

Bundesblatt

95. Jahrgang.

Bern, den 30. September 1943.

Band I.

Erscheint in der Regel alle 14 Tage. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.

Eindruckungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an Stämpfli & Cie. in Bern.

3488**Nachtragsbotschaft**

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines
Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 17. September 1943.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Mit Botschaft vom 24. November 1936 (Bundesbl. 1936, III, 213) haben wir Ihnen den Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen unterbreitet. Dieser bildete in den Sessionen vom Februar und März 1938 Gegenstand der Beratungen des Nationalrates, der beschloss, auf die Vorlage einzutreten, und hierauf einer in verschiedenen Punkten — besonders bei den Abschnitten über das Dienstverhältnis des Personals und über den Finanzhaushalt — abgeänderten Fassung zustimmte.

Im Laufe des Jahres 1938 hat sich sodann auch die ständerätliche Kommission mit der Vorlage befasst. Sie erklärte sich grösstenteils mit der vom Nationalrat angenommenen Fassung einverstanden, behielt sich aber ihre Stellungnahme zur Frage der Pensionskasse und zum Abschnitt über das Dienstverhältnis des Personals noch vor. Wir haben uns daher damals entschlossen, für diese Fragen vor der Weiterbehandlung der Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen eine Regelung zu treffen. Aus diesem Grunde ist denn auch im Dezember 1938 der Entwurf zum Gesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen dem Ständerat, entgegen der ursprünglichen Auffassung seiner Kommission, nicht unterbreitet worden.

Die Bezüge und die Versicherung des Bundespersonals sind, nachdem eine gesetzliche Neuordnung in der Volksabstimmung vom 3. Dezember 1939 verworfen worden ist, vom Bundesrat gestützt auf die ausserordentlichen Vollmachten durch Beschluss vom 30. Mai 1941 mit Gültigkeitsdauer bis Ende 1945 geregelt worden. Es besteht somit kein Anlass, im Rahmen eines neuen Bundesbahngesetzes auf diese Frage zurückzukommen.

In der Zwischenzeit ist das Problem der Bundesbahnsanierung weiter gefördert worden. Dies geht beispielsweise auch daraus hervor, dass in der

eidgenössischen Staatsrechnung Fonds zur Erleichterung der finanziellen Lasten des Bundes aus der Entschuldung der Bundesbahnen angemeldet worden sind; bis Ende 1942 sind für diesen Zweck 215 Millionen Franken zurückgestellt worden. Zudem haben wir in den verschiedenen Botschaften über die Genehmigung der Jahresrechnung oder des Voranschlages der Bundesbahnen immer wieder darauf hingewiesen, dass die finanzielle Wiederaufrichtung der Unternehmung trotz der günstigen Ergebnisse in den Jahren 1939, 1940, 1941 und 1942 nach wie vor eine Notwendigkeit sei. Dabei haben wir insbesondere auch die Voraussetzungen erwähnt, unter denen diese Sanierung vorgenommen werden soll, und mit Nachdruck auf die Bedeutung aufmerksam gemacht, die der Frage der Abschreibungen zukommt.

So erschien es seit 1940 als unerlässlich, die Regelung der Abschreibungen bei den Bundesbahnen nach den nämlichen Grundsätzen neu zu ordnen, wie sie dem vom Post- und Eisenbahndepartement erlassenen Erneuerungsfondsreglement für die Privatbahnen zugrunde liegen und deren Anwendung eine vollständige Änderung der Anlagenabschreibungen dieser Unternehmungen zur Folge hatte.

Dies ist der Grund, weshalb das Post- und Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 21. September 1940 auch der Verwaltung der Bundesbahnen entsprechende Weisungen erteilte und sie ersuchte, den Sollbestand des Erneuerungsfonds zu ermitteln und die Differenz zwischen diesem und dem wirklichen Betrag, d. h. den Abschreibungsausfall, den «zu tilgenden Verwendungen» zu belasten. Die Erhebungen, die bei der Sanierung der Privatbahnen nach dem Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (A. S. 55, 1277) gemacht wurden, erlaubten die Feststellung, dass dieser Abschreibungsausfall auf die geringen Abschreibungssätze und auf die Tatsache zurückgeführt werden muss, dass sich die Abschreibungen nicht auf alle einer Entwertung unterworfenen Einrichtungen erstreckten.

Die von den Bundesbahnen verlangten Studien erforderten langwierige Untersuchungen und komplizierte Berechnungen, die erst im Laufe des Sommers 1941 beendet werden konnten. Das Resultat derselben wurde von der Generaldirektion mit Bericht vom 1. August 1941 dem Verwaltungsrat bekanntgegeben, der seine Vorschläge dem Post- und Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 13. September 1941 unterbreitete.

Wie wir in unserer Botschaft vom 8. Mai 1942 über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1941 darlegten (Bundesbl. 1942, 860), befassten wir uns im Jahre 1942 mit der Überprüfung und Bereinigung der Anträge der Bundesbahnen, um den durch die notwendigen Mehrabschreibungen erforderlichen Entschuldungsbedarf festzustellen. Um den Betrag dieses Entschuldungsbedarfes möglichst genau bestimmen zu können, haben wir gleichzeitig auch die Ertragsangaben der Bundesbahnen einer eingehenden Prüfung unterzogen.

Die nachstehende Übersicht zeigt, von welchen Gesichtspunkten aus wir unsere Untersuchungen vorgenommen haben:

- I. Die Abschreibungsordnung;
- II. Die Überschuldung;
- III. Die Pensions- und Hilfskasse;
- IV. Die finanzielle Wiederaufrichtung;
- V. Voraussichtliche Aufwendungen für den Ausbau der festen Anlagen und die Erneuerung des Rollmaterials;
- VI. Die Auswirkungen der Bundesbahnsanierung auf die Staatsrechnung der Eidgenossenschaft; Mittel zur Deckung;
- VII. Das Dienstverhältnis des Personals;
- VIII. Schlussbemerkungen.

Bevor diese verschiedenen Fragen erörtert werden, gilt es, sich über die Finanzlage des Bundes Rechenschaft zu geben, die sich gegenüber derjenigen der Vorkriegsjahre wesentlich verschlechtert hat.

Der Schuldenüberschuss des Bundes hat Ende 1942 in der ordentlichen Rechnung annähernd 1,5 Milliarden Franken und in der ausserordentlichen Rechnung gegen 8 Milliarden Franken, zusammen also 4,5 Milliarden Franken, erreicht. Der Fehlbetrag der ordentlichen Rechnung dürfte in den nächsten Jahren noch stark anwachsen. Die ausserordentlichen Aufwendungen für die Landesverteidigung im Jahre 1943 und nachher sind in der Botschaft des Bundesrates vom 30. April 1943 zur eidgenössischen Staatsrechnung für das Jahr 1942 auf 2,5 Milliarden Franken geschätzt worden. Nicht berücksichtigt sind in dieser Aufzählung die Fehlbeträge der beiden Personalversicherungskassen des Bundes von zusammen annähernd 1 Milliarde Franken. Die Deckung des Schuldendienstbedarfes, die Beschaffung der dazu nötigen Mittel und die Wiederherstellung des Gleichgewichtes zwischen Einnahmen und Ausgaben im Finanzhaushalt des Bundes stellen dringliche Nachkriegsaufgaben dar, deren Lösung Behörden und Volk vor ausserordentliche Schwierigkeiten stellen wird. Nur schon diese gewaltige Schuldenlast, ganz abgesehen von den möglichen weiteren Belastungen anlässlich der Liquidation der kriegswirtschaftlichen Organisation und aus der Arbeitsbeschaffung und die angedeuteten Schwierigkeiten der Wiederherstellung des Budgetgleichgewichtes im Finanzhaushalt des Bundes zwingen dazu, den Bund im Zusammenhang mit der Entschuldung der Bundesbahnen nur gerade so weit zu belasten, als es absolut unerlässlich ist, um die Schweizerischen Bundesbahnen für die Nachkriegszeit leistungsfähig und damit auch konkurrenzfähig zu machen. Irgendwelche Reserven, die ja ausschliesslich zu Lasten des Bundes gehen würden, können und dürfen im Entschuldungsbetreffnis nicht berücksichtigt werden.

I. Die Abschreibungsordnung.

A. Vorbemerkungen.

Die Abschreibungen dienen der Erhaltung des in den Anlagen investierten Kapitals und der richtigen Erfassung der Betriebskosten. Sie sind für die

Eisenbahnen von besonderer Bedeutung, weil ihr Vermögen zu 95% aus festen Anlagen besteht. Der Abschreibungsausfall kommt in der Form eines fiktiven Aktivums oder im Bestand von Non-Valeurs zum Ausdruck, die früher oder später zum Verschwinden gebracht werden müssen. Zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts der Unternehmung und zur Sanierung ihrer Bilanz muss daher eine Entschuldung vorgenommen werden, durch die die Non-Valeurs beseitigt werden.

Vor der für die finanzielle Wiederaufrichtung der Bundesbahnen unerlässlichen Bestimmung des Umfanges ihrer Überschuldung ist deshalb in erster Linie die Frage zu prüfen, ob die bisherigen Abschreibungen genügend waren oder nicht, um dann die «jährliche Anlagenabschreibung auf einen den Verhältnissen gerecht werdenden Stand zu bringen und die sich daraus ergebenden Folgen für die derzeitige Bewertung der Anlagen zu ziehen. Damit soll verhindert werden, dass die Bilanz nach durchgeführter Sanierung mit Verlusten belastet bleibt, die geeignet sind, die Kontinuität und das finanzielle Gleichgewicht abermals empfindlich zu stören» (Bundesbl. 1940, 744).

Bisher sind von den Bundesbahnen folgende Abschreibungen vorgenommen worden:

1. Abschreibung über den Erneuerungsfonds;
2. Abschreibung untergegangener Anlagen;
3. Gesetzliche Tilgung;
4. Abschreibungen vom Anlagevermögen der Nebengeschäfte.

B. Die bisherigen Abschreibungen der Bundesbahnen.

1. Abschreibung über den Erneuerungsfonds.

Der Erneuerungsfonds ist ein Abschreibungskonto für das Anlagevermögen. Er ist ein Berichtigungsposten der Anlagewerte und stellt den Minderwert des Baukontos dar, d. h. er sollte dies wenigstens. Es handelt sich also beim Erneuerungsfonds nicht um einen Fonds zum Ausgleich der Erneuerungskosten oder zur Finanzierung von Erneuerungen, sondern er entspricht der Entwertung des Anlagekapitals, denn die Abschreibung ist nicht von der Notwendigkeit der künftigen Erneuerung der Anlagen abhängig, sondern von ihrer eingetretenen Wertverminderung, deren Ausgleich sie darstellt. Der Erneuerungsfonds ist also nicht ein Fonds oder eine Reserve zum Zwecke der Anlagenerneuerung. Das ergibt sich schon daraus, dass er seinen Zweck — den Verlust aus dem Versiegen der Ausnutzungsfähigkeit einer Anlage auf die einzelnen Geschäftsjahre ihrer Gebrauchsfähigkeit zu verteilen — auch dann erfüllen muss, wenn feststeht, dass die betreffende Anlage überhaupt nicht erneuert wird. Die Abschreibungen sind demnach natürliche Kosten, die unbekümmert um den Rechnungsabschluss erwachsen. Sie richten sich nicht nach dem Betriebsertrag, sondern umgekehrt der Betriebsertrag nach ihnen. Die Abschreibungen dürfen nicht mit Reserven verwechselt werden. Es sind Kosten, die jedes Jahr wiederkehren. Reserven dagegen können nur aus einem Reingewinn gespeist werden.

Der Anlagenabschreibung unterliegen diejenigen Anlagen und Einrichtungen, die über mehrere Betriebsjahre gebrauchsfähig sind. Die Abschreibung hat den Zweck, den Wertverlust auf die ganze Gebrauchsdauer der Anlagen zu verteilen. Damit wird erreicht, dass der im voraus feststehende Wertverlust, d. h. der Anschaffungs- oder Erstellungswert der betreffenden Anlage, nicht allein das Geschäftsjahr der Ausserbetriebsetzung der Anlage belastet, sondern auf sämtliche Jahre der Nutzungsdauer aufgeteilt wird. Durch die Verbuchung der jährlichen Abschreibung (Wertverlust auf Anlagen) wird gleichzeitig ein Doppelpes erreicht. Einmal die Richtigstellung des Anlagewertes in der Bilanz durch dessen Herabsetzung um den Betrag des eingetretenen Verlustes und andererseits die Belastung der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem auf das betreffende Geschäftsjahr entfallenden Betrag des Wertverzehr durch den Betrieb.

