

5124

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1947.

(Vom 19. November 1946.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 26. September 1946 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1947 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. den Bauvoranschlag mit Aufwendungen von Fr. 92 470 000, wovon aktivierbar Fr. 69 306 900 und nicht aktivierbar Fr. 23 163 100;
2. den Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 543 206 000 Einnahmen und Fr. 393 735 700 Ausgaben, d. h. mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 149 470 300;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit einem Ertrag von Fr. 168 006 000 und einem Aufwand von Fr. 148 791 000 d. h. mit einem Überschuss von Fr. 19 215 000.

### I. Bauvoranschlag.

Für den Bauvoranschlag des Jahres 1947 ist ein neues Rechnungsverfahren angewandt worden. Während bisher die Kosten für die Erneuerung der Bahnanlagen im Betriebsvoranschlag erschienen, enthält der vorliegende Bauvoranschlag zum ersten Male sämtliche Aufwendungen sowohl für die Erstellung oder Anschaffung neuer Anlagen als auch für den Ersatz, die Erweiterung, die Ergänzung und den Umbau bestehender Anlagen. Diese Aufwendungen werden rechnungsmässig in aktivierbare und nichtaktivierbare Bauaufwendungen

gegliedert. Die aktivierbaren Aufwendungen werden dem Anlagevermögen zugeschlagen, während die nicht aktivierbaren Aufwendungen der Betriebsrechnung belastet werden. Auf die Erfolgsrechnung hat diese zu begrüssende Änderung keinen Einfluss.

Dieses neue Verfahren ist eingeschlagen worden im Zusammenhang mit dem neuen Anlagen- und Abschreibungsreglement, das auf Grund von Art. 18<sup>2</sup> der Vollziehungsverordnung vom 15. Februar 1946 zum Bundesbahngesetz vom Post- und Eisenbahndepartement im Einvernehmen mit dem Finanz- und Zolldepartement noch vor Ablauf dieses Jahres zu genehmigen sein wird. Diese Abweichung vom Rechnungsgesetz für die Eisenbahnen lässt sich sachlich und rechtlich begründen. Gemäss Art. 4 des neuen Bundesbahngesetzes kann nämlich der Bundesrat Ausnahmen von der Gesetzgebung des Bundes in Eisenbahnsachen zulassen, sofern dadurch nur das innere Verhältnis zwischen Bund und Bundesbahnen berührt wird. Diese Voraussetzung trifft hier zu. Anlässlich der bevorstehenden Revision des Eisenbahngesetzes ist übrigens beabsichtigt, die wichtigsten Grundsätze für das Rechnungswesen der Eisenbahnen in dieses Gesetz einzubauen und das Rechnungsgesetz dann ausser Kraft zu setzen. Das von den Bundesbahnen angewandte neue Verfahren ist vor allem für die Einführung des neuzeitlichen betrieblichen Rechnungswesens bei den Bundesbahnen angezeigt, da es mehr Klarheit und eine bessere Übersicht verschafft.

Die gesamten Bauaufwendungen für das Jahr 1947 sind auf 92,5 Millionen Franken veranschlagt, wovon 69,3 Millionen Franken als aktivierbar und 23,2 Millionen Franken als nicht aktivierbar gelten.

Nach Art. 18, Abs. 1, des neuen Bundesbahngesetzes vom 23. Juni 1944 dürfen für Anschaffungen und Bauten, unter Vorbehalt des Absatzes 3 dieses Artikels, von den eidgenössischen Räten höchstens die Abschreibungsmittel zur Verfügung gestellt werden. Der Voranschlag 1947 sieht an Abschreibungen auf dem Anlagevermögen 71,6 Millionen Franken vor; die aktivierbaren Bauaufwendungen sind mit 69,3 Millionen Franken veranschlagt. Der Bauvoranschlag bleibt somit um 2,3 Millionen Franken unter dem Kreditbetrag, den die Bundesversammlung auf Grund des neuen Gesetzes von sich aus beschliessen könnte.

