

4625

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1945.

(Vom 17. November 1944.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 6. Oktober 1944 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1945 zur Genehmigung zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. den Bauvoranschlag mit Aufwendungen von Fr. 37 361 500, wovon Fr. 8 394 300 zu Lasten des Betriebsertrages;
2. den Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 448 347 000 Einnahmen und Fr. 350 465 000 Ausgaben, d. h. mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 97 881 900;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 140 786 000 Einnahmen und Fr. 176 092 000 Ausgaben, d. h. mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 35 306 000;
4. den Voranschlag für den Kapitalbedarf von Fr. 381 000 000.

I. Bauvoranschlag.

Von den vorstehenden Voranschlägen kommt für die Beurteilung durch die politischen Behörden dem Bauvoranschlag die entscheidende Bedeutung zu, weil er das Investierungsprogramm für die technische Anpassung der Bundesbahnen an die Erfordernisse der Zeit festlegt. Die Bauausgaben für das Jahr 1945 werden auf 37,4 Millionen Franken veranschlagt, gegenüber 30,7 Millionen Franken tatsächlicher Aufwendungen im Jahre 1943 und 27,3 Millionen Franken im Jahre 1942.

Die nachstehende Übersicht gibt über die wichtigsten Bauten und Anschaffungen Aufschluss. Die Subventionen sind dabei von den Kreditsummen in Abzug gebracht.

	Kreditsumme	Voraussichtliche Ausgaben auf Baukonto bis Ende 1944	Ausgaben- voranschlag für 1945
	Fr.	Fr.	Fr.
A. Bau neuer Linien.			
Verbindungsbahn Genf-Cornavin bis La Praille	7 000 000 ¹⁾	3 225 000	835 000
B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien.			
1. Einführung der elektrischen Zugförderung:			
Yverdon-Payerne-Lyss. . . .	7 920 000	5 039 000	1 796 000
Busswil-Solothurn-Herzogen- buchsee.	3 614 000	2 919 100	390 000
Effretikon-Hinwil	2 485 000	2 066 900	110 000
Turgi-Koblentz	1 990 000	1 457 000	250 000
Stein-Säckingen-Eglisau und Bülach-Winterthur	7 632 000	2 780 000	2 170 000
Romanshorn-Schaffhausen . .	9 122 000	300 000	1 070 000
2. Übrige Neu- und Ergänzungs- bauten:			
Generaldirektion:			
Automatische Zugsicherung, Einbau von Streckengeräten an Durchfahr-, Ausfahrvor- und Ausfahrsignalen			
	970 000	—	480 000
Kreis I:			
Bahnhof Genf, Erstellung einer elektrischen Stellwerkanlage			
	906 000	806 000	100 000
Bahnhof Bern, Erweiterung der Geleise- und Perronanlagen			
	31 400 000	180 000	500 000
Station Charrat-Fully, Erweite- rung			
	218 000	—	218 000
Station Palézieux-gare, Erstel- lung eines Stumpengeleises und eines Dienst-Wohnhauses			
	220 000	—	210 000
Bahnhof Payerne, Erweiterung der Bahnhofanlagen			
	973 000	—	973 000

¹⁾ Nur Kostenanteil SBB = $\frac{1}{3}$; Bund und Kanton Genf übernehmen je $\frac{1}{3}$ der Gesamtkosten (Vertrag von 1912).

	Kreditsumme	Voraussichtliche Ausgaben auf Baukonto bis Ende 1944	Ausgaben- voranschlag für 1945
	Fr.	Fr.	Fr.
Station Estavayer, Erweiterung der Geleiseanlagen und Er- stellung einer elektrischen Stellwerkanlage	274 000	—	274 000
Kreis II:			
Zweites Geleise Brunnen-Flüe- len: Brunnen-Sisikon . . .	18 940 000	1 900 000	2 500 000
Zweites Geleise Giubiasco- Chiasso:			
Rivera-Bironico-Taverne . .	5 149 000	2 500 000	1 500 000
Sihlbrugg-Baar: Ausbau der Blockstation Littli zu einer Ausweichstation	600 000	400 000	200 000
Station Meiringen: Erweiterung der Wagenabteilung der De- potwerkstätte	667 000	—	260 600
Kreis III:			
Strecke Wil-Wattwil: Ersatz der eisernen Guggenloch- brücke bei Lutisburg . . .	950 000	230 000	400 000
Anteil an den Kosten für Schwachstromanlagen anläss- lich der Elektrifikation: Stein- Säckingen-Eglisau und Bü- lach-Winterthur	955 000	400 000	250 000
Station Trübbach: Erstellung eines neuen Aufnahmegebäu- des und Erweiterung der Stationsanlagen	561 000	61 000	100 000
Station Bischofszell-Nord: Neuer Güterschuppen, Ände- rungen am Aufnahmegebäude und Erweiterung der Geleise- anlagen	403 500	150 000	180 000

