

Schweizerisches Bundesblatt

mit schweizerischer Gesetzsammlung.

68. Jahrgang. Bern, den 8. November 1916. Band IV.

Erscheint wöchentlich. Preis 10 Franken im Jahr, 5 Franken im Halbjahr, zuzüglich „Nachnahme- und Postbestellungsgebühr“.

Einrückungsgebühr: 15 Rappen die Zeile oder deren Raum. — Anzeigen franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

720

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1917.

(Vom 31. Oktober 1916.)

I. Allgemeines.

Es sind zurzeit noch keine Anzeichen vorhanden, die auf einen baldigen Frieden unter den kriegführenden Staaten und auf eine Wiederkehr des gewöhnlichen regelmässigen Verkehrs schliessen lassen. In dem Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1917 musste deshalb wieder die Beschränkung der Ausgaben auf das dringend Nötige vorgesehen werden. Es galt das sowohl für die Bauten als für den Betrieb und Unterhalt. Der Ausbau der Bahneinrichtungen kann zwar, insoweit es sich um schon früher begonnene und abzuschliessende Ergänzungen oder um eingegangene Verpflichtungen handelt, nicht aufgeschoben werden. Auch die aus der besonderen Wirtschaftslage oder aus den Verkehrsverhältnissen hervorgegangenen besonderen Baubedürfnisse können auf die Dauer nicht unberücksichtigt bleiben. Beim Betriebe verhält es sich ähnlich. Die Zufuhr der für unser Land nötigen Waren, die Aufrechterhaltung des Verkehrs im Innern, der Unterhalt des Bahnkörpers, der Gebäude und der Fahrzeuge, sowie die infolge der allgemeinen Teuerung nötig gewordene

Besserstellung des Gehalts des unteren Personals setzen den Einschränkungsbestrebungen eine bestimmte Grenze. Dazu kommt noch die bedeutende Preiserhöhung für alle zum Bau und Betrieb nötigen Roh- und Verbrauchsstoffe, wie Eisen, Stahl, Kohlen, Öle usw. Alle diese Bedürfnisse und Mehransprüche führen zu erhöhten Ausgaben, die, soweit sie nicht aus den ordentlichen Einnahmen bestritten werden können, eine Vermehrung der Schulden und eine Erhöhung der jährlichen Zinsleistungen bedingen.

Während die Vorausberechnung der Aufwendungen für den Ausbau und Betrieb der Bundesbahnen mehr oder weniger auf bestimmte Pläne und voraussichtliche Arbeitsleistungen gestützt werden kann, liegen für die Einschätzung der Betriebseinnahmen keine zuverlässigen Anhaltspunkte vor. Je nach Umständen werden sich die nachteiligen Folgen des Krieges noch verschärfen und unser Wirtschaftsleben noch mehr einengen; sie können im Jahre 1917 aber auch abnehmen oder ganz aufhören.

Mit einer Besserung der Wirtschaftslage kann jedenfalls nicht mit Sicherheit gerechnet werden, und es bleibt nichts anderes übrig, als sich den bestehenden schwierigen Zeitverhältnissen so gut als möglich anzupassen. Die Verwaltung der Bundesbahnen bleibt daher weiterhin vor die grosse Aufgabe gestellt, mit voller Hingabe und mit festem Willen ihres Amtes zu walten und in allen Richtungen auf zweckmässige und haushalterische Dienstabwicklung zu sehen. Die schlimme Zeit hat schon manche Vereinfachung und Erleichterung gebracht. Wenn die vielen im Dienste der grossen Staatsunternehmung stehenden Kräfte ihre Obliegenheiten fernerhin ernsthaft auffassen und erfüllen, so werden sich noch weitere Verbesserungen finden lassen, die auf die Rechnungsabschlüsse günstig einzuwirken vermögen.

