

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1915.

(Vom 19. Mai 1916.)

Wir unterbreiten Ihnen hiermit den uns vom Verwaltungsrate der schweizerischen Bundesbahnen am 28. April 1916 vorgelegten Geschäftsbericht und die Rechnungen für das Jahr 1915 zur Prüfung und Abnahme im Sinne des Rückkaufgesetzes. Den Ausführungen der Generaldirektion und des Verwaltungsrates fügen wir folgendes bei.

Allgemeines.

Der Betrieb und der Ausbau der Bundesbahnen standen im ganzen Berichtsjahr unter dem schwer schädigenden Einfluss des im August 1914 ausgebrochenen Krieges. Nachdem im Mai 1915 auch noch Italien in die Reihe der kriegführenden Staaten eintrat, blieb für unser kleines, auf den Welthandel so sehr angewiesenes Land keine offene Grenze mehr. Die schlimmen Wirkungen dieser Zwangslage kamen im ganzen Wirtschaftsleben und insbesondere auch im Haushalte unserer Staatsbahnen zur Geltung. Der Personen- und der Güterverkehr waren bei weitem nicht mehr so umfangreich wie in den Friedensjahren. Die Bahnverwaltung, das Personal und die Behörden mussten den ausserordentlichen Verhältnissen durch Einschränkungen, Vereinfachungen und Sparmassnahmen auf allen Gebieten möglichst Rechnung tragen, um den finanziellen Schaden, soweit möglich, zu vermindern. Die erzielten Abschlussergebnisse können als Beweis dafür gelten, dass das Bestreben von Erfolg begleitet war.

Die Vereinfachungen sind auch auf die Berichterstattung und die Rechnungsablegung übertragen worden. Für 1915 erscheint die Verlage zum ersten Male in einer einzigen Drucksache vereinigt. Sowohl die Aufstellung als die Nachprüfung der Rechnungen wird durch die neue Anordnung bedeutend erleichtert. Der um einen Drittel verminderte Umfang hat zudem eine wesentliche Druckkostenersparnis zur Folge.

Das grössere Format des Geschäftsberichtes gestattet seine Aufnahme in das Bundesblatt nicht mehr. Exemplare davon können aber bei der Bundeskanzlei bezogen werden. Sodann werden von jetzt an die bundesrätlichen Botschaften zu den Geschäftsberichten der Bundesbahnen jeweilen die wichtigsten Zahlen der Rechnungsergebnisse wiedergeben, um den Lesern des Bundesblattes einen Ersatz für den Wegfall des Geschäftsberichtes zu bieten. Ferner ist eine Vervollständigung der Rechnungsauszüge im Anhang zur schweizerischen Staatsrechnung durch Beigabe eines Auszuges aus der Betriebsrechnung in Aussicht genommen.

Die im Verwaltungsrate der S. B. B. und in der Bundesversammlung früher angeregte Verlängerung der geltenden Fristen für die Prüfung und Genehmigung der Jahresberichte der Bundesbahnen ist zwischen der Generaldirektion und dem Eisenbahndepartement im Laufe des letzten Jahres erörtert worden. Beide Behörden fanden nach Erwägung aller Verhältnisse, dass eine Verlängerung der auf 30. April angesetzten Vorlagefrist nicht angezeigt und auch nicht mehr notwendig sei, nachdem die Abkürzungen und Vereinfachungen in der Berichterstattung und Rechnungsablage ein rascheres Vorgehen ermöglichen.

Die allgemeinen Verhältnisse der Bundesbahnen erfuhren im Berichtsjahr wenig Änderungen. Die Baulänge wies 2750 km und die Betriebslänge 2793 km auf wie im Vorjahr. Von etwelchem Einfluss war die am 11. Oktober erfolgte Eröffnung der von der Lötschbergbahn gebauten Linie Münster-Lengnau, als Abkürzung für den Verkehr durch den Jura. Die erhöhten Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt traten im schweizerischen Verkehr zur Hauptsache auf 1. Mai in Kraft. Die Beförderung der Güter erlitt durch den infolge des Krieges eingetretenen Wagenmangel Störungen und Verspätungen. Die Lebensmittelzufuhr wurde dadurch aufgehalten und zeitweise gefährdet. Trotz aller Anstrengungen und besondern Anordnungen gelang die Besserung der Verhältnisse nur teilweise. Die Einfuhr hat immer noch bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden.

