

Schweizerisches Bundesblatt

mit schweizerischer Gesetzesammlung.

67. Jahrgang. Bern, den 17. November 1915.

Band IV.

Erscheint wöchentlich. Preis 10 Franken im Jahr, 5 Franken im Halbjahr, zuzüglich „Nachnahme- und Postbestellungsgebühr“.
Einrückungsgebühr: 15 Rappen die Zeile oder deren Raum. — Anzeigen franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

644

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den
Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das
Jahr 1916.

(Vom 5. November 1915.)

I. Allgemeines.

Bei der Aufstellung des Voranschlages der Bundesbahnen für 1916 musste neuerdings mit den durch den europäischen Krieg herbeigeführten ungünstigen Wirtschaftsverhältnissen gerechnet werden. Die Aussichten sind seit der letzten Budgetvorlage noch trüber geworden, weil nun auch der Verkehr über die südliche Landesgrenze durch die Teilnahme Italiens am Weltkrieg erschwert worden ist.

Die Wirkung des allgemeinen Kriegs- und Mobilisationszustandes ist bei den Bundesbahnen stark fühlbar. Der Personen- und Warenverkehr mit dem Ausland ist ausserordentlich zurückgegangen. Auf fremde Sommer- und Wintergäste kann einstweilen nicht gezählt werden. Auch die überseeischen Besucher bleiben aus. Die Bundesbahnen sind daher im Personenverkehr hauptsächlich auf die einheimischen Reisenden angewiesen. Davon sind viele wegen Erfüllung der Wehrpflicht dem Privat- und Geschäftsleben entzogen. Der Gütertausch stockt in hohem Masse, weil Handel und Industrie sich nicht entfalten können. Die Einfuhr der nötigen Lebensmittel und Verbrauchsstoffe stösst auf Schwierigkeiten. Den empfindlichen Einbussen wurde durch eine Erhöhung

der Personentaxen für die Hin- und Rückfahrt und den Rundreiseverkehr teilweise zu begegnen gesucht. Die Erhöhung der Taxen der Generalabonnements wurde ebenfalls erwogen. Der Erfolg dieser Massnahmen lässt sich aber in dieser ungünstigen Zeit nicht ermessen. Das Erträgnis für 1916 wird durch die Eröffnung der direkten Linie Münster-Lengnau etwelche Verminderung erfahren, weil die Taxanteile der S. B. B. am Verkehr über die Juralinie geringer werden. Andererseits wird die Inbetriebnahme der neuen, weniger steilen Hauensteinlinie merkliche Ersparnisse im Fahrdienste herbeiführen. Diesen Ersparnissen stehen jedoch vermehrte Zinse für das Baukapital gegenüber.

Bei solch ungünstigen Verhältnissen muss notwendig eine bedeutende Einschränkung der Ausgaben ins Auge gefasst werden, und die Verwaltung der Bundesbahnen ist genötigt, auch weiterhin auf dieses Ziel hinzuarbeiten. Der kleinere Verkehr lässt eine Verminderung der Züge, des Wagenlaufes, der Zugskraft und der Bahnunterhaltungskosten zu. Das Personal ist bereits, soweit angängig, vermindert worden. Ein Teil des zum Militärdienst herangezogenen Personals bezieht während der Dienstzeit einen verkürzten Gehalt. Die Gehaltsaufbesserungen erfolgen nicht in vollem Masse, und die Reiseentschädigungen sind herabgesetzt worden. Die Neu- und Umbauten werden, soweit es die Verhältnisse gestatten, eingestellt und neue Arbeiten auf spätere Zeiten verschoben. Aber alle auf eine Verminderung der Betriebs- und Zinsausgaben hinzielenden Bestrebungen vermögen eine gewisse Grenze nicht zu überschreiten, weil die grosse Ausdehnung der Unternehmung eine angemessene Dienstbereitschaft, einen ordnungsmässigen Unterhalt und den Ausbau zu klein gewordener Anlagen verlangt.

In der Darstellung der Rechnungsrubriken sind im vorliegenden Voranschlag einzelne Änderungen durch die mit 1915 in Kraft getretene neue Rechnungsverordnung, die nun auch auf die Verhältnisse des elektrischen Bahnbetriebes Rücksicht nimmt, bedingt worden.

Der Voranschlag hat ausserdem eine Vereinfachung erfahren. Bericht und Rechnungen sind, nach dem Vorbilde der schweizerischen Staatsrechnung, zum ersten Male in der nämlichen Drucksache vereinigt. Der Umfang der Vorlage konnte dadurch auf die Hälfte vermindert werden. Damit ist auch ein beträchtlicher Arbeits- und Zeitgewinn erzielt worden. Bei der Behandlung des nächsten Voranschlages wird darauf zu sehen sein, dass die Kapitalrechnung, das Finanzprogramm und der Genehmigungsantrag an den Schluss der Vorlage gestellt werden. Für die Aufstellung des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnung empfiehlt sich das gleiche Vorgehen.

II. Betriebsvoranschlag.

Die Bahnverwaltung leitete die voraussichtlichen Verkehrseinnahmen für 1916 aus dem Ergebnis des Monats Juni 1915 ab, in welchem sich der Mehrertrag der Erhöhung der Personentaxen und die Einbusse auf dem Durchgangsverkehr zwischen Nord und Süd fühlbar machten. Gestützt auf das Verhältnis der Juni-Einnahmen zum Gesamtertragnis normaler Jahre wurden zuerst die Einnahmen für 1915 berechnet. Für 1916 wird eine allmähliche Besserung der politischen Lage erwartet und daher ein monatlich sich steigernder Mehrertrag vorgesehen. Unter diesen Annahmen gelangte die Bahndirektion für 1916 zu einer mutmasslichen Verkehrseinnahme von Fr. 171 Millionen gegenüber einem Voranschlag von Fr. 159 Millionen für 1915. Wir lassen eine Vergleichung der Voranschlagssummen mit den früheren Jahresergebnissen folgen.