	Kreditsumme	Voraussichtliche Ausgaben auf Baukonto bis Ende 1944	Ausgaben- voranschlag für 1945
	Fr.	Fr.	Fr.
Rollmaterial.			
6 elektrische Streckenlokomotiven Re $\frac{4}{4}$	4 200 000	1 800 000	2 400 000
7 elektrische Rangierlokomotiven Ee $\frac{3}{3}$ (Bestellung 1944)	2 240 000	1 200 000	1 040 000
9 elektrische Traktoren Te	1 239 000	589 000	650 000
Triebfahrzeuge für den Strecken- dienst (Bestellung 1945)	7 000 000	—	2 350 000
Rangierlokomotiven und Trak- toren (Bestellung 1945)	2 800 000	—	1 000 000
Umbau der Motoren von Loko- motiven der Serie Ce $\frac{6}{8}$ II (Be- stellung 1945)	320 000	—	230 000
50 Personenwagen (Bestellungen 1943, 1944 und 1945)	10 156 000	3 033 000	2 960 000
310 Gepäck- und Güterwagen (Be- stellungen 1943, 1944 und 1945) Verbesserungen am Rollmaterial	9 115 000	5 320 000	2 170 000 500 000

Auf die Elektrifikation entfallen 15,7 Millionen Franken, d. h. rund 42 % aller veranschlagten Bauaufwendungen. Die Zurückhaltung in den Bauausgaben ist auch weiterhin beherrscht von der finanziellen Lage der Bundesbahnen und von der Rücksichtnahme auf die Knappheit der Baumaterialien und der Arbeitskräfte im Baugewerbe und in der Maschinenindustrie, wie sie im Herbst 1944 noch festzustellen war.

In Übereinstimmung mit den allgemeinen Weisungen des Bundesrates über die vorsorgliche Bereitstellung von ausführungsfähigen Bauprojekten für Zeiten, in denen Arbeitsbeschaffungsmassnahmen angeordnet werden müssen, werden sich auch die Bundesbahnen bei der Vergebung von Bauaufträgen der Zurückhaltung befleissen. Alle nicht dringlichen und nicht im unmittelbaren betrieblichen Interesse liegenden Arbeiten sollen, auch wenn Kredite dafür in den vorliegenden Voranschlag aufgenommen worden sind, zurückgestellt werden, um im Falle einer Wirtschaftskrise unverzüglich mit der Durchführung baureifer Projekte beginnen zu können.

Für den Fall, dass Arbeitslosigkeit eintreten sollte, sind von den Bundesbahnen mit Zustimmung einer interdepartementalen Koordinationskommission ein vierjähriges Sofortprogramm und ein umfassendes Arbeitsbeschaffungsprogramm auf weite Sicht vorbereitet worden. Vorsorglicherweise muss den Bundesbahnen schon für das Jahr 1945 die Ermächtigung eingeräumt werden, die Bauaufträge bis zum Betrag ihrer Abschreibungsmittel von 48 Millionen

Franken zu erweitern, sofern Arbeitsbeschaffungsmassnahmen dies erheischen. Die Finanzierung der Einzelprojekte wird sich im Sinne des Zwischenberichtes des Bundesrates an die Bundesversammlung von 20. Mai 1944 über die vorbereitenden Massnahmen der Arbeitsbeschaffung abwickeln. Für die Bemessung der staatlichen Mittel zugunsten der zusätzlichen Bauaufwendungen der Bundesbahnen sind besondere Richtlinien aufgestellt worden. Zur Abgrenzung der ordentlichen und zusätzlichen Bauausgaben ist auf die durchschnittlichen Aufwendungen der letzten 10 Jahre abgestellt worden, die den Betrag von rund 25 Millionen Franken erreicht haben. Die Richtlinien sind im erwähnten Zwischenbericht bereits bekanntgegeben worden, sie sind jedoch so wichtig, dass sie hier vollinhaltlich wiedergegeben werden sollen:

Richtlinien zur Finanzierung der Arbeitsbeschaffungsmassnahmen der Schweizerischen Bundesbahnen.

1. Vor und nach der Sanierung setzen die Bundesbahnen für normale Bauaufwendungen und Anschaffungen aus eigenen Mitteln vorab 25 Millionen Franken ein, deren Deckung aus verfügbaren Abschreibungsmitteln zu erfolgen hat.