II. Bauvoranschlag.

Während der Bauvoranschlag für das Jahr 1916 sich unter den Ansätzen des Vorjahres gehalten hatte, weist derjenige für das Jahr 1917 ein ganz bedeutendes Mehrerfordernis auf, obschon sich die allgemeine Lage gegenüber dem Vorjahre keineswegs verbessert hat. Diese Erhöhung der veranschlagten Beträge ist in der Hauptsache auf die nunmehrige Aufnahme der Arbeiten für die Einführung der elektrischen Zugförderung, sowie verschiedener grösserer Bauten im Kreise III zurückzuführen. Die Anhandnahme der Arbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona erfordert (Roll-

material ausgenommen) allein eine Kostensumme von rund 8,7 Millionen Franken; ferner enthält der Voranschlag grössere Ausgabenbeträge für das zweite Geleise Siviriez-Romont, die Erweiterung des Hauptbahnhofes Solothurn, den Bahnhofumbau Biel, das zweite Geleise Lengnau-Mett, die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich, die Erstellung der Doppelspur der Strecke Thalwil-Richterswil mit Inbegriff der Erweiterung der Station Horgen und des Bahnhofes Wädenswil, die erste Etappe der Bahnhöferweiterung Zürich, die Stationserweiterung Göschenen und den Bahnhofumbau Chiasso. Bei allen diesen Arbeiten handelt es sich entweder um die Weiterführung von Bauten, deren Stand eine Unterbrechung nicht als angezeigt erscheinen lässt, oder um Entwürfe, die — schon vor Jahren vorbereitet — nach langwierigen Verhandlungen nunmehr zur Ausführung reif geworden sind. Neue Bauten sind im Voranschlage nur solche aufgenommen worden, bei denen ein wirklich dringendes Bedürfnis zur Ausführung vorliegt.

Wie aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich ist beträgt die Vermehrung des veranschlagten Ausgabenbetrages (Hilfsbetriebe und Rollmaterial nicht inbegriffen) gegenüber dem Vorjahre Fr. 12,450,540. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die für die Einführung der elektrischen Zugförderung vorgesehenen Ausgaben von Fr. 8,707,140 der besseren Übersicht wegen gesondert im Abschnitt „Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betriebe stehenden Linien“ aufgeführt und somit in der nachfolgenden Tabelle enthalten sind. Die letztjährige Zusammenstellung enthielt dagegen nur im Abschnitt „Generaldirektion (Bauten auf Betriebslinien)“ einen auf die Einführung des elektrischen Betriebes bezüglichen Betrag von Fr. 365,000, während der Hauptausgabeposten von Fr. 2,400,000 im Kapitel V: Hilfsbetriebe, eingestellt und daher in der vergleichenden Zusammenstellung nicht enthalten war.

	Wirkliche Bauausgaben im Jahre		Bauvoranschlag		
	1914	1915	1916	1917	Vermehrung oder Verminderung 1917 gegen 1916
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Genfer Verbindungsbahn	—	—	170,000	200,000	+ 30,000
Simplontunnel	5,843,254	3,079,806	4,500,000	4,500,000	—
Brienerseebahn	1,739,649	2,087,364	1,300,000	175,000	— 1,125,000
Einführung der elektrischen Zug- förderung	57,820	60,393	* (2,400,000)	8,707,140	+ 8,707,140
Generaldirektion (Bauten auf Be- triebslinien)	9,431,148	5,477,830	2,365,000	—	— 2,365,000
Kreis I	4,967,826	1,999,722	1,929,000	1,796,000	— 133,000
" II	5,927,577	2,993,519	2,453,500	2,817,000	+ 363,500
" III	2,726,014	1,395,874	1,268,000	6,334,400	+ 5,066,400
" IV	2,288,220	810,447	481,000	1,162,000	+ 681,000
" V	2,580,654	1,601,261	946,000	2,171,500	+ 1,225,500
Gesamtsumme (Hilfsbetriebe und Rollmaterial nicht inbegriffen) .	35,562,162	19,506,216	15,412,500	27,863,040	+ 12,450,540

* Im Voranschlag 1916 unter Kapitel V Hilfsbetriebe eingestellt, ausserdem Fr. 365,000 unter Generaldirektion.

Für den Fall, dass sich die Verhältnisse im Verlaufe des Baujahres wesentlich bessern sollten, sind im Voranschlag noch Ansätze im Gesamtbetrage von Fr. 6,332,900 eingestellt, die dann ausser der obigen Voranschlagssumme zur Ausgabe gelangen sollen, so dass sich der Gesamtbetrag der Bauausgaben (Hilfsbetriebe und Rollmaterial nicht inbegriffen) auf Fr. 34,195,940 erhöhen würde. Dieser Mehrbetrag enthält in erster Linie eine Erhöhung der Ansätze für diejenigen Bauten, die bereits im Voranschlag enthalten sind und unter allen Umständen fortgesetzt werden, und ausserdem Beträge für andere Bauten, deren Weiterführung oder Inangriffnahme beim Wiedereintritt normaler Verkehrsverhältnisse nicht weiter hinausgeschoben werden kann.

