

Bundesblatt

95. Jahrgang.

Bern, den 11. November 1943.

Band I.

Erscheint in der Regel alle 14 Tage. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.

Einrückungsgebühr: 60 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an Stämpfli & Cie. in Bern.

4457

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1944.

(Vom 29. Oktober 1943.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 6. Oktober 1943 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1944 zur Genehmigung zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. den Bauvoranschlag mit Aufwendungen von Fr. 33 631 600, wovon Fr. 8 032 900 zu Lasten des Betriebsertrages;
2. den Betriebsvoranschlag, abschliessend bei Fr. 402 100 000 Einnahmen und Fr. 326 257 100 Ausgaben mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 75 842 900;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 114 880 000 Einnahmen und Fr. 183 318 000 Ausgaben, d. h. mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 68 438 000;
4. den Voranschlag für den Kapitalbedarf von Fr. 338 000 000.

I. Bauvoranschlag.

Die Bundesbahnen veranschlagen die Bauausgaben für das Jahr 1944 auf 33,6 Millionen Franken gegenüber 27,3 Millionen Franken tatsächlicher Aufwendungen im Jahre 1942 und von 28,3 Millionen Franken im Jahre 1941.

Die für die Bauvoranschläge im Jahr 1935 aufgestellte Belastungsgrenze von 25 Millionen Franken kann damit seit 1937 zum dritten Mal nicht eingehalten werden. Gegenüber dem Voranschlag für das Jahr 1943 beträgt die Überschreitung 2,5 Millionen Franken. Diese ist ausschliesslich auf die Teuerung der Materialien und die Erhöhung der Löhne zurückzuführen. Die Aufnahme

aller notwendigen und wünschenswerten Arbeiten in den Voranschlag würde zu einer weit grösseren Überschreitung führen.

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 1943	Ausgaben- voranschlag für 1944
	Fr.	Fr.	Fr.
A. Bau neuer Linien.			
Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Genf-Cornavin und Eaux-Vives (erstes Teilstück Genf-Cornavin bis La Praille mit I. Ausbaustappe in La Praille)	7 000 000	2 400 000	835 000
B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien.			
1. Einführung der elektrischen Zugförderung:			
Yverdon-Payerne-Lyss.	6 200 000	—	2 200 000
Busswil-Solothurn-Herzogen- buchsee.	3 181 000	—	1 200 000
Effretikon-Hinwil	2 390 000	—	1 780 000
Wald-Rüti	755 000	—	480 000
Turgi-Koblentz	1 490 000	—	880 000
Stein-Säckingen-Eglisau und Bülach-Winterthur	8 175 000	—	300 000
Romanshorn-Schaffhausen . .	8 570 000	—	300 000
2. Übrige Neu- und Ergänzungs- bauten:			
Generaldirektion:			
Erweiterung des Verwaltungs- gebäudes auf der Grossen Schanze	858 000	—	300 000
Automatische Zugsicherung, Einbau von Streckengeräten an Durchfahr-, Ausfahrvor- und Ausfahrtsignalen.	980 000	—	500 000
Kreis I:			
Bahnhof Genf, Erstellung einer elektrischen Stellwerkanlage	906 000	786 000	120 000
Bahnhof Bern, Erweiterung der Geleise- und Perronanlagen	31 400 000	120 000	1 000 000

	Kreditsumme	Voraussichtliche Ausgaben auf Baukonto bis Ende 1943	Ausgaben- voranschlag für 1944
	Fr.	Fr.	Fr.
Ersatz der eisernen Brücke über die Mionnaz zwischen Palé- zieux und Oron durch einen Betonviadukt	800 000	—	200 000
Ersatz der eisernen Brücke über die Aare bei Aarberg durch eine neue Eisenkonstruktion	170 000	—	170 000
Ersatz der eisernen Brücke über die Birs bei Bärschwil durch eine neue Eisenkonstruktion	260 000	—	200 000
Yverdon-Payerne-Lyss, Anteil an den Kosten für Schwach- stromanlagen anlässlich der Elektrifikation	526 000	—	220 000
Kreis II:			
Zweites Geleise Brunnen-Flüe- len: a. Brunnen-Sisikon . .	18 940 000	400 000	1 500 000
b. Sisikon-Flüelen. . .	2 070 000	1 215 000	100 000
Göschenen - Airolo - Gotthard- tunnel:			
Erstellung einer Geleisever- bindung und Signalstation in der Tunnelmitte:	886 000	200 000	186 000
Zweites Geleise Giubiasco- Chiasso:			
Rivera-Bironico-Taverne . .	5 149 000	619 000	1 000 000
Kreis III:			
Bahnhof Zürich:			
Erweiterung der Versandhalle im Güterbahnhof	845 000	520 000	325 000
Zweites Geleise Richterswil- Sargans-Chur:			
Flums-Mühlehorn	2 002 000	100 000	200 000
Bahnhof Rapperswil:			
Erstellung einer elektrischen Kraftstellwerkanlage	995 000	80 000	200 000
Strecke Wil-Wattwil:			
Ersatz der eisernen Gugger- lochbrücke bei Lütisburg. .	950 000	—	230 000