2. Als «zusätzlich» im Sinne von Art. 7 des Bundesratsbeschlusses vom 29. Juli 1942 und 6. August 1943 gelten die Aufwendungen für Arbeiten und Aufträge, die den Betrag von 25 Millionen Franken (ordentlicher Bauvoranschlag) überschreiten und die in dem vom Bundesrat zu genehmigenden Sofortprogramm für die Arbeitsbeschaffung enthalten sind. Für die Vergebung dieser Arbeiten gelten die Bestimmungen des Art. 16, Ziffer 3, des erstgenannten Bundesratsbeschlusses.

3. Die Kosten für die zusätzlichen Bauaufwendungen werden im Sinne des Bundesratsbeschlusses vom 29. Juli 1942 zu 60 % vom Bund, den Kantonen und Gemeinden und zu 40 % von den Bundesbahnen übernommen.

4. Vom Beitrag der öffentlichen Hand von 60 % übernehmen der Bund 40 % und die beteiligten Kantone und Gemeinden 20 %. Diese Subventionen von Bund, Kantonen und Gemeinden werden je zur Hälfte aus dem Ausgleichsfonds der Lohnersatzordnung zurückerstattet.

5. Zur Deckung der ordentlichen und zusätzlichen Aufwendungen der Bundesbahnen werden die Bundesbahnen die aus den Abschreibungen verfügbaren Mittel verwenden, die auf Grund der neuen Abschreibungsordnung jährlich rund 48 Millionen Franken betragen werden.

6. Sofern und soweit die zusätzlichen Aufwendungen der Bundesbahnen für die Arbeitsbeschaffung nicht aus Abschreibungsmitteln gedeckt werden können, wird der Mehrbedarf gedeckt:

- a. wenn der Mehrbedarf vor der Sanierung der Bundesbahnen eintritt, in Form erhöhter und vom Bunde zu übernehmender Nonvaleurs;
- b. wenn der Mehrbedarf nach der Sanierung eintritt, durch die von den eidgenössischen Räten zur Vermeidung einer neuen Verschuldung zu beschliessenden Massnahmen.

7. Sofern die zusätzliche Investierung den jährlichen Betrag der verfügbaren und gedeckten Abschreibungsmittel überschreitet, werden diese Beträge durch Vorschüsse des Bundes aufgebracht, die der Bund den Bundesbahnen in Form verzinslicher Darlehen im Sinne von Art. 4 des Bundesratsbeschlusses vom 29. Juli 1942 gewährt.

8. Die Kosten der Bundesbahnen für die Verzinsung und Amortisation von Vorschüssen gehen zu Lasten der für zusätzliche Arbeitsbeschaffung vorhandenen Mittel.

9. Gestützt auf diese Richtlinien ergibt sich für die Finanzierung des auf vier Jahre berechneten Sofortprogramms der Bundesbahnen folgende Kostenverteilung:

Abschreibungsmittel SBB	48 Millionen Franken	durchschnittlich pro Jahr
ordentliches Baubudget SBB	25 » » » » »	» » » » »
verbleiben	23 Millionen Franken,	welcher Betrag als Grundlage für die Finanzierung des Bundesbahnanteils angenommen wird.
40 % SBB-Beitrag	23	Millionen Franken
40 % Bundesbeitrag (½ Bund + ½ A. F.)	23	» »
20 % Beitrag der Kantone und Gemeinden (½ Kantone und Gemeinden + ½ A. F.)	11,5	» »
Zusammen durchschnittlich pro Jahr	57,5	Millionen Franken

Der Aufwand während 4 Jahren würde somit $4 \times 57,5 = 230$ Millionen Franken betragen.

Für den Fall, dass das auf 4 Jahre berechnete Sofortprogramm innerhalb eines kürzeren Zeitraumes zur Ausführung gelangen müsste, ergäben sich bei einem Gesamtbauplan von 230 Millionen Franken gemäss Ziffer 7 hievorige Beträge, die den Bundesbahnen durch Vorschüsse des Bundes zu decken wären:

- a. Bei Ausführung innerhalb drei Jahren: 23 Millionen Franken
 b. » » » zwei » 46 » »

Für die erhöhten Bauaufwendungen ergibt sich folgende Verteilung pro Jahr:

a. Bei Ausführung innerhalb drei Jahren

Beitrag SBB	23	Millionen Franken
Vorschuss des Bundes an SBB	7,66	» »
Bundesbeitrag	30,66	» »
Beitrag der Kantone und Gemeinden	15,33	» »
	76,65	Millionen Franken

Aufwand in drei Jahren $3 \times 76,65 = 229,95$ Millionen Franken.

b. Bei Ausführung innerhalb zwei Jahren

Beitrag SBB	23	Millionen Franken
Vorschuss des Bundes an SBB	23	» »
Bundesbeitrag	46	» »
Beitrag der Kantone und Gemeinden	23	» »
	115	Millionen Franken

Aufwand in zwei Jahren $2 \times 115 = 230$ Millionen Franken.