Die Anlagenabschreibung drückt sich bilanzmässig in einer Wertverschiebung aus, und zwar nimmt theoretisch der Wert der Anlagen um genau den nämlichen Betrag ab, als die flüssigen Mittel zunehmen. Durch die Abschreibung erfährt das Vermögen der Unternehmung somit weder eine Ab- noch eine Zunahme. Dagegen vollzieht sich eine Umwandlung von festem Kapital in flüssiges Kapital. Bei Ablauf der Nutzungsfähigkeit sollen die Baukontowerte auf Null gesunken und dagegen flüssige Mittel in der Höhe der seinerzeitigen Anschaffungs- oder Erstellungskosten der betreffenden Anlage vorhanden sein. Tritt die Unternehmung in Liquidation, dann wird sie diese verfügbaren Mittel zur Rückzahlung des seinerzeit für die Beschaffung dieser Anlagen aufgenommenen Darlehens verwenden. Soll aber die Unternehmung weiter betrieben werden, so spielt sich bilanzmässig der umgekehrte Vorgang der Abschreibung ab. Die flüssigen Mittel werden zur «Erneuerung» der ausser Betrieb gesetzten Anlage oder aber zur Beschaffung einer andern Anlage an deren Stelle verwendet (z. B. Ersatz einer Dampflokomotive durch eine elektrische Lokomotive). Flüssige Mittel verwandeln sich wieder in Anlagen. Das Vermögen bleibt sich gleich, denn es hat ja nur eine Verschiebung innerhalb der Aktiven der Bilanz stattgefunden.

Gewisse Verwaltungszweige der Bundesbahnen sahen mitunter im Erneuerungsfonds einen Fonds zum Ausgleich der Erneuerungskosten, statt ihn als Abschreibungskonto zu betrachten. Wie eingefleischt dieser Gedanke vom Ausgleich der Erneuerungskosten war, geht daraus hervor, dass die Erneuerungskosten des Oberbaues dem Erneuerungsfonds belastet wurden, obschon der Oberbau-Erneuerungsfonds ein Defizit aufwies. Dieser Zustand rührte zum grossen Teil von der irreführenden Benennung des Erneuerungsfonds und seiner Bezeichnung in der Bilanz als «Spezialfonds» her. In der Tat werden nach der in der Schweiz üblichen Fachsprache unter Fonds keine Abschreibungen, sondern wirkliche Reserven verstanden.

Die privaten Eisenbahngesellschaften hatten vor der Verstaatlichung im Verhältnis zum Verschleiss des Geleise- und Betriebsmaterials viel zu geringe Abschreibungen vorgenommen, um damit ihre Aufwendungen zu vermindern

und den Betriebsertrag zu erhöhen, weil das Jahresergebnis für die Bestimmung des Rückkaufwertes massgebend war.

Schliesslich trat die Notwendigkeit einer ausreichenden laufenden Abschreibung oft in den Hintergrund. Unter der Last hoher Defizite herrschte zu oft die Tendenz, möglichst wenig abzuschreiben.

Aus allen diesen Gründen wies der Erneuerungsfonds der Bundesbahnen, ohne Nebengeschäfte, Ende 1942 einen Bestand von nur 222,4 Millionen Franken auf. Das sind 8,6 % des gesamten Baukontos der Bahn von 2601,0 Millionen Franken.

Wenn man diesen Bestand des Erneuerungsfonds mit dem mittleren Alter der Anlagen vergleicht, so tritt ein gewaltiger Abschreibungsausfall zutage. Die Anlagenabschreibung mittels des Erneuerungsfonds hat bis heute nicht alle abschreibungsbedürftigen, d. h. der Abnutzung ausgesetzten Anlagen umfasst. Überdies waren die Abschreibungssätze zu gering.

2. *Abschreibung untergegangener Anlagen.*

Geht eine Anlage unter, so wird sie von den Bundesbahnen vom Baukonto abgesetzt. Die ungenügende laufende Abschreibung der Anlagen vermittelt des Erneuerungsfonds ist des öfters mit dem Hinweis auf diese Abschreibung untergegangener Anlagen zu entkräften gesucht worden. Es wurde gesagt, dass die Abschreibung der Anlagen bei der Ausserbetriebsetzung zum gleichen Ziel führe wie die laufende, auf die Gebrauchsdauer verteilte Abschreibung.

Diese Auffassung ist unrichtig. Die Abschreibung der Anlagen erst bei ihrer Ausserbetriebsetzung und auf einmal mit dem ganzen Betrag ist eine unzweckmässige Abschreibung. Bei einer solchen Praxis ist die Unternehmung in den ersten Jahren von Abschreibungen befreit. Später aber werden die Lasten übermässig gross und müssen dann doch wie die laufende Abschreibung auf mehrere Jahre verteilt werden, jedoch um Jahrzehnte zu spät.

Die wirkliche Lage soll in der Bilanz nicht erst bei der Ausserbetriebsetzung der Anlagen dargestellt werden. Die Entwertung ist keine plötzliche, sondern eine allmähliche und soll auch als solche zum Ausdruck kommen. Wer erst bei der Ausserbetriebsetzung abschreibt, weist zu hohe Anlagewerte und willkürliche Gewinn- und Verlustrechnungen aus.

Die Bundesbahnen werden in der Lage sein, auf diese Art der Abschreibung zu verzichten, sobald sie dank ihrer Entschuldung genügende laufende Anlagenabschreibungen vornehmen können.

3. *Gesetzliche Tilgung.*

Formellrechtlich dient die gesetzliche Tilgung, durch die das Anlagekapital innert einer bestimmten Frist und nach einem zum voraus festgesetzten Plan abgeschrieben wird, der Bildung von Reserven; man darf also das «Getilgte Schuldkapital» tatsächlich als eine Reserve betrachten. Die jährliche Tilgung

gestattet der Unternehmung, sich von ihren Schulden zu befreien und sich selber das erforderliche Eigenkapital zu beschaffen, indem sich das Fremdkapital allmählich in Eigenkapital verwandelt.

Betriebswirtschaftlich jedoch ist die gesetzliche Tilgung als Abschreibung zu betrachten. Es gibt infolgedessen keine Begründung für das gleichzeitige Bestehen gesetzlicher Tilgungen und von Anlageabschreibungen, sofern letztere in genügendem Ausmass vorgenommen werden. Die Tilgung gleicht einem Wechsel auf die ferne Zukunft, der zum kleinern Teil langsam abbezahlt und für den Rest immer wieder prolongiert wird. Er belastet die Zukunft zugunsten der Gegenwart. Bei der geltenden 100-jährigen Tilgungsfrist (3½ % Zins) beträgt die erste Jahresquote nur 0,116 %, und es dauert 81 bis 82 Jahre, bis nur die Hälfte des Kapitals getilgt ist. Ende 1942, nach 40 Jahren gesetzlicher Tilgung, betrug das «Getilgte Schuldkapital» 138,0 Millionen Franken. Das sind 6,3 % des der gesetzlichen Tilgung unterworfenen Kapitals (2181,9 Millionen Franken) und nur 5,3 % des Baukontos der Bahn von 2601,0 Millionen Franken.

4. Abschreibungen vom Anlagevermögen der Nebengeschäfte.

Die Nebengeschäfte unterliegen nur der Anlagenabschreibung. Für die Materialverwaltung und die Kraftwerke erfolgen die Abschreibungen sowohl direkt auf dem Anlagekonto als auch indirekt durch Einlagen in den Erneuerungsfonds, während bei den Werkstätten nur die erstgenannte Abschreibungsart angewendet wird. Die Bemessung erfolgt teilweise in Prozenten der Anlagewerte, teils nach dem Annuitätensystem (Kraftwerke).

C. Der Ausfall bei den gegenwärtigen Abschreibungen.

1. Vorbemerkung.

Der Ausfall bei den bisher vorgenommenen Abschreibungen ist darauf zurückzuführen, dass

1. Anlagen, die einer wesentlichen Abnutzung unterworfen sind, gleichwohl nicht abgeschrieben wurden, woraus ein qualitativer Abschreibungsausfall resultierte;
2. die angewendeten Abschreibungssätze zu niedrig waren, woraus sich ein quantitativer Abschreibungsausfall ergab.

2. Der qualitative Abschreibungsausfall.

Bisher unterlagen folgende Kosten nicht der Abschreibung:

- a. Allgemeine Kosten: Verwaltung und Bauleitung, Verzinsung des Baukapitals;
- b. Erwerb von Grund und Rechten, einschliesslich der Entschädigungen aller Art;

- c. Unterbau, einschliesslich Tunnel, Galerien, Brücken, Viadukte, Fluss-, Ufer- und Schutzbauten;
- d. Hochbau und mechanische Einrichtungen (Hebekrane, Brückenwaagen usw.);
- e. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen (inklusive zentrale Stellwerkanlagen, Einfriedigungen und Wegschranken).

In ihren Berichten beantragen Generaldirektion und Verwaltungsrat der Bundesbahnen, die Abschreibung auf alle obgenannten Anlagen und Einrichtungen, mit Ausnahme des Erwerbes von Grund und Rechten, auszudehnen. Zur Begründung wird u. a. angeführt, der Rahmen der vermittels des Erneuerungsfonds abzuschreibenden Anlagen sei schon beim Erlass des Rechnungsgesetzes im Jahre 1896 als zu eng befunden worden. Die eidgenössischen Räte fanden damals, dass es grundsätzlich richtig wäre, für alle der Abnutzung unterworfenen Anlagen einen Erneuerungsfonds anzulegen, kamen aber aus Opportunitätsgründen von diesem Prinzip ab, in der Meinung, dass für Amortisationen nicht zu grosse Ansprüche erhoben werden sollten. (Amtliches Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung, 1896, S. 194.)

Es ist angezeigt, die Vorschläge der Bundesbahnverwaltung auch auf ihre finanzielle Tragweite zu überprüfen. Die Anlagen, die nach Auffassung der Bahnverwaltung neu der Abschreibung unterworfen werden sollten, hatten Ende 1942 einen Anlagewert von

- Fr. 207 873 000 für die allgemeinen Kosten,
- » 738 882 000 für den Unterbau,
- » 246 792 000 für den Hochbau und die mechanischen Einrichtungen,
- » 148 922 000 für Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen,

Fr. 1 336 869 000 im ganzen.

Bei einer planmässigen Abschreibung dieser Anlagen ergibt sich auf Ende 1942 ein Abschreibungsausfall von rund 421,1 Millionen Franken, um welchen Betrag die Bundesbahnen nach der Auffassung ihrer Verwaltung entlastet werden sollten. Es können aber, mit Rücksicht auf die Finanzlage des Bundes und in Übereinstimmung mit der Beordnung, wie sie bei den Privatbahnen nun ebenfalls getroffen wurde, einzig die einer wesentlichen physischen Entwertung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen in die planmässige Abschreibung einbezogen werden. Als solche sind von den vorstehenden Anlagen zu betrachten: die Brücken, der Hochbau einschliesslich die mechanischen Einrichtungen, sowie die Telegraphen-, Signal- und Sicherungsanlagen. Der Abschreibungsausfall bei diesen Anlagen und Einrichtungen beläuft sich auf 190 Millionen Franken.

Die übrigen Anlagekosten, deren Entwertung nicht im voraus feststeht, müssen im Zeitpunkt der Ausserbetriebsetzung der betreffenden Anlage vom Baukonto abgesetzt und allenfalls nachträglich amortisiert werden.

Für die Bestimmung des qualitativen Abschreibungsausfalls waren nicht die gleichen Abschreibungsätze massgebend wie beim quantitativen Abschrei-

bungsausfall, von dem unter Ziffer 3 hienach die Rede sein wird. Der qualitative Abschreibungsausfall wurde nach dem mittleren Alter und der Möglichkeit einer Weiterverwendung der Anlagen berechnet. Eine ganze Anzahl von Anlagen hat das mittlere Alter, auf das bei der Festsetzung der künftigen Abschreibungssätze abgestellt wurde, bereits erreicht, sie können aber trotzdem weiter verwendet werden. Daraus schliessen wir nicht, dass die neuen Ansätze zu hoch seien, wohl aber, dass deren ungekürzte Rückrechnung einen zu hohen Abschreibungssollbestand und damit auch einen übersetzten Abschreibungsausfall ergibt. Die vorgenommenen Rückrechnungsbeschränkungen stützen sich auf wohlerwogene Schätzungen. So wie es aber zufolge des Wahrscheinlichkeitscharakters der Abschreibung selbst keine mathematisch genauen Abschreibungssätze gibt, so gibt es auch keine mathematisch genau ermittelten Abschreibungssollbestände und Abschreibungsausfälle. Dies ist aber kein Grund, von einer praktisch ausreichend genauen Schätzung abzusehen. Die Rückrechnung der neuen Abschreibungssätze wurde im allgemeinen nur bis zu zwei Dritteln vorgenommen.