Finanzielle Ergebnisse.

Vor Ausbruch des Krieges erschien das Gleichgewicht im Haushalte der Bundesbahnen hergestellt. Der Betrieb lieferte die nötigen Überschüsse zur Verzinsung des Schuldkapitals, zur Äufnung des Erneuerungsfonds, zur planmässigen Tilgung der Anleihen und zu den nötigen Abschreibungen auf den Verlustposten. In den letzten Jahren blieben jeweilen noch einige Millionen Franken als Gewinnsaldo übrig, so dass an die Anlage des im Rückaufgesetz vorgesehenen Reservefonds gedacht werden konnte. Die unerwarteten Ereignisse brachten leider eine rasche Änderung der Sachlage. Die beiden letzten Gewinn- und Verlustrechnungen schlossen nach Verrechnung der Rücklagen und Tilgungen mit bedeutenden Fehlbeträgen ab; diese betragen:

für 1914	Fr. 17,235,251
nach Abzug des Aktivsaldo 1913 von	„ 8,039,164
verblieben rein	Fr. 9,196,087
für 1915	„ 16,630,119
zusammen Ausfall für beide Jahre	Fr. 25,826,206

Das Ergebnis hätte für beide Kriegsjahre günstiger dargestellt werden können durch Auslassung der gesetzlichen und weiter erforderlichen Abschreibungen. Die Bundesbahnen haben jedoch, um in den Rechnungen die Wirkungen des Krieges voll zur Darstellung zu bringen, vorgezogen, diese Abschreibungen durchzuführen. Wir können uns damit einverstanden erklären.

Im übrigen kann mit Befriedigung festgestellt werden, dass der Rechnungsabschluss für 1915 um Fr. 13,208,920 günstiger ausgefallen ist, als im Voranschlag angenommen worden war. Der Fehlbetrag des Jahres erreicht, mit Einschluss der Amortisationsbeträge, nur 16,₆ Millionen Franken, statt der vorgesehenen 29,₈ Millionen. Die Betriebseinnahmen waren um 8,₇ Millionen grösser und die reinen Ausgaben um etwa 3 Millionen niedriger als vorausgesetzt wurde.

Betriebsrechnung.

Die Einnahmen blieben im Personenverkehr um 12,₉ Millionen hinter dem Voranschlag von 56,₁ Millionen zurück. Dieser Unterschied ist erklärlich. Zur Zeit des Kriegsbeginnes war die Vorausberechnung eine zu unsichere Aufgabe. Der internationale Verkehr ist nicht in dem angenommenen Masse wieder angewachsen, dagegen überstiegen die Einnahmen aus dem Güter-

verkehr die Voraussetzungen um 21 Millionen Franken. Diese Zunahme ist hauptsächlich dem bedeutend grösseren Warenaustausch zwischen Deutschland und Italien in den ersten Monaten des Jahres zu verdanken.

Die Vergütungen für Militärbeförderungen sind nur zum Teil erfolgt. Für die Leistungen bei der Mobilisation und den Truppenablösungen fehlen sie noch.

Im Jahr 1915 und in den beiden Vorjahren wurden auf den einzelnen Verkehrsgattungen an Einnahmen erzielt:

	1915	1914	1913
	(in Millionen Franken)		
Personen	56,1	72,1	84,5
Gepäck	4,8	6,9	8,5
Tiere	3,3	2,9	2,9
Güter	101,3	91,4	105,7
Post	1,7	1,8	2,3
Verschiedene Einnahmen	9,2	8,4	8,9
Zusammen	176,3	183,5	212,7

Die Vergleichung der Gesamteinnahmen in den letzten sechs Jahren ergibt:

Jahr	Betriebs-	auf	Vermehrung
	einnahmen	1 km	im ganzen
	Fr.	Fr.	%
1915	176,271,286	62,909	— 3,97
1914	183,538,680	65,503	— 13,72
1913	212,721,315	76,491	3,24
1912	206,056,419	75,038	4,86
1911	196,511,857	71,407	4,75
1910	187,604,055	68,419	7,66

Demgegenüber betragen die Betriebsausgaben, und zwar die reinen Betriebs- und Unterhaltungskosten, ohne die aus den Spezialfonds bestrittenen Beträge:

Jahr	Reine Betriebs-	auf	Vermehrung
	ausgaben	1 km	im ganzen
	Fr.	Fr.	%
1915	119,989,577	42,823	— 6,54
1914	128,364,302	45,812	— 3,59
1913	133,147,697	48,015	3,69
1912	128,403,938	46,897	8,05
1911	118,821,314	43,334	2,36
1910	116,079,243	42,334	0,07

Von den reinen Betriebskosten der drei letzten Jahre entfallen auf die Hauptkapitel:

	1915	1914	1913
	(in Millionen Franken)		
Allgemeine Verwaltung	3,7	4,2	4,2
Unterhalt und Bewachung der Bahn	14,8	16,0	16,8
Stationsdienst und Zugsbegleitung	44,2	46,6	47,0
Fahr- und Werkstättendienst	46,4	50,0	52,8
Verschiedene Ausgaben	10,9	11,5	12,8
Zusammen	120,0	128,3	133,1
Verminderung %	6,49	3,61	+ 4,06

Die Betriebskosten des Jahres 1915 sind um einen Zehntel niedriger als die von 1913. Der verminderte Zugsverkehr erforderte einen geringern Aufwand für Personal und Material.

Die Lokomotiven legten im Linien- und Manöverdienst zurück:

	1915	1914	1913
Millionenkilometer	38,4	43,8	48,2
Verminderung %	12,33	9,13	+ 2,99

Der Personalbestand im Bahndienst und in den Hilfs- und Nebenbetrieben betrug im Jahresdurchschnitt:

	1915	1914	1913
Beamte und Angestellte	25,316	26,064	25,771
Tagelöhner	10,508	11,352	11,912
Zusammen	35,824	37,416	37,683
Verminderung %	4,26	0,70	+ 6,08

In den frühern Berichten wurde jeweilen der Personalbestand auf Ende des Jahres angegeben.

Die veränderten Verhältnisse führten dazu, eine grössere Zahl von ältern Angestellten in den Ruhestand zu versetzen. Zudem wurde die Wiederbesetzung freigewordener Stellen, soweit als möglich, vermieden.

Die in den Jahren 1914 und 1915 erfolgte Einschränkung des Personalbestandes kommt auch in den Ausgaben zum Ausdruck. Die Aufwendungen für das gesamte Personal beliefen sich auf nachstehende Summen. Diejenige für 1913 ist mit den andern nicht streng vergleichbar, weil sie auch die Kosten des Baupersonals umfasst.

	1915	1914	1913
	in Millionen Franken		
An Löhnen und Nebenbezügen auf	88,3	93,7	95,8
Verminderung %	5,83	2,17	+ 7,66

Nach dem Besoldungsgesetze hätten auf 1. April 1915 die ordentlichen Gehaltserhöhungen eintreten sollen. Durch besondere Beschlüsse wurden die Aufbesserungen aufgeschoben und erst vom 1. Januar 1916 an als wirksam erklärt. Dadurch blieben die Ausgaben um etwa 6 Mill. Fr. gegenüber dem Voranschlage zurück.

Die Sparmassnahmen erstreckten sich, soweit als tunlich, auch auf die Sachausgaben, insbesondere auf die Druck- und Bureaukosten, sowie auf den Unterhalt der Anlagen, Geleise und Fahrzeuge.

Der Mangel an Güterwagen nötigte zu einer ausgiebigeren Ausnützung ihres Laderaumes und veranlasste damit eine Verminderung des Wagenlaufs.

