

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1919.

(Vom 28. Mai 1920.)

In Ausführung von Art. 13 des Rückkaufgesetzes legen wir Ihnen beifolgend den Geschäftsbericht und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1919, sowie den zugehörigen Bericht und den Antrag des Verwaltungsrates zur Genehmigung vor.

Wir beehren uns, diese Vorlagen mit den üblichen kurzen Ausführungen zu begleiten.

Allgemeines.

Die durch die ausserordentlichen Ereignisse herbeigeführte schwere Erschütterung des Wirtschaftslebens der Völker übte ihre schädigende Wirkung in unserm Lande auch im Jahre 1919 noch in sehr spürbarem Masse aus. Der Betrieb und der Ausbau der Bundesbahnen waren durch die Fortdauer der Krisis selbstverständlich stark gehemmt. In den beiliegenden Berichten der Bundesbahn-Verwaltung ist einlässlich auf die vielen Schwierigkeiten, auf die unzureichenden Rechnungsergebnisse und die starke Vermehrung der Schulden hingewiesen.

Bei allen diesen unliebsamen Nachwirkungen darf immerhin als erfreuliche Tatsache hervorgehoben werden, dass die Betriebseinnahmen mit 341,7 Millionen Franken die Voranschlagssumme von Fr. 261,7 Millionen um rund 80 Millionen oder 35% überstiegen. Demgegenüber machten allerdings auch die Betriebsausgaben 36,8 Millionen mehr aus, als vorgesehen war. Die Schlusswirkung zeigt sich aber doch in einem wesentlich günstigeren Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung, als erwartet wurde. Für 1919 ergab sich bloss ein Fehlbetrag von 30,8 Millionen. Im Budget waren 71,8 Millionen vorgesehen, und die Rechnung des Jahres 1918 hatte mit

54,8 Millionen Fr. Ausfall abgeschlossen. Es darf also erwartet werden, dass mit der Erleichterung und Vermehrung der Wareneinfuhr und mit der allmählichen allgemeinen Wiederbelebung des Verkehrs das Gleichgewicht im Haushalte der Bundesbahnen nach und nach wieder gefunden werde; zu hoch dürfen aber die Erwartungen nicht gespannt werden. Das wirtschaftliche Leben der Nachbarländer leidet unter allgemeiner Erschöpfung. Fast überall, besonders aber bei den Zentralmächten ist die Produktionsfähigkeit noch stark gehemmt. Dieser Umstand in Verbindung mit den Valutaschwierigkeiten wird im Warenaustausch und im Personenverkehr auch weiterhin seine nachteiligen Wirkungen auf die Ergebnisse unserer Verkehrsanstalten ausüben.

Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Bahn.

Die für Bauzwecke verausgabten Summen sind, soweit Bahn- anlage und feste Einrichtungen betreffend, in der nachfolgenden Tabelle im Vergleich mit den in den Bauvoranschlag aufgenommenen Beträgen zusammen- und denjenigen für das Jahr 1918 gegenübergestellt.

Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Vergleichung der Bauausgaben 1919 mit dem Voranschlag.

	Voranschlag 1919	Ausgaben im Jahre 1919	Mehr- oder Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.
Genfer Verbindungsbahn	280,000	198,668	— 81,332
	200,000	69,570	— 130,430
Simplontunnel II	810,000	1,237,382	+ 427,382
	3,500,000	1,657,166	— 1,842,834
Brienzerseebahn	—	—	—
		103,448	+ 103,448
Surbtalbahn	—	55	+ 55
		9,662	+ 9,662
Einführung der elektri- schen Zugförderung .	30,276,500	37,696,609	+ 2,920,109
	*) 4,500,000		
	28,471,000	23,846,684	— 4,624,316
Übertrag	35,866,500	39,132,714	
	32,171,000	25,686,530	

*) Nachtragskredit laut Bundesbeschluss vom 5. April 1919.

	Übertrag	35,866,500	39,132,714		
		32,171,000	25,686,530		
Kreis I		2,056,000	3,292,661	+	1,236,661
		2,304,000	2,388,711	+	84,711
Kreis II		4,200,000	6,159,582	+	1,959,582
		4,157,000	6,126,700	+	1,969,700
Kreis III		3,853,000	4,872,577	+	1,019,577
		6,131,200	5,015,429	—	1,115,771
Kreis IV		1,483,500	2,238,284	+	754,784
		1,578,000	1,255,192	—	322,808
Kreis V		4,833,000	11,191,676	+	6,358,676
		2,021,000	3,449,392	+	1,428,392
	Gesamtsumme	52,292,000	66,887,494	+	14,595,494
		48,362,200	43,921,954	—	4,440,246

(NB. Die Kursivziffern beziehen sich auf Bauvoranschlag und Bauausgaben 1918.)