Bei Aufstellung nach früherer Ordnung wäre der Bauvoranschlag 1947 um 7,5 Millionen Franken höher als der Bauvoranschlag 1946 und um 9,3 Millionen Franken höher als die Bauaufwendungen der Rechnung 1945. Bei den Bauten in Ausführung und den neuen Bauten entfällt die Steigerung der Aufwendungen ausschliesslich auf die Verteuerung. Einzig bei den Erneuerungen und Verbesserungen der Anlagen sind gewisse unaufschiebbare Mehraufwendungen gegenüber den Vorjahren zu verzeichnen. Diese Arbeiten werden aber hauptsächlich mit eigenem Personal ausgeführt, so dass der Arbeitsmarkt dadurch nicht belastet wird. Wir geben im folgenden eine Übersicht über die Bauausgaben nach ihrer Verwendung:

	Zulasten der Anlagenrechnung Fr.	Zulasten der Betriebsrechnung Fr.	im Ganzen Fr.
1. Elektrifizierung. . . . .	6 100 000	775 000	6 875 000
2. Automatische Zugsicherung, Einrichtungen, Mobiliar und Geräte und Unvorhergesehenes (Generaldirektion) . . . . .	1 638 000	230 300	1 868 300
3. Bauten in Ausführung und neue Bauten (in den Kreisen)	16 786 800	3 298 600	20 085 400
4. Erneuerungen und kleinere Ergänzungen (in den Kreisen)	24 387 500	15 046 500	39 434 000
5. Fahrzeuge . . . . .	16 820 000	3 604 000	20 424 000
6. Nebengeschäfte:			
a. Kraftwerke . . . . .	2 633 000	65 000	2 698 000
b. Werkstätten . . . . .	916 500	143 700	1 060 200
c. Materialverwaltung. . . . .	17 500	—	17 500
d. Schiffsdienst auf dem Bo- densee . . . . .	7 600	—	7 600
<b>Total</b>	<b>69 306 900</b>	<b>23 163 100</b>	<b>92 470 000</b>

Von 1948 weg werden nur mehr wenige Linien mit einer gesamten Länge von 106 km nicht elektrifiziert sein. Im Sinne eines Beitrages zu den Massnahmen für den Konjunkturausgleich wird die Elektrifizierung dieser restlichen Linien hinausgeschoben.

## II. Betriebsvoranschlag.

Der Voranschlag der Transporteinnahmen ist nicht mehr wie in früheren Jahren allein auf Grund der Verkehrsentwicklung des Vorjahres und des letzten Vorkriegsjahres, sondern auch in Berücksichtigung des zu erwartenden Aussenhandels- und Transitverkehrs sowie des Binnenverkehrs aufgestellt worden.

Die Transporteinnahmen sind im Vergleich zu den Vorjahren wie folgt veranschlagt:

	Rechnung 1938	Rechnung 1945 in Millionen Franken	Voranschlag 1946	Voranschlag 1947
Personenverkehr . . . . .	131,9	254,3	225,0	238,0
Güterverkehr . . . . .	175,7	233,7	243,0	286,0
<b>Zusammen</b>	<b>307,6</b>	<b>493,0</b>	<b>468,0</b>	<b>524,0</b>

Nachdem das Jahr 1945 erstmals seit Bestehen der Bundesbahnen ein Überwiegen des Personenverkehrs aufwies, hat der Güterverkehr bereits im laufenden Jahre wieder das Übergewicht erlangt, das er aller Voraussicht nach im Jahre 1947 beibehalten wird.

Die Betriebsausgaben sind im Vergleich zu den Vorjahren wie folgt veranschlagt:

	Rechnung 1938	Rechnung 1945 in Millionen Franken	Voranschlag 1946	Voranschlag 1947
Betriebsausgaben. . . . .	216,2	361,9	373,2	393,7

Verglichen mit der Rechnung des Jahres 1938 ist eine Ausgabenvermehrung von 82,1 % veranschlagt.