	Rechnungen			Voranschläge	
	1912	1913	1914	1915	1916
Betriebseinnahmen:	(in Millionen Franken)				
Personenverkehr	79,7	84,6	72,1	69,0	68,0
Gepäck, Tiere und Güter	115,7	117,0	101,2	88,4	101,3
Postverkehr	2,2	2,2	1,8	1,6	1,8
Zusammen Verkehrseinnahmen	197,6	203,8	175,1	159,0	171,0
Verschiedene Einnahmen	8,4	8,9	8,4	8,5	8,6
Zusammen Betriebseinnahmen	206,0	212,7	183,5	167,5	179,6
Zunahme in %	4,8	3,2	-13,7	-8,7	7,1

Nach den bis jetzt vorliegenden Betriebsergebnissen wird die für 1915 vorgesehene Einnahme von 69 Millionen aus dem Reisenden-Verkehr nicht erreicht; sie wird nur etwa 56 Millionen ergeben. Dagegen dürften die Gepäck-, Tier-, Güter- und Post-einnahmen gegen 110 Millionen oder 20 Millionen mehr ausmachen, als der Voranschlag vorsah. Das bessere Ergebnis rührt zum grössten Teil von dem sehr lebhaften Güteraustausch zwischen Deutschland und Italien im Frühjahr 1915 her.

Sollten nun, entgegen der Annahme der Verwaltung der Bundesbahnen, die Wirtschaftsverhältnisse im nächsten Jahre noch keine Besserung erfahren, — die neuen Verwicklungen sprechen kaum für eine Besserung, — so würde der Personenverkehr voraussichtlich nicht viel mehr als im Jahr 1915 einbringen; er wäre in diesem Falle um etwa 12 Millionen zu hoch eingeschätzt. Aus

dem Güterverkehr darf indessen eine Einnahme von 103 Millionen, wie vorgeschlagen, erwartet werden; denn diese Summe ergibt sich auch dann, wenn auf die stark verminderten Einnahmen der drei Monate Juni-August 1915 abgestellt wird.

Bei der Unmöglichkeit, die Ergebnisse des Jahres 1916 in nur annähernd bestimmter Weise vorauszusehen, kann man indessen die von der Verwaltung der Bundesbahnen gemachte günstigere Annahme gelten lassen.

Die Betriebsausgaben, mit Inbegriff der zu Lasten der Spezialfonds fallenden Ausgaben, ergeben nach den letzten Jahresrechnungen und den Voranschlägen für 1915 und 1916 folgende Zahlenreihen:

	Rechnungen			Voranschläge	
	1912	1913	1914	1915	1916
	(in Millionen Franken)				
Allgemeine Verwaltung . .	4,4	4,5	4,4	4,3	4,1
Unterhalt und Bewachung der Bahn	19,1	21,3	19,5	18,4	18,7
Stationsdienst und Zugsbe- gleitung	45,8	49,2	48,9	48,4	48,5
Fahr- und Werkstättendienst	54,1	56,5	52,7	49,0	53,7
Verschiedene Ausgaben . .	15,9	12,9	11,9	11,4	11,4
Nicht rubrizierte Posten .	— 2,4	— 2,0	— 2,2	— 2,7	— 2,6
Gesamtausgaben	136,9	142,4	135,2	128,8	133,8
Zunahme in %	9,9	4,0	— 5,1	— 4,7	3,9
Einnahmenüberschüsse:	69,1	70,3	48,3	38,7	45,8
Zunahme in %	— 4,0	1,7	— 31,3	— 19,9	18,4

Mit der aus Sparrücksichten erfolgten Einschränkung der Betriebsleistungen ist auch eine Verminderung des Personalbestandes verbunden. Es sind an Beamten, Angestellten und Tagelohnarbeitern vorgesehen:

	gegen das Vorjahr	
Nach dem Voranschlag für 1916	32,813	— 911
„ „ „ „ 1915	33,724	— 2,234
Ende 1914 waren vorhanden	35,958	— 668

Entsprechend dem Rückgange im Bestande des Personals hätte auch eine Verminderung der Personalkosten eintreten sollen. Sie ergab sich aber nur auf einzelnen Nebenbezügen. In der Gesamtleistung ist gegenüber 1915 eine Erhöhung vorgesehen, weil die für 1916 bewilligte Hälfte der periodischen Besoldungsaufbesserung Mehrkosten von Fr. 2,478,630 zur Folge hat.

Die Kostenbeträge für 3 Jahre sind folgende:

			gegen das Vorjahr
laut Voranschlag für 1916	. .	Fr. 92,283,380	+ 949,570
" " " 1915	. .	" 91,333,810	— 2,382,888
" Rechnung " 1914	. .	" 93,716,698	— 2,074,444

Im Bahndienst ist die Erneuerung von 103 km Geleisen und 138 Weichen mit einem Kostenaufwand von Fr. 3,589,700 beabsichtigt. Gegenüber dem Budget von 1915 ergibt sich ein Mehrbetrag von Fr. 315,800. Auf das Ergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung übt diese Erhöhung keinen Einfluss aus, weil sie aus dem Erneuerungsfonds bestritten wird.

Der Stations- und der Zugsbegleitungsdienst erreichen mit Fr. 48,467,000 annähernd die Beträge der Vorjahre.

Eine bedeutende Mehrausgabe wird für den Fahrdienst vorgesehen. Es hat sich gezeigt, dass für das Jahr 1915 die Lokomotivkilometer im Voranschlag um etwa 4 Millionen Kilometer zu niedrig eingeschätzt waren; sie werden in Wirklichkeit 38,8 statt der vorgesehenen 34,7 Millionen erreichen. Für 1916 wird auf eine gleiche Leistung (38,9 Millionen Kilometer) abgestellt. Die grössere Lokomotiv-Kilometerzahl und die angenommene Erhöhung des Kohlenpreises von 27 auf 32 Fr. für die Tonne lassen gegenüber dem Voranschlag von 1915 eine Ausgabenvermehrung für Material von Fr. 4,917,300 und gegenüber der Rechnung von 1914 eine solche von Fr. 1,084,830 erwarten.

Die ausgeführten und vorausgesehenen Fahrleistungen in Lokomotivkilometern betragen:

in Millionen	wirklich		Voranschlag	
	1913	1914	1915	1916
	48,2	43,8	34,7	38,9

Vom Bestande des Rollmaterials sollen ausser Gebrauch gesetzt werden:

	Lokomotiven	Personenwagen	Lastwagen
nach Voranschlag 1916	22	34	160
nach Voranschlag 1915	16	50	166
im Jahr 1914 waren es	17	20	130

Bei den verschiedenen Ausgaben ist die Miete für fremdes Rollmaterial um Fr. 789,000 niedriger bemessen als für 1914, weil der Wagenaustausch geringer sein wird. Dagegen werden die Beiträge an die Hilfskassen infolge der teilweisen Gehaltserhöhungen sich um Fr. 553,800 höher stellen als in der Rechnung für 1914.