Alle die besonderen Verhältnisse und Anordnungen führten, wie die Betriebsrechnung zeigt, zu einer Verminderung der Rohausgabe um 9,7 Millionen oder 7,16 % gegenüber dem Vorjahre. Die drei Hauptdienste: Unterhalt und Bewachung der Bahn, Stationsdienst und Zugsbegleitung, Fahr- und Werkstättendienst, sind dabei hauptsächlich beteiligt.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Wie schon in der Einleitung erörtert wurde, ist das Rechnungsergebnis für 1915 ungenügend. Der Fehlbetrag ist fast ebenso hoch wie im Vorjahre. Die Schwankungen auf den einzelnen Rechnungsposten sind, wie nachfolgende Vergleichung ergibt, nicht sehr beträchtlich. Zur Verbesserung der Rechnung trugen im wesentlichen der grössere Überschuss der Betriebs-einnahmen und die Mindereinlage in den Erneuerungsfonds bei, während die um etwa 1 Million höhere Kapitalverzinsung als mehrbelastend wirkte.

Für beide Jahre weisen die Nutz- und Lastenposten folgende Beträge auf:

Einnahmen.

	1915	1914
	Fr.	Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen nach Abzug der reinen Betriebs- kosten	56,323,519	55,174,377
Zinse zu Lasten des Baukonto . .	1,712,130	1,582,035
Rohertrag d. Nebengeschäfte (Schiffe)	—	61,505
Ertrag der Wertbestände und Gut- haben	4,156,476	3,830,090
Betriebsbeitrag von Italien (Simplon)	66,000	66,000
Sonstige Einnahmen	2,561	159,600
Zusammen	62,260,686	60,873,607

Ausgaben.

	1915	1914
	Fr.	Fr.
Pachtzins für Vevey-Chexbres . .	45,000	45,000
Verzinsung der festen Anleihen . .	56,101,980	55,109,888
Verzinsung d. schwebenden Schulden	524,175	1,115,753
Finanzunkosten, Kursverluste etc. .	408,223	—
Verlust auf Nebengeschäften . . .	35,468	—
Gesetzliche Tilgung von Schuld- kapital	9,445,112	8,926,560
Abschreibung untergegangener Ob- jekte	895,443	816,834
Tilgung von Anleihekosten	440,760	442,814
Einlage in den Erneuerungsfonds . .	8,324,745	9,097,168
Einlage in die beiden Pensionsfonds	24,434	27,164
Einlage in den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden	342,119	330,917
Einlage in den Fonds für Unfallrente	677,124	619,577
Verzinsung und Abschreibung des Hilfskassendefizites	1,500,000	1,500,000
Sonstige Ausgaben	126,222	77,183
Zusammen	78,890,805	78,108,858

	1915	1914
	Fr.	Fr.
Ausgabenüberschuss	16,630,119	17,235,251
dazu: Saldo vom Vorjahr	—9,196,087	8,039,164
Vortrag auf neue Rechnung	—25,826,206	—9,196,087

Ohne die in den Jahren 1914 und 1915 vorgenommenen Tilgungen und Abschreibungen würde der Passivsaldo auf Ende 1915 bloss Fr. 1,858,683 ausmachen; der Ausfall stellt demnach fast vollständig den Betrag der gesetzlichen und weiteren Schuld- und Verlusttilgungen dar.

Spezialfonds.

Der Erneuerungsfonds, die Deckungsfonds für Pensionen an Angestellte der ehemaligen J. S. und G. B. und der Fonds für Unfallrenten sind zur Erfüllung gesetzlicher oder sonstiger Verpflichtungen geschaffen; die Gutschrift an diese Fonds ist daher auch in den Jahren mit ungenügenden Ergebnissen erforderlich. Mit der Reserve für Feuerschäden verhält es sich ähnlich; sie bildet indessen mehr eine vorsorgliche Rücklage.

Die Einlagen in den Erneuerungsfonds sind entsprechend der verminderten Fahrleistungen geringer als im Vorjahr. Andererseits konnten auch die Entnahmen eingeschränkt werden.

Kapitalbeschaffung.