	Kreditsumme	Voraussichtliche Ausgaben auf Baukonto bis Ende 1943	Ausgaben- voranschlag für 1944
	Fr.	Fr.	Fr.
Station Pfäffikon (Zch.):			
Erweiterung des Aufnahme- gebäudes	141 000	—	141 000
Station Nieder- und Oberurnen:			
Erweiterung	800 000	—	200 000
Anteil an den Kosten für Schwachstromanlagen anläss- lich der Elektrifikation:			
a. Effretikon-Hinwil	267 000	—	230 000
b. Wald-Rüti	161 000	—	110 000
Rollmaterial.			
4 elektrische Lokomotiven Ae 4/6 (Bestellung 1943)	4 020 000	3 020 000	1 000 000
6 elektrische Rangierlokomotiven Ee 3/3 (Bestellung 1943)	1 880 000	1 430 000	400 000
Triebfahrzeuge für den Strecken- dienst (Bestellung 1944)	4 200 000	—	1 350 000
Rangierlokomotiven und Trak- toren (Bestellung 1944)	3 300 000	—	1 000 000
Umbau der Motoren von Loko- motiven der Serie Ce 6/8 II (Be- stellung 1944)	900 000	—	400 000
20 Personenwagen (Bestellungen 1943 und 1944)	4 043 000	1 483 000	1 360 000
19 Personenwagen für die Brünig- bahn (Bestellung 1943)	2 390 000	1 200 000	800 000
210 Güterwagen (Bestellungen 1943 und 1944)	6 970 000	2 830 000	2 320 000
30 Schotterwagen	300 000	—	150 000
Verbesserungen am Rollmaterial			900 000
Übernahme von Güterwagen schweizerischer Privatbahnen. .			500 000

In Übereinstimmung mit den Weisungen des Bundesrates über die vor-
sorgliche Bereitstellung von ausführungsfähigen Bauprojekten für Zeiten, in
denen Arbeitsbeschaffungsmassnahmen angeordnet werden müssen, werden
sich auch die Bundesbahnen bei der Vergebung von Bauaufträgen grösster

Zurückhaltung befehlen. 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, einmal damit die gegenwärtige Arbeitsmarktlage sich nicht noch weiter verschärft und die Durchführung von «Arbeiten in nationalem Interesse» gefährdet werde und 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 unsichern wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse erschweren die Aufstellung des Betriebsvoranschlages auch für das Jahr 1944.

Für die Ermittlung der Verkehrseinnahmen stellen die Bundesbahnen auf die mittleren Einnahmen aus den Jahren 1938 (letztes Vorkriegsjahr) und 1942 (letztes Kriegsjahr mit endgültigem Ergebnis) ab; dazu kommt ein Zuschlag von 8 Millionen Franken zugunsten der Personenverkehrseinnahmen.

Der Voranschlag lautet auf 388 Millionen Franken Transporteinnahmen. Gegenüber dem Ergebnis 1942 wird mit einer Mindereinnahme von 64 Millionen Franken und gegenüber dem voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 1943 mit einer Mindereinnahme von 67 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	176,8	132,9	275,6	144,7	452,4	139,8
1943 (mutmassliches Ergebnis)	193,0	145,1	262,0	137,5	455,0	140,6
1944 (Voranschlag)	163,0	122,6	225,0	118,1	388,0	119,9

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 1942 bewegen werden, da die Verkehrslage im Reisenden-

verkehr sich voraussichtlich wenig verändern dürfte. Anders ist es im Güterverkehr. Hier ist eine Veranschlagung der Einnahmen für das Jahr 1944 auf Grund der Einnahmeneziffern der Schlüsseljahre im Hinblick auf den unsicheren Transitverkehr eher gerechtfertigt.