3. *Der quantitative Abschreibungsausfall.*

Dieser Ausfall ist auf die zu niedrigen Ansätze bei den bisherigen Abschreibungen auf den Geleiseanlagen, den Fahrleitungen, dem Rollmaterial, sowie auf dem Mobililar und den Gerätschaften zurückzuführen. Es ist hier nicht möglich, eine ausführliche Übersicht zu geben von all den eingehenden Untersuchungen und Berechnungen, die hierüber von der Bundesbahnverwaltung angestellt worden sind. Wir müssen uns mit dem Hinweis begnügen, dass von Abschreibungssätzen ausgegangen wurde, die etwas höher sind als die vom Post- und Eisenbahndepartement im Erneuerungsfondsreglement vom 29. April 1940 für die Privatbahnen vorgeschriebenen Minimalsätze: Es ist durchaus verständlich, dass die von den Bundesbahnen angewendeten Abschreibungssätze etwas höher liegen als bei den Privatbahnen. Unser grosses Staatsunternehmen muss ja auch grösseren Ansprüchen entsprechen als diese, und zwar sowohl mit Rücksicht auf die Zuggeschwindigkeiten, die neuzeitliche Ausstattung des Rollmaterials und die Verbesserung der Sicherungseinrichtungen, als auch dadurch, dass es mit den technischen Neuerungen in vermehrtem Masse Schritt halten muss. Nach den Berechnungen auf Grund der soeben begründeten erhöhten Abschreibungssätze ergibt sich nun ein Abschreibungsausfall von 261 Millionen Franken.

Bei diesen Berechnungen ist von den Bundesbahnen in erster Linie auf den heutigen Stand der Technik und des Verkehrs abgestellt worden. Die zukünftige Entwertung der Anlagen kann nämlich durch keine noch so umfassende Untersuchung vorausbestimmt werden. Es darf aber angenommen werden, dass die vorgesehenen Abschreibungssätze genügen werden. Die Verwaltung der Bahn hat sich bemüht, das den Umständen angepasste Mass nicht zu überschreiten und wirklich nur Abschreibungen und keine Reservestellungen vorzunehmen. Der kaufmännische Standpunkt, dass die höchste Abschreibung

die beste sei, kann nicht ohne weiteres auf das gewaltige Anlagevermögen der öffentlichen Unternehmung der Bundesbahnen angewendet werden. Dies um so weniger, als die Unternehmung ihre Sanierung nicht aus eigenen Mitteln durchzuführen vermag, sondern auf die Mitwirkung des Bundes angewiesen ist, dessen Finanzlage aber eine weise Zurückhaltung verlangt. Es dürfen deshalb den angenommenen Abschreibungssätzen von 1—3 % keine anderswo üblichen Sätze von 5, 10 und 20 % gegenübergestellt werden. An eine solche Abschreibung ist gar nicht zu denken. Überdies hinkt der Vergleich von Abschreibungssätzen sehr oft. Die von den Bundesbahnen angenommenen Sätze verstehen sich in Prozenten der Erstellungs- oder Anschaffungskosten. Dabei sind die Belastungen des Baukontos bei Anlagenersatz noch Beschränkungen unterworfen. Die Beschränkungen der Belastung des Baukontos spielen eine besonders wichtige Rolle, wenn es sich um die Ersatz- oder Umbaukosten beim Oberbau, beim Mobiliar und bei Werkzeugen handelt.

Ausserdem ist, im Gegensatz zur geltenden Ordnung, der Altmaterialwert bei der Ermittlung der Abschreibungssätze vorsichtshalber nur da berücksichtigt worden, wo er im Vergleich zu den Erstellungs- und Anschaffungskosten von besonderer Bedeutung ist.

Der quantitative Abschreibungsausfall, der sich wie gesagt auf 261 Millionen Franken beläuft, rührt zu schätzungsweise 75 Millionen Franken vom Eingangsfehlbetrag beim Rückkauf her. 45 Millionen Franken sind darauf zurückzuführen, dass die Einlagen in den Erneuerungsfonds bis 1928 unabhängig vom Baukonto nach den Betriebsleistungen bemessen wurden, 10—15 Millionen Franken wurden sodann als Reingewinne der Materialverwaltung ausgewiesen, statt sie als Materialerlöse dem Erneuerungsfonds gutzuschreiben. Der Rest des Abschreibungsausfalls ist zur Hauptsache auf die Überbeanspruchung des Erneuerungsfonds bei Entnahmen für den Oberbau und auf die zu niedrigen Einlagen zurückzuführen.

4. Schlussfolgerung.

Der qualitative und quantitative Abschreibungsausfall beträgt am 31. Dezember 1942 451 Millionen Franken (190 und 261 Millionen Franken). Dabei handelt es sich um einen Bruttobetrag, von dem das getilgte Schuldkapital und die in den Jahren 1940, 1941 und 1942 geschaffenen Rücklagen in Abzug kommen. Diese Rechnung führt zu folgendem Ergebnis:

	Millionen Franken		
Abschreibungsausfall brutto			451,0
Wegfall des getilgten Schuldkapitals		138,0	
Rücklagen für Abschreibungen:			
1940: aus der laufenden Rechnung	7,8		
Aktivsaldo	13,4		
1941: Aktivsaldo	18,5		
1942: Aktivsaldo	2,5	42,2	180,2
Abschreibungsausfall netto			<u>270,8</u>

Zu diesem Betrag von 270,8 Millionen Franken sind die Non-Valeurs hinzuzurechnen, von denen die Bundesbahnen zur Sanierung ihrer Bilanz und zu ihrer finanziellen Wiederaufrichtung entlastet werden müssen. Einen Abschreibungsausfall von 270,8 Millionen Franken kann die Verwaltung niemals, auch nicht allmählich, aus eigenen Kräften decken. Die Deckung muss daher durch die Sanierung, die zum guten Teil wegen der bisher ungenügenden Abschreibungen notwendig wurde, erfolgen. Wir können hierzu nur wiederholen, was wir bereits in unserer ersten Botschaft (Bundesbl. 1936, III, 242) geschrieben haben: «Es ist somit auch hinsichtlich der Abschreibungen die Vergangenheit auf Kosten der Zukunft zu wenig belastet worden, und es hat auch die bisherige Ordnung sowohl der Tilgungen als auch der Abschreibungen zu den heute vorhandenen und durch eine gesetzliche Reform zu beseitigenden finanziellen Schwierigkeiten der Bundesbahnen in wesentlichem Masse beigetragen.»

Nach wie vor müssen wir aber betonen, dass, obschon die Unzulänglichkeit der bisherigen Abschreibungsordnung weitgehend zur Lage der Unternehmung beigetragen hat, sie doch nicht als die alleinige Ursache derselben bezeichnet werden kann, wie wir im folgenden Abschnitt noch näher ausführen werden. Die bei den Abschreibungen unterlaufenen Fehler sind in erster Linie dem Umstande zuzuschreiben, dass die Betriebswirtschaftslehre vor 40 oder 50 Jahren noch weit vom heutigen Stand ihrer Entwicklung entfernt war. Schliesslich konnte man sich damals auch noch kein genaues Bild von der späteren Entwicklung der Eisenbahnen machen, und es fehlte auch die nötige Erfahrung, um die Dauer der verschiedenen Vermögensanlagen schätzen zu können. Die Organe der Bundesbahnen können infolgedessen keineswegs dafür verantwortlich gemacht werden, denn die Verwaltung hat schliesslich nur die Bestimmungen des Gesetzes von 1896 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen und die Vorschriften der von der Aufsichtsbehörde des Bundes ausgearbeiteten Reglemente zur Anwendung gebracht. Diese Bestimmungen aber haben sich in der Folge als ungenügend erwiesen.

II. Die Überschuldung.

1. Allgemeines.

In unserer Botschaft vom 24. November 1936 glaubten wir, dass der Bund gestützt auf die Bilanz auf den 31. Dezember 1935 bis zu einem bestimmten Betrag die Schulden der Unternehmung übernehmen und damit dieser ermöglichen sollte, die Non-Valeurs aus ihrer Bilanz zu tilgen, die folgende Beträge erreichen:

Überschuss des Rückkaufspreises über die Anlagekosten	Fr. 113 900 000
Noch nicht getilgte Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen	» 47 800 000
Kriegsdefizit der Jahre 1914—1922	» 164 700 000
Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	» 188 800 000

Zusammen Fr. 510 200 000 *

*) Ohne Fehlbeträge der Pensionskasse.

Dabei war verstanden, dass die Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der bis zum Inkrafttreten des Gesetzes vergehenden Jahre dem Unternehmen ebenfalls vom Bunde abgenommen würden. Seither ist bis Ende 1942 das Kriegsdefizit (1914—1922) auf 218,8 Millionen Franken und der Passivsaldo auf 247,2 Millionen Franken angestiegen. Der Überschuss des Rückkaufspreises über die Anlagekosten ist mit 113,9 Millionen Franken gleich geblieben.

2. Eisenbahnfonds.

Zu diesen drei Non-Valeurs muss noch der Eisenbahnfonds hinzugerechnet werden, dessen Defizit sich Ende 1942 auf 3,7 Millionen Franken beläuft und in der Bilanz unter «Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen» enthalten ist. Die Errichtung dieses Fonds beruht auf dem Bundesbeschluss vom 27. Juni 1890 (A. S. 11, 711), durch den der Bundesrat ermächtigt wurde, Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn anzukaufen, zahlbar in 3 %igen, zum Kurse von 90 % ausgegebenen Rententiteln. Artikel 4 dieses Beschlusses sah vor, dass aus den Überschüssen, die sich aus der Differenz zwischen dem Ertrag der angekauften Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn und den auszurichtenden Rentenbeträgen ergeben, ein Spezialfonds zu bilden sei, über dessen Verwendung ein besonderer Bundesbeschluss erlassen werde. Nach dem Rückkauf, Ende 1904, belief sich das Defizit auf 13 754 000 Franken. Dieses war zurückzuführen einerseits auf den Kursverlust bei der Emission des 3 %-Anleihens, das zum Kurse von 90 und 87,25 % aufgelegt worden war, andererseits auf den geringen Ertrag der Aktien der Jura-Simplon-Bahn, die nicht soviel abwarfen, wie man erwartet hatte. Durch den Bundesbeschluss vom 14. Juni 1906 betreffend die Liquidation des Eisenbahnfonds und des Simplonsubventionskontos (A. S. 22, 818) ging der Fonds mit seinen Aktiven und Passiven an die Verwaltung der Bundesbahnen über, und der Bund leistete «zur Deckung des Defizits» einen Beitrag von 4 Millionen Franken. Dadurch wurde das Defizit von Fr. 13 754 000 auf Fr. 9 754 000 gesenkt. Bis Ende 1942 hatten die Bundesbahnen davon aus eigenen Mitteln noch Fr. 6 012 500 abgeschrieben, so dass also der Restbetrag auf diesen Zeitpunkt noch die genannten 3,7 Millionen Franken betrug. Dieses Defizit ist ein fiktiver Aktivposten, der nach der finanziellen Wiederaufrichtung der Bundesbahnen nicht mehr in der sanierten Bilanz der Unternehmung enthalten sein sollte.

3. Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen.

In unserer Botschaft vom 24. November 1936 haben wir diese Kosten als Non-Valeurs bezeichnet und Ihnen beantragt, der Bund möchte es durch eine entsprechende Schuldübernahme der Unternehmung ermöglichen, diese Non-Valeurs zu tilgen. Am 31. Dezember 1942 belaufen sich die Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen auf insgesamt 33,4 Millionen Franken (gegenüber 47,8 Millionen Franken im Jahre 1935), in denen das Defizit des Eisenbahnfonds von 3,7 Millionen Franken inbegriffen ist. Aus nachstehenden Gründen

verzichten wir nunmehr auf die Tilgung der Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen (29,7 Millionen Franken) und begnügen uns mit der Übernahme des Defizites des Eisenbahnfonds.

