

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1918.

(Vom 27. Oktober 1917.)

Wir beehren uns, Ihnen im Sinne der geltenden Gesetzesbestimmungen den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1918 mit unserem Bericht und Antrag zur Genehmigung zu unterbreiten.

### I. Allgemeines.

Für die Aufstellung der mutmasslichen Einnahmen- und Ausgabe-rechnung waren die erforderlichen Anhaltspunkte immer noch recht unsicher. Der Weltkrieg hat in letzter Zeit an Umfang und störender Einwirkung noch zugekommen. Das wirtschaftliche Leben ist ausserordentlich eingeeengt und erschwert. Der Verkehr der Reisenden von Land zu Land ist ins Stocken geraten, und die Waren gelangen nur noch unter strenger Kontrolle und in beschränkten Mengen über die Grenzen. Die Folgen dieser äusserst schwierigen Lage treten immer deutlicher vor Augen. Der Mangel an Stoffen, insbesondere an Kohlen, Rohmaterial, Lebensmitteln, wird immer fühlbarer. Dazu gesellen sich ausserordentlich gesteigerte Anschaffungspreise und das Fehlen der Arbeitskräfte für Neubauten und für den Bahnunterhalt. Die auf ein festes Einkommen angewiesenen Bediensteten und Arbeiter bedürfen für ihren Lebensunterhalt vermehrter Zulagen.

Die Bundesbahnen, die sich aus den wichtigsten Verkehrslinien des Landes zusammensetzen und in allen Richtungen an die grossen Schienennetze der Nachbarstaaten anschliessen, werden durch die geschilderten Verhältnisse hart betroffen. Die schlimme Einwirkung kommt in ungenügenden Einnahmen, in stark vermehrten Ausgaben und in bedeutenden Fehlbeträgen zum Ausdruck. Weitere Begleiterscheinungen sind: vermehrter Kapitalbedarf und eine Zunahme der Zinssätze und der Zinslasten. Die erfolgten Einschränkungen in der Verwaltung und im Betriebe der Bahn vermögen die Störung im Finanzhaushalte des grossen

Staatsunternehmens nur wenig zu verbessern. Auch die getroffenen Sondermassnahmen, wie Taxerhöhungen, Verminderung der Zugzahl, streckenweise Einrichtung des elektrischen Betriebes und dergleichen werden den Schaden nicht voll auszugleichen imstande sein. Die Wiederherstellung des Gleichgewichtes wird auf kommende bessere Jahre verschoben werden müssen.

Der Umfang des eigenen Netzes der Bundesbahnen wird sich im Jahre 1918 auf 2836 km stellen wie für 1917.

Auf die einzelnen Teile des Voranschlages übergehend, beginnen wir mit dem Abschnitt über das Bauwesen.

## II. Bauvoranschlag.

Obwohl sich die allgemeine Lage gegenüber dem Vorjahre in keiner Weise verbessert und die Ausführung von Bauarbeiten mit immer grösseren Schwierigkeiten zu kämpfen hat, weist der Bauvoranschlag für das Jahr 1918 wiederum ein ganz bedeutendes Mehrerfordernis auf. Diese Erhöhung der veranschlagten Beträge fällt fast ausschliesslich zu Lasten der Fortsetzung der Arbeiten für die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona, für welche allein eine Ausgabe von rund 19,5 Millionen Franken im Voranschlag für das Jahr 1918 eingestellt ist, d. h. rund 10,8 Millionen mehr als im Vorjahre. Ferner enthält der Voranschlag bedeutende Ausgabenbeträge für den Ausbau des zweiten Simplontunnels, die Erweiterung des Hauptbahnhofes Solothurn, den Bahnhofumbau Biel, die Erstellung eines neuen Lokomotivdepots im Bahnhof Zürich als erste Etappe der Bahnhöferweiterung, die Stationserweiterung Schlieren, den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn, die Erweiterung der Stationen Göschenen und Airolo, den Bahnhofumbau Chiasso und die Erstellung des zweiten Geleises auf den Strecken Dailles-Ependes, Sviriez-Romont, Kiesen-Thun, Lengnau-Mett, Thalwil-Richterswil und Rorschach-St. Margrethen. Bei allen diesen Arbeiten handelt es sich entweder um die Weiterführung von Bauten, deren Stand eine Unterbrechung nicht als geboten erscheinen lässt, oder um Entwürfe, die schon seit langer Zeit vorbereitet, nunmehr nach langen Verhandlungen zur Ausführung reif geworden sind. Von neuen Bauten sind im Voranschlag nur solche aufgenommen worden, bei denen ein wirklich dringendes Bedürfnis zur Ausführung vorliegt.