Die Überschüsse der Betriebsrechnung erreichten seit dem Kriegeausbruch nur etwa 65 % derjenigen normaler

Zeiten; die Bahnverwaltung verfügt seither nicht über genügende Mittel zur Deckung der Obligationenzinsen und der gesetzlichen Schuldentilgung. Dies wird, wenn nicht eine Besserung der Verhältnisse eintritt, auch im Jahre 1916 der Fall sein.

III. Gewinn- und Verlustrechnung.

Der Voranschlag dieser Rechnung und die beigelegten Erläuterungen geben ein klares Bild der Nutz- und Lastenposten für drei Jahre. Für 1916 wird, nach Anrechnung des gesetzlichen Amortisationsbetrages von Fr. 9,827,280 und von Verlustabschreibungen von Fr. 487,520, sowie nach der reglementarischen Gutschrift von Fr. 8,464,000 an den Erneuerungsfonds auf einen Ausgabenüberschuss von Fr. 24,988,000 gerechnet. Das Rechnungsjahr 1914 ergab einen solchen von Fr. 17,235,000; das entspricht einer Erhöhung des Fehlbetrages um Fr. 7,753,000. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus folgenden Mindererträgen und Mehrbelastungen:

Überschuss der Betriebsrechnung, weniger . . .	Fr. 2,580,000
Bauzinse, weniger infolge Eröffnung des II. Hauensteintunnels	„ 782,000
Minderertrag der Wertbestände infolge niedriger Betriebseinnahmen	„ 827,000
Ertrag der Nebengeschäfte (Schiffahrt), weniger . . .	„ 172,000
Zuschüsse aus den Spezialfonds, weniger	„ 351,000
Sonstige Einnahmen, weniger	„ 140,000
Zinsenvermehrung für die festen Anleihen infolge Erhöhung der Kapitalaufnahme mittelst Deposcheinen und des Zinsfusses hierauf	„ 1,240,000
Zinsenvermehrung auf schwebenden Schulden wegen Erhöhung der Kapitalaufnahme mittelst Kassascheinen	„ 2,728,000
Gesetzliche Tilgungen und Abschreibungen, mehr	„ 129,000
Sonstige Ausgaben, mehr	„ 105,000
zusammen	Fr. 9,054,000
hiervon gehen ab:	
Minderbetrag der Finanzunkosten	„ 467,000
Mindereinlage in Spezialfonds (Erneuerungsfonds)	„ 834,000
Mehrbetrag des Ausfalles gegenüber 1914	Fr. 7,753,000

Die Zusammenfassung der feststehenden und vorausberechneten Fehlbeträge für die Jahre seit Kriegsausbruch ergibt:

für 1916, Voranschlag	Fr. 24,989,000
für 1915, Voranschlag	„ 29,839,000
für 1914, Rechnung	„ 17,235,000
	<hr/>
zusammen	Fr. 72,063,000
aus dem Aktivalsaldo 1913 sind gedeckt . . .	„ 8,039,000
	<hr/>
verbleiben als ungedeckt	Fr. 64,024,000
ohne die inbegriffenen gesetzlichen Tilgungen und die Verlustabschreibungen von	„ 30,393,000
die erst vollzogen werden können, wenn ge- nügende Einnahmen vorhanden sind, beträgt der Ausfall für 1914—1916	<hr/>
	Fr. 33,631,000

Die für die drei Jahre ebenfalls angerechneten Einlagen in den Erneuerungsfonds von zusammen Fr. 25,740,000 dürfen vom Gesamtfehlbetrag nicht abgezogen werden, weil sie die in dieser Zeit entstandenen Wertverluste auf den Anlagen auszugleichen haben.

Die gesamte für drei Kriegsjahre berechnete Einbusse kann noch grösser werden, wenn die für 1916 erhoffte Besserung des Wirtschaftslebens nicht eintritt.

Schon bei Behandlung des Voranschlages für 1915 schlugen wir vor, dass bei der Aufstellung der endgültigen Jahresrechnung die Gutschrift an den Amortisationskonto und die Abschreibung auf dem Hilfskassendefizit zu unterbleiben habe, insoweit die Einnahmen dazu nicht ausreichen. Die Bundesversammlung genehmigte den bezüglichen Antrag. Bei der Jahresrechnung für 1916 sollte in gleicher Weise verfahren werden.

IV. Bauvoranschlag.

Nachdem der Bauvoranschlag für das Jahr 1915 in Anbetracht der durch den Ausbruch des europäischen Krieges geschaffenen Lage auf die notwendigsten Ausgaben beschränkt worden war, hatte sich bereits zu Anfang des Jahres 1915 das Bedürfnis herausgestellt, die für „Bahnanlage und feste Einrichtungen“ veranschlagte Summe von Fr. 10,489,240 zum Zwecke der Fortführung eingestellter oder eingeschränkter Bauarbeiten um Fr. 5,250,000, also auf Fr. 15,739,240 zu erhöhen. Mit Bundesratsbeschluss vom 16. März 1915 ist diesem Vorhaben der Bundesbahnverwaltung zugestimmt worden.

Durch die Fortdauer und weitere Ausdehnung des Krieges haben sich die Verhältnisse gegenüber dem Vorjahre eher noch verschlimmert, so dass auch bei der Aufstellung des Bauvoranschlages für das Jahr 1916 mit äusserster Sparsamkeit vorgegangen werden musste. Wohl sind auch diesmal im Voranschlag

alle diejenigen Bauten aufgeführt, die schon in demjenigen für das Jahr 1915 enthalten waren; es sind aber Ausgabenbeträge nur für die Weiterführung derjenigen Bauten eingesetzt worden, deren Stand eine Unterbrechung nicht als angezeigt erscheinen lässt. Neue Bauten sind nur einige wenige aufgenommen worden, und zwar nur solche, bei denen eine ganz unabweisbare Notwendigkeit zur Ausführung vorliegt.