Im Voranschlag war vorgesehen, den für den Finanzdienst und die Neubauten berechneten Kapitalbedarf von Fr. 75,000,000 durch ein vorübergehendes oder ein neues festes Anleihen aufzubringen. Nun geht aus der Bilanz und dem Kapitalnachweis hervor, dass ein so hoher Geldbedarf überhaupt nicht eintrat, und dass die Deckung auf anderem Wege möglich wurde. Die Bedürfnisse wurden in der Hauptsache bestritten:

Aus den eigenen Wertbeständen mit	Fr. 6,369,000
Durch Vermehrung der Depotscheine zugunsten der Pensions- und Hilfskassen	„ 9,309,000
Durch Abgabe von Kassascheinen zu $4\frac{1}{2}\%$ an die Nationalbank	„ 17,500,000
	<hr/>
Zusammen	Fr. 33,178,000

Die Frage der Schaffung eines Schuldbuches der Bundesbahnen, das die Aufbringung neuer Geldmittel gegenüber der Ausgabe von Anleihensteteln erleichtern soll, wird von der Generaldirektion geprüft.

Bilanz.

Die Bilanz bietet im allgemeinen ein klares Bild vom Stande der Unternehmung.

Der Stand der Bauwerte stieg um 24,5 Millionen Franken, gegenüber von 41,3 Millionen im Jahr 1914 und 69 Millionen im Jahre 1913. Die gesetzliche Nachprüfung der Verrechnungen für das Jahr 1915 wird vom Eisenbahndepartement nachträglich vorgenommen werden. Allfällige Berichtigungen werden in der nächsten Jahresrechnung durchgeführt.

In den Passiven nahm der Betrag der festen Anleihen um 2 Millionen und der der schwebenden Schulden um etwa 19 Millionen Franken zu. Im letzteren Posten sind die neu ausgegebenen Kassascheine von 17,5 Millionen inbegriffen.

Die übrigen Veränderungen sind unbedeutend.

Unterstützungskassen für das Personal.

In der Pensions- und Hülfskasse waren Ende 1915 versichert:

22,669 diensttuende Angestellte mit versicherter Besoldungssumme	Fr. 62,720,946
Andererseits standen im Genuss der Pension mit folgenden jährlichen Beträgen:	
3263 Invalide mit	Fr. 5,395,475
2534 Witwen mit	„ 1,665,843
1226 Waisen mit	„ 230,987
149 Doppelwaisengruppen mit	„ 71,176

Das gesamte Deckungskapital erreichte Fr. 183,357,822 bei einem Fehlbetrage von Fr. 38,917,844. Vom Verluste von Fr. 8,507,244 im Jahre 1915 entstanden Fr. 4,256,300 durch die Vereinigung der ungenügende Mittel aufweisenden G. B. und J. N. Hülfskassen mit der allgemeinen Pensionskasse. Der Restverlust ist wieder auf die Überinvalidisierung, die 300% erreicht, sowie auf eine Abschreibung von Fr. 605,718 auf Wertschriften zurückzuführen.

Die andauernden grossen Unterschiede zwischen den veralteten statistischen Voraussetzungen und den wirklichen Erfahrungen im Gebiete der Hülfskasse S. B. B. gebieten dringend die Neuaufstellung ihrer Grundlagen. Die Generaldirektion hat die nötigen Vorarbeiten begonnen und wird in nächster Zeit Abänderungsanträge stellen können.

Eine Änderung der Statutenbestimmungen wird auch auf die Eröffnung der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern hin nötig werden.

Am Ende des Jahres zählte die Krankenkasse der Arbeiter in zwei Versicherungsklassen 11,333 Mitglieder. Die Rechnung ergab einen Ausfall von Fr. 22,667, der von den S. B. B. gedeckt wurde.

Bei der Arbeiterhülfskasse waren 8309 aktive Mitglieder und 791 Invalide versichert. Die S. B. B. leisteten an diese Versicherung Fr. 413,376 gegen Fr. 338,332 im Vorjahr. Die Kasse ist nach dem Umlegeverfahren aufgebaut; sie wird an die Betriebskasse der Bahn noch jahrelang steigende Anforderungen stellen.

Am 1. Januar 1916 übernahm die Pensions- und Hülfskasse den bisherigen Fonds de Retraites P. L. M. mit Aktiven und Passiven. Die übrigen Hilfsfonds werden noch weiterhin besonders verwaltet.

