

4322

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1943.

(Vom 3. November 1942.)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen hiermit den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 2. Oktober 1942 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1943 zur Genehmigung zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. den Bauvoranschlag mit Aufwendungen von Fr. 81 130 000, wovon Fr. 6 938 300 zu Lasten des Betriebsertrages;
2. den Betriebsvoranschlag, abschliessend bei Fr. 888 728 000 Einnahmen und Fr. 294 371 000 Ausgaben mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 94 357 000;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 133 000 000 Einnahmen und Fr. 186 500 000 Ausgaben, d. h. mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 53 500 000;
4. den Voranschlag für den Kapitalbedarf von Fr. 153 000 000.

I. Bauvoranschlag.

Die Bundesbahnen veranschlagen die Bauausgaben für das Jahr 1943 auf 31,1 Millionen Franken gegenüber 28,3 Millionen Franken tatsächlicher Aufwendungen im Jahre 1941 und solchen von 25,5 Millionen Franken im Jahre 1940.

Zum zweitenmal haben die Bundesbahnen seit 1937 die für die Bauvoranschläge im Jahre 1935 aufgestellte Belastungsgrenze von 25 Millionen Franken überschritten. Das erstemal war es beim Voranschlag für das Jahr 1942. Die für 1943 vorgesehene Überschreitung beläuft sich gegenüber dem Voranschlag für 1942 um weitere 4,3 Millionen Franken. Diese steigende Tendenz der Bauvoranschläge ist ausschliesslich auf die wachsende Teuerung

zurückzuführen. Durch den anhaltend grossen Verkehr sind die Anforderungen an die Anlagen und Einrichtungen derart gestiegen, dass schon deswegen eine Erweiterung des Bauvoranschlages begründet wäre. Allein dieser Ausdehnung sind durch die immer fühlbarere Knappheit der Materialien Schranken gesetzt. Der Voranschlag musste daher diesen Verhältnissen Rechnung tragen und sich auf das Notwendigste beschränken.

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 1942	Ausgaben- voranschlag für 1943
	Fr.	Fr.	Fr.
A. Bau neuer Linien.			
Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Genf-Cornavin und Eaux-Vives (erstes Teilstück Genf-Cornavin bis La Praille) .	4 290 000	380 000	400 000
B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien.			
1. Einführung der elektrischen Zugförderung:			
Brünigbahn	4 285 000	5 393 000 ¹⁾	217 000
Strecke Winterthur-Neuhausen	2 317 000	650 000	1 180 000
Strecke Wil-Wattwil	2 115 000	—	900 000
2. Übrige Neu- und Ergänzungsbauten:			
Kreis I:			
Zweites Geleise Boudry-Auver- nier	1 700 000	250 000	250 000
Bahnhof Genf, Erstellung einer elektrischen Stellwerkanlage	906 000	250 000	656 000
Bahnhof Bern, Verlängerung der Eilgutgeleise und Erstellung einer Rampe	684 000	—	400 000
Kreis II:			
Bahnhof Liestal, Erweiterung und Erstellung eines neuen Zwischenperrons	584 200	384 200	200 000
Zweites Geleise Brunnen- Flüelen:			
a. Brunnen-Sisikon	17 000 000	—	500 000
b. Sisikon-Flüelen	2 070 000	1 920 000	150 000

¹⁾ Einschliesslich Bundesbeitrag von Fr. 2 000 000.