Wie aus der nachstehenden Zusammenstellung I ersichtlich ist, beträgt die Verminderung des für Bahnanlage und feste Einrichtungen veranschlagten Ausgabenbetrages gegenüber dem Vorjahre Fr. 326,740. Hierbei ist aber noch auf den Umstand hinzuweisen, dass der vorliegende Voranschlag zum ersten Male nach dem neuen Rechnungsschema gemäss der bundesrätlichen Verordnung vom 7. November 1913 über die Aufstellung und Vorlage der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahnunternehmungen abgefasst ist. Dies hat zur Folge, dass die Kosten für die Einführung des elektrischen Betriebes, die in den bisherigen Voranschlägen unter Kapitel I „Bahnanlage und feste Einrichtungen“ enthalten waren, nunmehr nur noch zum Teil in diesem Kapitel, zum andern aber im Kapitel V „Hilfsbetriebe“ eingestellt sind. Es betrifft dies die für die Erstellung der Kraftwerke Ritom und Amsteg vorgesehenen Ausgaben im Betrage von zusammen Fr. 2,400,000, welche Summe in der nachfolgenden Tabelle I nicht enthalten ist.

Für den Fall, dass sich die Verhältnisse im Verlaufe des Baujahres wesentlich bessern sollten, sind im Voranschlag für Bauten noch Ansätze im Gesamtbetrage von Fr. 8,262,000 eingestellt, die dann über die obige Voranschlagssumme hinaus zur Ausgabe gelangen sollen, so dass sich der Gesamtbetrag der Bauausgaben (Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften und Hilfsbetriebe nicht inbegriffen) auf Fr. 23,674,500 erhöhen würde. Dieser Mehrbetrag enthält in erster Linie eine Erhöhung der Ansätze für diejenigen Bauten, die bereits im Voranschlag enthalten sind und unter allen Umständen fortgesetzt werden, und ausserdem Beträge für andere Bauten, deren Weiterführung oder Inangriffnahme beim Wiedereintritt normaler Verhältnisse nicht weiter hinausgeschoben werden kann.

Ausser diesen Erörterungen allgemeiner Natur erlauben wir uns, aus dem Bauvoranschlag für das Jahr 1916 noch folgendes hervorzuheben:

Die grössern, bereits in frühern Voranschlägen enthaltenen Bauten im Gesamtkostenvoranschlag von je mehr als Fr. 100,000, deren Weiterführung in Aussicht genommen ist, finden sich in Tabelle II verzeichnet.

Tabelle I.

	Wirkliche Banausgaben im Jahr 1914	Bauvoranschlag				
		für das Jahr 1915			für das Jahr 1916	Vermehrung oder Verminderung 1916 gegen 1915
		Ursprüng- licher Voranschlag	Vermehrung laut BRB. vom 16. März 1915	Zusammen		
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Genfer Verbindungsbahn	—	—	—	—	170,000	+ 170,000
Simplontunnel	5,843,254	2,000,000	—	2,000,000	4,500,000	+ 2,500,000
Brienzerseebahn	1,739,649	1,120,000	1,000,000	2,120,000	1,300,000	— 820,000
Kreis I	4,967,826	1,560,000	425,000	1,985,000	1,929,000	— 56,000
" II	5,927,577	824,000	2,368,000	3,192,000	2,453,500	— 738,500
" III	2,726,014	762,100	780,000	1,542,100	1,268,000	— 274,100
" IV	2,288,220	511,000	220,000	731,000	481,000	— 250,000
" V	2,580,654	560,000	357,000	917,000	946,000	+ 29,000
Generaldirektion(Bauten auf Betriebslinien) .	9,488,968	3,152,140	100,000	3,252,140	2,365,000	— 887,140
Gesamtsumme (ohne Rollmaterial, Mobilien und Gerätschaften und Hilfsbetriebe) . . .	35,562,162	10,489,240	5,250,000	15,739,240	15,412,500	— 326,740

Tabelle II.

		Gesamtkosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für das Jahr 1916	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
		Fr.	Fr.	Fr.
Bau neuer Linien	{ Simplontunnel	34,600,000	4,500,000	3,000,000
	{ Brienzerseebahn	7,040,000	1,300,000	—
	{ Sissach-Olten (Hauenstein-Basislinie)	26,000,000	2,000,000	—
General- direktion	{ Elektrischer Betrieb Erstfeld-Bellinzona	17,500,000	300,000	—
	{ Stationserweiterung La Plaine	120,000	80,000	—
Kreis I	{ Bahnhofserweiterung Nyon	180,000	6,000	120,000
	{ Bahnhofumbau Lausanne	10,490,000	230,000	—
	{ Stationserweiterung Martigny	351,000	—	100,000
	{ Neues Aufnahmegebäude Visp	140,000	20,000	—
	{ Bahnhofserweiterung Brig	1,085,000	450,000	—
	{ II. Geleise Visp-Brig	880,000	500,000	—
	{ II. Geleise St. Blaise-Neuenstadt	2,805,000	370,000	—
	{ Stellwerkanlage Bahnhof Basel	475,000	—	150,000
Kreis II	{ Bahnhofserweiterung Pratteln	1,280,000	230,000	—
	{ Unterführungen Bahnhof Sissach	163,000	20,000	—
	{ Gelciseumbau Bahnhof Sissach	250,000	20,000	—
	{ Bahn- und Strassenunterführung bei Zollikofen	138,000	24,000	—
	{ Erweiterung Solothurn Hauptbahnhof	1,770,000	100,000	100,000
	{ Stationserweiterung Lengnau	125,000	40,000	—
	{ Stationserweiterung Tavannes	190,000	—	50,000
	Übertrag	105,582,000	10,190,000	3,520,000

		Gesamtkosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für das Jahr 1916	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
		Fr.	Fr.	Fr.
	Übertrag	105,582,000	10,190,000	3,520,000
Kreis II	Bahnhofumbau Biel	13,700,000	1,100,000	300,000
	II. Geleise Sursee-Rothenburg	1,442,000	530,000	—
	II. Geleise Gümligen-Kiesen	3,600,000	200,000	—
	II. Geleise Kiesen-Thun	1,750,000	—	250,000
	II. Geleise Lengnau-Mett	1,365,000	50,000	200,000
Kreis III	Lokomotivdepot im Hauptbahnhof Zürich	5,000,000	10,000	—
	Strassenunterführung Altstetten-Schlieren	140,000	100,000	—
	Stationserweiterung Schlieren	2,210,000	20,000	130,000
	Stationserweiterung Dietikon	128,000	100,000	—
	Bahnhofweiterung Baden	955,000	280,000	—
	Bahnhofweiterung Brugg	2,050,000	—	50,000
	Umbau der linksufrigen Zürichseebahn	17,200,000	400,000	500,000
	II. Geleise Thalwil-Richterswil	7,370,000	—	200,000
	II. Geleise Flums-Sargans	2,320,000	—	100,000
	Rüfirunsvorbauung bei Hätzingen	120,000	30,000	—
Kreis IV	Ersatz der untern Limmatbrücke bei Wettingen	625,000	—	200,000
	Ersatz der Linthbrücke bei Schwanden	150,000	—	150,000
	Bahnhofweiterung Winterthur	3,000,000	—	150,000
	Bahnhofumbau Wil	1,200,000	30,000	—
	Übertrag	169,907,000	13,040,000	5,750,000

		Gesamtkosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für das Jahr 1916	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
		Fr.	Fr.	Fr.
	Übertrag	169,907,000	13,040,000	5,750,000
Kreis IV	Verlegung der Station Gossau	1,905,500	—	100,000
	II. Geleise Winkeln-Bruggen	1,900,000	44,000	400,000
	II. Geleise Rorschach-St. Margrethen	2,340,000	15,000	—
	Verlegung der Station Rebstein-Marbach	198,000	—	100,000
	Ersatz der hölzernen Rheinbrücke bei Ragaz	630,000	—	100,000
	Bahnhoferverweiterung Landquart	400,000	80,000	—
	Stationserweiterung Kradolf	158,000	—	80,000
	Stationserweiterung Dachsen	120,000	50,000	—
	Seeumladeanlage in Luzern	195,000	—	100,000
	Stationsumbau Amsteg-Silenen	245,000	85,000	—
Stationserweiterung Gurtellen	290,000	105,000	—	
Stationserweiterung Göschenen	2,600,000	20,000	—	
Kreis V	Verbreiterung der Besso-Strassenunterführung in Lugano	253,000	—	100,000
	Stationserweiterung San Nazzaro	240,000	20,000	—
	Bahnhofumbau Chiasso	7,500,000	50,000	400,000
	Ausweichstation St. Antonino (Cenere)	250,000	100,000	142,000
	Ausweichstation St. Ambrogio (Cenere)	150,000	90,000	53,000
	II. Geleise Lugano-Maroggia	2,500,000	50,000	—
		<u>191,781,500</u>	<u>13,749,000</u>	<u>7,325,000</u>

Von den im Bauvoranschlag enthaltenen neuen Bauten sind folgende mit einem Gesamtkostenvoranschlag von je mehr als Fr. 100,000 zu erwähnen:

	Gesamtkosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für 1916	Erhöhung der Ausgabe bei all- fälliger Besse- rung der Verhältnisse
	Fr.	Fr.	Fr.
Bau neuer Linien:			
Genfer Verbindungsbahn .	8,000,000	170,000	—
Kreis IV:			
Bahnhofserweiterung Buchs	255,000	—	100,000
Stationserweiterung Kreuz- lingen	2,450,000	—	100,000
	<u>10,705,000</u>	<u>170,000</u>	<u>200,000</u>

Mit der Bemessung der veranschlagten Beträge für die einzelnen für das Jahr 1916 vorgesehenen Bauten können wir uns im allgemeinen einverstanden erklären.

Für die Anschaffung von Rollmaterial sind vorgesehen: Fr. 9,273,600 gegenüber Fr. 10,061,000 im laufenden Jahre. Die erstgenannte Summe setzt sich wie folgt zusammen:

21 Dampflokomotiven für Normalspur . . .	Fr. 2,664,000
67 Personenwagen für Normalspur . . .	„ 2,301,000
20 Gepäckwagen für Normalspur	„ 324,000
490 Güterwagen für Normalspur	„ 3,480,000
4 Personenwagen für Brünig	„ 119,000
2 Gepäckwagen für Brünig	„ 25,600
Ersatz der Gasbeleuchtung in Personen- und Gepäckwagen durch elektrische Beleuchtung	„ 60,000
Elektrische Probelokomotiven für die Gotthard- linie (I. Rate)	„ 300,000
Zusammen	<u>Fr. 9,273,600</u>

Obschon ein Teil dieser Neubeschaffungen aus dem laufenden Jahre übertragen wurde, ergibt sich auf Ende des Jahres 1916 doch eine kleine Vermehrung im Rollmaterialbestand, indem im Jahre 1915 auch die vorgesehenen Ausrangierungen nur zum Teil vorgenommen werden und auch für 1916 in vermindertem Masse Ausmusterungen vorgesehen sind.

Die Verzögerung in der Ausrangierung des ältern Rollmaterials ist zwar an und für sich nicht erwünscht, aber in den heutigen Verhältnissen begründet.

Wir sehen uns daher nicht veranlasst, an diesen Voranschlagsposten Abänderungen zu beantragen.

Die Ausgaben des Jahres 1916 für Bahnanlage und feste Einrichtungen, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften und Hilfsbetriebe, sowie für Verwendungen auf Nebengeschäfte sind im gesamten auf Fr. 27,840,540 veranschlagt. Davon entfallen Fr. 3,166,090 auf Betrieb, und es bleiben zu Lasten des Baues Fr. 24,674,450.

V. Kapitalrechnung und Finanzprogramm.

Die ungenügenden Ergebnisse des Bahnbetriebes machen die Beschaffung von Geldmitteln zur Zinszahlung und zur Bestreitung der vorgesehenen Baukosten nötig. Für 1915 war die Ausgabe eines festen Anleihe von 75 Millionen Franken beabsichtigt; sie unterblieb jedoch, weil die Einnahmenüberschüsse den Voranschlag überschritten und die Nationalbank die nötigen Geldmittel gegen Ausstellung von dreimonatlichen Kassascheinen zur Verfügung stellte. Auf Ende 1915 wird sich die Schuld bei dieser Bank auf etwa 40 Millionen belaufen.