Der Voranschlag der Betriebsausgaben für 1944, verglichen mit den Ergebnissen der letzten Jahre, zeigt folgendes Bild:

Betriebsausgaben mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds.

Rechnung 1937	Rechnung 1938	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Voraussichtl. Ergebnis 1943	Voranschlag 1944
in Millionen Franken							
224,6	229,5	223,9	238,8	260,6	288,4	302,0	326,3
100 %	102,2 %	99,7 %	106,3 %	116,0 %	128,4 %	134,5 %	145,3 %

Der Voranschlag der Betriebsausgaben erreicht den Betrag von 326 257 100 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 7. Januar 1943 veranschlagt. Die für 1944 veranschlagten rohen Betriebsausgaben sind somit um 65,6 Millionen Franken höher als im Jahr 1941 und um 37,9 Millionen Franken höher als im Jahr 1942, während gegenüber dem mutmasslichen Ergebnis für 1943 eine Erhöhung der Ausgaben von 24,3 Millionen Franken vorgesehen ist.

Die Erhöhung der Betriebsausgaben des Voranschlages 1944 ist auf die Verteuerung der Materialien, höhere Arbeitslöhne, Personalvermehrung und auf die Ausrichtung von Teuerungszulagen zurückzuführen.

Ergänzungs-Teuerungszulagen sind in den Betriebsausgaben des Voranschlages 1944 nicht berücksichtigt, da hiefür noch keine Beschlüsse vorliegen, dagegen wurden in den voraussichtlichen Betriebsausgaben pro 1943 Ergänzungs-Teuerungszulagen eingerechnet.

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

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

Rechnung 1937	Rechnung 1938	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Voranschlag 1943	Voranschlag 1944
in Millionen Franken							
184,2	186,6	183,7	186,5	177,2	192,2	188,9	210,0
100 %	101,3 %	99,7 %	101,2 %	96,2 %	104,3 %	102,6 %	114,0 %

Personalbestand.

Rechnung 1937	Rechnung 1938	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Voranschlag 1943	Voranschlag 1944
27 970	27 566	27 259	27 428	27 890	28 888	29 153	30 217
100 %	98,6 %	97,5 %	98,1 %	99,7 %	108,3 %	104,2 %	108,0 %

Das Anwachsen des Personalbestandes ist nur scheinbar. Die Hauptursache der Personalvermehrung gegenüber dem Voranschlag 1943 und der Rechnung 1942 liegt in der Umwandlung von Unternehmerarbeiter in Aushilfs- und Betriebsarbeiter.

So beschäftigten die Bundesbahnen im Jahre 1942 ausser dem festen Personalbestande von 28 888 noch 2950 Unternehmerarbeiter, insgesamt also 31 838 Einheiten. Zu dem im Voranschlag für das Jahr 1944 vorgesehenen festen Personalbestand von 30 217 sollen noch 500 Unternehmerarbeiter in Aushilfsarbeiter umgewandelt werden, so dass die Zahl der voraussichtlich im Jahre 1944 zu beschäftigenden Unternehmerarbeiter das bisherige Mass wesentlich unterschreiten wird. Jedenfalls wird dafür gesorgt werden müssen, dass der Personalbestand dem erwarteten Verkehrsrückgang angepasst werden kann.

Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen
und des Rollmaterials.

	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Voranschlag 1943	Voranschlag 1944
	in Millionen Franken			
Unterhalt und Erneuerung:				
der Bahnanlagen	36,2	48,9	51,8	57,6
des Rollmaterials	27,3	38,9	38,1	38,2
	63,5	77,8	84,4	95,8
Davon fallen zu Lasten des Erneuerungsfonds:				
für die Erneuerung des Oberbaues	5,3	6,4	21,0	19,7
für den Ersatz von Rollmaterial	1,4	1,7	2,1	2,5
	6,7	8,1	23,1	22,2
Als gewöhnliche Unterhaltskosten verbleiben:				
für die Bahnanlage	30,9	37,5	30,3	37,9
für das Rollmaterial	25,9	32,2	31,0	35,7
	56,8	69,7	61,3	73,6

Die Mehrkosten gegenüber 1942 und 1943 ergeben sich aus der Verteuerung der Materialien und den höhern Arbeitslöhnen. Das Arbeitsvolumen ist kleiner.

Verbrauchsmaterial und Kraftbeschaffungskosten.