Wie aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich ist, beträgt die Vermehrung des veranschlagten Ausgabenbetrages für Bahnanlage und feste Einrichtungen gegenüber dem Vorjahre Fr. 10,799,160.

**Bahnanlage und feste Einrichtungen.**

	Wirkliche Bauausgaben im Jahre		Bauvoranschlag		
	1915	1916	1917	1918	Vermehrung oder Verminderung 1918 gegen 1917
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Genfer Verbindungsbahn . . . . .	—	33,237	200,000	200,000	—
Simplontunnel . . . . .	3,079,806	4,091,151	4,500,000	3,500,000	— 1,000,000
Brienerseebahn . . . . .	2,087,364	1,449,907	175,000	—	— 175,000
Einführung der elektrischen Zug- förderung . . . . .	60,393	1-191,020	8,707,140	19,471,000	+ 10,763,860
Generaldirektion (Bauten auf Be- triebslinien) . . . . .	5,477,830	876,940	—	—	—
Kreis I . . . . .	1,999,722	930,792	1,796,000	2,204,000	+ 408,000
„ II . . . . .	2,993,519	3,239,701	2,817,000	3,557,000	+ 740,000
„ III . . . . .	1,395,874	1,298,118	6,334,400	6,131,200	— 203,200
„ IV . . . . .	810,447	723,693	1,162,000	1,578,000	+ 416,000
„ V . . . . .	1,601,261	1,278,138	2,171,500	2,021,000	— 150,500
<b>Gesamtsumme</b>	<b>19,506,216</b>	<b>15,112,697</b>	<b>27,863,040</b>	<b>38,662,200</b>	<b>+ 10,799,160</b>

Für den Fall, dass sich die Verhältnisse im Verlaufe des Baujahres wesentlich bessern sollten, sind im Voranschlag noch Ansätze im Gesamtbetrage von Fr. 4,353,000 eingestellt, die dann ausser der obigen Voranschlagssumme zur Ausgabe gelangen sollen, so dass sich der Gesamtbetrag der Bauausgaben für Bahnanlage und feste Einrichtungen auf Fr. 43,015,200 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 Verhältnisse nicht weiter hinausgeschoben werden kann.

Ausser diesen Erörterungen allgemeiner Natur erlauben wir uns, aus dem Bauvoranschlag für das Jahr 1918 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 1918	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
<i>Bau neuer Linien.</i>			
Beträge in tausend Franken			
Genfer Verbindungsbahn . . . . .	8,000	200	—
Simplontunnel . . . . .	34,600	3,500	—
<i>Generaldirektion.</i>			
Einführung der elektrischen Zugförderung . . . . .	38,500	19,471	—
<i>Kreis I.</i>			
Schmalspurbahnanschluss in Nyon . . . . .	200	75	—
Bahnhöferweiterung Nyon . . . . .	1,469	100	—
Stationserweiterung St. Prex . . . . .	288	—	140
Bahnhofumbau Neuenburg . . . . .	8,000	50	—
Stationserweiterung Corcalles-Cormondrèche . . . . .	190	50	—
Hochbauten Station Palézieux . . . . .	175	75	—