Die nachstehende Übersicht über die Aufwendungen für die Elektrifikation in den vergangenen Jahren zeigt die wichtige Stellung, die der Umstellung auf die elektrische Traktion im Rahmen der Bauvoranschläge zukommt. Es erweist sich als besonders glücklicher Umstand, dass nunmehr zur Überwindung der Schwierigkeiten für die Zufuhren bis an unsere Landesgrenzen eine grössere Anzahl Dampflokomotiven zur Verfügung stehen werden, die als willkommener Ersatz für zerstörte Lokomotiven ausländischer Bahnen werden eingesetzt werden können.

Gesamtausgaben für die Elektrifizierung.

Jahre	Elektrifizierung der Strecken	Kraftwerke, Übertragungsleitungen und Unterwerke	Anteil Schwachstromanlagen zulasten Bahnanlage	Anschaffung von elektrischen Triebfahrzeugen	Total Einführung der elektrischen Zugförderung
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1939	1 355 000	355 000	80 000	3 514 000	5 304 000
1940	2 226 700	252 000	200 000	3 570 000	6 248 700
1941	3 437 000	228 000	312 000	5 400 000	9 377 000
1942	3 371 000	311 000	213 000	4 670 000	8 565 000
1943	2 968 000	256 000	259 000	5 950 000	9 433 000
1944	8 302 100	600 000	350 000	4 170 000	13 422 100
1945	6 360 000	790 000	442 000	7 680 000	15 272 000
1939—1945	28 019 800	2 792 000	1 856 000	34 954 000	67 621 800

II. Betriebsvoranschlag.

Die unsichern wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse erschweren die Aufstellung des Betriebsvoranschlages auch für das Jahr 1945 in hohem Masse.

Es sind namentlich die Verkehrseinnahmen, die in zuverlässiger Weise kaum zu ermitteln sind. Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen ging bei deren Veranschlagung aus von einem Drittel der Einnahmen des Jahres 1938 und von zwei Dritteln der Einnahmen des Jahres 1943. Diese Zahlen durften sich der Wirklichkeit eher annähern als die für die früheren Jahre zugrunde gelegten Massstäbe, die sich als zu pessimistisch erwiesen haben. Sollte der Militärverkehr auch zurückgehen, so wird die Durchführung der Arbeitsbeschaffungspolitik entsprechend höhere Verkehrsmengen zur Folge haben. Gegenüber 1938 wird sodann weiterhin mit dem Ausfall des intensiven Strassenverkehrs zu rechnen sein.

Zu den Durchschnittseinnahmen wurden die mutmasslichen Einnahmen aus den Kriegsteuerungszuschlägen hinzugezählt, und zwar 6 Millionen Franken beim Personenverkehr und 15 Millionen Franken beim Güterverkehr. So ergaben sich für den Personenverkehr 182 Millionen Franken und für den Güterverkehr 250 Millionen Franken, also im ganzen 432 Millionen Franken Einnahmen. Dazu ist zu bemerken, dass die Mehreinnahmen aus den Kriegsteuerungszuschlägen im Jahre 1943 von der Bundesbahnverwaltung auf rund 25 Millionen Franken veranschlagt worden waren. Im Personenverkehr durften sie wohl den Betrag von 10 statt bloss 6 Millionen erreichen.

Gegenüber dem Ergebnis 1943 wird von den Bundesbahnen mit einer Mindereinnahme von 30 Millionen Franken und gegenüber dem voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 1944 mit einer Mindereinnahme von 69 Millionen Franken gerechnet.

1. Verkehrseinnahmen.

	Personenverkehr		Gepäck-, Tier-, Güter- und Postverkehr		Zusammen	
	in Mill. Fr.	in %	in Mill. Fr.	in %	in Mill. Fr.	in %
1938	131,9	100	175,7	100	307,6	100
1939	138,6	101,3	214,2	121,9	347,8	113,1
1940	136,2	103,3	247,8	141,0	384,0	124,8
1941	161,6	122,5	278,4	158,5	440,0	143,0
1942	176,8	134,0	275,6	156,9	452,4	147,1
1943	193,7	146,9	268,3	152,7	462,0	150,2
1944 (mutmassliches Ergebnis)	224,0	169,8	277,0	157,7	501,0	162,9
1945 (Voranschlag)	182,0	138,0	250,0	142,3	432,0	140,4

2. Die Betriebsausgaben lassen sich mit grösserer Zuverlässigkeit veranschlagen als die Einnahmen, da für deren Umfang mehr oder weniger bekannte Unterlagen massgebend sind, so die Verkehrsleistungen, der Personalbestand, die Löhne und die Sachausgaben. Verglichen mit den Ergebnissen der letzten Jahre zeigt sich für 1945 folgendes Bild:

Betriebsausgaben mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds.