Bei den Emissions- und Konversionskosten handelt es sich um wiederkehrende, d. h. bei jeder Ausgabe eines Anleihe ns entstehende Kosten. Es werden daher den Bundesbahnen, wenn sie nach ihrer finanziellen Wiederaufrichtung neue Anleihen ausgeben, wieder Emissions- und Konversionskosten erwachsen, die sie nicht schon im Emissionsjahr werden vollständig decken können. Das Bestehen solcher Kosten in der Bilanz berechtigt deshalb keineswegs zur Annahme, dass die Bilanz deshalb nicht mehr saniert sei oder wiederum Non-Valeurs enthalte. Es brauchen daher auch die früher entstandenen Emissions- und Konversionskosten nicht zu den Non-Valeurs gerechnet zu werden, nachdem ohnehin auch in Zukunft, wenn die Bundesbahnen neue Anleihen aufnehmen oder konvertieren, wieder neue solche Kosten entstehen. Diese sind also von den Anleihen abhängig und bestehen gleichsam parallel mit diesen. Es genügt deshalb, wenn sie bis zum Verfalltag der Anleihen, bei deren Emission sie entstanden sind, amortisiert werden. Dieser Grundsatz entspricht auch der Bestimmung des Art. 669, Abs. 2, des Obligationenrechts, der wie folgt lautet:

«Die Differenz zwischen dem Begebungskurse und dem Rückzahlungsbetrage kann unter die Aktiven eingestellt werden, ist aber durch jährliche Abschreibungen bis spätestens zum Verfalltage zu amortisieren.»

4. Stand der Non-Valeurs Ende 1942.

Aus dem Gesagten erhellt, dass sich die Non-Valeurs Ende 1942 wie folgt zusammensetzen:

	Millionen Franken
Überschuss des Rückkaufspreises über die Anlagekosten	113,9
Eisenbahnfonds	3,7
Kriegsdefizit der Jahre 1914—1922	218,8
Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	247,2
Zusammen	<u>583,6</u>
Zu diesem Betrag kommt der Netto-Abschreibungsausfall hinzu, wie wir ihn im vorhergehenden Abschnitt berechnet haben und der sich auf	<u>270,8</u>
beläuft, so dass die Überschuldung, ohne die Abschreibung der Anlagen, deren Wert zu Unrecht auf Baukonto steht, auf insgesamt ansteigt.	<u>854,4</u>

5. Bereinigung des Baukontos.

Eine Entschuldung um diesen Betrag von 854,4 Millionen Franken würde nun aber noch keine genügende Sanierung der Unternehmung ermöglichen.

Wohl würden damit die Non-Valeurs beseitigt und der Abschreibungsausfall behoben, während die fingierten Aktiven belassen blieben, die daraus entstanden sind, dass Anlagen dem Baukonto belastet wurden, die keine Wertvermehrung darstellen. Es kann sich aber bei der Sanierung der Bundesbahnen nicht etwa nur darum handeln, die Abschreibungen neu zu ordnen, sondern es muss auch eine Bereinigung des Baukontos vorgenommen werden, und zwar so, dass es von den ihm fremden Posten gesäubert und in Zukunft einer strengeren Ordnung unterstellt wird.

Das Baukonto der Bundesbahnen enthält Posten, die entweder keine wirklichen Aktiven oder überhaupt keine Aktiven der Unternehmung darstellen. Ferner sind die Werte untergegangener Anlagen nicht durchwegs oder nicht durchwegs vollständig vom Baukonto abgeschrieben worden. In beiden Fällen führt die Bereinigung zu einer Herabsetzung des Baukontowertes.

Daneben besteht auch ein Bereinigungsbedürfnis, das zu einer Erhöhung des Baukontowertes führt. Es handelt sich hierbei um den Oberbau. Es sollten nämlich die bisher stets dem Erneuerungsfonds belasteten Kosten für die Verstärkung und Verbesserung des Oberbaues soweit als möglich auf Baukonto getragen werden. Diese Kosten, die besonders auf den Einbau schwererer Schienen und auf die Vermehrung der Schwellen je Geleisestoss zurückzuführen sind, belaufen sich Ende 1940 auf 85 Millionen Franken. Durch die Übertragung dieses Betrages auf Baukonto erreicht der Anlagewert des Oberbaues, wenn man auf den Stand vom 31. Dezember 1942 abstellt, 255,2 Millionen Franken. Im Erneuerungsfonds ergibt sich dadurch ein Bestand von 10 Millionen Franken statt des Fehlbetrages von 25 Millionen Franken. In Zukunft sollen die Kosten der Verstärkung des Oberbaues regelmässig dem Baukonto belastet werden.

Mit Rücksicht darauf, dass die Bundesbahnen im Jahre 1935 41,4 Millionen Franken von dem ihnen mit Bundesbeschluss vom 2. Oktober 1923 (A. S. 39, 294) für die Beschleunigung der Elektrifikation gewährten Bundesbeitrag von 60 Millionen Franken gerade zur Abschreibung einer bestimmten Anzahl der genannten Non-Valeurs (Beiträge an die Telegraphen- und Telephonverwaltung für die Verkabelung der Schwachstromanlagen, die Kosten für die Herstellung des Lichttraumprofils bei der Elektrifikation und die Aufwendungen für den Probetrieb bei der Elektrifikation) verwendeten, scheint es uns angängig zu sein, für die Bereinigung des Baukontos von Kosten, die ihm nicht hätten belastet werden sollen, einen Betrag von 45,6 Millionen Franken in Aussicht zu nehmen, der sich aus der Aufrundung der festen Entschuldung von 900 Millionen Franken ergibt.

6. Gesamthöhe der festen Entschuldung.

Zählt man diesen Betrag von 45,6 Millionen Franken zu den 854,4 Millionen Franken der oben erwähnten Non-Valeurs hinzu, so beläuft sich der Gesamtbedarf für die feste Entschuldung der Bundesbahnen auf

900 Millionen Franken. Die auf Grund dieses Betrages bereinigte Bilanz der Bundesbahnen auf 1. Januar 1943 ist in der beigegebenen Tabelle 6 dargestellt.

7. Dotationskapital.

Neben der festen Entschuldung erweist sich eine als variabel zu bezeichnende Entschuldung durch die Schaffung eines Dotationskapitals als unerlässlich. Für die Notwendigkeit eines Dotationskapitals bestehen folgende Gründe:

Den Bundesbahnen stehen für die Anpassung ihrer Betriebseinnahmen, sowie eines grossen Teils ihrer Betriebsausgaben an die Veränderungen ihres Verkehrs nur sehr beschränkte Mittel zur Verfügung. Mit Hilfe des Dotationskapitals wird die Unternehmung die schlechten Betriebsjahre leichter überstehen, als dies bisher der Fall war.

Dieses Dotationskapital soll die gleiche Aufgabe erfüllen wie das Aktienkapital einer Aktiengesellschaft und es der Unternehmung gestatten, in den schlechten Jahren die Verzinsung der entsprechenden Summe einzuschränken oder ganz zu unterlassen, ohne dass die Unternehmung deshalb einen entsprechenden Verlust ausweisen muss.

Mit dem Dotationskapital stehen der Unternehmung Mittel zur Verfügung, die sie nicht unter allen Umständen verzinsen muss. Dadurch erlangt sie eine gewisse finanzielle Elastizität, die ihr bisher gefehlt hat.

In unserer Botschaft von 1936 hatten wir Ihnen vorgeschlagen, den Betrag des Dotationskapitals auf 700 Millionen Franken festzusetzen, in der Meinung, dass dieses zum Ausgleich der zukünftigen kommerziellen Entwertung durch die Konkurrenz der übrigen Verkehrsmittel dienen soll. Der Chef des Post- und Eisenbahndepartements machte darüber in der ständerätlichen Kommission folgende Ausführungen: «Es wird ratsam sein, dem Minderwert, den die Bundesbahnen durch die Entwicklung der Transportmittel und insbesondere durch die Konkurrenz des Automobils erleiden, Rechnung zu tragen. Diese Entwertung ist sehr schwer festzustellen. Aus diesem Grunde hat man die Schaffung eines vom Bunde vorgestreckten Dotationskapitals vorgesehen, für welches die Schweizerischen Bundesbahnen einen Zins zu entrichten haben, der entsprechend ihrem Betriebsergebnis ändern wird.»

Diese Schwierigkeit bei der Bestimmung der kaufmännischen Entwertung veranlasst uns, auf dieses Element als Berechnungsgrundlage zu verzichten und an dessen Stelle den Ertragswert zu wählen.

Wir gelangen wie folgt dazu:

	Millionen Franken
1. Mittlerer Rohertrag der Jahre 1927/1938	90,0
2. Ausserordentliche Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse	23,3
3. Verbleiben	<u>66,7</u>

	Millionen Franken	
4. Dieser Betrag reicht aus, um zu $8\frac{3}{4}\%$ ein Kapital zu verzinsen von		1778,6
5. Die Schulden der Bundesbahnen betragen aber	3000,0	
6. Davon wäre abzuziehen der Betrag der festen Entschuldung von	900,0	2100,0
7. Verbleiben als Dotationskapital		321,4
8. Dieser Betrag wird wegen des Ertragsausfalls infolge Aufhebung der Bergzuschläge erhöht um		40,0
9. So ergibt sich ein Dotationskapital von		<u>361,4</u>

Wir schlagen vor, den Betrag des Dotationskapitals auf 400 Millionen Franken zu erhöhen, damit dem ungewissen Charakter der vorgenannten Faktoren genügend Rechnung getragen wird. Wenn die Annahmen, auf welche sie sich stützen, nicht zutreffen, wird die Bundesversammlung die sich aufdrängenden Massnahmen zu ergreifen haben, wie wir dies in Art. 19, Abs. 2, vorgesehen haben. Eine dieser Massnahmen kann in der Erhöhung des Dotationskapitals bestehen, was zu einer ausgedehnteren Entschuldung der Unternehmung führen wird, oder, sofern man dies vorzieht, zu einer zweiten Entschuldung oder zu einer Ergänzungsentschuldung. Es kann sein, dass eine solche Massnahme auf Ende 1945 bei Anlass der endgültigen Regelung der Besoldungs- und Versicherungsverhältnisse des Personals oder auch für den Fall einer bis zur völligen Änderung der Lage der Eisenbahnen sich verschärfenden Konkurrenz im Verkehrswesen nötig sein wird. Es ist jedoch hervorzuheben, dass bei der Berechnung des künftigen Rohertrages, der sich für die Jahre 1927—1938 auf 90,0 Millionen Franken beziffert, den Ersparnissen im Betriebe noch nicht Rechnung getragen ist, die dank der Fortschritte der Rationalisierung noch erzielt werden können. Ohne Zweifel werden diese bis zu einem gewissen Grade ermöglichen, einer neuen dauernden Verschuldung der Unternehmung entgegenzuwirken, indem sie die eventuelle Belastung, die die endgültige Sanierung der Pensions- und Hilfskasse den Bundesbahnen auferlegen könnte, ausgleichen und die Folgen einer möglichen Konkurrenzsteigerung der übrigen Verkehrsmittel vermindern.

Daraus folgt, dass es nicht möglich ist, alle Elemente in Rechnung zu stellen, welche später gegebenenfalls den Ertrag der Unternehmung senken und die daher eine entsprechende Erhöhung des von vornherein festgelegten Dotationskapitals rechtfertigen könnten. Die Entschuldung darf mit andern Worten nicht so weit getrieben werden, dass allen möglichen Eventualitäten, welchen die Staatsbahnen gegenüberstehen werden, Rechnung getragen wird, da zur Erreichung dieses Zieles die Fiskallasten der Steuerpflichtigen noch mehr erhöht werden müssten in einer Zeit, da diese Belastung schon ausserordentlich hoch ist. Nach unserer Meinung ist der Umfang der Entschuldung weniger nach der möglichen zukünftigen Lage der Bundesbahnen zu bemessen, als

nach dem zur Sicherung der dem Unternehmen verbleibenden Obligationenzinslast unumgänglichen Minimum. Es ist jedenfalls vorzuziehen, die variable Entschuldung zu begrenzen, als diese in der Absicht, die Möglichkeit einer Rendite des Dotationskapitals zu erhöhen, auf einen grösseren Betrag festzusetzen. Damit aber andererseits die Sanierung nicht unnütz oder unvollständig sei, ist die zukünftige Entwicklung unbedingt vorzubehalten, indem schon jetzt vorzusehen ist, dass allfällige Defizite Gegenstand besonderer Massnahmen sein werden, statt sie, wie bis jetzt, einfach auf neue Rechnung vorzutragen. Mit andern Worten: Die Entschuldung, zu welcher der Bund nach dem in Ihrem Besitz befindlichen Gesetzesentwurf schreiten wird, rechnet dank der in Art. 19, Abs. 2, vorgesehenen Bestimmung nicht nur mit der Vergangenheit ab, sie behält auch die zukünftige Entwicklung vor. Es ist nach unserer Auffassung die richtigste Lösung, um allen Eventualitäten Rechnung zu tragen und um sich auch das Mittel zu sichern, den möglichen Folgen einer Änderung der Lage begegnen zu können, ohne sie zu präjudizieren und folglich ohne die Bundesfinanzen im voraus zu belasten.