	Kreditsumme	Voraussichtliche Ausgaben auf Baukonto bis Ende 1942	Ausgaben- voranschlag für 1943
	Fr.	Fr.	Fr.
Zweites Geleise Giubiasco- Chiasso:			
Rivera-Bironico-Taverne . . .	5 149 000	200 000	600 000
Zweites Geleise Rapperswil- Lenzburg	811 000	50 000	200 000
 Kreis III:			
Bahnhof Zürich:			
Unterkunftsräume in der Gü- terhalle des Güterbahnhofes .	193 000	—	193 000
Erweiterung der Versandhalle im Güterbahnhof	780 000	—	200 000
Bahnhof Rapperswil:			
Erstellung einer elektrischen Kraftstellwerkanlage	995 000	—	200 000
Bahnhof Winterthur:			
Umbauten im Aufnahme- gebäude	545 200	—	250 000
Erstellung eines IV. Perrons	158 000	—	158 000
Strecke Wil-Wattwil:			
Ersatz der eisernen Gugger- lochbrücke bei Lütisburg . .	950 000	—	400 000

Rollmaterial.

2 elektrische Lokomotiven Ae 4/6 (Bestellung 1942)	2 150 000	800 000	1 350 000
8 elektrische Rangierlokomotiven Ee 3/3 (Bestellung 1942)	2 360 000	910 000	1 450 000
Streckenlokomotiven (Bestellung 1943)	5 000 000	—	1 600 000
Rangierlokomotiven und Trak- toren (Bestellung 1943)	900 000	—	300 000
Umbau der Motoren von Loko- motiven der Serie Ce 6/8 II (Be- stellungen 1942 und 1943) . . .	1 528 000	300 000	1 228 000

	Kreditsumme	Voraussichtliche Ausgaben auf Baukonto bis Ende 1942	Ausgaben- voranschlag für 1943
	Fr.	Fr.	Fr.
30 Personenwagen (Bestellungen 1942 und 1943)	4 798 000	1 188 000	2 600 000
27 Personenwagen für die Brünig- bahn (Bestellungen 1942 und 1943)	2 532 000	232 000	1 000 000
300 Güterwagen (Bestellungen 1942 und 1943)	7 350 000	1 350 000	3 610 000
60 Schotterwagen (Bestellungen 1942 und 1943)	570 000	70 000	250 000
Verbesserungen am Rollmaterial			700 000

In Übereinstimmung mit den Weisungen des Bundesrates über die vorsorgliche Bereitstellung von ausführungsfähigen Bauprojekten für Zeiten, in denen Arbeitsbeschaffungsmassnahmen angeordnet werden müssen, sollen sich auch die Bundesbahnen bei der Vergabe von Bauaufträgen grösster Zurückhaltung befleissen. Alle nicht dringlichen und nicht im unmittelbaren betrieblichen Interesse liegenden Arbeiten sollen, auch wenn für einmal Kredite dafür in den vorliegenden Voranschlag aufgenommen worden sind, zurückgestellt werden, einmal damit die gegenwärtige Arbeitsmarktlage sich nicht noch weiter verschärft und die Durchführung von «Arbeiten in nationalem Interesse» gefährdet werde, sodann um im Falle einer Wirtschaftskrise unverzüglich in Zusammenarbeit mit dem Delegierten des Bundesrates für Arbeitsbeschaffung mit der Durchführung baureifer Projekte beginnen zu können.

II. Betriebsvoranschlag.

Die unsicheren wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse erschweren die Aufstellung des Betriebsvoranschlages auch für das Jahr 1943.

Für die Ermittlung der Verkehrseinnahmen stellen die Bundesbahnen auf die mittleren Einnahmen aus den Jahren 1938 (letztes Vorkriegsjahr), 1939 (Kriegsausbruch), 1940 und 1941 (Kriegsjahre) ab.

Der Voranschlag lautet auf 374 Millionen Franken Transporteinnahmen. Gegenüber dem Ergebnis 1941 wird also mit einer Mindereinnahme von 66 Millionen Franken und gegenüber dem voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 1942 mit einer Mindereinnahme von 71 Millionen Franken gerechnet.

Verkehrseinnahmen.