Die weitere Steigerung der Betriebsausgaben ist zum grössten Teil auf die Erhöhung der Teuerungszulagen und die Personalvermehrung zurückzuführen. Im Voranschlag von 393,7 Millionen Franken ist die Auswirkung des Bundesbeschlusses vom 11. Oktober 1946 über die Ausrichtung von Teuerungszulagen für das Jahr 1947 im Gesamtbetrage von Fr. 16 200 000 berücksichtigt. Die Betriebsausgaben sind zum ersten Male ohne die Erneuerungskosten veranschlagt.

Die Änderung des Rechnungsverfahrens, auf das im Abschnitt über den Bauvoranschlag hingewiesen worden ist, wirkt sich so aus, dass im Betriebsvoranschlag nur mehr die reinen Unterhaltskosten enthalten sind. Die aktivierbaren Erneuerungskosten gehen zulasten der Anlagenrechnung, dafür sind aber die Abschreibungen entsprechend gestiegen.

### III. Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung.

Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1947 setzt sich aus folgenden Hauptposten zusammen:

	Fr.	Fr.
<b>Ertrag:</b>		
1. Überschuss der Betriebseinnahmen . . . . .	149 470 300	
2. Verschiedene Erträge . . . . .	18 535 700	
	<hr/>	168 006 000
<b>Aufwand:</b>		
1. Zinsen . . . . .	50 901 400	
2. Abschreibungen . . . . .	72 774 700	
3. Verschiedene Aufwendungen . . . . .	25 114 900	
	<hr/>	148 791 000
	Aktivsaldo	<hr/> 19 215 000

Gegenüber dem Voranschlag 1946 ist die Zinslast um 5,7 Millionen Franken und gegenüber der Rechnung 1945 um 50,9 Millionen Franken zurückgegangen. Die Zinsentlastung aus der auf 31. Dezember 1945 durchgeführten Entschuldung der Bundesbahnen beträgt rund 42,6 Millionen Franken. Eine weitere Entlastung konnte durch die Konversion von Anleihen sowie durch den Rückgang der schwebenden Schulden erreicht werden. Die für das Jahr 1947 veranschlagten Abschreibungen sind um rund 23 Millionen Franken höher als im Voranschlag 1946 und in der Rechnung 1945. Von dieser Erhöhung ent-

fallen rund 8,2 Millionen Franken auf den Einbezug der Allgemeinen Kosten sowie der bisher nicht laufend abgeschrieben Anlagen des Unterbaues in die Abschreibungen und 1,8 Millionen Franken auf die Erhöhung der Abschreibungen auf den Nebengeschäften sowie auf die höheren Anlagewerte. Die verbleibenden 13 Millionen Franken werden durch die auf Grund des Entwurfs zum neuen Abschreibungsreglement berechnete zusätzliche Abschreibung auf dem Oberbau beansprucht. Diese zusätzliche Abschreibung stellt aber keine Mehrbelastung der Jahresrechnung dar, weil sie an die Stelle der bisherigen Belastung der Betriebsrechnung mit den durch den Erneuerungsfonds nicht gedeckten Erneuerungskosten für die Oberbauerneuerung tritt.

Der Kapitalbedarf für die Rückzahlung von Anleihen sowie für die Bauaufwendungen zulasten der Anlagenrechnung wird im Jahre 1947 durch die aus den Abschreibungen und dem Aktivsaldo verfügbaren Mittel gedeckt. Es ist daher für das Jahr 1947 kein neues Kapital zu beschaffen.