	Gesamtkosten- voranschlag	Ausgabe, vorgesehen für das Jahr 1918	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
	Beträge in tausend Franken		
II. Geleise Visp-Brig . . . . .	880	160	—
II. Geleise Dailens-Ependes . . . . .	3,200	300	—
II. Geleise Siviriez-Romont . . . . .	2,140	500	—
Stellwerkanlage Station Martigny . . . . .	196	96	—
<i>Kreis II.</i>			
Stellwerkanlage Bahnhof Basel . . . . .	475	—	40
Rangierbahnhof Basel-Mutten- zerfeld . . . . .	16,400	30	—
Stationserweiterung Rothrist . . . . .	365	30	—
Ausziehgeleise Wilerfeld . . . . .	122	22	—
Zentralbahnhof Thun . . . . .	5,450	—	300
Stationserweiterung Luterbach . . . . .	167	117	—
Erweiterung Hauptbahnhof Solothurn . . . . .	1,770	300	—
Bahnhöferweiterung Delsberg . . . . .	1,090	100	—
Ausweichgeleise Roches . . . . .	280	150	—
Stationserweiterung Choindez . . . . .	410	—	50
Stationserweiterung Tavannes . . . . .	190	10	—
Bahnhofumbau Biel . . . . .	13,700	1,270	300
Gütergeleise Biel-Brügg . . . . .	110	70	—
II. Geleise Rothenburg-Emmen- brücke . . . . .	1,600	15	—
II. Geleise Kiesen-Thun . . . . .	1,750	500	—
II. Geleise Lengnau-Mett . . . . .	1,365	500	100
<i>Kreis III.</i>			
Lokomotivdepot im Hauptbahn- hof Zürich . . . . .	4,460	500	—
Stationserweiterung Schlieren . . . . .	2,070	450	—
Bahnhöferweiterung Wettingen . . . . .	257	120	—
Bahnhöferweiterung Brugg . . . . .	2,050	220	300
Umbau der linksufrigen Zürich- seebahn . . . . .	17,180	2,800	—
II. Geleise Thalwil-Richterswil . . . . .	7,370	500	—

	Gesamt- kosten- voranschlag	Ausgabe, vorgesehen für das Jahr 1918	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
	Beträge in tausend Franken		
Verlegung der Station Horgen	2,900	—	200
Bahnhofweiterung Wädenswil	2,630	100	100
Ersatz der untern Limmatbrücke bei Wettingen . . . . .	815	—	100
Ersatz der Linthbrücke bei Schwanden . . . . .	170	115	—
Ersatz der Reussbrücke bei Luzern . . . . .	600	—	100
Stellwerkanlage Bahnhof Alt- stetten . . . . .	182	182	—
<i>Kreis IV.</i>			
Bahnhofweiterung Winterthur	3,000	—	100
II. Geleise Winkeln-Bruggen .	1,900	—	300
II. Geleise Rorschach-St. Mar- grethen . . . . .	2,720	750	—
Verlegung der Station Rebstein- Marbach . . . . .	198	100	—
Stationserweiterung Kradolf .	158	25	—
Stellwerkanlage Station Gossau	202	43	—
Stellwerkanlage Station Emmis- hofen-Kreuzlingen . . . . .	163	49	—
<i>Kreis V.</i>			
Erweiterung des Aufnahme- gebäudes Luzern . . . . .	1,400	—	100
Seeumladeanlage in Luzern .	195	150	—
Stationserweiterung Göschenen	2,100	400	—
Stationserweiterung Airolo . .	1,080	300	—
Verbreiterung der Besso-Stras- senunterführung in Lugano	253	—	200
Bahnhofumbau Chiasso . . . .	8,385	300	200
II. Geleise Lugano-Maroggia .	2,500	—	20
Telephon- und Telegraphen- anlagen Gmüligen-Fluhmühle	120	45	25