Der Verkehr sämtlicher Hülfskassen der S. B. B. betrug im Jahre 1915:

Beiträge der Mitglieder	Fr.	4,061,079
Beiträge der Verwaltung	„	6,869,627
Sonstige Einnahmen	„	6,443,175
Summe der Einnahmen	Fr.	<u>17,373,881</u>
Unterstützungen	Fr.	8,723,080
Rückerstattungen	„	199,559
Sonstige Ausgaben	„	620,872
Summe der Ausgaben	Fr.	<u>9,543,511</u>
Einnahmenüberschuss	Fr.	7,830,370
Bestand auf Ende 1914	Fr.	<u>138,724,379</u>
Bestand auf Ende 1915	Fr.	146,554,749
Fehlbetrag der Pensions- und Hülfskasse auf Ende 1915	„	<u>38,917,844</u>
Sollbestand Ende 1915	Fr.	<u>185,472,633</u>

Bau- und Betriebsverhältnisse.

Die für Bauzwecke verausgabten Summen sind, soweit Bahnanlage und feste Einrichtungen betreffend, in der nachfolgenden Tabelle im Vergleich mit den in den Bauvoranschlag aufgenommenen Beträgen zusammen- und denjenigen für das Jahr 1914 gegenübergestellt.

Bahnanlage und feste Einrichtungen.
Vergleichung der Bauausgaben 1915 mit dem Voranschlag.

	Voranschlag	Ausgaben	Mehr- oder
	1915	im Jahr 1915	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.
Simplontunnel II	2,000,000	3,079,806	+ 1,079,806
	<i>6,300,000</i>	<i>5,843,254</i>	— 456,746
Brienerseebahn	2,120,000	2,087,364	— 32,636
	<i>1,700,000</i>	<i>1,739,649</i>	+ 39,649
Generaldirektion:			
Hauenstein-Basislinie	2,500,000	5,477,830	+ 2,977,830
	<i>6,500,000</i>	<i>8,426,223</i>	+ 1,926,223
Übrige Bauten	80,000	60,393	— 19,607
	<i>1,647,140</i>	<i>1,062,745</i>	— 584,395
Kreis I	1,927,000	1,999,722	+ 72,722
	<i>7,101,000</i>	<i>4,967,826</i>	— 2,133,174
Kreis II	3,192,000	2,993,519	— 198,481
	<i>8,788,700</i>	<i>5,927,577</i>	— 2,861,123
Kreis III	1,542,100	1,395,874	— 146,226
	<i>5,672,300</i>	<i>2,726,014</i>	— 2,946,286
Kreis IV	711,000	810,447	+ 99,447
	<i>4,311,600</i>	<i>2,288,220</i>	— 2,023,380
Kreis V	917,000	1,601,261	+ 684,261
	<i>3,748,400</i>	<i>2,580,654</i>	— 1,167,746
Gesamtsumme	14,989,100	19,506,216	+ 4,517,116
	<i>45,769,140</i>	<i>35,562,162</i>	— 10,206,978

NB. Die Kursivzahlen beziehen sich auf Bauvoranschlag und Bauausgaben für 1914.

In Anbetracht der durch den Ausbruch des europäischen Krieges geschaffenen Lage war der Bauvoranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1915 auf die notwendigsten Arbeiten im Betrage von rund 10¹/₂ Millionen Franken beschränkt worden. Dabei war eine Erhöhung dieses Betrages um 15 Millionen Franken für den Fall des Eintretens besserer finanzieller Verhältnisse in Aussicht genommen. Obschon eine Besserung der Verhältnisse nicht eingetreten war, sahen sich die Bundesbahnen veranlasst, die Voranschlagsumme durch Inanspruchnahme eines Teils dieses Kredites zum Zwecke der Weiterführung eingestellter oder eingeschränkter Bauarbeiten um 5 Millionen Franken zu erhöhen. Einem dahinzielenden Antrag wurde mit Bundesratsbeschluss vom 16. März 1915 zugestimmt.