Zu einigen Zahlen der zu Beginn dieses Abschnitts dargestellten Rechnung sei noch folgendes bemerkt:

Zu 1: Der mittlere Rohertrag der Jahre 1927—1938 ergibt sich aus Tab. 2 im Anhang unserer Botschaft. Diese Tabelle zeigt die gesamten den Bundesbahnen obliegenden Lasten.

Zu 2: Die ausserordentlichen Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse bezwecken die Sicherung der Verzinsung des Defizites und die Deckung der Differenz zwischen dem wirklichen Zins und der garantierten Verzinsung des Kassenvermögens, in Übereinstimmung mit Art. 22, Absatz 4, des Bundesratsbeschlusses vom 30. Mai 1941 über die vorläufige Neuordnung der Bezüge und der Versicherung des Bundespersonals (A. S. 57, 627).

Zu 4: Es ist von besonderer Wichtigkeit, zu wissen, zu welchem Zinsfuss der Rohertrag kapitalisiert werden muss. Der Bund stellt für den Zinsendienst seiner ausserordentlichen Schuld auf einen Zinssatz von $3\frac{3}{4}\%$ ab. Die mittleren Selbstkosten aller Anleihen und Reskriptionen des Bundes betragen 1940: 3,88 %, 1941: 3,82 %, 1942: 3,62 %. In den nächsten Jahren dürfte, wenn sich einmal die Konversionen zu niedrigeren Zinssätzen voll auswirken, der mittlere Selbstkostenzinsfuss auf etwa $3\frac{1}{2}\%$ sinken. Unter diesen Umständen scheint es uns vertretbar, zur Berechnung des kapitalisierten Rohertrages der Bundesbahnen auf einen Zinsfuss von 3,75 % abzustellen, wie er für die Verzinsung und Tilgung der ausserordentlichen Schuld des Bundes in Rechnung gestellt wird.

Zu 8: Anlässlich der Aufhebung der Bergzuschläge vom 1. Januar 1948 an, ist den Bundesbahnen der hälftige Ausgleich ihrer Ausfälle durch eine entsprechende Erhöhung des Dotationskapitals bei der Sanierung in Aussicht gestellt worden. Da der hälftige Jahresausfall auf 1,6 Millionen Franken berechnet wurde, ergibt sich ein kapitalisierter Anteil von 40 Millionen Franken, um den das Dotationskapital zu erhöhen ist.

Nach den Ausführungen dieses Kapitels wird der Gesamtbetrag der festen und variablen Entschuldung 1800 Millionen Franken betragen (900 und 400 Millionen Franken).

Die nachstehende Tabelle gibt einen Vergleich der Vorschläge der Botschaft von 1936 mit der jetzt vorgesehenen Lösung:

	Entwurf 1936	Entwurf 1943
	Millionen Franken	
Feste Entschuldung		
Überschuss des Rückkaufspreises	113,9	113,9
Eisenbahnfonds	—	3,7
Nicht getilgte Emissionskosten und Konversionskosten	47,8	—
Kriegsdefizit 1914/22	164,7	218,8
Passivsaldo der Gewinn und Verlustrechnung	183,8	
Zusätzliche Passivsaldo 1936/37		247,2
(Schätzung)	140,0	
Abschreibungsausfall (nach Abzug des getilgten Schuldkapitals und der Rücklagen für Abschreibungen) (Aktivsaldo)	—	270,8
Bereinigung des Baukontos	—	45,6
Total feste Entschuldung	650,2	900,0
Dotationskapital	700,0	400,0
Gesamte Entschuldung	1350,2	1300,0
Dazu Beteiligung des Bundes am Fehlbetrag der Pensions- und Hilfskasse gemäss Beschluss des Nationalrates vom 22. März 1938	180,0	—
Total	1530,2	1300,0

III. Die Pensions- und Hilfskasse.

1. Allgemeines.

Bevor wir auf die mutmasslichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Sanierung eingehen und Schätzungen über den künftigen Ertrag der Bundesbahnen anstellen, sind noch jene Lasten der Unternehmung näher zu untersuchen, die sich aus der Finanzlage der Pensions- und Hilfskasse ergeben. Diese Lasten bilden einen wesentlichen Bestandteil der Ausgaben in der Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Neugestaltung der Pensionskasse ist ein Problem von ausserordentlicher Tragweite. Die Schwierigkeiten seiner Lösung führten, wie wir bereits am Anfang dieser Botschaft ausführten, im Jahre 1938 zur Unterbrechung der parlamentarischen Beratungen über den Gesetzesentwurf von 1936.

2. Die vorläufigen Statuten von 1941.

Im Bundesratsbeschluss vom 30. Mai 1941 über die vorläufige Neuordnung der Bezüge und der Versicherung des Bundespersonals sind Richtlinien aufgestellt worden, nach denen die Versicherungsleistungen und die Beiträge bei der Pensions- und Hilfskasse für die Zeit bis Ende 1945 neu geordnet werden sollen. Das Hauptziel, das mit der vorläufigen Neuordnung beabsichtigt wurde, bestand darin,

- a. dem bedrohlichen Anwachsen des Fehlbetrages der Kasse Einhalt zu gebieten;
- b. zu verhindern, dass für die Dauer der Wirksamkeit der Neuordnung die von den Bundesbahnen aufzubringenden Mittel über das Mass derjenigen des Jahres 1940 hinaus erhöht werden.

Diesen Richtlinien tragen die neuen Statuten vom 19. Mai 1942 Rechnung.

3. Die Statuten von 1942.

Die wichtigsten Bestimmungen dieser Statuten lauten:

1. Die Mitgliedschaft beginnt für Versicherte wie für Einleger mit dem vollendeten 20. Altersjahr, statt wie bisher mit dem 22. Altersjahr. Durch diese Änderung können rund 5 Millionen Franken eingespart werden, indem die von den Versicherten vor dem 22. Altersjahr geleisteten Beiträge nicht zurückbezahlt werden müssen.

2. Nach den Statuten von 1921 konnte ein Versicherter, dessen Verdienst herabgesetzt wurde, für den vor der Herabsetzung anrechenbar gewesenen Jahresverdienst versichert bleiben, von dem er und die Bundesbahnen die Beiträge zu leisten hatten. Die vorläufigen Statuten kannten dieses Recht nicht mehr, dagegen ist es nun, allerdings mit einigen Einschränkungen, wieder eingeführt worden.

3. Für Erhöhungen des versicherten Verdienstes sind, wie schon nach den vorläufigen Statuten, auch nach den Statuten von 1942 an Stelle der früheren 4 bzw. 5 Monatsbeträffe deren 6 vorgesehen, die auf 12 Monate verteilt werden. Dem Begehren des Personals, die Monatsbeträffe auf 5 zu beschränken, konnte nicht entsprochen werden. Dagegen ist auf zusätzliche Beiträge der Versicherten bei Verdiensterhöhungen nach dem 50. Altersjahr verzichtet worden, jedoch sind Verdiensterhöhungen nach dem 60. Altersjahr von der Versicherung ausgeschlossen. Die vorläufigen Statuten schrieben vor, dass ein Versicherter, der eine Verdiensterhöhung nach dem vollendeten 50. Altersjahr versichern will, der Kasse die Hälfte der daraus erwachsenden Mehrbelastung an Deckungskapital zu vergüten habe. Diese Bestimmung hätte für solche Verdiensterhöhungen die Leistung von Monatsbeträffen in derart stark ansteigender Zahl erfordert, dass dies für die nach dem 50. Altersjahr beförderten Versicherten eine unbillige und in vielen Fällen untragbare Belastung bedeutet hätte.

4. Das Defizit.

In unserer Botschaft von 1936 (Bundesbl. 1936, III, 256) haben wir darauf hingewiesen, dass der Fehlbetrag am Deckungskapital bis Ende 1935 den Betrag von 377,1 Millionen Franken erreichte. Die Bilanz vom 31. Dezember 1940, die unter Annahme eines Zinsfusses von 5 % und auf Grund der sich aus den Kassenerfahrungen in den Jahren 1907—1914 ergebenden Wahrscheinlichkeitswerte erstellt wurde, wies ein technisches Defizit von rund 392,5 Millionen Franken aus. Diese erneute Erhöhung des Fehlbetrages ist auf die Ursachen zurückzuführen, die wir schon in unserer Botschaft von 1936 (Bundesbl. 1936, III, 256) aufgezählt haben.

Die auf Ende 1942 unter Berücksichtigung der neuen Versicherungsordnung gemäss den vorläufigen Statuten vom 30. Mai 1941 und nach den neuen, von den Experten de Cérenville, Dumas und Schaertlin (Botschaft von 1936, Bundesbl. 1936, III, 297) vorgeschlagenen Rechnungsgrundlagen — Rechnungszins 4 % und Wahrscheinlichkeitswerte nach den Erfahrungen der Jahre 1924 bis 1935 — erstellte Bilanz ergibt einen Fehlbetrag von rund 581,9 Millionen Franken.

Der Unterschied des Resultats von Ende 1940 und desjenigen von Ende 1942 im Betrage von 189,4 Millionen Franken setzt sich wie folgt zusammen:

	Millionen Franken
a. Herabsetzung des Rechnungszinses von 5 auf 4 %	145,2
b. Änderung der Wahrscheinlichkeitswerte	55,9
c. Zunahme des Fehlbetrages in den Rechnungsjahren 1941 und 1942	3,2
	<hr/> 204,8
d. Die Neuordnung der Versicherung von 1941 bewirkt eine Entlastung von	14,9
Erhöhung des Fehlbetrages	<hr/> 189,4

Die Neuordnung der Versicherung selbst führte zu folgenden Änderungen:

A. Verminderung des Deckungskapitals.	Millionen Franken
a. Erhöhung der Beiträge der Mitglieder von 5 bzw. $6\frac{1}{4}$ auf 7 Lohnprozente	11,6
b. Herabsetzung der Pensionsskala der Versicherten	43,0
c. Stabilisierung der laufenden Pensionen und Anwartschaften auf den Stand der Höhe gemäss Bundesratsbeschluss vom 27. Dezember 1938	21,9
d. Wegfall des Sterbegeldes	1,3
e. Herabsetzung der versicherten Besoldung auf die tatsächliche Besoldung	14,5
Verminderung des Deckungskapitals total	<hr/> 92,3

Millionen Franken

Von der vorstehenden Verminderung des Deckungskapitals von 92,3 ist in Abzug zu bringen:

B. Erhöhung des Deckungskapitals.

Herabsetzung der Beiträge der Bundesbahnen für die bisher Ver-

sicherten von 15 auf 8 Besoldungsprozente 77,4

so ergibt sich eine Verminderung des Deckungskapitals von . . 14,9 wie oben angegeben.

Der durch die Neuordnung der Versicherung im Jahre 1941 dem Personal auferlegte Beitrag an die Entschuldung der Pensions- und Hilfskasse für das Personal der Bundesbahnen beträgt insgesamt 92,3 Millionen Franken, wovon auf die Pensionierten 21,9 und auf die Aktiven der Rest von 70,4 Millionen Franken entfallen. Diese Summe vermindert sich um die an die Versicherten zurückerstatteten Beiträge von 7,7 Millionen Franken, sowie um die Rückerstattung der gemäss Nachtrag I zu den Statuten von 1921 zuviel bezahlten Beiträge in die Pensions- und Hilfskasse an die sog. Optanten von 1,3 Millionen Franken, so dass die kapitalmässige Belastung des Personals schliesslich 83,9 Millionen Franken beträgt.

Mit dem Betrag von 22 Millionen Franken, den die Bundesbahnen jährlich zur Verzinsung zu bezahlen haben, werden 550 Millionen Franken des Fehlbetrages verzinst, so dass mit einem unverzinsten Teil des Fehlbetrages von 32 Millionen Franken zu rechnen ist. Versicherungstechnisch ist also trotz der Entlastung durch Erhöhung der Beiträge der Versicherten und durch die Verringerung der Kassenleistungen mit einem Anwachsen des Fehlbetrages um jährlich 1,3 Millionen Franken zu rechnen, es sei denn diese Zunahme könne durch die während der Dauer der provisorischen Regelung erzielten Gewinne ausgeglichen werden. So wie die Dinge heute liegen, möchten wir der Lösung dieser Frage nicht vorgreifen, da ja eine neue Regelung ohnehin nicht vor Ende 1945, das heisst vor Ablauf der vorläufigen Versicherungsordnung in Frage kommt. Aus diesen Gründen halten wir uns an den Beitrag zur Verzinsung der Fehlbeträge, welcher durch unseren Beschluss vom 30. Mai 1941 der Unternehmung überbunden worden ist; das sind jährlich:

Millionen Franken

Verzinsung eines Fehlbetrages von 550 Millionen Franken zu 4 % . 22,0

Unterschied zwischen effektiver (3 1/2 %) und garantierter Verzinsung (4 %) des Kassenvermögens 1,3

Total 23,3

IV. Die finanzielle Wiederaufrichtung nach dem Gesetzesentwurf.

1. Vorbemerkungen.

Der unserer Botschaft vom 24. November 1936 beigefügte Gesetzesentwurf umschreibt im zweiten Teil (Art. 18—24) den Finanzhaushalt. Der Be-

stimmung über die Entschuldung kommt eine ganz besondere Bedeutung zu. Sie wird deshalb von uns in einem besonderen Abschnitt behandelt. Daraus folgt eine gewisse Neugruppierung der weiteren Artikel, deren Text im übrigen mit den in den vorausgehenden Abschnitten II und III ausgeführten Grundsätzen in Übereinstimmung gebracht wurde. Andererseits bleibt nur noch eine einzige Schlussbestimmung im III. Teil des Gesetzesentwurfes (Art. 27).