Aus dieser Übersicht ergibt sich, dass die Bauausgaben um insgesamt Fr. 14,595,494 über die Ansätze des Bauvoranschlages 1919, inbegriffen den Nachtragskredit von Fr. 4,500,000, hinausgehen.

Diese Überschreitung des Voranschlages ist in erster Linie auf die vermehrte Bautätigkeit und die anhaltende Steigerung der Materialpreise und Arbeitslöhne zurückzuführen. Sie kommt insbesondere bei den Aufwendungen für die Einführung der elektrischen Zugförderung und bei den Bauausgaben des Kreises V zur Geltung, wo im Zusammenhang mit der Elektrifikation der Ersatz und die Verstärkung eiserner Brücken und die umfangreichen Stationserweiterungsbauten vermehrte Mittel erforderten.

Der Konto „Unvollendete Bauobjekte“ ist von Fr. 93,778,243 auf Fr. 163,153,318, also um Fr. 69,375,075, vermehrt worden.

Für Rollmaterialanschaffungen wurden Fr. 25,350,286. 80 gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 38,254,000 und für Mobiliar und Gerätschaften Fr. 357,659. 19 gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 225,100 verausgabt.

Die Gesamtbauausgaben pro 1919 betragen einschliesslich Kosten für Verwendungen auf Nebengeschäfte Fr. 93,095,961. 32 (Bauvoranschlag 1919 Fr. 91,279,300), wovon Fr. 4,090,829. 56 der Betriebsrechnung belastet werden. Die Nettobauausgaben belaufen sich also auf Fr. 89,005,131. 76 (1918 Fr. 59,222,583. —). Gegenüber dem Gesamtvoranschlag ergibt sich eine Mehrausgabe von Fr. 1,816,661. 32.

Im Berichtjahre sind in Geleiseerneuerungen und Verstärkungen 37,4 km (im Vorjahre 21,9 km) Geleise mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für Hauptlinien,

1,7 km (im Vorjahre 1,9 km) Geleise mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für Nebenlinien verlegt und 168 Stück (im Vorjahre 123 Stück) Weichen nach den neuen Normalien S. B. B. ersetzt worden.

Finanzielle Ergebnisse.

Diese sind mit den einleitenden Bemerkungen im allgemeinen schon besprochen.

Betriebsrechnung.

Die nachfolgende Vergleichung zeigt die auf den einzelnen Transportarten erzielte Vermehrung der Einnahmen. Diejenigen des Personenverkehrs sind um 34,7% höher als im Vorjahr. Diese Zunahme ist ausserordentlich hoch. Sie ist der Taxerhöhung vom Juni 1918, die nun das ganze Jahr 1919 wirksam war, den vermehrten Fahrgelegenheiten, der im Ein- und Ausreiseverkehr eingetretenen Erleichterung und der vorteilhaften Sommerwitterung zu verdanken.

Die Güterverkehrseinnahmen stiegen um 54,9%, also noch in höherem Masse als diejenigen aus dem Personenverkehr. Hier macht sich hauptsächlich der mit Anfang 1919 in Kraft getretene Taxaufschlag geltend. Es trugen aber auch die zahlreicheren Transporte über die Grenzstationen im Süden und Norden dazu bei. Die Station Basel war von Mitte September an wieder für den unbeschränkten Warenübergang geöffnet.

Die Betriebseinnahmen haben betragen:

	1919	1918	1917	1913
	in Millionen Franken			
von Reisenden	99,7	74,0	69,7	84,5
» Gepäck	9,3	7,2	6,8	8,5
» Tieren	5,7	5,5	3,7	2,9
» Gütern	211,4	136,4	106,3	105,7
» Poststücken	2,9	2,3	1,3	2,2
» verschiedenen Einnahmen .	12,7	13,9	13,1	8,9
Zusammen	341,7	239,3	201,4	212,7
auf 1 km entfallen Fr.	118,579	83,029	71,055	76,491

Den Einnahmen standen an reinen Betriebsausgaben, nach Ausschluss der zu Lasten des Spezialfonds fallenden Kosten, gegenüber:

	1919	1918	1917	1913
	in Millionen Franken			
Allgemeine Verwaltung	6,6	5,0	3,9	4,2
Unterhalt und Bewachung der Bahn	35,2	24,9	16,1	16,8
Stationsdienst und Zugsbeglei- tung	97,5	73,8	48,1	47,0
Fahr- und Werkstättendienst . .	129,4	93,6	56,7	52,3
Verschiedene Ausgaben	15,8	14,9	28,5	12,8
Zusammen	284,5	212,2	153,3	133,1
auf 1 km entfallen Fr.	98,718	73,622	54,081	48,015

Im Betrage der „Verschiedenen Ausgaben“ des Jahres 1917 sind auch die Teuerungszulagen (17,2 Millionen) inbegriffen, während sie für 1918 und 1919 auf die einzelnen Ausgabentitel verteilt sind.

	1919	1918	1917	1913
	%	%	%	%
Betriebskoeffizient	83,2	88,8	76,1	62,6
Betriebskoeffizient mit Einschluss der aus den Spezialfonds be- strittenen Kosten, Geschäfts- bericht S. 98	85,1	91,0	78,9	66,9

Als reine Betriebsüberschüsse verbleiben in Millionen Franken

	1919	1918	1917	1913
	57,2	27,1	48,1	79,6

Die eigentlichen Betriebsausgaben nahmen von 1918 auf 1919 um 72,3 Millionen Fr. oder um 34,1 % zu. Es beweist dies, dass im ersten Friedensjahr die erwartete Erleichterung in der Betriebsführung noch nicht eingetreten ist, sondern dass im Gegenteil die Ausgaben für das Personal und das Material sich noch vermehrten. Die ordentlichen Gehalte und Löhne stiegen seit 1918 um 6,5 Millionen und die Teuerungszulagen um 39,8 Millionen. Im ganzen sind die Personalkosten, mit Einschluss der Nebenbezüge und der Versicherungen, von 155,4 Millionen auf 206 Millionen angewachsen; Mehrbetrag 50,6 Millionen oder 32,6 %. Die Ausgaben für die Verbrauchsstoffe aller Art, mit Inbegriff der Kohlen, nahmen um 18,4 Millionen oder 32,8 % zu. Hier trat somit eine gleich hohe Aufwärtsbewegung ein. Der Wert der verbrauchten Kohlen ist mit 67,9 Millionen Fr. oder Fr. 157 per Tonne angegeben, während für 1918: 51,4 Millionen oder Fr. 133 per Tonne in Rechnung standen.

Die Fahrleistungen der Lokomotiven betragen auf dem Netz der Bundesbahnen:

	im Jahre 1919.	1918	1917	1916	1913
Millionen km	23,5	22,0	30,4	38,3	48,2
gegen Vorjahr %	+ 6,8	- 27,6	- 20,5	- 0,3	+ 3,0

Auf die elektrischen Lokomotiven entfallen im Jahr 1919 416,000 km oder annähernd 2% des gesamten Laufes.

Der Personalbestand ist infolge der Verkehrszunahme und der Einwirkung der neuen Normen für die Arbeitszeit gegenüber dem Vorjahr um 6,2% gestiegen. Es standen in den abgelaufenen Jahren durchschnittlich im Dienste:

	1919	1918	1917	1916	1913
Beamte und Angestellte	26,427	25,944	25,546	24,853	25,771
Tagelöhner	10,340	8,670	9,245	10,447	11,912
Zusammen	36,767	34,614	34,791	35,300	37,683
gegen Vorjahr %	+ 6,2	- 0,5	- 1,4	- 1,5	+ 6,1

Gewinn- und Verlustrechnung.

Sie lehnt sich enge an die Betriebsrechnung an und muss, wenn diese keinen genügenden Überschuss ergibt, eine Zunahme des Passivsaldo aufweisen.

Wir lassen eine abgekürzte Vergleichung der Ergebnisse der beiden Jahre 1919 und 1918 folgen.