Rechnung 1938	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Rechnung 1943	Voraussichtl. Ergebnis 1944	Voranschlag 1945
in Millionen Franken							
229,5	223,9	238,8	260,6	288,4	315,6	348,0	350,5
100 %	97,6 %	104,1 %	118,6 %	125,7 %	137,5 %	151,6 %	152,7 %

Der Voranschlag der Betriebsausgaben erreicht den Betrag von 350 465 100 Franken. Die Besoldungen und Löhne wurden nach Massgabe des Bundesratsbeschlusses vom 30. Mai 1941 über die vorläufige Neuordnung der Bezüge und der Versicherung des Personals und die Teuerungszulagen gemäss dem Bundesratsbeschluss vom 29. Dezember 1943 veranschlagt. Die für 1945 veranschlagten rohen Betriebsausgaben sind somit um 62,1 Millionen Franken höher als im Jahr 1942 und um 34,9 Millionen Franken höher als im Jahr 1943, während gegenüber dem mutmasslichen Ergebnis für 1944 eine Erhöhung der Ausgaben von 2,5 Millionen Franken vorgesehen ist.

In den Betriebsausgaben des Voranschlags 1945 sind keine Ergänzungs-Teuerungszulagen berücksichtigt, da hierfür im Zeitpunkt der Aufstellung des Budgets noch keine Beschlüsse vorlagen, dagegen wurden in den voraussichtlichen Betriebsausgaben für 1944 Ergänzungs-Teuerungszulagen eingerechnet. Sie dürften sich für die Bundesbahnen zwischen 6—7 Millionen Franken bewegen und durch die ungenügend veranschlagten Kriegstaxzuschläge grössten-

teils gedeckt sein, so dass der Betriebsüberschuss dadurch nicht erheblich beeinflusst wird.

Über die hauptsächlichsten Aufwandsposten in der Betriebsrechnung geben nachstehende Zahlen Aufschluss:

Personalkosten ohne die ausserordentlichen Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse und ohne Beiträge an die Lohnausgleichskasse.

Rechnung 1938	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Rechnung 1943	Voranschlag 1944	Voranschlag 1945
in Millionen Franken							
186,6	183,7	186,5	177,2	192,2	210,5	210,0	227,7
100 %	98,4 %	99,9 %	95,0 %	103,0 %	112,8 %	112,5 %	122,0 %

a. Personalbestand.

Rechnung 1938	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Rechnung 1943	Voranschlag 1944	Voranschlag 1945
27 566	27 259	27 428	27 890	28 888	29 444	30 217	30 385
100 %	98,9 %	99,5 %	101,2 %	104,8 %	106,8 %	109,6 %	110,3 %

Die Vermehrung von 168 Bediensteten gegenüber dem Voranschlag 1944 wird mit der vorgesehenen, in Wirklichkeit aber von den kriegswirtschaftlichen Bedingungen noch abhängigen Erhöhung der Fahrleistungen um 2,3 Millionen Lokomotivkilometer begründet. Die Umstellung auf die elektrische Traktion bedingt andererseits einen geringern Personalbestand, ebenso ein allfälliger Verkehrsmengenrückgang, wie er dem Voranschlag zugrunde liegt. In den frühern Jahren sind die Kosten für zahlreiche Unternehmerarbeiter als Sachausgaben gebucht worden. Durch die Überführung vieler Unternehmerarbeiter in das direkte Dienstverhältnis mit den Bundesbahnen ergibt sich eine nicht unbedeutende Vermehrung des Personalbestandes, worauf beim Vergleich mit frühern Jahren Rücksicht zu nehmen ist.

b. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen
und des Rollmaterials.

	Rechnung 1942	Rechnung 1943	Voranschlag 1944	Voranschlag 1945
in Millionen Franken				
Unterhalt und Erneuerung:				
der Bahnanlagen	43,9	50,7	57,6	62,6
des Rollmaterials	33,9	36,9	38,2	40,1
	77,8	87,6	95,8	102,7

	Rechnung 1942	Rechnung 1943	Voranschlag 1944	Voranschlag 1945
	in Millionen Franken			
Davon fallen zu Lasten des Erneuerungsfonds:				
für die Erneuerung des Oberbaues	6,4	8,3	19,7	21,8
für den Ersatz des Rollmaterials	1,7	1,5	2,5	2,5
	8,1	9,8	22,2	24,3
Als gewöhnliche Unterhaltskosten verbleiben:				
für die Bahnanlage	37,5	42,4	37,9	40,8
für das Rollmaterial.	32,2	35,4	35,7	37,6
	69,7	77,8	73,6	78,4

c. Die kilometrischen Fahrleistungen zeigen folgende Entwicklung:

	Rechnung 1930	Rechnung 1943	Voranschlag 1944	Voranschlag 1945
	in Lokomotivkilometer			
Fahrleistungen mit Dampflokomotiven	16 209 631	6 268 213	6 060 000	5 700 000
Fahrleistungen mit elektrischen Lokomotiven und Motorwagen und andern Triebfahrzeugen.	34 380 121	50 242 526	50 940 000	53 600 000
Total	50 589 752	56 510 739	57 000 000	59 300 000

Gegenüber dem Jahre 1942 erfahren die veranschlagten Leistungen eine Vermehrung von 2 467 857 Lokomotivkilometer oder 3,8 % und gegenüber dem Jahre 1943 eine solche von 2 789 261 Lokomotivkilometer oder 4,9 %.

Im Jahre 1943 wurden 88,91 % aller Lokomotivkilometer elektrisch und mit thermischen Triebfahrzeugen (exklusive Dampftriebfahrzeuge) geführt. Nach dem Voranschlag 1945 wird dieser Prozentsatz auf 90,39 % steigen. Ob die kriegswirtschaftliche Entwicklung im Jahre 1945 die Ausführung dieser Fahrleistungen ermöglichen wird, ist indessen noch ungewiss.

3. Wir lassen nachstehend die Voranschläge der Einnahmen und Ausgaben nach Rubriken folgen, wobei der Vergleich mit dem Hochkonjunkturjahr 1930 von besonderem Interesse ist.

	Rechnung 1930	Rechnung 1942	Rechnung 1943	Voranschlag 1945
	in Millionen Franken			
Betriebseinnahmen.				
Personenverkehr	159,1	176,8	193,7	182,0
Gepäck, Tiere und Güter . . .	223,0	264,7	256,5	239,0
Postverkehr	9,1	11,0	11,8	11,0
Verschiedene Einnahmen	29,3	15,8	17,2	16,3
	420,5	468,3	479,2	448,3

	Rechnung 1930	Rechnung 1942	Rechnung 1943	Voranschlag 1945
	in Millionen Franken			
Betriebsausgaben.				
Allgemeine Verwaltung	8,2	6,2	6,7	7,3
Unterhalt und Bewachung der Bahn	47,0	55,5	63,4	76,6
Stationsdienst und Zugsbeglei- tung	107,1	103,3	113,2	121,5
Zugförderung und Werkstätte- dienst	99,1	100,8	105,7	114,4
Verschiedene Ausgaben	31,3	27,5	31,6	34,7
Später zu verteilende Ausgaben und Rückerstattungen	— 1,3	— 4,9	— 5,0	— 4,0
Total rohe Betriebsausgaben . .	291,4	288,4	315,6	350,5
Hievon zu Lasten der Spezial- fonds	18,1	10,0	12,3	27,2
Reine Betriebsausgaben	273,3	278,4	303,3	323,3

Abschluss der Betriebsrechnung.

Betriebseinnahmen	402,9	468,3	479,2	448,3
Reine Betriebsausgaben	273,3	278,4	303,3	323,3
Einnahmenüberschuss ohne die Kosten zu Lasten der Spezial- fonds	129,6	189,9	175,9	125,0

Der veranschlagte reine Einnahmenüberschuss weist somit gegenüber der Rechnung 1942 eine Verminderung von 34,2 % und gegenüber der Rechnung 1943 eine solche von 28,9 % auf.

III. Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen:

Überschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 97 881 900	
(Davon Erlös aus den Kriegsteuerungs- zuschlägen rund Fr. 25 000 000)		
Dazu: Zuschuss aus den Spezialfonds	» 27 162 400	Fr.
Reiner Betriebsüberschuss		125 044 300
Ertrag verpachteter Bahnstrecken (Wattwil-Ebnat-Kappel) . .		51 000
Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien		720 000
Ertrag der Wertbestände und Guthaben		1 120 000
Kapitalverzinsung der Nebengeschäfte:		
a. Materialverwaltung	Fr. 1 944 100	
b. Kraftwerke	» 9 114 000	
c. Werkstätten	» 1 398 700	
d. Schiffsdienst auf dem Bodensee	» 21 800	12 478 600
Reinertrag der Nebengeschäfte:		
a. Materialverwaltung	Fr. 800 200	
b. Kraftwerke	» 22 000	
c. Werkstätten	» 20 000	
d. Schiffsdienst auf dem Bodensee	» —	842 200
Sonstige Einnahmen		529 900
	Total der Einnahmen	<u>140 786 000</u>