2. Der Finanzhaushalt.

a. Rechnungsführung.

Die Vorschriften über die Rechnungsführung der Bundesbahnen sind in Art. 18 enthalten. Wir haben an dem vom Nationalrat und von der Kommission des Ständerates bereits angenommenen Text des Entwurfes von 1936 Änderungen redaktioneller Natur vorgenommen und haben die Bestimmung in Abs. 2 weggelassen, da sie uns entbehrlich schien.

b. Die den Bundesbahnen verbleibenden Lasten.

Diese Lasten sind in Art. 19 umschrieben, der inhaltlich mit dem bisherigen Art. 22 übereinstimmt, über den die ständerätliche Kommission bereits abgestimmt hat.

Die Rangordnung, die in diesem Text enthalten war, konnte den Gedanken aufkommen lassen, dass die Bundesbahnen ihre verschiedenen Verpflichtungen nach einer bestehenden Reihenfolge zu erfüllen haben. Da dies nicht der Fall ist, beantragen wir Ihnen eine Fassung, welche einzig die Verwendung des Reinertrages, wie auch die Deckung eines allfälligen Fehlbetrages bestimmt. Der Reinertrag ist der nach Deckung aller Ausgaben (Personalkosten, Sachkosten, gesetzlich oder reglementarisch vorgeschriebene Abschreibungen, Kapitalkosten) verbleibende Betrag. Es handelt sich darum, die Verwendung dieses Saldos festzulegen, und nicht darum, eine Reihenfolge festzusetzen, nach welcher die vorgenannten Verpflichtungen auszuführen sind, denn sie stehen alle im gleichen Rang, sobald sie einmal fällig sind. Unseres Erachtens hat der Reinertrag zur Bildung einer Reserve zu dienen, die wir in der Botschaft von 1936 «Ausgleichsfonds» nannten. Wir ziehen aber vor, uns an die Ausdrucksweise des Obligationenrechtes zu halten, um ähnlichen Auslegungsfehlern zuvorzukommen, wie sie der Ausdruck «Erneuerungsfonds» hervorgerufen hat (vgl. Abschnitt I, B, Ziff. 1). Wir sehen vor, dass diese Reserve durch jährliche Einlagen von höchstens 5 Millionen Franken geäufnet wird, bis sie 10 % des Dotationskapitals erreicht, und dass sie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge bestimmt ist. Der nach dieser Einlage verbleibende Rest wird der den Satz von 4 % nicht übersteigenden Verzinsung des Dotationskapitals dienen. Über die Verwendung eines allfälligen weiteren Überschusses wird die Bundesversammlung anlässlich der Abnahme der Jahresrechnung zu beschliessen haben.

Sofern ein Fehlbetrag nicht aus der Reserve gedeckt werden kann, wird die Bundesversammlung anlässlich der Abnahme der Jahresrechnung über

seine Deckung entscheiden. Diese aus unserem Entwurf von 1936 übernommene und vom Nationalrat und der Kommission des Ständerates bereits genehmigte Bestimmung ist die unumgängliche Ergänzung der im Hinblick auf die Wiederherstellung der finanziellen Lage getroffenen Sanierungsmaßnahmen.

c. Abschreibungsordnung.

Art. 20, der die Abschreibungen behandelt, ist gleichlautend mit *Art. 20* des Entwurfes von 1936, ausser, dass Umfang und Höhe der Abschreibungen durch den Bundesrat selbst bestimmt werden müssen, statt dass sie in einem durch den Bundesrat genehmigten Reglement der Verwaltung festgesetzt werden.

Der Nationalrat hatte beschlossen, dass ein nach Deckung der Kapitalkosten und nach Vornahme der Abschreibungen allfällig verbleibender Überschuss bis auf 10 Millionen Franken jährlich einer Reserve zuzuweisen sei, die zur Tilgung der Schulden bestimmt sein soll. Wir haben bereits im Abschnitt I (Ziff. 3) die Gründe dargelegt, warum wir Ihnen beantragen, auf die Verpflichtung zur Tilgung der festen Anleihen, wie sie den Bundesbahnen in *Art. 28* des Organisationsgesetzes von 1923 auferlegt ist, zu verzichten. Auf die Aufnahme der Bestimmungen von *Abs. 3* des nationalrätlichen Entwurfes kann verzichtet werden. Dafür fügen wir dem *Art. 21* einen neuen *Abs. 2* mit folgendem Wortlaut hinzu: «Die nicht für Neuinvestierungen benötigten Mittel sind zu Rückzahlungen von Anleihen der Bundesbahnen zu verwenden.» Bei den *Abs. 1, 2* und *3* (bisher) dieses *Art. 21* schliessen wir uns unter Vorbehalt einiger nebensächlicher redaktioneller Ergänzungen der vom Nationalrat beschlossenen und von der ständerätlichen Kommission gutgeheissenen Fassung an, wobei der bisherige *Abs. 3* zum *Art. 22* wird.

Dadurch, dass die nicht für die Anlagenabschreibungen verwendeten Beträge zur Rückzahlung fester Anleihen herangezogen werden, kann durch diese Schuldenherabsetzung die kommerzielle Entwertung der Unternehmung teilweise ausgeglichen werden. Es besteht auf diese Weise ein organischer Zusammenhang zwischen dem Ausgleich der kommerziellen Entwertung und den Neuinvestierungen. Anders ausgedrückt: Wird die Konkurrenz der andern Verkehrsmittel und damit die kommerzielle Entwertung der Unternehmung grösser, dann sollen die Bundesbahnen weniger bauen und dafür mehr Schulden zurückzahlen; ist dagegen die Konkurrenz der andern Verkehrsmittel nicht so gross und können die Bundesbahnen deshalb die für die Anlagenabschreibungen vorgesehenen Beträge zu Neuinvestierungen verwenden, so brauchen sie auch nur in einem entsprechend geringeren Umfang die festen Anleihen zurückzuzahlen. Durch dieses Vorgehen, das der Verwaltung gestattet, die Rückzahlung des Obligationenkapitals gleichsam nach dem Grundsatz der kommunizierenden Röhren den tatsächlichen Verhältnissen anzupassen, wird der Nachteil der gegenwärtigen starren Ordnung behoben.

Die nachstehende Tabelle gibt über die Möglichkeiten Aufschluss, die sich durch die neue in Art. 21, Abs. 3, vorgesehene Ordnung ergeben. Die betreffenden Zahlen stützen sich auf das Jahr 1942.

	Millionen Franken
Bisher der Abschreibung unterworfenene Anlagen (Oberbau, Fahrleitungsanlagen, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften. . .	22,196
Erhöhung der Abschreibung auf diesen Anlagen (zur Deckung des quantitativen Abschreibungsausfalls gemäss Abschnitt I, lit. C, Ziff. 3).	7,845
In die künftige Abschreibung einzubeziehende Anlagen: Brücken, Hochbau, Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen (zur Deckung des qualitativen Abschreibungsausfalls gemäss Abschnitt I, lit. C, Ziff. 2)	10,989
Abschreibung von Restbuchwerten (Schätzung)	3,000
Total Abschreibungen auf den Bahnanlagen	48,530
Abschreibung auf den Nebenbetrieben	4,600
Total Mittel aus Abschreibungen	48,130

Seit 1936 ist der aus den Anlagenabschreibungen für Neuanschaffungen, Bauten und Beteiligungen zur Verfügung stehende Betrag auf 25 Millionen Franken jährlich begrenzt und hierauf leicht erhöht worden, so dass er im Voranschlag 1943 32 Millionen Franken erreicht. Wie unter Abschnitt V auszuführen sein wird, hat die starke Drosselung der Bauvoranschläge zwischen den beiden Weltkriegen zu einem nicht unbeträchtlichen Rückstand im Ausbau der festen Anlagen und in der Erneuerung des Rollmaterials geführt, der wieder aufzuholen sein wird, wofür zum Teil sehr wahrscheinlich auch Arbeitsbeschaffungskredite des Bundes zur Verfügung gestellt werden. Würden 10 Millionen Franken während 10 Jahren auf diese Weise zur Rückzahlung der den Bundesbahnen belassenen Anleihenschulden verwendet, so würden dadurch die Kapitalkosten am Ende dieser Periode um 3 bis 3,5 Millionen Franken geringer sein.

d. Vollzugsbestimmungen.

Art. 23 entspricht dem formell leicht abgeänderten *Art. 24* des Entwurfes von 1936.

3. Entschuldung.

Das Ausmass der Entschuldung ist in einem Kapitel II, im *Art. 24*, welcher den bisherigen *Art. 19* ersetzt, enthalten und schreibt vor, dass mit dem Inkrafttreten des Gesetzes die Bundesbahnen durch Übernahme fester Schulden in die Bilanz des Bundes in einem Umfang entlastet werden, der ausreicht um

a. den Bundesbahnen folgende Abschreibungen zu ermöglichen:

1. des Überschusses des Rückkaufspreises über die Anlagekosten im Betrage von Fr. 118 917 855;
2. den Eisenbahnfonds (3,7 Millionen Franken Ende 1942);
3. das Kriegsdefizit der Jahre 1914—1922 (218,8 Millionen Franken);
4. von nicht auf Baukonto gehörenden Anlagen, im Betrage von 45,6 Millionen Franken;
5. des Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung, wie er im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes vorhanden sein wird (247,2 Millionen Franken Ende 1942; vgl. Tabelle 4 im Anhang);
6. das Defizit des Erneuerungsfonds, vermindert um den Betrag des getilgten Kapitals und der Rücklagen für Abschreibungen seit 1940 (270,8 Millionen Franken);

b. die Bundesbahnen mit einem Dotationskapital von 400 Millionen Franken auszustatten.

Daraus folgt, dass sich die festen Anleihen, deren Verzinsung weiterhin zu Lasten der Bundesbahnen geht, auf rund 1,7 Milliarden Franken belaufen. Tatsächlich betragen die gegenwärtigen Schulden etwa 3 Milliarden Franken, nämlich:

	Tausend Franken	
Feste Anleihen		2 975 652
Schwebende Schulden	806 399	
Abzüglich:		
Rückstellung zur Nachholung von Abschreibungen ¹⁾	— 79 671	226 728
Rohschuld		3 202 880
Wertbestände und Guthaben		205 618
Nettoschuld		2 996 762
	oder rund 3 Milliarden Franken	

Hiervon kommen die oben unter *a* für die Entschuldung vorgesehenen 900 Millionen Franken und das unter *b* genannte Dotationskapital von 400 Millionen Franken in Abzug. Der Rest von 1,7 Milliarden Franken stellt der den Bundesbahnen verbleibende Saldo der Schulden dar, dessen Zinsendienst sie, wie wir dies in Ziff. 2, *b*, dieses Abschnittes ausführten, zu sichern haben.

Art. 24 behält im übrigen besondere Massnahmen für die endgültige Neuordnung der Pensions- und Hilfskasse vor.

4. Die Erfolgsrechnung.

Wir haben, soweit dies überhaupt möglich ist, versucht, den künftigen Ertrag der Bundesbahnen nach ihrer Sanierung zu berechnen. Dabei haben

¹⁾ Dieser Posten ist unter den «Verschiedenen Kreditoren» der Rubrik «Schwebende Schulden» enthalten. Seiner Natur nach muss er von den Schwebenden Schulden in Abzug gebracht werden.

wir auf die Zahlen der Jahresrechnung 1942 oder, soweit diese in dieser Zeit von besondern Verhältnissen beeinflusst waren, auf das Mittel der Jahresergebnisse in den Jahren 1927 bis 1938 abgestellt. Die Ergebnisse dieser 12 Jahre lassen einigermaßen bestimmte Schlussfolgerungen oder wenigstens begründete Vermutungen zu; denn sie umfassen eine verhältnismässig günstige Periode (1927 bis 1931) und eine Krisenperiode (1932 bis 1936), der dann wieder zwei bessere Jahre folgten. Bei der Berechnung des mutmasslichen Ertrages der sanierten Bundesbahnen haben wir sodann auf die Aufwendungen abgestellt, wie sie für die Unternehmung inskünftig gemäss Art. 19, Abs. 1, bestehen werden.

a. Kapitalkosten und übrige Verbindlichkeiten.