Ausser diesen Erörterungen allgemeiner Natur erlauben wir uns, aus dem Bauvoranschlag für das Jahr 1917 noch folgendes hervorzuheben:

Die Weiterführung der folgenden grössern, bereits in frühern Voranschlägen enthaltenen Bauten, deren Gesamtkostenvoranschlag Fr. 100,000 übersteigt, ist in Aussicht genommen:

	Gesamtkostenvoranschlag	Ausgabe vorgesehen für das Jahr 1917	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
	Beträge in tausend Franken		
<i>Bau neuer Linien.</i>			
Genfer Verbindungsbahn	8,000	200	—
Simplontunnel	34,600	4,500	—
Brienzerseebahn	7,090	175	—
<i>Generaldirektion.</i>			
Einführung der elektrischen Zugförderung	38,500	8,707	—
<i>Kreis I.</i>			
Stationserweiterung La Plaine	120	60	—
Schmalspurbahnanschluss in Nyon	200	100	—
Bahnhöferweiterung Brig	1,750	150	80
Übertrag	90,260	13,892	80

	Gesamt- kosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für das Jahr 1917	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
	Beträge in tausend Franken		
Übertrag	90,260	13,892	80
II. Geleise Visp-Brig	880	115	—
II. Geleise St. Blaise-Neuenstadt	2,805	70	—
II. Geleise Sivriviez-Romont .	2,140	500	—
<i>Kreis II.</i>			
Stellwerkanlage Bahnhof Basel	475	40	40
Rangierbahnhof Basel-Mutten- zerfeld	16,400	—	30
Bahnhofenerweiterung Pratteln .	1,280	10	—
Bahn- und Strassenunterfüh- rung bei Zollikofen	138	10	—
Bahnhofumbau Thun	4,380	—	100
Erweiterung Solothurn Haupt- bahnhof	1,770	300	—
Bahnhofenerweiterung Delsberg	1,090	—	50
Stationserweiterung Tavannes .	190	38	—
Bahnhofumbau Biel	13,700	1,000	300
II. Geleise Basel S. B. B.-Basel Badischer Bahnhof	1,200	—	100
II. Geleise Sursee-Rothenburg .	1,442	30	—
II. Geleise Gümligen-Kiesen . .	3,600	100	—
II. Geleise Kiesen-Thun	1,750	200	100
II. Geleise Lengnau-Mett	1,365	400	100
<i>Kreis III.</i>			
Lokomotivdepot im Hauptbahn- hof Zürich	4,460	500	500
Stationserweiterung Schlieren .	2,070	200	200
Übertrag	151,395	17,405	1,600

	Gesamtkosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für das Jahr 1917	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
	Beträge in tausend Franken		
Übertrag	151,395	17,405	1,600
Bahnhofserweiterung Baden	955	30	—
Bahnhofserweiterung Brugg	2,050	80	130
Umbau der linksufrigen Zürchi- seebahn	17,180	3,000	500
II. Geleise Thalwil-Richterswil	7,370	1,000	500
Verlegung der Station Horgen	2,900	—	400
Bahnhofserweiterung Wädens- wil	2,630	100	100
II. Geleise Flums-Sargans	2,320	100	100
Rüfirunverbauung bei Hät- zingen	120	5	—
Ersatz der untern Limmatbrücke bei Wettingen	625	—	200
Ersatz der Linthbrücke bei Schwanden	150	150	—
<i>Kreis IV.</i>			
Bahnhofserweiterung Winter- thur	3,000	—	150
Verlegung der Station Gossau	1,905	120	—
II. Geleise Winkeln-Bruggen	1,900	400	—
II. Geleise Rorschach-St. Mar- grethen	2,340	10	—
Verlegung der Station Rebstein- Marbach	198	50	—
Bahnhofserweiterung Buchs	255	—	100
Ersatz der Rheinbrücke bei Ragaz	630	—	100
Übertrag	197,923	22,450	3,880