	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Voranschlag 1943	Voranschlag 1944
		in Millionen Franken		
Druckkosten	1,8	1,8	2,0	1,9
Material für Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienst- räume und die äussere Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	2,3	2,4	2,8	2,8
Verbrauchsmaterial des Stationsdienstes	0,5	0,5	0,5	0,6
Brennmaterial der Lokomotiven und Wagen	13,1	14,8	14,5	14,4
Elektrische Kraft	21,2	20,5	21,4	22,7
Sonstiges Konsummaterial der Lokomotiven und Wagen . .	0,8	1,1	1,3	1,8
Gesamter Material- und Kraftverbrauch des Betriebes . . .	39,7	41,1	42,5	44,2
Materialkosten für die Erneuerung des Oberbaues	8,9	4,7	15,8	14,8
Total Material- und Kraftverbrauch	43,6	45,8	58,3	59,0

Der Gestehungspreis der bahneigenen und fremden Energie für den elektrischen Betrieb ist für das Jahr 1944 auf 3,78 Rappen die kWh veranschlagt (Rechnung 1942 = 3,50 Rappen, Rechnung 1941 = 3,34 Rappen).

Die Lokomotivkohle wurde dem Zugförderungsdienst im Jahre 1941 zum Durchschnittspreis von Fr. 86,67 belastet; in der Rechnung 1942 betrug dieser durchschnittliche Preis Fr. 110.22, und im Voranschlag für 1944 wurde mit Fr. 138 gerechnet.

Die kilometrischen Fahrleistungen zeigen folgende Entwicklung:

	Rechnung 1930	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Voranschlag 1944
		in Lokomotivkilometer		
Fahrleistungen mit Dampflokomotiven	16 209 631	8 743 040	7 872 091	6 060 000
Fahrleistungen mit elektrischen Lokomotiven und Motorwagen und andern Triebfahrzeugen. .	84 880 121	52 676 696	49 260 052	50 940 000
Total	50 589 752	61 419 736	57 132 143	57 000 000

Gegenüber dem Jahre 1941 erfahren die veranschlagten Leistungen eine Verminderung von 4 419 736 Lokomotivkilometer oder 7,2 % und gegenüber dem Jahre 1942 eine solche von 132 143 Lokomotivkilometer oder 0,23 %.

Im Jahre 1942 wurden 86,22 % aller Lokomotivkilometer elektrisch und mit thermischen Triebfahrzeugen (exklusive Dampftriebfahrzeuge) geführt. Nach dem Voranschlag 1944 wird dieser Prozentsatz auf 89,87 % steigen. Ob die kriegswirtschaftliche Entwicklung im Jahre 1944 die Ausführung dieser Fahrleistungen ermöglichen wird, ist indessen noch ungewiss.

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

	Rechnung 1930	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Voranschlag 1944
Betriebseinnahmen.				
	in Millionen Franken			
Personenverkehr	159,1	161,6	176,8	163,0
Gepäck, Tiere und Güter	228,0	268,3	264,7	215,0
Postverkehr	9,1	10,2	11,0	10,0
Verschiedene Einnahmen	29,3	14,9	15,8	14,1
	420,5	455,0	468,3	402,1

	Rechnung 1930	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Voranschlag 1944
Betriebsausgaben.				
	in Millionen Franken			
Allgemeine Verwaltung	8,2	5,9	6,2	6,8
Unterhalt und Bewachung der Bahn	47,0	46,4	55,5	70,1
Stationsdienst und Zugsbeglei- tung	107,1	93,8	103,3	110,8
Zugförderung und Werkstätte- dienst	99,1	90,2	100,8	110,3
Verschiedene Ausgaben	31,3	28,4	27,5	32,3
Später zu verteilende Ausgaben und Rückerstattungen	— 1,3	— 3,6	— 4,9	— 4,1
Total rohe Betriebsausgaben . .	291,4	260,6	288,4	326,2
Hiervon zu Lasten der Spezial- fonds	18,1	9,1	10,0	24,4
Reine Betriebsausgaben	273,3	251,5	278,4	301,8

Abschluss der Betriebsrechnung.

Betriebseinnahmen	402,9	455,0	468,3	402,1
Reine Betriebsausgaben	273,3	251,5	278,4	301,8
Einnahmenüberschuss ohne die Kosten zu Lasten der Spezial- fonds	129,6	203,5	189,9	100,3

Der veranschlagte reine Einnahmenüberschuss weist somit gegenüber der Rechnung 1941 eine Verminderung von 50,7 % und gegenüber der Rechnung 1942 eine solche von 47,8 % auf.

III. Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen:

Überschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 75 842 900	
Dazu: Zuschuss aus den Spezialfonds	» 24 492 200	Fr.
Reiner Betriebsüberschuss		100 885 100
Ertrag verpachteter Bahnstrecken (Wattwil-Ebnat-Kappel)		51 000
Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien		452 000
Ertrag der Wertbestände und Guthaben		920 000
Kapitalverzinsung der Nebengeschäfte:		
a. Materialverwaltung	Fr. 1 274 600	
b. Kraftwerke	» 9 165 500	
c. Werkstätten	» 1 414 800	
d. Schiffsdienst auf dem Bodensee	» 22 400	11 877 300
Reinertrag der Nebengeschäfte:		
a. Materialverwaltung	Fr. 754 700	
b. Kraftwerke	» 91 500	
c. Werkstätten	» 23 600	
d. Schiffsdienst auf dem Bodensee	» —	869 800
Sonstige Einnahmen		874 800
Total der Einnahmen		<u>114 880 000</u>

Ausgaben:

Entschädigung für gepachtete Bahnstrecken (Vevey-Chexbres und Nyon-Crassier)	Fr.	47 000
Verzinsung der festen Anleihen		97 745 000
Verzinsung der schwebenden Schulden		5 636 000
Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren usw.		350 000
Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften (Schiffsdienst auf dem Bodensee)		185 900
Tilgungen und Abschreibungen:		
a. gesetzliche Tilgungen	Fr. 7 566 000	
b. verschiedene Abschreibungen	» 24 241 000	31 807 000
Einlagen in die Spezialfonds:		
a. Erneuerungsfonds	Fr. 22 879 000	
b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds	» 270 000	
c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten	» 860 000	23 509 000
Übertrag		<u>159 279 900</u>

Fr.

Übertrag 159 279 900

Sonstige Ausgaben:

a. Subventionen	Fr.	280 000	
b. Ausserordentlicher Beitrag an die Pensions- und Hilfskasse	»	23 400 000	
c. Verschiedenes	»	358 100	24 038 100

Total der Ausgaben	183 318 000
--------------------	-------------

Voraussichtlicher Ausgabenüberschuss 1944	68 488 000
--	-------------------

Bei den veranschlagten Erträgen sind die stark erhöhten Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds zu erwähnen; sie sind um 14,4 Millionen Franken höher als die wirklichen Entnahmen für 1942. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Erneuerungen im Jahre 1942, wegen der sich ständig verschärfenden Verknappung der für den Bahnunterhalt notwendigen Materialien, nicht im veranschlagten Umfange haben durchgeführt werden können.

Die Aufwendungen geben zu folgenden Erläuterungen Anlass:

Die gegenüber der Rechnung 1942 um 2,9 Millionen Franken höher eingestellte Verzinsung der schwebenden Schulden ist auf den erhöhten Bar-mittelbedarf zurückzuführen, wie er sich zur Rückzahlung fälliger Anleihen und zur Deckung laufender Bedürfnisse ergibt.

Dagegen sind die Tilgungen und Abschreibungen gegenüber dem Ergebnis 1942 um 18,6 Millionen Franken tiefer eingestellt. Das erklärt sich dadurch, dass die Gewinn- und Verlustrechnung des Vergleichsjahres 1942 den Übertrag des Einnahmenüberschusses des Jahres 1941 von 18,5 Millionen Franken unter dieser Rubrik als Rückstellung zur Nachholung von Abschreibungen enthielt.

Im weitem ist gegenüber der Rechnung 1942 eine Verminderung der Einlagen in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds von 1,6 Millionen Franken vorgesehen. Ein weiterer namhafter Rückgang der veranschlagten Aufwendungen gegenüber der Rechnung 1942 ist auf den Wegfall der Rückstellung für Betriebslasten von 16 Millionen Franken zurückzuführen.

Über das Verhältnis des Fehlbetrages der Gewinn- und Verlustrechnung zu den Ergebnissen der Jahre 1941, 1942 und 1943 äussern wir uns in den Schlussbemerkungen.