#### IV. Schlussbemerkungen.

Wegen der starken Verteuerung der Sachkosten und Bauten werden die Bundesbahnen auch ohne nennenswerte Neubauten den Dachbetrag für die Neuinvestitionen aus Abschreibungsmitteln bald erreicht haben. Es ist deshalb umso notwendiger, den Bundesbahnen diejenigen Abschreibungen auf dem Anlagevermögen zuzugestehen, die der gesetzlichen Pflicht der betriebswirtschaftlichen Führung möglichst zu genügen vermögen. Die eidgenössischen Räte selber haben auf Antrag der nationalrätlichen Kommission in das neue Bundesbahngesetz die Vorschrift eingefügt, dass die Bundesbahnen nicht nur nach wirtschaftlichen, sondern nach «gesunden betriebswirtschaftlichen» Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben sind. Nun hat gerade die Entwicklung der letzten Jahre gezeigt, dass dieser Regel nur richtig nachgelebt wird, wenn alle einer physischen und wirtschaftlichen Entwertung unterliegenden Anlagen in die planmässigen Abschreibungen einbezogen werden. Damit ist die wertmässige Erhaltung der bestehenden Anlagen gewährleistet. In diesem Sinne haben die Bundesbahnen im Voranschlag 1947 auch die Anlagengruppen «Allgemeine Kosten» und den ganzen «Unterbau» in die laufende Abschreibung einbezogen. Die Allgemeinen Kosten sind hauptsächlich in der Bauzeit der Bahnen entstanden und hätten ebensogut direkt auf die Bahnanlagen umgelegt und mit diesen abgeschrieben werden können, denn sie besitzen keinen Selbständigkeitswert. Es sind verschiedene Gründe gewesen, die für die auf der ersten Rechnungsverordnung von 1884 fussenden Buchungsweise der Allgemeinen Kosten sprachen, die aber nach den heutigen Erkenntnissen der Betriebswirtschaftslehre überholt sind. Der Unterbau unterliegt auch einer, wenn auch langsamen, physischen Entwertung, vor allem aber einer wirtschaftlichen. Wenn in der Botschaft über die Sanierung der Bundesbahnen von 1943 diese beiden Anlagengruppen für die Berechnung der Nonvaleurs nicht einbezogen worden sind, so hauptsächlich deswegen, weil die Aufholung der rückständigen Abschrei-

bungen mit allgemeinen Staatsmitteln zu einem Mehraufwand von 231 Millionen Franken geführt hätte, der dem Bunde mit Rücksicht auf seine Finanzlage nicht zugemutet werden konnte. Diese Rückrechnung kommt auch heute nicht in Frage, hingegen sollen diese Anlagen von 1946 an in die laufende Abschreibung aufgenommen, d. h. von den Bundesbahnen aus eigenen Kräften abgeschrieben werden.

Zum Betriebsvoranschlag ist zu bemerken, dass er in vorsichtiger Einschätzung der voraussehbaren Entwicklung aufgestellt wurde.

Zur Frage der Verwendung des veranschlagten Überschusses der Gewinn- und Verlustrechnung werden wir erst Stellung nehmen, wenn der tatsächliche Überschuss bekannt sein wird. Hiefür werden auch die Beschlüsse massgebend sein, die über die Verwendung der voraussichtlichen Überschüsse des Jahres 1946 anlässlich der Genehmigung der Rechnungen für das erste Betriebsjahr nach der Entschuldung werden gefasst werden müssen.

Der Bundesrat hat Wert darauf gelegt, die neuen Abschreibungsvorschriften nicht in Kraft treten zu lassen, bevor die eidgenössischen Räte sich mit den vorstehend dargelegten Anträgen einverstanden erklärt haben. Das Anlagen- und Abschreibungsreglement wird somit erst nach der Genehmigung dieses Voranschlages erlassen.

#### **V. Antrag.**

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Art. 8 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen zu

beantragen:

den Antrag des Verwaltungsrates über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1947 zu genehmigen.

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

Bern, den 19. November 1946.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Kobelt.**

Der Bundeskanzler:

**Leimgruber.**

---

(Entwurf.)

**Bundesbeschluss**  
über  
**den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen**  
**für das Jahr 1947.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen  
Bundesbahnen vom 26. September 1946,

in eine Botschaft des Bundesrates vom 19. November 1946,

beschliesst:

Einziges Artikel.

Die Voranschläge für die Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1947 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. der Bauvoranschlag im Betrag von Fr. 92 470 000, wovon Fr. 69 306 900 zu Lasten der Anlagenrechnung und Fr. 23 163 100 zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 543 206 000 Einnahmen und mit Fr. 393 735 700 Ausgaben;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit einem Ertrag von Fr. 168 006 000 und mit einem Aufwand von Fr. 148 791 000.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1947. (Vom 19. November 1946.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1946
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5124
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.11.1946
Date	
Data	
Seite	1071-1077
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 697

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.