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

	Gesamtkostenvoranschlag	Ausgabe, vorgesehen für das Jahr 1918	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
<i>Kreis I.</i>			
Stationserweiterung Allaman .	225	100	—
Stationserweiterung Monthey .	200	60	—
Bahnsteigdach I Station Martigny . . . . .	110	—	110
<i>Kreis II.</i>			
Umbauten auf Station Niderschönthal-Frenkendorf . .	340	5	—
Speiseanstalt Rangierbahnhof Biel . . . . .	125	100	—
<i>Kreis IV.</i>			
Stellwerkanlage Bahnhof Landquart . . . . .	137	100	—
<i>Kreis V.</i>			
Geleiseumbauten und Überführung Bahnhof Erstfeld .	345	150	—
Bahnhofumbau Bellinzona . .	3,225	—	100
Umbauten im Bahnhof Lugano	110	110	—
Stationserweiterung Hendschikon . . . . .	210	—	50
Bahnhofweiterung Lenzburg	450	—	100
Hochbauten Bahnhof Langnau	195	—	50
Brückenverstärkung Erstfeld-Bellinzona . . . . .	300	—	300

Mit der Bemessung der veranschlagten Beträge für die einzelnen für das Jahr 1918 vorgesehenen Bauten können wir uns im allgemeinen einverstanden erklären.

Für die Anschaffung von Rollmaterial sind vorgesehen: Fr. 12,643,000 gegenüber Fr. 9,424,000 im Budget pro 1917. Erstgenannte Summe setzt sich wie folgt zusammen:

6 Dampflokomotiven für Normalspur . . .	Fr.	972,000
4 elektrische Probelokomotiven für Normalspur	„	2,030,000
7 Akkumulatorenlokomotiven für Normalspur	„	210,000
45 Personenwagen . . . . .	„	1,558,000
560 Güterwagen . . . . .	„	7,725,000
2 Dampflokomotiven für Brünig . . . . .	„	148,000
	<b>Total</b>	<b>Fr. 12,643,000</b>

Zur Ausrangierung sollen im Jahre 1918 kommen:

- 18 normalspurige Lokomotiven,
- 3 schmalspurige Lokomotiven,
- 10 Personenwagen,
- 10 Gepäckwagen,
- 20 Güterwagen.

Die Ausgaben des Jahres 1918 für Bahnanlage und feste Einrichtungen, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften und Hilfsbetriebe, sowie Verwendungen auf Nebengeschäfte sind im gesamten auf Fr. 51 746 800 veranschlagt. Davon entfallen Franken 2 771 900 auf Betrieb, und es bleiben zu Lasten des Baues Fr. 48 974 900.

Die Generaldirektion prüft zurzeit die Fragen, ob nicht zum Zwecke weiterer Kohlensparnisse der elektrische Betrieb auf die Linien Scherzligon-Bern und Brig-Sitten ausgedehnt werden könnte und ob nicht für gewisse Züge und Strecken Akkumulatoren-Triebwagen oder Lokomotiven beschafft werden sollten.

Wir gewärtigen darüber einen ergänzenden, von allfälligen Nachtragskreditbegehren begleiteten Bericht der Bahnverwaltung.

### III. Betriebsvoranschlag.

Betriebseinnahmen. Für deren Vorausbestimmung liegen schon in Friedenszeiten nicht immer genügende Anhaltspunkte vor. In der jetzigen Zeit der schweren Krisis ist man ganz auf Mutmassungen angewiesen. Die Bahnverwaltung hat für 1918 auf die im Jahre 1917 schon erzielten und noch zu erwartenden Einnahmen abgestellt und dabei sowohl die im Oktober 1917 eintretenden Tarifänderungen als die Fahrplaneinschränkungen berücksichtigt. Für den Güterverkehr geschah dies in der Annahme,



dass die Zufuhren aus dem Auslande keine merkliche Verminderung erfahren werden.

Die für 1918 eingesetzten Einnahmenbeträge ergeben, mit denen der Vorjahre zusammengestellt, folgende Vergleichsreihe. Das letzte Friedensjahr 1913 dient als Ausgangspunkt.