Für 1916 ergibt sich nach unserer Berechnung folgender Kapitalbedarf:

Ausgaben für Bauten	Fr. 25,000,000
Rückzahlung von Anleihen	„ 7,534,000
Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds	„ 6,479,000
Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung	„ 25,000,000
zusammen	Fr. 64,013,000

Von den Ausgabenposten der Gewinn- und Verlustrechnung fallen jedoch für die Kapitalbeschaffung nicht in Betracht und sind daher abzuziehen:

die Tilgungen und Abschreibungen	„ 10,314,000
die Einlagen in die Spezialfonds	„ 9,241,000
wirklicher Kapitalbedarf	Fr. 44,458,000

Hiervon können aus den verfügbaren Mitteln der Pensions- und Hilfskasse gegen Abgabe von Depotscheinen gedeckt werden zirka

„	6,600,000
und es verbleibt ungedeckter Bedarf für 1916	Fr. 37,858,000

Übertrag Fr. 37,858,000

Auf Ende des Jahres 1915 wird ferner, wie bereits erwähnt, das gegen Abgabe von Kassascheinen von der Nationalbank gewährte vorübergehende Darlehen den Betrag erreichen von zirka „ 40,000,000
 so dass zur Deckung und Konsolidierung der Gesamtschuld Fr. 77,858,000
 zu beschaffen wären.

Es käme in Betracht, die Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds von Fr. 6,479,000 aus der Bedarfsliste fortzulassen und hierfür den Werttitelbestand des Erneuerungsfonds zu beanspruchen. Der Verkauf von Wertschriften dieses Fonds würde jedoch zurzeit mit Einbussen verbunden sein, weshalb davon abgesehen werden muss.

Die Bahnverwaltung sieht vor, den ganzen für 1916 nötigen Geldbedarf wieder durch vorübergehende Anleihen mittelst Kassascheinen zu beschaffen. Wir halten dieses Verfahren unter den gegenwärtigen Verhältnissen für das zweckmässigste. Die Ersetzung dieser Schulden durch ein festes Anleihen wird später, wenn die Bedürfnisse der Bundesverwaltung nicht mehr so gross sind, leichter durchführbar sein.

VI. Nachträgliche Bemerkungen.

Nach der Festsetzung des Voranschlages S. B. B. durch die Generaldirektion und den Verwaltungsrat und nach Abfassung der vorliegenden Botschaft beschlossen wir am 2. November dieses Jahres, den Beamten und Angestellten der Bundesverwaltung die ihnen gemäss gesetzlicher Vorschrift zukommende Dienstalterszulage für das Jahr 1916 auszurichten.

Dieser Beschluss, der auch für die Verwaltung der S. B. B. massgebend ist, hat nach den Berechnungen derselben folgende Mehrausgabe zur Folge:

1. Besoldungserhöhungen	Fr. 2,229,960
2. Taglohnerhöhungen	„ 248,670
3. Beitrag an die Hilfskasse, 5 Monatsbetreffnisse	„ 897,500
4. desgleichen für erhöhte Gehälter und Löhne	„ 140,000

Gesamter Mehrbetrag Fr. 3,516,130

Durch diese Mehrleistung wird der vorgesehene Betriebsüberschuss von Fr. 45,800,000 auf Fr. 42,300,000 zurückgehen und der Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 25,000,000 auf Fr. 28,500,000 ansteigen. Der Geldbedarf für 1916 wird dagegen nur um etwa Fr. 1,700,000 grösser werden, weil bei der Hülfskasse sowohl die um Fr. 1,000,000 erhöhte Einlage der Verwaltung als die um Fr. 800,000 höheren Einlagen der Kassenmitglieder in Depotscheinen der Bundesbahnen angelegt werden können und somit diese Fr. 1,800,000 der Verwaltung als Barmittel zur Verfügung stehen.

Die gesamte, auf Ende 1916 vorgesehene schwebende Schuld wird Fr. 79,500,000 (Fr. 77,800,000 + 1,700,000) ausmachen, und also trotz der Lohnaufbesserung im Rahmen von Fr. 80,000,000 bleiben.

VII. Antrag.

Auf Grund unserer Ausführungen schlagen wir vor, es sei der Kapitalbedarf von Fr. 39,558,000 (37,858,000 + 1,700,000) für das Jahr 1916 gleich wie derjenige von 40 Millionen für 1915 durch Ausgabe von Kassascheinen zu decken. Der Antrag des Verwaltungsrates ist in den Punkten 4 und 5 entsprechend abgeändert worden. Ebenso haben wir bei Ziffer I, 1 und 2, die mit den Gehaltserhöhungen verbundenen Änderungen durchgeführt.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Genehmigung und benützen den Anlass, Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 5. November 1915.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für
das Jahr 1916.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 1. Oktober 1915;
2. der Botschaft des Bundesrates vom 5. November 1915,

beschliesst:

I. Die Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1916, die wegen nachträglicher Bewilligung der gesetzlichen Dienstalterszulagen eine teilweise Änderung erfordern, werden im nunmehrigen Betrage genehmigt, nämlich:

1. Der Voranschlag der Betriebsrechnung, abschliessend mit Fr. 179,571,000 Einnahmen und Fr. 137,322,710 Ausgaben.

2. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 52,616,090 Einnahmen und Fr. 81,121,040 Ausgaben.

3. Der Voranschlag der Bauausgaben im Betrage von Fr. 24,674,450, mit der Erweiterung, dass im Falle des Eintretens besserer finanzieller Verhältnisse eine Erhöhung dieses Betrages um Fr. 8,121,600, d. h. auf Fr. 32,796,050, stattfinden könne.

II. Der Kapitalbedarf für das Jahr 1916 wird auf rund Fr. 39,500,000 bemessen, in der Meinung, dass die Geldbeschaffung, gleich wie im Jahre 1915, durch vorübergehende Anleihen (Ausgabe von Kassascheinen) erfolgen und eine Ersetzung der in den beiden Jahren 1915 und 1916 erwachsenen Schulden durch ein festes Anleihen erst vorgenommen werden solle, wenn die Verhältnisse hiefür günstiger sein werden.



Morgartenfeier.

Rede des Herrn Bundespräsidenten Motta am offiziellen Bankett, 14. November 1915, in Schwyz.

Werte Herren und Mitbürger, Eidgenossen!

Der Bundesrat ist der Regierung von Schwyz von Herzen dankbar für die Einladung, mit ihr und mit den andern Regierungen der Urschweiz die *sechste Jahrhundertfeier* der Schlacht am Morgarten zu begehen. Wenn wir die Einladung annahmen, wollten wir den Gefühlen Folge leisten, welche alle Schweizer gegenüber den ersten Gründern der Eidgenossenschaft in der Brust hegen, und wir wollten auch das Bedürfnis befriedigen, in dieser so stürmisch bewegten Stunde der Weltgeschichte einmal mehr die Einheit der Nation und ihre Treue zu den ersten Taten ihrer Geschichte zu bekräftigen.