	Millionen Franken
1. Verzinsung des nach der Sanierung verbleibenden Fremdkapitals (3,75 % durchschnittlicher Zins auf 1,7 Milliarden Franken, einschliesslich Verzinsung der schwebenden Schulden, Finanzunkosten, Disagio)	68,75
2. Ausserordentliche Beiträge an die Pensionskasse.	23,30
Kapitalkosten und übrige Verbindlichkeiten im ganzen	87,05

b. Ertrag.

Auf Grund von Berechnungen (Tabellen 1 und 2 im Anhang) des Post- und Eisenbahndepartements ergeben sich unter besonderer Berücksichtigung der qualitativen und quantitativen Anlagenabschreibung folgende Roherträge:

	Millionen Franken
Im Mittel 1927/38 (zuverlässigster Maßstab auch für die Nachkriegszeit)	90 002
1937	101 305
1938	81 323
1939 } kriegsbedingte Erträge	128 496
1940 }	141 683
1941 }	170 414
1942 }	152 191

Es wäre verfehlt, wenn man auf die Ergebnisse der Kriegsjahre abstellen wollte. Aus diesem Grunde ziehen wir es vor, die Betriebsjahre 1927 bis 1938 zu wählen. Dabei muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass sich die Senkung der Betriebsausgaben durch die Durchführung von Rationalisierungsmassnahmen nur nach und nach ausgewirkt hat; demzufolge sind die ersten Jahre dieser Periode von 1927 bis 1938 noch mit Kosten belastet, die nicht mehr entstehen und auch in künftigen Jahren nach der Sanierung noch weniger bestehen werden. Den Beweis hierfür liefert schon die nachstehende Übersicht:

Jahre	Betriebs- ausgaben je Achskm Rp.	Betriebs- koeffizient	Personalbestand	
			Im Jahres- durchschnitt	Auf 100 000 Achskm
1920	46,7	90,9	39 410	5,11
1925	25,5	71,5	35 457	3,28
1930	20,0	69,8	33 733	2,32
1935	18,2	76,4	29 834	2,28
1940	15,1	60,0	27 488	1,75
1941	15,1	57,3	27 950	1,60
1942	17,4	61,6	28 951	1,75
Mittel der Jahre				
1920—1939	24,1	74,1		2,92
1930—1939	18,3	72,6		2,23
1927—1938	19,1	71,7		2,33

Die Verminderung der Betriebsausgaben im Mittel der Jahre 1930 bis 1939 gegenüber den Jahren 1927 bis 1938 bestätigt die obenstehenden Ausführungen über die Auswirkungen der Rationalisierungsmassnahmen.

Andererseits ist daran zu erinnern, dass der wesentliche Teil der Kapitalkosten, nämlich der Anleiheinzins, der zum Ausgleich der Erfolgsrechnung vom Rohertrag abzuziehen ist, sich in dem Masse vermindert, als es möglich ist, Kapitalrückzahlungen aus den Abschreibungsmitteln vorzunehmen.

So ergibt sich dann schliesslich folgendes Endergebnis:

<i>Jahresmittel 1927/1938.</i>		Millionen Franken
Rohertrag		90 002
Kapitalkosten und übrige Verbindlichkeiten		87 050
Betrag zur Verwendung gemäss Art. 19, Abs. 1, lit. a und b		<u>2 952</u>
<i>Betriebsjahr 1937.</i>		
Rohertrag		101 305
Kapitalkosten und übrige Verbindlichkeiten		87 050
Verfügbare Betrag		<u>14 255</u>
<i>Betriebsjahr 1938.</i>		
Rohertrag		81 323
Kapitalkosten und übrige Verbindlichkeiten		87 050
Verfügbare Betrag		<u>— 5 727</u>
<i>Betriebsjahr 1939.</i>		
Rohertrag		123 496
Kapitalkosten und übrige Verbindlichkeiten		87 050
Verfügbare Betrag		<u>36 446</u>

	<i>Betriebsjahr 1940.</i>	Millionen Franken
Rohertrag		141 683
Kapitalkosten und übrige Verbindlichkeiten		87 050
Verfügbarer Betrag		<u>54 638</u>
	<i>Betriebsjahr 1941.</i>	
Rohertrag		170 414
Kapitalkosten und übrige Verbindlichkeiten		87 050
Verfügbarer Betrag		<u>88 364</u>
	<i>Betriebsjahr 1942.</i>	
Rohertrag		152 191
Kapitalkosten und übrige Verbindlichkeiten		87 050
Verfügbarer Betrag		<u>65 141</u>

Die Angaben über die Kriegsjahre zeigen, dass die Bundesbahnen in den Jahren, in denen sie nicht unter der Automobilkonkurrenz zu leiden haben und einen starken Transit- und Militärverkehr aufweisen, sogar in der Lage sind, Kosten zu tragen, die dem Bahnbetrieb im eigentlichen Sinne fremd sind, und zwar zu Tarifen, die gegenüber der Vorkriegszeit im allgemeinen nicht erhöht worden sind.

Obschon die Bundesbahnen einerseits durch die mit den Rationalisierungsmaßnahmen erreichte Ausgabensenkung und gegebenen Falles der durch die Schuldentrückzahlung aus Abschreibungsmitteln ermöglichten Verminderung der Kapitalkosten in der Lage sein dürften, ihre Erfolgsrechnung um 6 bis 8 Millionen ¹⁾ Franken zu verbessern, so darf andererseits doch auch die Möglichkeit eines Ansteigens der Betriebsausgaben als Folge der allgemeinen Teuerung nicht ausser acht gelassen werden. Diese Kostenvermehrung wird durch eine Anpassung der Tarife und eine vernünftige Verkehrsordnung ausgeglichen werden müssen. Allfälligen Einwänden gegenüber der erstgenannten Massnahme darf darauf hingewiesen werden, dass der Transportkostenanteil an den Gesamtlebenskosten nicht einmal 1% beträgt, so dass also eine Erhöhung der Transporttaxen keine ins Gewicht fallende Verteuerung lebenswichtiger Güter mit sich bringt.

V. Weiterer Ausbau der festen Anlagen und Erneuerung des Rollmaterials sowie ihre Finanzierung.

Zur umfassenden Beurteilung der Finanzlage der Bundesbahnen gehört auch die Untersuchung ihres gegenwärtigen technischen Zustandes und der

¹⁾ Eine Senkung der Ausgaben um 2 Rappen pro Achskilometer liesse beim derzeitigen Verkehr (1,6 Milliarden Achskilometer im Jahr) eine Ersparnis von jährlich 28 Millionen Franken erzielen. Wenn man bedenkt, dass das Ausgabemittel in den Jahren 1927 bis 1938 19,1 Rappen pro Achskilometer betrug, dem für die Jahre 1940 und 1941 15,1 Rappen und 1942 17,4 Rappen gegenüberstehen, so kann hierin eine Reserve erblickt werden, die nicht unterschätzt werden darf und welche die Aussichten für eine Verzinsung des Dotationskapitals wesentlich verbessert.

Bedürfnisse für den Ausbau der festen Anlagen und die Erneuerung des Rollmaterials. Das Baukonto der Bahn weist seit 1913 bis Ende 1942 folgende Erhöhungen auf:

	1913	1942
	Fr.	Fr.
Allgemeine Kosten	140 089 520	207 872 985
Bahnanlage und feste Einrichtungen	929 564 952	1 681 667 708
Rollmaterial	284 267 886	677 212 009
Mobiliar und Gerätschaften	23 164 369	84 250 475
Zusammen	<u>1 327 086 727</u>	<u>2 601 003 177</u>

Am Anwachsen des Anlagevermögens um Fr. 1 273 916 450 während der verflossenen 20 Jahre ist die technische Grossleistung der Elektrifizierung mit einem Gesamtaufwand von 800 Millionen Franken beteiligt, die eine der sinnvollsten Kapitalanlagen und Arbeitsbeschaffungsaktionen nach dem ersten Weltkriege darstellte und unser Land während des zweiten Weltkrieges vor einer Transportkrise bewahrt hat. Vor dieser Tatsache haben die früheren Aussetzungen an der Baupolitik der Bundesbahnen zu verstummen. Man kann heute höchstens bedauern, dass es aus Gründen der Landesverteidigung nicht möglich gewesen war, die Umstellung auf die elektrische Traktion in den Krisenjahren vor dem neuen Weltkrieg noch mehr zu fördern, da die in den letzten Kriegsjahren durchgeführten Elektrifizierungen nunmehr bedeutend höhere Kosten verursachen. Für die Fortsetzung der Elektrifikation ist Ende 1941 insofern eine bedeutsame Wendung eingetreten, als die bisherige Zurückhaltung aus militärischen Gründen im Einverständnis mit der Armeeleitung aufgegeben werden konnte. Von der Generaldirektion wird nunmehr die Elektrifizierung fast sämtlicher Linien ins Auge gefasst, mit einem Kostenaufwand von 51 Millionen Franken (Preisstand 1941), der sich auf mehrere Jahre verteilen würde.

Bei der Verstaatlichung der Bundesbahnen waren nur 516 km auf Doppelspur ausgebaut. Während der verflossenen 40 Jahre sind Doppelspuren im Ausmass von 582 km neu erstellt worden mit einem Kostenaufwand von 222 Millionen Franken. Die doppelspurigen Linien von rund 1100 km machen bloss 39 % des Gesamtnetzes aus. Im Vergleich zu ausländischen Hauptbahnnetzen muss dieses Verhältnis eher als bescheiden bezeichnet werden. Trotz der hohen Aufwendungen der Bundesbahnen für Doppelspurbauten ist heute noch keine einzige der die Schweiz durchziehenden Hauptverbindungen, weder in der Richtung Nord-Süd noch in der Richtung West-Ost, durchgehend und lückenlos mit der Doppelspur ausgerüstet. Die Vorteile einer zweigleisigen Linie gegenüber der Einspur für die Fahrplangestaltung, die Vermeidung von Zugverspätungen und die Erhöhung der kommerziellen Geschwindigkeiten und dadurch die Hebung der Wettbewerbsfähigkeit dürfen als bekannt vorausgesetzt werden. Gemäss einem Plan der Generaldirektion vom 12. Dezember 1941, der noch der Genehmigung der zuständigen Oberbehörden bedarf, sollen von den 1731 km einspurigen Linien innerhalb eines längern

Zeitraumes rund 416 km für den Ausbau auf Doppelspur in Betracht fallen. Beim Preisstand von 1941 wäre hierfür ein Kostenaufwand von rund 250 Millionen Franken erforderlich. Bei der Beschlussfassung über die einzelnen Strecken wird in den kommenden Jahren ausser dem Bedürfnis nach Arbeitsbeschaffung im besondern die voraussichtliche künftige Beanspruchung der Eisenbahnanlagen mitbestimmend sein. Das Ausbauprogramm auf lange Sicht für die festen Anlagen sieht an Aufwendungen weiter vor: für neue Linien und Linienverlegungen 32 Millionen, für Bahnhofserweiterungen 60 Millionen, für Hochbauten aller Art 15 Millionen, für Brückenerweiterungen und Brückenverstärkungen 27 Millionen, für den Ersatz von Niveauübergängen 26 Millionen, für den Ausbau von Schwachstrom- und Sicherungsanlagen 9 Millionen Franken.

Zur künftigen Erneuerung des Rollmaterials führt die Generaldirektion im erwähnten Bericht aus, dass jährlich im Mittel 30 Millionen Franken erforderlich wären, wenn man von einer Lebensdauer von 40 Jahren für Triebfahrzeuge und Personenwagen und von 50 Jahren für Gepäck-, Güter- und Dienstwagen ausgeht. In den letzten Jahren sind jedoch durchschnittlich nur 10 bis 12 Millionen Franken für Rollmaterial aufgewendet worden. Die Bundesbahnen sahen sich seit Jahren ausserstande, den Rollmaterialpark so zu erneuern, wie es geschehen sollte, um der zunehmenden Überalterung zu begegnen und zu verhindern, dass diese ein Ausmass annimmt, das sich überhaupt nicht mehr aufholen lässt. Sobald wieder Baustoffe zur Verfügung stehen, wird ernstlich an die Aufholung dieser Rückstände gedacht werden müssen.