	Gesamtkostenvoranschlag	Ausgabe vorgesehen für das Jahr 1917	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
	Beträge in tausend Franken		
Übertrag	197,923	22,450	3,880
Bahnhofserweiterung Landquart	400	100	—
Stationserweiterung Kradolf .	158	80	—
Stationserweiterung Emmishofen-Kreuzlingen	400	100	—
Stationserweiterung Kreuzlingen	2,450	—	100
<i>Kreis V.</i>			
Erweiterung des Aufnahmegebäudes Luzern	1,400	—	240
Seeumladeanlage in Luzern .	195	175	—
Stationserweiterung Göschenen	2,170	400	—
Stationserweiterung Aiolo . .	1,000	250	—
Verbreiterung der Besso-Strassenunterführung in Lugano	253	—	200
Bahnhofumbau Chiasso . . .	8,385	300	200
Ausweichstation Al Sasso (Cenere)	250	140	—
Ausweichstation St. Ambrogio (Cenere)	150	50	—
II. Geleise Lugano-Maroggia .	2,500	50	—
Zusammen	217,634	24,095	4,620

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

	Gesamtkosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für das Jahr 1917	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
Beträge in tausend Franken			
<i>Kreis I.</i>			
Bahnhofserweiterung Nyon . .	1,390	—	100
Stationserweiterung St. Prex .	288	—	140
Unterführungen Rivaz-Vevey .	348	—	100
Stationserweiterung Corcelles- Cormondrèche	190	50	—
Hochbauten auf Station Palé- zieux	175	100	—
II. Geleise Daillens-Ependes .	3,200	100	—
Stellwerkanlage Martigny . .	158	100	—
<i>Kreis II.</i>			
Westliche Ausziehgeleise auf der Signalstation Wilerfeld	122	—	50
Stationserweiterung Luterbach	141	—	50
Direktes Gütergeleise Rangier- bahnhof Biel-Brügg	354	100	—
Ausweichgeleise Roches und Stationserweiterung Choindez	660	50	—
<i>Kreis III.</i>			
Bahnhofserweiterung Wettingen	257	200	—
Ersatz der Reussbrücke bei Luzern	400	200	—
Stellwerkanlage Altstetten (Zürich)	182	—	182
<i>Kreis V.</i>			
Stationserweiterung Muri . .	215	—	50
Bahnhofserweiterung Biasca .	700	100	—
Zusammen	8,780	1,000	672

Mit der Bemessung der veranschlagten Beträge für die einzelnen für das Jahr 1917 vorgesehenen Bauten können wir uns im allgemeinen einverstanden erklären.

Für die Anschaffung von Rollmaterial sind vorgesehen Fr. 9,424,000 gegenüber Fr. 9,273,600 im Voranschlag 1916. Erstgenannte Summe setzt sich wie folgt zusammen:

	(1916)	
15 Dampflokomotiven für Normalspur	(21)	Fr. 1,779,000
6 elektrische Probelokomotiven für Normalspur	(1)	„ 1,800,000
65 Personenwagen für Normalspur	(67)	„ 2,061,000
10 Gepäckwagen für Normalspur	(20)	„ 165,000
500 Güterwagen für Normalspur	(490)	„ 3,490,000
2 Dampflokomotiven für Brünig	(—)	„ 106,000
Ersatz der Gasbeleuchtung durch elektrische Beleuchtung in Personenwagen		„ 15 000
Herrichtung ausrangierter Güterwagen in Schotterwagen		„ 8 000
		<hr/>
Zusammen		Fr. 9,424,000

Zur Ausrangierung sollen im Jahre 1917 kommen:

- 28 normalspurige Lokomotiven,
- 2 schmalspurige Lokomotiven (Brünig),
- 33 Personenwagen,
- 10 Gepäckwagen,
- 64 Güterwagen.

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

Die Ausgaben des Jahres 1917 für Bahnanlage und feste Einrichtungen, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften und Hilfsbetriebe, sowie Verwendungen auf Nebengeschäfte sind im gesamten auf Fr. 37,894,540 veranschlagt. Davon entfallen Fr. 3,575,740 auf Betrieb und es bleiben zu Lasten des Baues Fr. 34,318,800.