Wie aus der obigen Übersicht hervorgeht, ergibt sich eine Überschreitung der Voranschlagssumme von insgesamt Fr. 4,517,116, die in der Hauptsache durch den Ausbau des zweiten Simplontunnels und die Hauenstein-Basislinie veranlasst wird. Da es sich aber hierbei nicht um die Abrechnungssummen der betreffenden Bauwerke, sondern nur um die Ausgaben des Jahres 1915 handelt, sind diese Überschreitungen für die Beurteilung der endgültigen Baukosten derselben nicht massgebend.

Der Konto „Unvollendete Bauobjekte“ ist durch Übertragung auf Baukonto von Fr. 93,449,934 auf Fr. 89,569,491, also um Fr. 3,880,443 vermindert worden.

Für Rollmaterialanschaffungen wurden Fr. 7,637,111. 48 gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 10,061,000 und für Mobiliar und Gerätschaften Fr. 142,838. 89 gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 226,000 verausgabt.

Die Gesamtbauausgaben pro 1915 betragen einschliesslich Kosten für Verwendungen auf Nebengeschäfte (Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee) Fr. 28,413,058. 55 (Bauvoranschlag 1915 Fr. 25,977,740), wovon Fr. 3,991,743. 95 der Betriebsrechnung belastet werden. Die Nettobauausgaben belaufen sich also auf Fr. 24,421,314. 60 (1914 Fr. 41,169,087. 22).

Im Berichtsjahre sind in Geleiseerneuerungen und Verstärkungen 72,8 km Geleise mit Material nach den neuen Normalien für Hauptlinien und 5,8 km mit Material nach den neuen Normalien für Nebenlinien verlegt worden.

Im Anschlusse an die im Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements enthaltenen Bemerkungen über die Zugleistungen verweisen wir auf die auf Seite 4 des Berichtes der Generaldirektion enthaltenen Angaben, wonach die Verminderung der Zugleistungen im ersten ganzen Kriegsjahr, d. h. vom August 1914 bis Juli 1915 gegenüber der gleichen Periode vor dem Kriege rund 8,889,500 Zugkilometer oder zirka 24 % beträgt. In dieser Zahl sind auch die Wenigerleistungen an Güterzugkilometern inbegriffen. Diese erheblichen Zugseinschränkungen hatten eine entsprechende Verminderung der Lokomotivleistungen und der daherigen Ausgaben zur Folge.

Schlussbemerkung.

Seit dem 15jährigen Bestande der Bundesbahnen wurden ihre Rechnungsergebnisse zweimal ungünstig beeinflusst. In den Jahren 1908 und 1909 führte ein Nachlassen des Geschäfts-

verkehrs zu kleineren Fehlbeträgen und mit dem Ausbruch des grossen Krieges begann eine weit stärkere und empfindliche Störung des Gleichgewichtes. Ihre Folgen werden jedoch, wenn wieder regelmässige Verkehrsverhältnisse eintreten und weiterhin auf zweckmässige und sparsame Betriebsführung gehalten wird, in nicht zu langer Zeit überwunden werden können. Unser kleines von den kriegführenden Staaten umgebene Volk darf sich glücklich schätzen, dass die Schädigungen bis jetzt möglichst eingedämmt werden konnten und nicht noch grösseres Unheil entstand.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf, der mit den Anträgen des Verwaltungsrates übereinstimmt, zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. Mai 1916.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Decoppet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1915.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1915, vom 4. April 1916, nebst Beilagen;
2. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 28. April 1916;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. Mai 1916,

beschliesst:

1. Die Rechnungen des Jahres 1915 und die Bilanz auf den 31. Dezember 1915 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1915, mit einem Passivsaldo von Fr. 25,826,206.38 abschliessend, wird genehmigt. Dieser Saldo wird auf neue Rechnung vorgetragen, in der Meinung, dass über seine Deckung später zu entscheiden sei.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1915 wird genehmigt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der
Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr
1915. (Vom 19. Mai 1916.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1916
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	672
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.05.1916
Date	
Data	
Seite	636-649
Page	
Pagina	
Ref. No	10 026 045

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.