Ausgaben:

Entschädigung für gepachtete Bahnstrecken (Vevey-Chexbres und Nyon-Crassier)		Fr. 47 000
Verzinsung der festen Anleihen		96 063 000
Verzinsung der schwebenden Schulden		6 693 000
Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren usw.		250 000
Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften (Schiffsdienst auf dem Bodensee)		188 300
Tilgungen und Abschreibungen:		
a. gesetzliche Tilgungen	Fr. 7 867 000	
b. verschiedene Abschreibungen	» 17 374 100	25 241 100
Einlagen in die Spezialfonds:		
a. Erneuerungsfonds	Fr. 23 099 000	
b. Fonds zur Deckung von Unfallrenten	» 370 000	23 469 000
	Übertrag	<u>151 951 400</u>

Fr.

	Übertrag	151 951 400	
Sonstige Ausgaben:			
a. Subventionen	Fr.	181 000	
b. Ausserordentlicher Beitrag an die Pen- sions- und Hilfskasse	»	23 700 000	
c. Verschiedenes	»	259 600	24 140 600
	Total der Ausgaben		<u>176 092 000</u>
	Voraussichtlicher Ausgabenüberschuss 1945		<u>35 806 000</u>

Bei den veranschlagten Erträgen sind die stark erhöhten Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds zu erwähnen; sie sind um 14,9 Millionen Franken höher als die wirklichen Entnahmen für 1943. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Erneuerungen im Jahre 1943, wegen der ständig grösser werdenden Verknappung der für den Bahnunterhalt notwendigen Materialien, nicht im veranschlagten Umfange haben durchgeführt werden können.

Die Aufwendungen geben zu folgenden Erläuterungen Anlass:

Die Zinslast für die festen Schulden ist gegenüber der Rechnung 1943 um 6,2 Millionen Franken gesunken infolge Rückzahlung von Anleihen und Konversion von Anleihen zu günstigeren Zinsbedingungen. Dagegen sind die Zinskosten für die schwebenden Schulden um 4,5 Millionen Franken angestiegen. Diese Verlagerung ist auf den erhöhten Barmittelbedarf für die Rückzahlung fälliger Anleihen und zur Deckung laufender Bedürfnisse zurückzuführen.

Die Tilgungen und Abschreibungen sind sodann gegenüber dem Ergebnis 1943 um 2,2 Millionen Franken tiefer eingestellt. Die Begründung hierfür liegt darin, dass für 1945 keine Rückstellung zur Nachholung von Abschreibungen vorgesehen ist.

Im weitern ist gegenüber der Rechnung 1943 eine Verminderung der Einlagen in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds von 0,9 Millionen Franken zu verzeichnen, indem diesem Fonds für 1945 nur die Zinsen gutgeschrieben werden. Ein weiterer namhafter Rückgang der veranschlagten Aufwendungen gegenüber der Rechnung 1943 ist auf den Wegfall der Rückstellung für Betriebslasten von 14 Millionen Franken zurückzuführen.

IV. Vorschlag über Kapitalbedarf und Kapitalbeschaffung.

Der voraussichtliche Kapitalbedarf der Bundesbahnverwaltung beträgt 407 Millionen Franken und setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.	
1. Bauausgaben zu Lasten der Baurechnung		29 000 000
2. Kapitalrückzahlungen auf Anleihen		<u>332 837 000</u>
	Übertrag	361 837 000

	Fr.
Übertrag	361 837 000
3. Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds (einschliesslich Nebengeschäfte)	26 736 000
4. Voraussichtlicher Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	35 306 000
	<u>423 879 000</u>
Abzüglich:	
1. Tilgungen und Abschreibungen	Fr. 25 241 000
2. Gutschriften an Spezialfonds (einschliesslich Nebengeschäfte)	» 27 194 000
	<u>52 435 000</u>
Kapitalbedarf für 1945	371 444 000
oder rund	371 000 000
Sofern vor Abschluss des Jahres 1944 keine wesentliche Änderung der bisherigen Betriebsergebnisse eintritt, wird die schwebende Schuld Ende 1944 voraussichtlich betragen . . .	10 000 000
Gesamter Kapitalbedarf somit	<u>381 000 000</u>

Bei der Ungewissheit der zu erwartenden Verkehrseinnahmen wird der Kapitalbedarf möglicherweise ändern. Für die Deckung desselben wird der Bundesrat in Berücksichtigung der Verhältnisse auf dem Geld- und Kapitalmarkte nach Anhörung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen und der Schweizerischen Nationalbank gestützt auf die im Bundesbeschluss vom 30. August 1939 über Massnahmen zum Schutze des Landes und zur Aufrechterhaltung der Neutralität erteilten Vollmachten die geeigneten Vorkehren treffen.