	Personenverkehr		Gepäck-, Tier-, Güter- und Postverkehr		Zusammen	
	in Mill. Fr.	in %	in Mill. Fr.	in %	in Mill. Fr.	in %
1937	133,0	100	190,5	100	323,5	100
1938	131,9	99,2	175,7	92,2	307,6	95,1
1939	133,6	100,5	214,2	112,4	347,8	107,5
1940	136,2	102,4	247,8	130,1	384,0	118,7
1941	161,6	121,5	278,4	146,1	440,0	136,0
1942 (mutmassliches Ergebnis)	175,0	131,6	270,0	141,7	445,0	137,6
1943 (Voranschlag) .	144,0	108,3	230,0	120,7	374,0	115,6

Über die Richtigkeit des von den Bundesbahnen angewendeten Schlüssels zur Bestimmung der zu erwartenden Einnahmen auf Grund vorstehender Entwicklungskurve kann man geteilter Ansicht sein. Besonders im Personenverkehr liesse sich auch annehmen, dass die Einnahmen sich in der ungefähren Höhe des Jahres 1941 bewegen, da die Verkehrslage im Reisendenverkehr sich voraussichtlich wenig verändern dürfte. Anders ist es im Güterverkehr. Hier ist eine Veranschlagung der Einnahmen für das Jahr 1943 auf Grund der Einnahmeneziffern der Schlüsseljahre im Hinblick auf die Unbekannte im aussenwirtschaftlichen Verkehr eher gerechtfertigt.

Der Voranschlag der Betriebsausgaben für 1943, verglichen mit den Ergebnissen der letzten Jahre, zeitigt folgendes Bild:

Betriebsausgaben mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds.

Rechnung 1937	Rechnung 1938	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Voraussichtl. Ergebnis 1942	Voranschlag 1943
in Millionen Franken						
224,6	229,5	223,9	238,8	260,6	304,0	294,4
100 %	102,2 %	99,7 %	106,8 %	116,0 %	135,4 %	131,1 %

Der Voranschlag der Betriebsausgaben erreicht den Betrag von 294 371 000 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 13. Januar 1942 veranschlagt. Die für 1943 veranschlagten rohen Betriebsausgaben sind somit um 55,6 Millionen Franken höher als im Jahr 1940 und um 33,8 Millionen Franken höher als im Jahr 1941, während gegenüber dem mutmasslichen Ergebnis für 1942 eine Senkung der Ausgaben von 5,6 Millionen Franken vorgesehen ist.

Die Betriebsausgaben des Voranschlages 1943 sind deshalb niedriger als diejenigen von 1942, weil Ergänzungs-Teuerungszulagen, für die bei Erstellung

des Voranschlags noch keine Beschlüsse vorlagen, nicht berücksichtigt wurden, während diese in den voraussichtlichen Betriebsausgaben pro 1942 eingerechnet sind. Auch andere Betriebsausgaben pro 1943 konnten, weil ziffernmässig noch nicht bekannt, nicht berücksichtigt werden.

Wenn auch dieses Vorgehen im Hinblick auf die Rubrizierung der veranschlagten Ausgaben verständlich ist, so spricht immerhin das voraussichtliche Ergebnis des Jahres 1942 für einen mindestens gleichhohen Ausgaben-Voranschlag für 1943.

Der Betriebsvoranschlag im gesamten würde sich jedoch nicht viel verändern, wenn auch die eben besprochenen Korrekturen angebracht würden, denn wenn die Personeneinnahmen eher tief veranschlagt sind, so sind die Betriebsausgaben zu niedrig eingestellt, so dass die veranschlagte Erfolgsrechnung im gesamten — immer unter vorsichtiger Schätzung der Güterverkehrseinnahmen — trotzdem ein richtiges Bild der Ertragslage vermitteln dürfte.

Über die hauptsächlichsten Aufwandsposten in der Betriebsrechnung gehen nachstehende Zahlen Aufschluss; sie sind da und dort von vergleichenden statistischen Angaben begleitet:

Personalkosten ohne die ausserordentlichen Einlagen
in die Pensions- und Hilfskasse.

