,000	6. Tilgungen und Abschreibungen	47,361,563	35
22,668,509	20,475,000	7. Einlagen in die Spezialfonds:	23,409,092	55
211,759	500,000	a. Erneuerungsfonds	214,332	30
756,440	500,000	b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds	831,458	55
137,126	50,000	c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten	—	—
6,439,167	3,585,000	8. Sonstige Ausgaben:	138,318	95
181,219	203,000	a. Subventionen	5,722,255	65
7,096,283	—	b. Für Verzinsung und Tilgung des Defizits der Pensions- und Hilfskasse	217,346	05
—	90,000	c. Verschiedenes	15,034,164	70
173,256,621	151,002,000	9. Abschreibung vom Konto „zu tilgende Verwendungen, Kriegsdefizit“	—	—
		10. Aktivsaldo auf neue Rechnung	208,612,358	45
		Total der Ausgaben des Jahres		

Bilanz auf 31. Dezember 1929.

Rechnung 1928		Rechnung 1929	
Fr.		Fr.	Cts.
	Aktiven.		
	I. Anlagekonto:		
2,445,346,042	a. Baukonto der Bahn	2,475,323,718	45
113,917,356	b. Überschuss des Rückkaufpreises über die Anlagekosten	113,917,355	77
18,332,699	II. Unvollendete Bauobjekte	15,436,561	42
1,266,023	III. Verwendungen auf Nebengeschäfte	1,408,719	06
234,397,499	IV. Zu tilgende Verwendungen	182,835,467	36
163,849,990	V. Wertbestände und Guthaben	229,946,140	81
2,977,109,609	Total der Aktiven	3,018,867,962	87
	Passiven.		
2,683,255,753	I. Feste Anleihen	2,713,371,618	53
61,738,397	II. Getilgtes Schuldkapital	66,457,284	25
116,676,692	III. Schwebende Schulden	115,807,659	55
	IV. Spezialfonds:		
104,129,541	a. Erneuerungsfonds	111,636,239	55
6,123,780	b. <u>Versicherungsfonds gegen Feuerschaden</u>	6,217,390	77
5,185,446	c. Fonds zur Deckung von <u>Unfallrenten</u>	5,377,770	22
2,977,109,609	Total der Passiven	3,018,867,962	87

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1929. (Vom 28. Mai 1930.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1930
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2560
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.05.1930
Date	
Data	
Seite	476-495
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 032

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.