Dass die Jahrhundertfeier *in einfachem und bescheidenem Rahmen* begangen werden sollte, war für uns keine Veranlassung, abzulehnen, sondern ein Grund mehr zu den übrigen, mit Freuden die Einladung anzunehmen. Die gesunden und echten Demokratien meiden die lärmenden Kundgebungen, die zu oft allen innerlichen Gehaltes bar sind, und die Zeitläufe raten nicht zu eitlen Gepränge und zur Selbstüberhebung, sondern *zur Demut und Sammlung*. Eine neue Welt gestaltet sich wohl unter unseren Augen — *magnus ab integro saeculorum nascitur ordo!* —: die Blüte der Jugend fällt, hingemäht als eine blutige Ernte, auf den Feldern Europa's; das Heldentum, das heisst das Sichopferwillen und -opfernkönnen für Ideale, die über dem Leben stehen, ist alltäglich geworden, und *ganze Völker* kämpfen auf den Wassern des Meeres, widerstehen in den Schanzen und ringen zwischen Berg und Tal mit dem Tode, ihre Unabhängigkeit zu verteidigen.

Im Vergleich zu diesen Ereignissen von so tragischer Grösse mag auf den ersten Blick die erste Schlacht, welche Schwyz, Uri und Unterwalden am 15. November 1315 am Morgarten schlugen, um die Herrschaft Friedrichs von Habsburg zu stürzen, ein Geschehnis von geringer Bedeutung scheinen. Und doch, für

uns, ist dem nicht so. *Morgarten ist dem Rütli wenigstens ebenbürtig.* Der Bundesvertrag, den in den ersten Augusttagen 1291 die Leute von Schwyz, Uri und Unterwalden miteinander schlossen, wäre vielleicht toter Buchstabe geblieben, und der alte Bund, der Vater des neuen Bundes, wäre in den Anfängen zugrunde gegangen, wenn dieser Vertrag nicht mit dem Blut gekittet worden wäre, und wenn nicht die Hände, welche auf dem Rütli zum Schwur emporstiegen, in der Schlucht am Morgarten die Hellebarden zu führen verstanden hätten, die schwarzen Pläne Leopolds von Österreich und den Übermut seiner Ritterschaft im Ägerisee zu ertränken.

Eidgenossen! Ich überspringe in Gedanken den langen Lauf von sechshundert Jahren und versetze mich zurück an den Abend des 14. November 1315. Die Schwyzer und ihre Bundesgenossen wissen schon seit mehreren Wochen, dass ihnen eine dunkle Gefahr droht; seit geraumer Zeit bereits haben sie nach allen Seiten die schwächsten Punkte ihres Gebiets befestigt; ihre Aufklärer haben sie schon lange unterrichtet, dass in der Frühe des nächsten Tages das Heer Leopolds, von Zug her, über den höchsten Zugang versuchen werde, ins Herz des Landes einzudringen; die Urner eilten schon von Altdorf zur Hülfe herbei; die Frauen und Kinder füllen die Kirchen an, den Beistand des Herrn auf ihre Gatten und Väter herabzuflehen; über alle und über alles wacht, hochgeehrter Herr Landammann, der kluge und kühne Sinn Ihres fernen Vorgängers, eines Mannes, zu dem am heutigen Tage das treue Gedenken der Schweizer mit grösster Hochachtung emporsteigt: *Werner Stauffacher*. Nichts wurde dem Zufall überlassen; die Ausbildung der Mannschaft ist mit der grössten Sorgfalt durchgeführt, gemäss der starken militärischen Überlieferung dieses Bergvolkes; als Waffen dienen die Hellebarden, die Felsblöcke und die Baumstämme; die grosse Überzahl der Feinde entmutigt keineswegs die Verteidiger der Heimat und der Freiheit; *sie vertrauen auf Gott, ihr gutes Recht und ihren starken Arm*. Morgen, in der Frühe, in weniger als einer Stunde, wird ihr Sieg glänzend und vollkommen sein!

So erwies der Bundesvertrag von 1291, auf härteste Probe gestellt, seine Stärke und rief, nicht ganz einen Monat nach der Schlacht, den zweiten Bundesvertrag ins Leben, denjenigen vom 9. Dezember 1315, in welchem die Leute von Schwyz, Uri und Unterwalden die früheren Abmachungen bestätigten, zum erstenmal die deutsche Bezeichnung „Eidgenossen“ prägten und zudem sich, im Gegensatz zu dem, was noch 1291 geschehen, von jeder

Gehorsampflicht gegenüber den Landesherren lossagten, mit denen sie in Feindschaft gewesen waren.

Morgarten ist also ein entscheidender *Wendepunkt* in der Schweizergeschichte. Er steht am Beginn des Heldenzeitalters, das genau zwei Jahrhunderte später, am 13. September 1515, auf fremder Erde seinen Abschluss finden sollte, mit dem Rückzug von Marignano.

Am Morgarten begann die Expansionspolitik, *in Marignano die Politik der Neutralität*. Der Jahrestag von Marignano eignete sich nicht zu einer Feier, wenn auch dieser Tag schweizerische Kriegstüchtigkeit mit unsterblichem Ruhme krönte; denn damals wurden die traurigen Früchte der Zwietracht und der *Gegensätzlichkeit* in der Politik der Eidgenossen offenbar. Dieser Hinweis ist nicht unpassend in einem Zeitpunkt wie dem heutigen, in dem die Auffassung von der bewaffneten Neutralität zum herrschenden Ausdruck der schweizerischen Politik geworden.

Betrachten wir hier einen Augenblick die gegenwärtige Lage der Schweiz, so entdecken wir Gründe zur vollen Zufriedenheit, aber auch Gründe zu heilsamem Nachdenken. Grund zur Zufriedenheit bildet die Achtung, ja Hochachtung, welche wir uns ringsum erworben haben durch die entschiedene und sorgfältige Wahrnehmung unserer äusseren Sicherheit. Keine Regierung der Welt zweifelt an der Aufrichtigkeit unserer staatlichen Neutralität. Vom einfachsten Bürger bis zur höchsten Amtsperson der Republik besteht in diesem Punkt kein Schatten der Meinungsverschiedenheit. Fragen wir, in irgend einer Landesgegend der Schweiz, die Führer unserer Armee, die Lehrer an unseren Hochschulen oder den Arbeiter in der Werkstatt und auf dem Felde draussen, auf allen Lippen wird die Antwort, welche die Ehre anbefiehlt, die Forschung ergibt oder der gesunde Menschenverstand nahelegt, stets nur die eine sein: *die Politik der Schweiz ist die Politik der wohlwollenden Neutralität gegenüber allen, aber zugleich der bewaffneten Neutralität gegen alle*.