Rechnung 1937	Rechnung 1938	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Voranschlag 1942	Voranschlag 1943
in Millionen Franken						
184,2	186,6	183,7	186,5	180,2	170,7	192,7
100 %	101,8 %	99,7 %	101,2 %	97,8 %	92,7 %	104,6 %

Personalbestand.

Rechnung 1937	Rechnung 1938	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Voranschlag 1942	Voranschlag 1943
27 970	27 566	27 259	27 428	27 890	28 088	29 153
100 %	98,6 %	97,5 %	98,1 %	99,7 %	100,4 %	104,2 %

Die Kurve der Personalkosten verläuft mit derjenigen des Personalbestandes fast parallel, mit Ausnahme der Voranschlagsziffern für 1942. Die veranschlagte Kostensenkung für 1942 gegenüber dem Ergebnis 1941 ist aber nicht wirklich, sondern zurückzuführen auf eine Verschiebung zwischen den ordentlichen Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse, die in der Betriebsrechnung erscheinen, und den ausserordentlichen Aufwendungen für die Pensions- und Hilfskasse, die in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen werden.

Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen
und des Rollmaterials.

	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Voranschlag 1942	Voranschlag 1943
	in Millionen Franken			
Unterhalt und Erneuerung:				
der Bahnanlagen	30,2	36,2	45,8	51,3
des Rollmaterials	27,0	27,3	28,4	33,1
	<hr/> 57,2	<hr/> 63,5	<hr/> 74,2	<hr/> 84,4
Davon fallen zu Lasten des Erneuerungsfonds:				
für die Erneuerung des Oberbaues	5,8	5,3	20,7	21,0
für den Ersatz von Rollmaterial	1,4	1,4	1,9	2,1
	<hr/> 7,2	<hr/> 6,7	<hr/> 22,6	<hr/> 23,1
Als gewöhnliche Unterhaltskosten verbleiben:				
für die Bahnanlage	24,4	30,9	25,1	30,3
für das Rollmaterial	25,6	25,9	26,5	31,0
	<hr/> 50,0	<hr/> 56,8	<hr/> 51,6	<hr/> 61,3

Die Mehrausgaben gegenüber 1941 sind darauf zurückzuführen, dass das vorgesehene Programm infolge Materialmangels nur zu ungefähr einem Drittel ausgeführt werden konnte. Das Programm 1943 ist im Rahmen desjenigen von 1942 gehalten. Die Mehrkosten ergeben sich aus den Preiserhöhungen.

Verbrauchsmaterial und Kraftbeschaffungskosten.

	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Voranschlag 1942	Voranschlag 1943
	in Millionen Franken			
Druckkosten	1,5	1,8	1,7	2,0
Material für Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume und die äussere Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	2,7	2,3	3,0	2,8
Verbrauchsmaterial des Stationsdienstes	0,4	0,5	0,4	0,5
Brennmaterial der Lokomotiven und Wagen	8,7	13,1	13,1	14,5
Übertrag	<hr/> 13,3	<hr/> 17,7	<hr/> 20,2	<hr/> 19,8

	Rechnung 1940	Rechnung 1941 in Millionen Franken	Voranschlag 1942	Voranschlag 1943
Übertrag	18,8	17,7	20,2	19,8
Elektrische Kraft	20,8	21,2	21,7	21,4
Sonstiges Konsummaterial der Lokomotiven und Wagen . .	0,7	0,8	0,9	1,3
Gesamter Material- und Kraft- verbrauch des Betriebes . .	84,8	89,7	42,8	42,5
Materialkosten für die Erneue- rung des Oberbaues	4,8	3,9	15,6	15,8
Total Material- und Kraftver- brauch	88,6	43,6	58,4	58,3

Der Gestehtungspreis der bahneigenen und fremden Energie für den elektrischen Betrieb ist für das Jahr 1943 auf 3,64 Rappen die kWh veranschlagt (Rechnung 1941 = 3,34 Rappen, Rechnung 1940 = 3,46 Rappen).