III. Betriebsvoranschlag.

Betriebseinnahmen. Bei Aufstellung des Voranschlages der Betriebseinnahmen wurde für den Personenverkehr in üblicher Weise auf die Einnahmenentwicklung der ersten sechs Monate des Jahres 1916 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres

abgestellt. Für den Güterverkehr wurden zunächst die voraussichtlichen Einnahmen des laufenden Jahres 1916 ermittelt und der gleiche Betrag für 1917 angenommen. Wie unzuverlässig übrigens solche Schätzungen unter den heutigen Verhältnissen sind, zeigt der Voranschlag für das Jahr 1916. Die darin vorgesehenen Betriebseinnahmen aus dem Personenverkehr werden voraussichtlich nicht erreicht, während diejenigen aus dem Güterverkehr sich bedeutend höher stellen werden. Bemerkenswert ist, dass die Einnahmen aus dem Güterverkehr mit dem vorgesehenen Betrage von Fr. 117,000,000 wieder diejenigen des Friedensjahres 1913 erreichen, während die Einnahmen aus dem Personenverkehr noch einen Rückstand um rund Fr. 16,600,000 aufweisen.

Die Zuschläge zu den Transporttaxen, die auf Grund unserer Ermächtigung vom 12. September 1916 auch von den Bundesbahnen erhoben und im Jahr etwa 4—5 Millionen Franken ausmachen werden, sind im Voranschlag nicht berücksichtigt. Sie werden die ebenfalls ausser Rechnung gelassenen Mehrausgaben für das Personal aufwiegen.

Zur besseren Veranschaulichung folgt hier eine Gegenüberstellung der Voranschlagssummen und der wirklichen Einnahmen in den abgelaufenen Jahren:

	Rechnungen			Voranschläge	
	1913	1914	1915	1916	1917
Betriebseinnahmen:	in Millionen Franken				
Personenverkehr	84,6	72,1	56,1	68,0	68,0
Gepäck, Tiere und Güter	117,0	101,2	109,2	101,2	117,0
Postverkehr	2,2	1,8	1,7	1,8	2,0
Verkehrseinnahmen	203,8	175,1	167,0	171,0	187,0
Verschiedene Einnahmen	8,9	8,4	9,2	8,6	9,2
Zusammen Betriebseinnahmen	212,7	183,5	176,2	179,6	196,2
Zunahme in %	3,2	—13,7	—4,0	1,9	9,2

Eine gleiche Gegenüberstellung der Betriebsausgaben und der Einnahmenüberschüsse ergibt folgendes Bild. Die zu Lasten des Spezialfonds fallenden Ausgaben sind mitgerechnet:

	Rechnungen			Voranschläge	
	1913	1914	1915	1916	1917
Betriebsausgaben:	in Millionen Franken				
Allgemeine Verwaltung . .	4,5	4,4	3,8	4,1	4,1
Unterhalt und Bewachung der Bahn	21,3	19,5	17,5	18,7	20,3
Stationsdienst und Zugsbe- gleitung	49,2	48,9	46,1	48,5	49,8
Fahr- und Werkstätdienst	56,5	52,7	48,9	53,7	58,5
Verschiedene Ausgaben . .	12,9	11,9	11,2	11,4	11,9
Nicht rubrizierte Posten . .	— 2,0	— 2,2	— 2,0	— 2,6	— 2,5
Nachtragskredite für Lohn- erhöhungen	—	—	—	3,7	—
Gesamtausgaben	142,4	135,2	125,5	137,5	142,1
Zunahme in %	4,0	— 5,1	— 7,2	9,6	3,4
Einnahmenüberschüsse:	70,3	48,3	50,7	42,1	54,1
Zunahme in %	1,7	— 31,3	5,0	— 15,9	28,5

Die hier für 1916 und 1917 vorgesehenen Ausgaben erfahren durch den Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1916 betreffend die Ausrichtung von Kriegsteuerzulagen an Bedienstete mit Besoldungen unter Fr. 4000 noch eine Steigerung. Für 1916 sollen drei Viertel der für 1917 bewilligten Zulagen ausgerichtet werden. Die Mehrausgaben sind für 1916 auf Fr. 3,150,000 und für 1917 auf Fr. 4,200,000 berechnet. Die oben gezeigte Erhöhung der Ausgaben wird infolgedessen für 1916 von 9,6 auf 12,1 % und für 1917 von 3,4 auf 4,0 % ansteigen. Dieser Mehraufwand wird im Jahre 1917, wie schon angedeutet, aus den im Voranschlag nicht berechneten, auf 4—5 Millionen Franken zu schätzenden Einnahmen aus Taxzuschlägen auf den Personen- und Güterbeförderungen bestritten werden können, so dass das Endergebnis unverändert bleiben wird. Für 1916 ergibt sich indessen kein vollständiger Ausgleich, da die Erhebung der Zuschläge erst mit Anfang Oktober begonnen hat.