	1913	1915	1916	1917	1918
	Rechnungen			Voranschläge	
	in Millionen Franken				
Personenverkehr . . . . .	84,6	56,1	63,0	68,0	71,5
Gepäck, Tiere und Güter . . . . .	117,0	109,2	116,7	117,0	134,0
Postverkehr . . . . .	2,2	1,7	1,4	2,0	1,5
Total Verkehrseinnahmen . . . . .	203,8	167,0	181,1	187,0	207,0
Verschiedene Einnahmen . . . . .	8,9	9,2	11,5	9,2	10,2
Zusammen Betriebseinnahmen . . . . .	212,7	176,2	192,6	196,2	217,2
jährliche Zunahme in % . . . . .	3,2	-17,2	9,3	1,9	10,7

Von Bedeutung ist die vorgesehene Mehreinnahme von 17 Millionen Franken auf dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr; sie entspricht annähernd der aus der Tarifierhöhung zu erwartenden grösseren Verkehrseinnahme. Die Erhöhung der verschiedenen Einnahmen um 1 Million Franken beruht hauptsächlich auf einer voraussichtlich vermehrten Verwendung der eigenen Güterwagen auf fremden Linien.

Betriebsausgaben und Überschüsse. Für die Berechnung der Ausgaben dienen sonst die voraussichtlichen Fahrleistungen, die geplanten Unterhaltungsarbeiten, die Arbeitslöhne und die Materialpreise als Grundlage. Die beiden letzteren sind durch die Kriegseinwirkung so schwankend geworden, dass die hierfür nötigen Aufwendungen nicht mit Sicherheit bestimmt werden können.

Die Bahnverwaltung sieht für die auf 1. April 1918 erfolgenden Beförderungen und gesetzlichen Gehaltserhöhungen und für die entsprechenden grösseren Einlagen in die Hilfskassen eine Mehrleistung von etwa 4,5 Millionen Franken voraus. Wie für 1917 werden auch Zulagen und Kriegsbeihilfen im Betrage von 17,8 Millionen auszurichten sein. Die Ausgaben für das Personal werden dadurch für 1918 auf 122,2 Millionen ansteigen gegenüber 118 im Voranschlag für 1917 und 103,7 in der Rechnung von 1916. Dies entspricht einer Steigerung von etwa 18 % im Laufe von zwei Jahren. Für 1918 wird annähernd der gleiche Personalbestand angenommen wie für 1917.

Weit höher belaufen sich die angesetzten Mehrausgaben für die Heizung und die Beleuchtung der Diensträume, für die Beleuchtung der Stationen und für das Lokomotivfeuerungsmaterial. Der Aufwand für 1918 wird auf 45,3 Millionen Franken geschätzt, gegenüber 25,2 Millionen für 1917 und 21,7 Millionen für 1916. Die Steigerung macht von 1916—1918 gegen 109 % aus. Während für Brennmaterial im Voranschlag von 1917 mit einem Tonnenpreis von Fr. 38 gerechnet wurde, müssen jetzt nach der neuen Sachlage Fr. 100 in Anrechnung gebracht werden.

Die angedeutete fortwährende Zunahme der Betriebsausgaben und die entsprechende Verminderung der Einnahmenüberschüsse ist aus folgender Gegenüberstellung zu ersehen.

Ausgaben:	Rechnungen			Voranschläge	
	1913	1915	1916	1917	1918
	in Millionen Franken				
Allgemeine Verwaltung . .	4,5	3,8	4,0	4,1	4,3
Unterhalt und Bewachung der Bahn . . . . .	21,3	17,5	18,5	20,3	20,7
Stationsdienst und Zugsbe- gleitung . . . . .	49,2	46,1	48,9	49,8	51,6
Fahr- und Werkstättendienst	56,5	48,9	55,4	58,5	76,6
Verschiedene Ausgaben . .	12,9	11,2	16,8	29,7	31,6
Nicht rubrizierte Kosten . .	— 2,0	— 2,0	— 1,8	— 2,5	— 1,8
<b>Gesamtausgaben</b>	<b>142,4</b>	<b>125,5</b>	<b>142,0</b>	<b>159,9</b>	<b>183,0</b>
Jährliche Zunahme in % .	4,0	— 12,0	13,2	12,7	14,5
Einnahmenüberschüsse:	70,3	50,7	50,6	36,3	34,2
Jährliche Zunahme in % .	1,7	— 27,7	— 0,1	— 28,8	— 5,8

Die obigen Einnahmenüberschüsse ergeben sich nach Einrechnung aller Betriebslasten, also auch derjenigen, die aus den Spezialfonds zu bestreiten sind.