Die Lokomotivkohle wurde dem Zugförderungsdienst im Jahre 1940 zum Durchschnittspreis von Fr. 55.73 belastet; in der Rechnung 1941 betrug dieser durchschnittliche Preis Fr. 86.67 und im Voranschlag für 1943 wurde mit Fr. 120 gerechnet.

Die kilometrischen Fahrleistungen zeigen folgende Entwicklung:

	Rechnung 1930	Rechnung 1940 in Lokomotiv-Kilometer	Rechnung 1941	Voranschlag 1943
Fahrleistungen mit Dampf- lokomotiven	16 209 631	9 245 747	8 748 040	7 100 000
Fahrleistungen mit elektri- schen Lokomotiven und Motorwagen und andern Triebfahrzeugen	34 380 121	49 432 677	52 676 696	47 900 000
Total	50 589 752	58 678 424	61 419 736	55 000 000

Gegenüber dem Jahre 1940 erfahren die veranschlagten Leistungen eine Verminderung von 8 678 424 Lokomotiv-Kilometer oder 6,27 % und gegenüber dem Jahre 1941 eine solche von 6 419 736 Lokomotiv-Kilometer oder 10,45 %.

Im Jahre 1941 wurden 85,76 % aller Lokomotiv-Kilometer elektrisch und mit thermischen Triebfahrzeugen (exklusive Dampftriebfahrzeuge) geführt. Nach dem Voranschlag 1943 wird dieser Prozentsatz auf 87,09 % steigen. Ob die kriegswirtschaftliche Entwicklung im Jahre 1943 die Ausführung dieser Fahrleistungen ermöglichen wird, ist ungewiss.

Wir lassen nachstehend die Voranschläge der Einnahmen und Ausgaben nach Rubriken folgen:

	Rechnung 1930	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Voranschlag 1943
	in Millionen Franken			
Betriebseinnahmen.				
Personenverkehr	159,1	136,2	161,6	144,0
Gepäck, Tiere und Güter . . .	228,0	238,4	268,8	220,0
Postverkehr	9,1	9,4	10,2	10,0
Verschiedene Einnahmen . . .	29,3	13,8	14,9	14,7
	420,5	397,8	455,0	388,7

	Rechnung 1930	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Voranschlag 1943
	in Millionen Franken			
Betriebsausgaben.				
Allgemeine Verwaltung	8,2	5,8	5,9	6,4
Unterhalt und Bewachung der Bahn	47,0	39,9	46,4	62,5
Stationsdienst und Zugsbeglei- tung	107,1	86,2	98,8	100,6
Zugförderung und Werkstätte- dienst	99,1	83,2	90,2	100,8
Verschiedene Ausgaben	31,3	28,9	28,4	28,2
Später zu verteilende Ausgaben und Rückerstattungen	— 1,3	— 5,2	— 3,6	— 4,1
Total rohe Betriebsausgaben .	291,4	238,8	260,6	294,4
Hiervon zu Lasten der Spezial- fonds	18,1	9,0	9,1	25,2
Reine Betriebsausgaben	273,3	229,8	251,5	269,2

Abschluss der Betriebsrechnung.

Betriebseinnahmen	402,9	397,8	455,0	388,7
Reine Betriebsausgaben	273,3	229,8	251,5	269,2
Einnahmenüberschuss ohne die Kosten zu Lasten der Spezial- fonds	129,6	168,0	203,5	119,5

Der veranschlagte reine Einnahmenüberschuss weist somit gegenüber der Rechnung 1940 eine Verminderung von 28,9 % und gegenüber der Rechnung 1941 eine solche von 41,3 % auf.

III. Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung

Einnahmen:		Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 94 357 000	
Dazu: Zuschuss aus den Spezialfonds	» 25 185 400	
	<hr/>	
Reiner Betriebsüberschuss		119 492 400
Ertrag verpachteter Bahnstrecken (Wattwil-Ebnat-Kappel)		51 000
Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien		340 000
Ertrag der Wertbestände und Guthaben		848 000
Kapitalverzinsung der Nebengeschäfte:		
a. Materialverwaltung	Fr. 1 138 000	
b. Kraftwerke	» 9 222 000	
c. Werkstätten	» 1 227 000	
d. Schiffsdienst auf dem Bodensee	» 28 700	
	<hr/>	11 610 700
Reinertrag der Nebengeschäfte:		
a. Materialverwaltung	Fr. 610 700	
b. Kraftwerke	» 30 000	
c. Werkstätten	» 14 000	
d. Schiffsdienst auf dem Bodensee	» —	
	<hr/>	654 700
Sonstige Einnahmen		3 200
	<hr/>	
Total der Einnahmen		<u>133 000 000</u>
Ausgaben:		Fr.
Entschädigung für gepachtete Bahnstrecken (Vevey-Chexbres und Nyon-Crassier)		47 000
Verzinsung der festen Anleihen		101 698 000
Verzinsung der schwebenden Schulden		3 956 000
Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren usw.		200 000
Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften (Schiffsdienst auf dem Bodensee)		199 500
Tilgungen und Abschreibungen:		
a. gesetzliche Tilgungen	Fr. 7 287 000	
b. verschiedene Abschreibungen	» 23 759 000	
	<hr/>	31 046 000
Einlagen in die Spezialfonds:		
a. Erneuerungsfonds	Fr. 22 643 000	
b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds	» 230 000	
c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten	» 260 000	
	<hr/>	23 133 000
Sonstige Ausgaben:		
a. Subventionen	Fr. 257 000	
	<hr/>	
Übertrag	Fr. 257 000	<u>160 274 500</u>

	Übertrag	Fr.	257 000	160 274 500	Fr.
b.	Ausserordentlicher Beitrag an die Pensions- und Hilfskasse	»	25 700 000		
c.	Verschiedenes	»	268 500		
					<u>26 225 500</u>
	Total der Ausgaben				<u>186 500 000</u>
	Voraussichtlicher Ausgabenüberschuss 1943				<u>53 500 000</u>

Bei den veranschlagten Erträgnissen sind die stark erhöhten Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds zu erwähnen; sie sind um 16,0 Millionen Franken höher als die wirklichen Entnahmen für 1941. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Erneuerungen im Jahre 1941 nicht in veranschlagtem Umfange haben ausgeführt werden können.

Die Aufwendungen geben zu folgenden Erläuterungen Anlass:

Die Tilgungen und Abschreibungen sind gegenüber dem Ergebnis 1941 um 19 Millionen Franken tiefer eingestellt. Das erklärt sich einmal dadurch, dass die Gewinn- und Verlustrechnung des Vergleichsjahres 1941 den Überschuss der Einnahmen des Jahres 1940 von 13,4 Millionen Franken unter dieser Rubrik als Rückstellung zur Nachholung von Abschreibungen enthielt. Ferner fällt die 1941 erfolgte ausserordentliche Abschreibung auf dem Anlagevermögen der Werkstätten von 3,9 Millionen Franken für 1943 weg.

Im weitem ist gegenüber der Rechnung 1941 eine Verminderung der Einlagen in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds von 2,8 Millionen Franken vorgesehen.

Ein weiterer namhafter Rückgang der veranschlagten Aufwendungen gegenüber der Rechnung 1941 ist auf den Wegfall der Rückstellung für Betriebslasten von 14 Millionen Franken zurückzuführen.

Dagegen steht der ausserordentliche Beitrag an die Pensions- und Hilfskasse um 7,4 Millionen Franken höher als in der Rechnung 1941. Diese vermehrten Aufwendungen sind auf die Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital auf Grund der Statuten der Pensions- und Hilfskasse vom 19. Mai 1942 zurückzuführen; ihnen steht jedoch eine Minderbelastung von 4,1 Millionen Franken in der Betriebsrechnung gegenüber.