Das in Aussicht stehende starke Anwachsen der Betriebskosten ist durch die angeführten Tatsachen im allgemeinen schon erklärt. Im einzelnen ist noch folgendes zu bemerken:

Der Personalbestand, der nach Ausbruch des Krieges stark vermindert wurde, soll im Jahre 1917 wieder eine bescheidene, durch die Mehrleistungen bedingte Erhöhung erfahren. Er umfasst die Beamten, Angestellten und ständigen Tagelöhner und ist angegeben:

im Voranschlag für 1917 auf 33,040 Personen,
 im Voranschlag für 1916 auf 32,813 Personen,
 im Jahr 1915 waren im Mittel vorhanden 35,574 Personen.

Die Voranschlagszahlen sind bedeutend niedriger, weil darin die vorübergehend zu beschäftigenden Hilfsarbeiter nicht enthalten sind.

Die gesamten Aufwendungen für das Personal (Löhne, Nebenbezüge und Hilfskasse) machen aus:

			gegen das Vorjahr
laut Voranschlag für 1917 . . .	Fr. 100,236,160	—	1,645,850
„ „ „ 1916 . . . „	101,882,010	+	8,323,917
„ Rechnung „ 1915 . . . „	93,558,093	—	158,605

Im Betrage für 1916 sind die Nachtragskredite von Fr. 3,706,130 inbegriffen.

Der Ansatz für 1917 ist um Fr. 6,678,077 höher als die Ausgabe im Jahr 1915. Die Zunahme entfällt in der Hauptsache auf die im Jahr 1916 gewährten gesetzmässigen Gehalts- und Lohnerhöhungen.

Im Kapitel Allgemeine Verwaltung ist die gegenüber 1915 um Fr. 248,700 grössere Ausgabe fast ganz auf die erhöhten Besoldungen zurückzuführen.

Unterhalt und Bewachung der Bahn. Hier ergeben sich gegenüber der Rechnung von 1915 als Mehrausgaben:

an Gehältern des leitenden und des die Anlagen bedienenden Personals	Fr. 486,800
an Nebenkosten	„ 109,330
an Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Bahn	„ 2,247,860
gesamte Mehrausgabe	<u>Fr. 2,843,990</u>

Die Mehrleistung für Unterhalt und Erneuerung entspricht dem sich zeigenden grösseren Bedürfnis. Fr. 996,782 betreffen vermehrte Geleiserneuerungskosten; sie werden aus dem Erneuerungsfonds ersetzt und fallen daher ausser Betracht. Im Budgetjahr sollen 113 km Geleise und 195 Weichen ausgewechselt oder verstärkt werden gegenüber 112 km Geleisen und 144 Weichen im Jahre 1915. Der gewöhnliche Geleiseunterhalt ist mit annähernd Fr. 3,000,000 eingeschätzt und von 1915 nicht abweichend.

Beim Stationsdienst und der Zugsbegleitung wird der gegenüber 1915 berechnete Mehraufwand von Fr. 3,515,263 hauptsächlich durch die Besserstellung des Personals verursacht. Etwa Fr. 500,000 Zuwachs sind durch die höheren Kosten der Dienstkleider bedingt.

Fahr- und Werkstättendienst. Im Vergleich zum Rechnungsjahr 1915 werden auf den einzelnen Titeln an Mehrausgaben entstehen:

für das Personal	Fr. 1,261,297
für Nebenkosten	„ 9,127
für Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials	„ 6,945,049
für den Unterhalt der mechanischen und elektrischen Einrichtungen	„ 1,416
für den Unterhalt und die Erneuerung des Rollmaterials	„ 1,446,549
zusammen	<u>Fr. 9,663,438</u>

Die Fahrleistungen von 38,960,000 Lokomotivkilometer sind um 536,576 km = 1,4 % höher angesetzt als im Jahre 1915. Der Unterschied ist somit ganz gering. Dagegen sind die Preise des Verbrauchsmaterials bedeutend höher veranschlagt. Im Jahre 1915 konnten die Kohlen im Durchschnitt zu Fr. 27 die Tonne beschafft werden. Für 1916 musste der Preis auf Fr. 32 und für 1917 sogar auf Fr. 38 angesetzt werden. Das führt gegenüber 1915 zu einem Mehrbetrage von Fr. 6,787,800. Die Betriebsrechnung wird durch diese Preissteigerung sehr stark beeinflusst.