Werden die letzteren fortgelassen und nur die eigentlichen Betriebs- und Unterhaltungsausgaben, ohne die Erneuerungskosten und dergleichen, berücksichtigt, so bleiben die reinen Überschüsse. Diese sind um so viel höher, als die in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 5 der Einnahmen aufgeführten Zuschüsse beträge ausmachen. Die reinen Betriebsüberschüsse allein geben richtige Auskunft über die jährliche Schwankung der Betriebsergebnisse. Wir lassen sie für die zum Vergleich herangezogenen Jahre hier folgen:

	Rechnungen			Voranschläge	
	1913	1915	1916	1917	1918
	in Millionen Franken				
Reine Überschüsse . . . . .	79,6	56,8	58,2	43,6	40,7
Jährliche Zunahme in % . . . . .	0,2	-28,0	3,4	-25,1	-6,7

Die Zunahme der Kosten der einzelnen Dienstzweige des Betriebes ist durch die Mehrleistungen an das Personal und den grossen Preisaufschlag der Materialien im allgemeinen schon erklärt.

Die Ausgaben für den Fahr- und Werkstättendienst sind auf 76,6 Millionen Franken eingeschätzt gegenüber von 58,5 Millionen für 1917. Es entspricht dies einer Ausgabenvermehrung um 31 %.

Der bedeutende Zuwachs im Kapitel Verschiedene Ausgaben ist einer Änderung in der Verrechnung der besonderen Vergütungen an das Personal zuzuschreiben. Diese Zulagen sind bisher in die Gewinn- und Verlustrechnung aufgenommen worden, weil eine Verteilung auf die Rubriken der Betriebsrechnung zu umständlich schien. Nun entschloss sich die Bahnverwaltung zur Einreihung der Teuerungszulagen unter VC 8, d. h. unter die Verschiedenen Ausgaben der Betriebsrechnung. Es betrifft dies 3,2 Millionen Franken für 1916 und je 17,8 Millionen für 1917 und 1918. Diese Einordnung ist die zweckmässigere als die bisherige, indem die Betriebsrechnung nun die gesamten Aufwendungen für das Personal umfasst. Sie entspricht aber der bundesrätlichen Verordnung vom 7. November 1913 über die Aufstellung der Rechnungen der Eisenbahnen noch nicht ganz, indem die Teuerungszulagen gemäss Ziffer 44 den übrigen Ausgaben für das Personal hätten beigefügt werden sollen. Für das Abweichen von dieser Vorschrift können keine zureichenden Gründe geltend gemacht werden. Grundsätzlich muss allgemein darauf gehalten werden, dass die ausserordentlichen Aufwendungen in derselben Weise wie die ordentlichen in die Rechnung eingereiht werden. Dies geschieht auch bei den andern Kapiteln der Betriebsrechnung, so z. B. mit der Verrechnung der Zuschläge zu den Transporttaxen, bei den Einnahmen, den Mehraufwendungen für Brennmaterial usw. bei den Ausgaben.

Der für 1918 veranschlagte reine Betriebseinnahmenüberschuss ist um 3 Millionen oder 6,7 % niedriger als der für 1917. Es ist der kleinste aller bisherigen Überschüsse. Eine Aufbesserung ist kaum zu erwarten, da mit der Zunahme der Schwierigkeiten die Möglichkeit der Einnahmensteigerung und Ausgabenverminderung immer geringer wird.