Über das Verhältnis des Fehlbetrages der Gewinn- und Verlustrechnung zu den Ergebnissen der Jahre 1940, 1941 und 1942 äussern wir uns in den Schlussbemerkungen.

IV. Vorschlag über Kapitalbedarf und Kapitalbeschaffung.

Der voraussichtliche Kapitalbedarf der Bundesbahnverwaltung beträgt 153 Millionen Franken und setzt sich wie folgt zusammen:

		Fr.
1.	Bauausgaben zu Lasten der Baurechnung	24 191 000
2.	Kapitalrückzahlungen auf Anleihen	56 789 000
		<u>80 980 000</u>
	Übertrag	

	Fr.
Übertrag	80 980 000
3. Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds (einschliesslich Nebengeschäfte)	25 680 000
4. Voraussichtlicher Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	53 500 000
	<u>160 160 000</u>
Abzüglich:	
1. Tilgungen und Abschreibungen	Fr. 81 046 000
2. Gutschriften an Spezialfonds (einschliesslich Nebengeschäfte)	» 26 105 000
	<u>57 151 000</u>
Kapitalbedarf für 1943	103 009 000
oder rund	103 000 000
Sofern vor Abschluss des Jahres 1942 keine wesentliche Änderung der bisherigen Betriebsergebnisse eintritt und das auf den 1. November 1942 zur Rückzahlung fällige 3 %-Darlehen der Postverwaltung im Betrage von 25 Millionen Franken erneuert werden kann, wird die schwebende Schuld Ende 1942 voraussichtlich betragen	
	<u>57 000 000</u>
Zusammen	160 000 000
Abzüglich:	
Von der Pensions- und Hilfskasse gegen Depotscheine erhältliche Mittel	7 000 000
Gesamter Kapitalbedarf somit	<u>153 000 000</u>

Dieser Kapitalbedarf kann sich aber noch stark verändern. Bei Aufstellung dieses Voranschlages haben die Bundesbahnen noch eine Clearingforderung aus dem Bahnabrechnungsverkehr mit Italien im Betrage von rund 52 Millionen Franken. Mit dem Eingang dieses Betrages, sowie bei der Annahme, dass die bisherigen günstigen Transportverhältnisse anhalten, wird es möglich sein, einen erheblichen Teil des vorstehenden Kapitalbedarfes aus eigenen Mitteln zu decken. Für den verbleibenden Teil wird der Bundesrat in Berücksichtigung der Verhältnisse auf dem Geld- und Kapitalmarkt 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 Aufrechthaltung der Neutralität erteilten Vollmachten die geeigneten Vorkehren treffen.

V. Schlussbemerkungen und Stand der Sanierungsvorarbeiten.

Der Fehlbetrag in der Gewinn- und Verlustrechnung wird von den Bundesbahnen, unter Einschluss von Mehrabschreibungen von 20 Millionen Franken, auf rund 54 Millionen Franken veranschlagt, d. h. auf einen etwas höhern

Betrag, als er schon für das Jahr 1942 in Aussicht genommen war. Dieser Ausgabenüberschuss ist um 72,0 Millionen Franken höher als das Ergebnis der Rechnung 1941 und um 66,9 Millionen Franken höher als das Ergebnis der Rechnung 1940. Für das Jahr 1943 wird von den Bundesbahnen gegenüber den Jahren 1941 und 1942 mit einem beträchtlichen Rückgang der Verkehrseinnahmen gerechnet. Für den wenig wahrscheinlichen Fall, dass die Transporteinnahmen des Jahres 1942 auch im Jahr 1943 erreicht werden könnten, so würde sich der Fehlbetrag von 54 Millionen Franken in einen Einnahmenüberschuss von 17 Millionen Franken verwandeln, und zwar trotz Erhöhung der Abschreibungen um 20 Millionen Franken. Dabei sind jedoch Ergänzungs-Teuerungszulagen für das Personal nicht eingerechnet.