Beim Fahrmaterial sind Fr. 763,502 mehr für den ordentlichen Unterhalt und Fr. 683,047 für vermehrte Auswechslung vorgesehen. Letzterer Betrag wird durch den Erneuerungsfonds rückerstattet und ist somit ohne Einfluss auf das Geschäftsergebnis.

Die Zunahme von Fr. 78,980 auf den verschiedenen Ausgaben ist unbedeutend.

Der Überschuss der Betriebseinnahmen, der sich bei Einrechnung der Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds ergibt, ist für die fünf Jahre 1913—1917 vergleichsweise schon oben dargestellt. Hier folgt noch eine Gegenüberstellung der reinen, ohne die Erneuerungskosten berechneten Überschüsse; sie betragen laut den

für die Jahre	Rechnungen			Voranschlägen	
	1913	1914	1915	1916	1917
in Millionen Franken . . .	61,1	55,2	56,8	48,5	61,4
Zunahme von Jahr zu Jahr in %	1,8	-9,8	2,0	-13,9	26,6
Zunahme gegenüber 1913 in %	—	-9,8	-7,8	-20,6	0,5

Diese Zahlen geben das genaue Bild der Erfolge oder Rückschläge im Betriebshaushalte. Sie legen dar, dass die Einwirkung des Krieges in den beiden ersten Jahren durch zweckmässige Anordnungen auf ein Mindestmass beschränkt werden konnte. Im Jahre 1915 war allerdings der geringe Ausfall von 7,8 % nur durch den Aufschub der ordentlichen Gehaltsaufbesserungen erzielbar. Infolge geringerer Leistungen an die Hilfskasse rechnet die Bahnverwaltung für 1917 mit einer um Fr. 1,645,000 kleineren Ausgabe für das Personal als im Vorjahr. Es soll noch ein Gesamtaufwand von Fr. 100,236,000 verbleiben. Trotz dieser beträchtlichen Leistung wird auf einen normalen Betriebsüberschuss gerechnet, welcher denjenigen von 1913 noch um 0,5 % übertrifft. Voraussetzung bleibt dabei aber stets, dass der Güterverkehr die erwartete Mehreinnahme bringe. Der neue Voranschlag für den Betrieb sieht demnach einen weit besseren Rechnungsabschluss voraus als derjenige für das Vorjahr. Immerhin darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Betriebsrechnung des Jahres 1916, nach den bisherigen Ergebnissen zu urteilen, voraussichtlich um etwa 10 Millionen Franken günstiger abschliessen wird als der Voranschlag.

IV. Gewinn- und Verlustrechnung.

Das vorausgesetzte bessere Betriebsergebnis für 1917 wird auch einen etwas günstigeren Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung als für 1916 ermöglichen. Zur Erfüllung aller Verpflichtungen reicht indessen der berechnete Einnahmenüberschuss noch bei weitem nicht aus. Die Rechnungssaldi betragen:

Laut Voranschlag 1917	—	Fr. 17,854,920
„ Voranschlag 1916	—	„ 28,694,950
„ Rechnung 1915	—	„ 16,630,120
„ Rechnung 1914	—	„ 17,235,251
„ Rechnung 1913	+	„ 1,613,357
Dazu Aktivsaldo von 1912	+	„ 6,425,807

Gesamter vorgesehener Fehlbetrag auf Ende

1917 Fr. 72,376,077

Auch hier gilt die Bemerkung, dass die Rechnung für 1916 wesentlich günstiger abschliessen wird, als im Voranschlag angenommen worden ist.