#### IV. Gewinn- und Verlustrechnung.

Der stark verminderte Betriebsüberschuss vermag die Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung, namentlich wenn auch die gesetzmässigen Abschreibungsbeträge mitgerechnet werden, bei weitem nicht zu decken. Der gesamte Fehlbetrag nimmt, wie die folgende Darstellung zeigt, fortwährend zu. Die wirklichen und veranschlagten Saldi der Gewinn- und Verlustrechnung der letzten Jahre betragen:

Jahr 1918, Voranschlag . . . . .	—	Fr.	38,593,960
„ 1917, „ . . . . .	—	„	35,654,920
„ 1916, Rechnung . . . . .	—	„	18,706,827
„ 1915, „ . . . . .	—	„	16,630,119
„ 1914, „ . . . . .	—	„	17,235,251
„ 1913, „ . . . . .	+	„	8,039,164
Gesamter auf Ende 1918 geschätzter Fehlbetrag . . . . .	—	Fr.	<u>118,781,913</u>

Die in den letzten fünf Jahren in die Rechnungen und Voranschläge einbezogenen Beträge für die Tilgung von Schuldkapital belaufen sich auf annähernd 50 Millionen Franken. Der Fehlbetrag der wirklichen Verpflichtungen wird somit Ende 1918 nur etwa 69 Millionen Franken erreichen. Die gesetzmässige Amortisation der Anleihen in Fehljahren, die mit der planmässigen Rückzahlung der Titel nicht zu verwechseln ist, hat schon wiederholt zu Erörterungen Anlass gegeben. Diese Frage wird bei der bevorstehenden Revision des Rückkaufgesetzes zu ordnen sein.

Die übrigen Belastungsposten der Gewinn- und Verlustrechnung betreffen die Verzinsung der Schulden und die Rücklagen in die Spezialfonds für die Abnutzung der Bahnanlagen, für die Feuerversicherung und die Deckung von Unfallschäden. Sie entsprechen bestimmten Anforderungen und sind vom Ergebnis des Bahnbetriebes nicht oder nur teilweise abhängig.

Für 1918 wird gegenüber dem Jahre 1916 ein um Franken 19,887,100 höherer Verlust vorgesehen. Der Unterschied zwischen den beiden Jahren verteilt sich folgendermassen auf die einzelnen Posten.

Mehrerträge und Minderausgaben im Jahre 1918:			
Zinse zu Lasten des Baukontos . . . . .	Fr.	497,900	
Verzinsung der festen Anleihen . . . . .	„	87,000	
Finanzunkosten, Kursverluste . . . . .	„	1,409,800	
Einlagen in Spezialfonds . . . . .	„	<u>1,856,900</u>	
Zusammen, Mehrgewinne	Fr.	3,851,600	

Mindererträge und Mehrausgaben im Jahre 1918.

Überschuss der Betriebseinnahmen . . . . .	Fr. 16,357,500
Ertrag der Wertbestände und Guthaben . . . . .	„ 398,000
Zuschüsse aus Spezialfonds . . . . .	„ 1,344,400
Betriebssubventionen . . . . .	„ 308,900
Sonstige Einnahmen . . . . .	„ 141,300
Verzinsung schwebender Schulden . . . . .	„ 4,375,900
Verluste auf Nebengeschäften . . . . .	„ 56,900
Abschreibungen und sonstige Ausgaben . . . . .	„ 755,800

Zusammen, Mehraufwand Fr. 23,738,700  
 Mehrausfall 1918 gegen 1916 Fr. 19,887,100

**V. Kapitalbedarf und Kapitalbeschaffung.**

Der Kapitalbedarf ist für 1918 wie folgt zu bemessen:

	Fr.	Fr.
1. Bauausgaben zu Lasten des Baukontos, beschränkte . . . . .		48,974,900
2. Rückzahlung fälliger Anleihen, etc. . . . .		8,414,780
3. Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung . . . . .	38,593,960	
dazu: Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds, weil deren Mittel nicht vorhanden oder nicht veräusserlich sind . . . . .	6,408,600	
	45,002,560	
davon ab: Tilgungen und Abschreibungen . . . . .	11,376,400	
Gutschrift an die Spezialfonds bleiben zu decken . . . . .	8,216,600	25,409,560
		<u>25,409,560</u>
Gesamter Kapitalbedarf		82,799,240
		rund <u>83,000,000</u>