	Einnahmen 1919	Differenzen
	Fr.	gegenüber 1918.
	Fr.	Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen	50,854,676	+ 29,280,607
Zuschüsse aus den Spezialfonds	6,415,993	+ 839,649
Betriebssubvention von Italien	32,670	- 6,270
Sonstige Einnahmen	86,917	- 180,156
Total	57,890,256	+ 29,933,830

	Ausgaben 1919	Differenzen
	Fr.	gegenüber 1918.
	Fr.	Fr.
Für die Pachtstrecke Vevey-Chexbres	45,000	—
Reine Zinslast (68,949,438—8,182,568 Aktivzinse).	60,766,870	+ 4,743,634
Finanzunkosten und Kursverluste	5,237,612	- 18,479
Verlust auf Nebengeschäften	358,060	+ 19,421
Tilgungen und Abschreibungen	13,762,060	+ 790,100
Einlagen in den Erneuerungsfonds	6,862,558	+ 152,690
Einlagen in andere Fonds	1,123,361	+ 282,052
Verschiedenes	78,799	+ 9,549
Total	88,234,320	+ 5,928,967

	Fr.	Fr.
Überschuss der Ausgaben	30,844,064	— 24,004,863
Passivsaldo auf Ende 1918	<u>128,620,355</u>	
Gesamter Fehlbetrag Ende 1919	<u>159,464,419.</u>	

Zu den bedeutendsten Ausgabeposten zählen die Schuldzinsen und die gesetzlichen Abschreibungen. Die letzteren haben, seitdem die Betriebsüberschüsse nicht mehr ausreichend sind, stets eine entsprechende Erhöhung des Passivsaldo bewirkt. Durch eine Revision des Artikels 7 des Rückkaufgesetzes soll die Abschreibung des Anlagekapitals von 1920 an auf eine andere, den Verhältnissen angepasste Grundlage gebracht werden. Die Zinslast ist um 4,7 Millionen Franken oder annähernd 8% grösser als im Vorjahre. Es rührt dies von der bedeutenden Zunahme des Schuldkapitals und dem Ansteigen der Zinssätze her.

Spezialfonds.

Der Erneuerungsfonds ist als die wichtigste Reserve auf 88,7 Millionen angewachsen; die Zunahme beträgt 1 Million Franken. Für die Erneuerung des Oberbaues war wegen der höhern Material- und Arbeitskosten eine wesentliche Mehrentnahme erforderlich. Die Aufwendungen für das Rollmaterial sind dagegen geringer, da weniger Fahrzeuge ausser Dienst gesetzt wurden.

Der Bestand des Erneuerungsfonds ist anscheinend ein hoher. Er macht aber auf den Anlagewerten der Geleise, Fahrzeuge und Gerätschaften von 452 Millionen Franken nur etwa 20% aus und deckt somit, wenn ein durchschnittlicher jährlicher Wertabgang von 2% angenommen wird, bloss die innert 10 Betriebsjahren sich ergebende Abnutzung.

Kapitalbeschaffung.

Im Voranschlag wurde ein Kapitalbedarf von 146 Millionen vorgesehen. Aufgebracht wurden:

durch Ausgabe eines 5 %igen Anleihe	Fr. 100,000,000
durch Abgabe von Depotscheinen an die Hilfskasse	» 13,662,000
durch Vermehrung der Schatzscheine bei der Nationalbank	<u>» 38,000,000</u>

Zusammen Fr. 151,662,000

Ferner konnte die Verwaltung über Fr. 43,700,000 als Mehrertrag der Betriebsrechnung gegenüber dem Voranschlag verfügen.

Der Mehrbedarf an Kapital entstand durch die grössere Aufwendung für den Bau von 10 Millionen, durch die Vermehrung der Materialvorräte um 24 Millionen, durch Emissionskosten für das neue Anleihen usw.

Bilanz.

Sie fasst die einzelnen Rechnungen zusammen und ist nach den vorstehenden Auseinandersetzungen in der Hauptsache schon erörtert. Von Bedeutung ist der Zuwachs auf dem Anlagewerte. Es kamen hinzu: für den Ausbau des alten Bahnnetzes 7,4 Millionen, für die Anschaffung elektrischer Lokomotiven und Güterwagen 10,8 Millionen, sowie für unvollendete Bauobjekte, als: Kraftwerke und Streckenausrüstung für den elektrischen Betrieb 36,7 Millionen, für Anzahlungen auf bestelltes Rollmaterial 13,9 Millionen und für Ergänzungsanlagen in den Kreisen 17 Millionen Franken.

Die Zunahme der festen und der schwebenden Schulden ist im vorhergehenden Abschnitt in der Hauptsache besprochen worden.

Pensions-, Hilfs- und Krankenkasse.