Die Höhe der einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung 1917 wird durch die gesetzlichen Vorschriften und die bestehenden Finanzverpflichtungen bedingt. Ihre Einschränkung ist nicht möglich. Der angenommene Ausfall ist bloss um Fr. 1,224,800 höher als derjenige der Rechnung für 1915. Die postenweise Vergleichung ergibt gegenüber der Rechnung des Jahres 1915 folgende Unterschiede in runden Beträgen:

Mehrerträge und Minderausgaben:

Betriebsüberschuss	Fr. 3,321,600
Zuschüsse aus Spezialfonds	„ 1,734,600
Verschiedene Einnahmen	„ 57,900
Finanzunkosten, weniger	„ 253,200
	<hr/>
	Fr. 5,367,300

Mindererträge und Mehrausgaben:

Zinse zu Lasten des Baukontos	Fr. 712,100
Ertrag der Wertbestände und Guthaben	„ 870,100
Verzinsung der festen Anleihen	„ 416,500
Verzinsung der schwebenden Schulden	„ 4,336,300
Einlagen in Spezialfonds	„ 89,600
Abschreibungen und sonstige Ausgaben	„ 167,500
	<hr/>
	Fr. 6,592,100

Mehrausfall 1917 gegen 1915 Fr. 1,224,800

V. Bedarf an Kapital und seine Beschaffung.

Auf Grund der Bau- und Betriebsvoranschläge ist für 1917 folgender Kapitalbedarf vorzusehen:

	Fr.
Bauausgaben, beschränkte	34,318,800
Rückzahlungen von Anleihen	7,743,680
Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung	Fr. 17,854,920
dazu: Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds, weil die Mittel nicht vorhanden oder nicht veräusserlich sind	7,315,900
	<hr/>
	25,170,820

	Fr.	Fr.
davon gehen ab: Tilgungen und Abschreibungen	10,851,000	
Gutschrift an die Spezialfonds	9,458,000	
verbleiben	<u> </u>	4,861,820
gesamter Kapitalbedarf		46,924,300
abzüglich: Erhebung aus den Geldbeständen der Pensions- und Hilfskassen gegen Depotscheine .		<u>6,000,000</u>
Noch zu deckender Kapitalbedarf für 1917		40,924,300
oder rund Fr. 41,000,000.		

Die Bahnverwaltung sieht vor, das erforderliche Kapital weiterhin durch Ausgabe von Kassascheinen, welche die Nationalbank übernimmt, beizubringen, indem die Schaffung fester Anleihen zurzeit nicht geboten erscheint. Wir halten dieses Vorgehen für zweckmässig.

Auf Ende 1916 sind die bis dahin erwachsenden laufenden und später zu konsolidierenden Schulden insgesamt auf 80 Mill. Fr. beziffert worden. Dazu kommt nun der oben berechnete neue Bedarf.

VI. Antrag.

Wir schlagen Ihnen die Genehmigung der vom Verwaltungsrate am 29. September 1916 vorgelegten Voranschläge für 1917 gemäss nachstehendem Beschlussesentwurf vor, wobei wir bemerken, dass die Ziffer 4 des Antrages des Verwaltungsrates eine unwesentliche Berichtigung erfahren hat.

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

Bern, den 31. Oktober 1916.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Decoppet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
betreffend
**den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für
das Jahr 1917.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 29. September 1916;
2. der Botschaft des Bundesrates vom 31. Oktober 1916,

beschliesst:

I. Die nachstehenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1917 werden genehmigt, nämlich:

1. Der Voranschlag der Bauausgaben im Betrage von Fr. 34,318,800, mit der Erweiterung, dass im Falle des Eintretens besserer finanzieller Verhältnisse eine Erhöhung dieses Betrages um Fr. 6,072,600, d. h. auf Fr. 40,391,400, stattfinden könne.

2. Der Voranschlag der Betriebsrechnung, abschliessend mit Fr. 196,185,320 Einnahmen und Fr. 142,121,460 Ausgaben.

3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 65,792,580 Einnahmen und Fr. 83,647,500 Ausgaben.

4. Der Voranschlag des Kapitalbedarfes im Betrage von rund Fr. 41,000,000.

II. Die Deckung der Barbedürfnisse für das Jahr 1917 im Betrage von Fr. 41,000,000 hat durch Ausgabe von Kassascheinen zu erfolgen, bis ein festes Anleihen aufgenommen werden kann.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1917. (Vom 31. Oktober 1916.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1916
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	720
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.11.1916
Date	
Data	
Seite	87-104
Page	
Pagina	
Ref. No	10 026 192

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.