IV. Voranschlag über Kapitalbedarf und Kapitalbeschaffung.

Der voraussichtliche Kapitalbedarf der Bundesbahnverwaltung beträgt 393 Millionen Franken und setzt sich wie folgt zusammen:

1. Bauausgaben zu Lasten der Baurechnung	25 599 000
2. Kapitalrückzahlungen auf Anleihen	167 298 000

Übertrag	192 897 000
----------	-------------

	Fr.
Übertrag	192 897 000
3. Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds (einschliesslich Nebengeschäfte)	25 824 000
4. Voraussichtlicher Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	68 438 000
	<u>286 659 000</u>

Abzüglich:

1. Tilgungen und Abschreibungen	Fr. 81 807 000	
2. Gutschriften an Spezialfonds (einschliesslich Nebengeschäfte)	» 26 475 000	58 282 000
	Kapitalbedarf für 1944	228 877 000
	oder rund	228 000 000

Sofern vor Abschluss des Jahres 1943 keine wesentliche Änderung der bisherigen Betriebsergebnisse eintritt, wird die schwebende Schuld Ende 1943 voraussichtlich betragen . . .	110 000 000
Zusammen	<u>338 000 000</u>

Abzüglich:

Von der Pensions- und Hilfskasse gegen Depotscheine erhältliche Mittel	5 000 000
Gesamter Kapitalbedarf somit	<u>333 000 000</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 54 Millionen Franken. Mit dem Eingang dieses Betrages und unter der Voraussetzung, 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 Aufrechterhaltung der Neutralität erteilten Vollmachten die geeigneten Vorkehren treffen.

V. Schlussbemerkungen.

Während die Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1941 und 1942 mit Einnahmenüberschüssen von 18,5 bzw. 2,5 Millionen Franken abschlossen, veranschlagen die Bundesbahnen für das Jahr 1944 einen Fehlbetrag von rund 68 Millionen Franken.

Der Voranschlag sieht gegenüber der Rechnung 1942 einen Rückgang der Betriebseinnahmen von rund 66 Millionen Franken und eine Zunahme der Betriebsausgaben von rund 38 Millionen Franken vor. Diesem Rückgang

stehen verminderte Tilgungen und Abschreibungen im Umfange von 18,6 Millionen Franken, sowie die nicht vorgesehene Rückstellung für Betriebslasten von 16 Millionen Franken gegenüber.

Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass neben den ausserordentlichen Abschreibungen von 20 Millionen Franken auch die gesetzliche Schuldkapitaltilgung von 7 Millionen Franken in Rechnung gestellt ist, die, entsprechend unserer Nachtragsbotschaft vom 17. September 1943 zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen nach dessen Inkraftsetzung dahinfallen würden. Selbst wenn das neue Bundesbahngesetz mit den vorgesehenen Erleichterungen im Kapitaldienste bereits für das Jahr 1944 zur Anwendung gelangen könnte, würde ein Fehlbetrag in der Gewinn- und Verlustrechnung von etwa 13 Millionen Franken verbleiben, wobei die Ergänzungsteuerzulagen an das Personal noch nicht berücksichtigt sind.

Durch die Kriegseignisse ist der Transitverkehr stark eingeschränkt worden, so dass mit einer rückläufigen Entwicklung der Transporteinnahmen gerechnet werden muss. Es wäre deshalb dringend zu wünschen, dass die Neuordnung der Zinslasten im Interesse einer klaren Ausscheidung der Bilanzen des Bundes und der Bundesbahnen möglichst bald verwirklicht werden könnte.

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 beigeschlossenem Beschlussesentwurf zu genehmigen.

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

Bern, den 29. Oktober 1943.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Celio.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

Bundesbeschluss
über
**den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1944.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht
des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der Schweizerischen
Bundesbahnen vom 6. Oktober 1943,
der Botschaft des Bundesrates vom 29. Oktober 1943,
beschliesst:

Einziger Artikel.

Die folgenden Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das
Jahr 1944 werden genehmigt:

1. der Bauvoranschlag im Betrage von Fr. 33 631 600, wovon Fr. 25 598 700
zu Lasten der Baurechnung und Fr. 8 032 900 zu Lasten der Betriebs-
rechnung;
2. der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 402 100 000 Einnahmen
und mit Fr. 326 257 100 Ausgaben;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit
Fr. 114 880 000 Einnahmen und mit Fr. 183 318 000 Ausgaben;
4. der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Betrag von rund Fr. 333 000 000.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1944. (Vom 29. Oktober 1943.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1943
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	4457
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.11.1943
Date	
Data	
Seite	981-994
Page	
Pagina	
Ref. No	10 034 972

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.