Wir heben aus den Vorlagen folgende Punkte hervor. Pensions- und Hilfskasse. Ihr Versicherungsbestand machte Ende 1919 aus:

24,250	versicherte Aktive, Besoldungssumme . . .	Fr. 85,263,581
3,406	pensionierte Invalide, Jahrespensionen . . .	» 6,055,645
3,048	» Witwen, . . .	» 2,234,501
1,541	» Waisen, . . .	» 281,579
166	» Waisengruppen, . . .	» 79,712

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Fehlbetrag von 9,8 Millionen ab gegen 1,7 Millionen im Vorjahr. Für die zurückliegenden Jahre beträgt der Gesamtausfall 51,8 Millionen Franken. Der Verlust pro 1919 ist hauptsächlich durch die Mitzahlung der Grundteuerungszulagen zu den Besoldungen entstanden.

Der Bericht der bestellten dreigliedrigen Expertenkommission über die Frage des Deckungsverfahrens der Hilfskasse und über die von der Hilfskassaverwaltung neu erstellten versicherungstechnischen Grundlagen wird für demnächst in Aussicht gestellt.

Die Krankenkasse der Arbeiter zählte am Schlusse des Jahres 10,901 Versicherte; die Arbeiterhülfskasse 9192 Mitglieder und 902 pensionierte Invalide.

Schlussbemerkungen und Antrag.

Der Schlussfolgerung der Generaldirektion, dass die Finanzlage der Bundesbahnen eine ernste und schwierige sei, ist beizustimmen. Die ungenügenden Betriebsergebnisse und die grossen Kapitalbedürfnisse für die Änderung des Betriebssystems erfordern sowohl eine neue Vermehrung der Einnahmen als die Einhaltung grösster

Sparsamkeit in der Bemessung der Ausgaben. Eine allgemeine und wirksame Erleichterung der Lasten wird jedoch erst dann erwartet werden können, wenn auf dem Kontinente wieder mehr Ruhe und Ordnung und vermehrter Arbeitswille herrschen, wenn die Erzeugung der Lebensmittel wesentlich vermehrt und ihre Herbeischaffung erleichtert sein wird und wenn die Rohstoffe für Industrie und Verkehr wieder zu annehmbaren Preisen zur Verfügung stehen.

Mittlerweile ist darauf zu halten, die Organisation der Verwaltung und des Betriebes der Bundesbahnen möglichst zu vereinfachen, um Kraft und Kosten zu ersparen. Die Interessen des Volkes, der Behörden und des Personals sind noch mehr in Einklang zu bringen. Die Generaldirektion ist bestrebt, das Vertrauen zwischen dem Personal und der Verwaltung zu kräftigen. Zu diesem Zwecke führte sie eine Umgestaltung der Personalkommission und die Schaffung von Personalabteilungen durch. Sie bildete Fachausschüsse, die berufen sind, bahntechnische und dienstliche Fragen zu beraten und zu begutachten. Diese Anordnungen sind bestimmt, die Stellung und die Bedürfnisse des zahlreichen Personals besser zu erfassen, seinen Wünschen, soweit als tunlich, gerecht zu werden, das Verständnis für seine Aufgaben zu mehren und sein Interesse für die grosse vaterländische Verkehrsanstalt zu heben. Die Erreichung dieser Ziele ist besonders in der Zeit der Krisis von hoher Bedeutung.

Wir haben zu den Vorlagen nichts besonderes zu bemerken und stellen daher den

A n t r a g :

Den vom Verwaltungsrate der Bundesbahnen vorgeschlagenen, nachstehend abgedruckten Beschlussesentwurf zu genehmigen.

Wir benützen den Anlass, Sie neuerdings unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 28. Mai 1920.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Steiger.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1919.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1919 vom 26. März 1920;
2. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung vom 1. Mai 1920;
3. der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 28. Mai 1920,

beschliesst:

I. Die Rechnungen des Jahres 1919 und die Bilanz auf den 31. Dezember 1919 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

II. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1919, abschliessend mit einem Passivsaldo von Fr. 159,464,419 auf Ende des Geschäftsjahres, wird genehmigt. Dieser Saldo ist auf neue Rechnung vorzutragen in der Meinung, dass über seine Deckung im Verlaufe des Jahres 1920 zu entscheiden sei.

III. Der Geschäftsbericht der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1919 wird genehmigt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der
Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr
1919. (Vom 28. Mai 1920.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1920
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1275
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.06.1920
Date	
Data	
Seite	346-355
Page	
Pagina	
Ref. No	10 027 555

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.