Die vom Post- und Eisenbahndepartement von der Bundesbahnverwaltung einverlangten weiteren Auskünfte für die Sanierung sind im Verlaufe des Monats September 1942 abschliessend abgeliefert worden, so dass nunmehr die Ausarbeitung der Nachtragsbotschaft noch in diesem Jahr in Angriff genommen werden kann.

VI. Antrag.

Der Bundesrat hat in den Richtlinien für die Aufstellung der Voranschläge für das Jahr 1943 vom 26. Juni 1942 hinsichtlich der Personalaufwendungen bestimmt, dass für Teuerungszulagen keine Kredite einzustellen seien, weil die Beschlussfassung über die Gestaltung und das Ausmass der Teuerungszulagen für das Jahr 1943 noch aussteht. Die Geltungsdauer der Bundesratsbeschlüsse über Teuerungszulagen ist ausdrücklich auf das Jahr 1942 beschränkt. Der von der Generaldirektion der Bundesbahnen gestützt auf die gegenwärtigen Rechtsgrundlagen errechnete Kreditbedarf für Teuerungszulagen im Jahre 1943 ist daher im Voranschlag nicht zu berücksichtigen. Die Betriebsausgaben sind deshalb nicht mit Fr. 294 871 000, sondern mit Fr. 279 864 405 zu veranschlagen.

Die Leistungen der Verwaltungen für die Sanierung der Personalversicherungskassen sind durch die neuen Statuten abschliessend umschrieben. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat im Voranschlag für 1943 neben den statutarischen Leistungen einen in den geltenden Rechtsgrundlagen nicht vorgesehenen ausserordentlichen Beitrag von 2 Millionen Franken an die Pensions- und Hilfskasse der Schweizerischen Bundesbahnen vorgesehen. Auf diese Leistung muss um so eher verzichtet werden, als sie geeignet wäre, die Beschlussfassung des Bundesrates über die endgültige Entschuldung der Versicherungskassen zu präjudizieren.

Die Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung erfahren damit eine Erhöhung von Fr. 183 000 000 auf Fr. 147 506 595, die Ausgaben dagegen fallen von Fr. 186 500 000 auf Fr. 184 500 000 zurück und der Kapitalbedarf vermindert sich von Fr. 153 000 000 auf Fr. 136 500 000.

Wir beehren uns deshalb, Ihnen gestützt auf Art. 6 des Bundesgesetzes vom 1. Februar 1928 über die Organisation und Verwaltung der Bundesbahnen in teilweiser Abänderung der Anträge des Verwaltungsrates zu

beantragen:

den Voranschlag für 1943 gemäss dem beigeschlossenen Beschlussesentwurf, in welchem die vorstehend aufgeführten Änderungen berücksichtigt sind, zu genehmigen.

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

Bern, den 3. November 1942.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Etter.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
über
den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1943.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der Schweizerischen
Bundesbahnen vom 2. Oktober 1942,
der Botschaft des Bundesrates vom 3. November 1942,

beschliesst:

Einzigem Artikel.

Die folgenden Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1943 werden, unter Vorbehalt des zu erlassenden Bundesratsbeschlusses für die Teuerungszulagen im Jahre 1943, genehmigt:

1. der Bauvoranschlag im Betrage von Fr. 31 130 000, wovon Fr. 24 191 700 zu Lasten der Baurechnung und Fr. 6 938 300 zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 388 728 000 Einnahmen und mit Fr. 279 864 405 Ausgaben;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 147 506 595 Einnahmen und mit Fr. 184 500 000 Ausgaben;
4. der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Betrage von rund Fr. 186 500 000.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1943. (Vom 3. November 1942.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1942
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	4322
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.11.1942
Date	
Data	
Seite	725-739
Page	
Pagina	
Ref. No	10 034 785

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.