V. Schlussbemerkungen.

Mit dem Voranschlag für das Jahr 1945 hoffen wir der Bundesversammlung den letzten Voranschlag der Bundesbahnen auf Grund einer unsanierten Bilanz überweisen zu müssen. Der Entscheid hierüber liegt nun beim Schweizervolk. Nachdem die eidgenössischen Räte im Juni 1944 dem Entwurf zum neuen Bundesbahngesetz, den wir ihnen mit unserer Nachtragsbotschaft vom 17. September 1943 unterbreitet haben, ohne wesentliche Änderungen und beinahe einhellig ihre Zustimmung erteilt haben, muss auf Grund eines mit rund 35 000 Unterschriften unterstützten Referendums der Souverän den letzten Entscheid fällen. In Anbetracht der eindrucksvollen Summe von 1300 Millionen Franken, die nach übereinstimmender Auffassung der Bundesbahnverwaltung, des Bundesrates und der eidgenössischen Räte die gegenwärtige Überschuldung der Bundesbahnen darstellt, ist es zu verstehen, dass in gewissen Volkskreisen der Wille sich durchsetzen konnte, die wirtschafts- und staatspolitisch gleich bedeutsame Sanierungsvorlage einer Volksabstimmung unterziehen zu lassen. In den kommenden Wochen der Aufklärung durch Freund und Gegner der Vorlage wird deshalb jeder Schweizerbürger reichlich Gelegenheit erhalten, sich

mit den Bundesbahnen zu befassen, ihre Nöte und Sorgen während mehr als 40 Jahren kennenzulernen, aber auch ihre nie mehr als nach fünf Kriegsjahren eindrücklich in Erscheinung tretenden hervorragenden Leistungen zu würdigen, die sie als zuverlässigstes Verkehrsmittel im Dienste unserer Landesverteidigung, der Landesversorgung und der Volkswirtschaft im allgemeinen geleistet haben und weiterhin leisten werden. Dieses Vertrauen stützt sich vor allem auf den hohen Ausbildungsstand und die treue Hingabe des Bundesbahnpersonals aller Grade, aber auch auf den Zustand unserer Bahnanlagen und des Rollmaterials.

Aus unsern staatlichen, kulturellen und sozialen Einrichtungen sind unsere Bundesbahnen nicht mehr wegzudenken. Seit mehr als 20 Jahren wurden sie, nach Erlass des Reorganisationsgesetzes von 1923, nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen verwaltet und betrieben. Diese Grundsätze sollen auch in Zukunft wegleitend sein. Die politischen Behörden des Bundes werden das Ziel nie aus den Augen verlieren, dass den Bundesbahnen keine bahnfremden Lasten auferlegt werden dürfen, wenn sie ihren gesetzlichen Zweck, der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung zu dienen, auf die Dauer sollen erfüllen können.

VI. Antrag.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Art. 6 des Bundesgesetzes vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der Bundesbahnen zu

beantragen:

die Anträge des Verwaltungsrates gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf mit der Ergänzung zu genehmigen, dass die Bundesbahnen ermächtigt sein sollen, den Betrag des Bauvoranschlags bis auf 48 Millionen Franken zu erhöhen, sofern das vierjährige Sofortprogramm im Rahmen der Arbeitsbeschaffungsmassnahmen in Angriff genommen werden muss.

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. November 1944.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Stampfli.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber.

Bundesbeschluss
über
den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1945.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der Schweizerischen
Bundesbahnen vom 6. Oktober 1944,
der Botschaft des Bundesrates vom 17. November 1944,

beschliesst:

Art. 1.

Die folgenden Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1945 werden genehmigt:

1. der Bauvoranschlag im Betrage von Fr. 37 361 500, wovon Fr. 28 967 200 zu Lasten der Baurechnung und Fr. 8 394 300 zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 448 347 000 Einnahmen und mit Fr. 350 465 100 Ausgaben;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 140 786 000 Einnahmen und mit Fr. 176 092 000 Ausgaben;
4. der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Betrag von rund Fr. 381 000 000.

Art. 2.

Die Bundesbahnen sind ermächtigt, den vorstehenden Betrag des Bauvoranschlages bis auf 48 Millionen Franken zu erhöhen, sofern die Arbeitsbeschaffungsmassnahmen eine solche Erweiterung des Bauvolumens erfordern.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1945. (Vom 17. November 1944.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1944
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	4625
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.11.1944
Date	
Data	
Seite	1351-1366
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 177

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.