Im Voranschlag, Seiten 97 und 98, ist der Geldbedarf nicht erschöpfend nachgewiesen, weil die Deckung des Fehlbetrages der Gewinn- und Verlustrechnung nicht einbezogen worden ist. Der zur Genehmigung vorgeschlagene Betrag von Fr. 57,389,680 ist um diese Summe zu niedrig.

Die Kapitalbeschaffung ist in folgender Weise gedacht:

1. Entnahmen aus den Geldbeständen der Pensions- und Hilfskasse gegen Abgabe von Depotscheinen zu $4\frac{1}{2}$ % . . . . .	Fr. 8,000,000
2. Ausgabe von Kassascheinen zu $4\frac{1}{2}$ % auf 3 Jahre . . . . .	„ 75,000,000
	<hr/>
Total der Kapitalbeschaffung	Fr. 83,000,000

Demgegenüber lautet der Antrag der Bahnverwaltung nur auf Fr. 75,000,000. Der Vollständigkeit wegen ist die neue Inanspruchnahme der Barmittel der Hilfskasse, durch welche sich die Passiven der Bundesbahnen um Fr. 8,000,000 erhöhen werden, bei der Kapitaldeckung mitzurechnen.

Der Gesamtbedarf an Kapital wird in Wirklichkeit um so viel niedriger ausfallen, als sich das Rechnungsergebnis gegenüber dem Voranschlag günstiger gestalten wird. Das war in den letzten Jahren der Fall. Für 1915—1917 wird mit einem Betrag von 90 Millionen Franken auszukommen sein, während für alle drei Rechnungsjahre zusammen 121 Millionen zur Beschaffung in Aussicht genommen waren.

## VI. Antrag.

Abgesehen von den zwei oben erwähnten, den Kapitalbedarf und die Kapitalbeschaffung betreffenden Formfehlern sind wir mit dem vom Verwaltungsrat eingereichten Voranschläge für 1918 einverstanden. Wir schlagen Ihnen die Gutheissung der gestellten Anträge, unter entsprechender Berichtigung der Ziffern 4 und 5, vor.

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

Bern, den 27. Oktober 1917.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:  
**Schulthess.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:  
**Schatzmann.**

(Entwurf.)

**Bundesbeschluss**

betreffend

**den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für  
das Jahr 1918.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 29. September 1917;
2. der Botschaft des Bundesrates vom 27. Oktober 1917,

beschliesst:

1. Die Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1918 werden in folgender berichtigter Fassung genehmigt:

1. Der Bauvoranschlag für das Jahr 1918 im Betrage von Fr. 48,974,900, mit der Erweiterung, dass im Falle des Eintretens besserer finanzieller Verhältnisse eine Erhöhung dieses Betrages um Fr. 4,179,700, d. h. auf Fr. 53,154,600 stattfinden könne.

2. Der Betriebsvoranschlag für das Jahr 1918, abschliessend mit Fr. 217,230,530 Einnahmen und mit Fr. 182,979,410 Ausgaben.

3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1918, abschliessend mit Fr. 45,336,140 Einnahmen und mit Fr. 83,930,100 Ausgaben.

4. Der Voranschlag des Kapitalbedarfes im Betrage von rund Fr. 83,000,000.

II. Die Beschaffung dieses Kapitals hat durch Entnahme von Fr. 8,000,000 aus dem Geldbestande der Pensions- und Hilfskasse und durch Ausgabe von dreijährigen Kassascheinen zu  $4\frac{1}{2}\%$  im Betrage von Fr. 75,000,000 zu erfolgen.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1918. (Vom 27. Oktober 1917.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1917
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	810
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.10.1917
Date	
Data	
Seite	367-381
Page	
Pagina	
Ref. No	10 026 529

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.