Ursache zum Nachdenken bietet hingegen die Art und Weise, in welcher *jeder einzelne Bürger* für sich selbst, ausserhalb des Staates, den Begriff der *Neutralität* erfasst und begrenzt. Verstehen wir uns recht! Folgen dürfen wir dem Rufe der Blutsbande, folgen dürfen wir dem Zuge geistiger Verwandtschaft und berechtigt ist die Anstrengung, die jeder von uns macht, um, *mit der Hilfe des Gewissens*, die letzte Rechenschaft sich zu geben, wo Recht ist und Gerechtigkeit. Es gehört zur Freiheit,

über das Tun der Menschen urteilen zu dürfen. Aber die individuelle Freiheit treibt Missbrauch mit sich selbst, wenn sie sich den Interessen der Allgemeinheit nicht unterordnen will. Die Verworrenheit der gewaltigen Ereignisse, welche sich zum Teil auf unmittelbare Ursachen zurückführen lassen, aber zum grösseren Teil tiefer und weit zurück liegenden Ursachen entsprungen sind, gebietet *Ruhe und Zurückhaltung im Urteil*. Es scheint mir daher nicht im Einklang mit den dauernden und künftigen Interessen der Eidgenossenschaft, wenn ihr *Gleichgewicht* in auseinandergehenden Sympathien gesucht werden will, welche einander zum Gegengewicht dienen sollen; denn dieses *System des Gegengewichtes* findet den Grund des eigenen Gleichgewichts nicht in uns, sondern ausser uns. Die Pflicht jedes Schweizers scheint mir darin zu bestehen, nach Massgabe des Möglichen alles zu vermeiden, was verletzend und trennend ist, *um vielmehr alles zu pflegen, was Heil- und Bindemittel sein kann*.

Es ist unser unschätzbare Glück und Vorrecht, in unserem Schoss *drei Kulturen* und *drei Sprachen* aufzunehmen, von den gepriesensten und schönsten des Menschengeschlechts. Nein, schenken wir dem leidenschaftlichen, wenn auch erklärlichen Ruf niemals Gehör, welcher aus Gründen, die nicht die unseren sein können, *das Wort vom ewigen Hass* verkündet. Es wird eine Zeit kommen, ich bin überzeugt, zu der alle in den Krieg verwickelten Völker uns Gerechtigkeit widerfahren lassen und unser Schweizerland, so klein und doch so gross, preisen werden, dass es die Sache keiner der grossen Kriegsmächte zur seinigen machen wollte und will, um in der Lage zu sein, heute allen gegenüber *seine Aufgabe der Nächstenliebe* zu erfüllen und morgen ihnen allen seine reine, sonnenumflossene Alpenwelt als ein Symbol vor Augen zu stellen, als das Symbol einer *in den Werken des Geistes wieder- versöhnten Menschheit*, wo das Metall der Feuerschlünde und Schwerter dienen soll, Spaten und Pflug zu schmieden.

Ich vertraue auf die Jugend. Die Geschieke des Vaterlandes ruhen in ihrer Hand. Ich hoffe, dass unsere Kinder immer besser die Pflicht und Notwendigkeit erkennen, die politischen und geistigen Bedingungen zu pflegen und auszugestalten, welche das *Wesen der Nation* ausmachen. Es gibt weder eine deutsch-schweizerische Nation, noch eine französisch-schweizerische, noch eine italienisch-schweizerische, *ich kenne eine einzige Nation*, die *schweizerische Nation*, Feindin der Einförmigkeit, Freundin der Mutterzivilisationen, aus denen sie geschöpft hat, aber eine freie, eine politisch und wirtschaftlich selbständige Nation, die sich,

mehr noch als auf die fruchtbare und gesunde Vielgestaltigkeit der Stämme und Sprachen, auf *die grundlegende Einheit des demokratischen Willens* gründet.

Wolle Gott, dass die Schweiz die *feierlichen Lehren* dieses ersten Zeitraumes ihrer Geschichte nicht unbenützt vorbeigehen lässt. Möge sie sich nach dem Kriege, mutig und gefasst, dem Werk der moralischen Erneuerung und des wirtschaftlichen wie finanziellen Wiederaufbaues hingeben; möge ihr guter Stern sie *Konfessionen* finden lassen, die von gegenseitiger Achtung beseelt sind, *Parteien*, die den niedrigen Einflüsterungen der Selbstsucht das Gehör versagen, *soziale Klassen*, die für das Gebot der Solidarität ein offenes Herz haben und *eine hochgemute und ideal gesinnte Jugend*, welche die *Seele und Hoffnung des Vaterlandes verkörpert*.

Ich trinke, mit diesen Gefühlen, von diesem jedem Patrioten *heiligen* Boden aus, auf das Gedeihen der Schweiz, auf das Gedeihen der Kantone, welche als die ersten sie gegründet haben, und vorab auf das Heil von Ort und Stand Schwyz!



Aus den Verhandlungen des Bundesrates.

(Vom 5. November 1915.)

In Genf wird während der Dauer des Krieges ein deutsches Berufsgeneralkonsulat errichtet. Der mit dessen Leitung betraute Generalkonsul Geissler wird in dieser Eigenschaft anerkannt und vorübergehend zur Ausübung konsularischer Funktionen zugelassen.

Es sind folgende Schenkungen eingegangen, die bestens verdankt und wie folgt überwiesen worden sind:

- I. Der eidg. Winkelriedstiftung:
Fr. 5 von einem Füsilier der Kompagnie II/52.
- II. Dem Fonds für freiwillige Kriegssteuer:
Fr. 5 von Herrn R. F. in Konstanz.
- III. Der Hilfsaktion für notleidende Schweizer in den kriegsführenden Staaten:
 - a. Fr. 21. 35 von Herrn W. Proellocks, Kaufmann, in Baden;
 - b. Fr. 400 von Frau Eugène Romy in Tavannes.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1916. (Vom 5. November 1915.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1915
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	644
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.11.1915
Date	
Data	
Seite	29-50
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 892

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.