Unter dem Druck der steigenden Fehlbeträge seit dem Jahre 1932 mussten die Bauausgaben auf höchstens 25 Millionen Franken jährlich herabgesetzt werden. Es kann jedoch keinem Zweifel unterliegen, dass bei Fortsetzung dieser während einiger Jahre gebotenen Einschränkung der Bauaufwendungen die technische und kommerzielle Leistungsfähigkeit der Anlagen und des Rollmaterials der Bundesbahnen stark leiden würden, was sich in den Erträgen mit der Zeit sehr nachteilig auswirken könnte. Für die Politik der künftigen Neuinvestitionen bei den Bundesbahnen ist Art. 3, Abs. 1, des Gesetzesentwurfes massgebend, der lautet: «Die Bundesbahnen sind nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben, in gutem Zustande zu erhalten und haben sich im Rahmen der verfügbaren Mittel den Bedürfnissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen.» Für die künftige Finanzierung der Bauaufwendungen ist Art. 21, Abs. 1, des Gesetzesentwurfes massgebend. Für Bau- und Erneuerungsausgaben dürfen höchstens die aus Abschreibungen gewonnenen Mittel, d. h. jährlich rund 48 Millionen Franken, verwendet werden (vgl. dazu die Ausführungen zur Abschreibungsordnung S. 815 f). Vorbehalten bleiben besondere Beschlüsse der Bundesversammlung gemäss Art. 21, Abs. 3, des Entwurfes und allfällige Arbeitsbeschaffungsmassnahmen in der Übergangszeit von der Kriegs- zur Friedenswirtschaft.

So oder anders erscheint dem Bundesrat bei den neuen Investitionen grösste Vorsicht am Platze, weil die Kapazität des bestehenden Transport-

apparates noch steigerungsfähig ist. Die Bundesbahnen haben im Jahre 1941 mit den gleichen Anlagen und Einrichtungen doppelt so viel Verkehr bewältigen können wie im Jahre 1938. Die künftige Beanspruchung des Bundesbahnapparates wird überdies von den weitem Fortschritten anderer Verkehrswege und Verkehrsmittel abhängig sein. Von der Aufstellung eines starren Ausbauprogrammes auf lange Sicht muss somit für die Bundesbahnen abgesehen werden. Vielmehr wird jeder Plan fortwährender Anpassung an die Verkehrsentwicklung bedürfen. Die Bauvoranschläge bedürfen übrigens jeweils der Genehmigung des Bundesrates (Art. 8 des Entwurfes). Sollten die verfügbaren Abschreibungsmittel wegen weiteren Vordringens neuer Verkehrsmittel nicht für Neuinvestitionen benötigt werden, so sollen, gemäss Art. 21, Abs. 2, des Gesetzesentwurfes, die überschüssigen Abschreibungsmittel zu Rückzahlungen auf den festen Anleihen der Bundesbahnen verwendet werden.

VI. Die Auswirkungen der Bundesbahnsanierung auf die Staatsrechnung des Bundes; Mittel zur Deckung.

1. Auswirkungen auf die Vermögensrechnung.

Millionen Franken

Für die Übernahme fester Schulden der Bundesbahnen in der Höhe der in der Bilanz auf Ende 1942 ausgewiesenen Non-Valeurs sind vom Bund aufzubringen	900
Dazu kommt das Dotationskapital von	400
Im ganzen also	1300
Davon sind in Abzug zu bringen die für die Sanierung der Eisenbahnen bis Ende 1942 gemachten Rücklagen, nämlich:	
Bundesbahn-Sanierungsfonds (jährliche Einlagen von 8 Millionen Franken in den Jahren 1935 bis 1938)	32
Allgemeiner Eisenbahnfonds (Finanzprogramm vom 31. Januar 1936, Art. 52); Bestand per Ende 1942	218
abzüglich ein Viertel als Anteil für die Privatbahnen	35 183 215
Die neuen Schuldverpflichtungen der Eidgenossenschaft belaufen sich somit auf	1085

2. Auswirkungen auf die Verwaltungsrechnung.

Bringt man die Rücklagen von 215 Millionen Franken vom Betrag der festen Entschuldung von 900 Millionen Franken in Abzug, so ist bei der Berechnung der künftigen jährlichen Belastung des Bundes von einem Betrag von 685 Millionen Franken auszugehen. Abgestellt auf einen Zinsfuss von $3\frac{3}{4}\%$, wie wir ihn auch für die Ermittlung des zu kapitalisierenden Rohertrages des Unternehmens anwenden, beträgt die Annuität

28,9 Millionen Franken bei einer Amortisationsfrist von 60 Jahren

Dazu kommt der voraussichtliche Zinsausfall auf dem Dotationskapital von höchstens 16 Millionen Franken, wenn es dem Unternehmen nicht gelingt, diese Verzinsung herauszuwirtschaften. Geldmässig stehen dem Bunde keine Aktivposten zur Verfügung, aus denen er den Aufwand von 1800 Millionen Franken decken könnte. Auch die Rücklagen von 215 Millionen Franken bestehen nicht in einem realisierbaren Aktivposten, sondern nur in einer Gutschrift, der ein entsprechender Teil des Schuldenüberschusses gegenübersteht. Bei der Berechnung des Zinsaufwandes, mit dem die eidgenössische Staatskasse in der Verwaltungsrechnung aus der Übernahme des Schuldendienstes für Bundesbahnschulden von 1800 Millionen Franken zu rechnen hat, ist daher auch der Zins für 215 Millionen Franken zu $3\frac{3}{4}$ % mit rund 7 Millionen Franken zu berücksichtigen. Die maximale jährliche Belastung des Bundes wäre also bei einer Amortisationsfrist von 60 Jahren auf rund 50 Millionen Franken zu veranschlagen.

Was im besonderen die Tilgungsfrist für die feste Kapitalentschuldung anbetrifft, hatte sie die Botschaft vom 24. November 1936 auf 60 Jahre angenommen und im Gesetzesentwurf selbst verankert.

3. Mittel und Massnahmen zur Deckung der Bundesaufwendungen.

a. Bisherige Massnahmen.

Wie unter der vorstehenden Ziff. 1 ausgeführt wurde, bestehen zur Sanierung der Bundesbahnen beim Bund bereits erhebliche Rücklagen, deren Bildung schon im Jahre 1935 begonnen hat.

Die vielfach verbreitete Ansicht, dass die Sanierung der Bundesbahnen von den Bundesbehörden bis auf den heutigen Zeitpunkt hinausgeschoben worden sei, ist nicht zutreffend. Bereits in den Voranschlägen des Bundes wurde vom Jahre 1935 an jeweilen ein erster Betrag von 8 Millionen Franken zurückgelegt. Diese Rücklagen in den sog. Bundesbahnsanierungsfonds wiederholten sich in gleicher Höhe in den Jahren 1936, 1937 und 1938, woraus sich die unter Ziff. 1 vom Gesamtaufwand in Abzug gebrachte Summe von 32 Millionen Franken erklärt. Vom Jahre 1939 an wurden diese Rücklagen nicht mehr gemacht, weil vom Jahre 1936 an ein «allgemeiner Eisenbahnfonds» gespeist wurde (vgl. Tabelle 6). Die Rechtsgrundlage dieses allgemeinen Eisenbahnfonds ist durch den «Bundesbeschluss über neue ausserordentliche Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes im Bundeshaushalte in den Jahren 1936 und 1937 (Finanzprogramm 1936)», vom 31. Januar 1936, geschaffen worden, dessen Artikel 52 folgenden Wortlaut hat:

«¹ Die Hälfte des Ertrages aus den nach Art. 35 bis 51 dieses Beschlusses anzuordnenden Massnahmen ist zur Äufnung eines Fonds zu verwenden, aus dem die finanziellen Lasten zu tilgen sind, die dem Bund aus dem Besitz der Schweizerischen Bundesbahnen sowie aus seinen Aufwendungen zugunsten der konzessionierten Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen erwachsen.

² Vor der Reorganisation dieser Unternehmungen kann der Fonds nicht beansprucht werden.

³ Dem Fonds werden keine Zinsen gutgeschrieben.

⁴ Für die Inanspruchnahme des Fonds ist die Zustimmung der Bundesversammlung erforderlich.»

Als neue Finanzquellen enthält dieser Bundesbeschluss u. a.:

die Krisenabgabe, die Erhöhung der Stempelabgaben, die Mehrsteuern auf Bier und Tabak, die Erhöhung der Zölle auf Zucker, auf Motorentreibstoffen, die Erhebung eines Getreidezolles, den Zollquittungsstempel sowie Preiszuschläge auf Ölen, Fetten und entsprechenden Rohstoffen, ausserordentliche Gewinne aus wirtschaftlichen Notmassnahmen.

In der Botschaft zum Finanzprogramm 1936 hatte der Bundesrat der Bundesversammlung eine Reihe von ausserordentlichen Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes im Bundeshaushalte beantragt, deren Gesamtertrag an neuen Einnahmen auf rund 80 Millionen Franken geschätzt worden ist.

Die Beschlussfassung der eidgenössischen Räte über Einsparungen und neue Einnahmen blieb teilweise hinter den Anträgen des Bundesrates zurück; der mutmassliche Betrag der neuen Einnahmen wurde auf 70 bis 75 Millionen Franken geschätzt. Art. 52 des Finanzprogramms 1936 bestimmte, dass die Hälfte des Ertrages dieser neuen Einnahmen zur Äufnung eines Fonds zu verwenden sei, «aus dem die finanziellen Lasten zu tilgen sind, die dem Bunde aus dem Besitz der Bundesbahnen sowie aus seinen Aufwendungen zugunsten der konzessionierten Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen erwachsen». Unter sonst gleichen Verhältnissen durfte daher mit einer jährlichen Äufnung des «allgemeinen Eisenbahnfonds» in den Jahren 1936 bis 1938, auf die die Wirksamkeit des Finanzprogramms 1936 beschränkt war, von rund 35 bis 37 Millionen Franken gerechnet werden.

Die meisten der 1933 und 1936 neu erschlossenen Einnahmen sind in der Zwischenzeit in die ordentliche Gesetzgebung übergeführt und mit andern Einnahmen verschmolzen worden. Es wäre nur mit erheblichen technischen Schwierigkeiten möglich gewesen — und wäre wohl auch dann noch gekünstelt herausgekommen —, auf die Dauer auseinanderzuhalten, welcher Teil der Einnahmen auf früherem, ordentlichem Recht und welcher ursprünglich auf dem Fiskalnotrecht beruhte. Schon im Finanzprogramm 1938 ist dieser Lage dadurch Rechnung getragen worden, dass die Einlage in den allgemeinen Eisenbahnfonds pauschalisiert und auf 35 Millionen Franken festgesetzt wurde; gegenüber dem Rechnungsergebnis der Jahre 1937 und 1938, für die die Ausecheidung der Einnahmen nach den Rechtsquellen zur Not noch durchführbar war, bedeutete dieser Betrag eine Aufrundung um 3 bis 4 Millionen Franken.

Materielle Rückstellungen setzen Einnahmenüberschüsse voraus. Solange die Verwaltungsrechnung mit Fehlbeträgen abschliesst, haben Rückstellungen nur Bedeutung für die Buchhaltung: bilanzmässig betrachtet, läuft die rechnerische Anlage von Rückstellungen bei defizitärem Rechnungsabschluss auf

eine Erhöhung des Schuldenüberschusses um den Betrag hinaus, der als Fondseinlage bezeichnet wird. Aus kreditpolitischen Überlegungen schien es dem Bundesrat schon im Jahre 1941 zweckmässiger, den Ausgabenüberschuss in der Staatsrechnung nicht noch durch eine effektive Einlage in den allgemeinen Eisenbahnfonds aufzublähnen. Die eidgenössischen Räte folgten seinen Anträgen, die Einlage im Jahre 1942 auf 10 Millionen Franken und im Jahre 1943 auf 5 Millionen Franken herabzusetzen, in der Meinung, dass in den genannten Jahren je 5 Millionen Franken auf die Privatbahnhilfe und im Jahre 1942 5 Millionen Franken auf die Entschuldung der Bundesbahnen entfallen sollten.

Von dem bis Ende 1943 auf 233 Millionen Franken anwachsenden Fonds stehen dergestalt rechnerisch für die Privatbahnsanierung 40 Millionen Franken und für die Entschuldung der Bundesbahnen 183 Millionen Franken und unter Einschluss eines früher für die Sanierung der Bundesbahnen errichteten Spezialfonds, der ein Vermögen von 32 Millionen Franken aufweist, 215 Millionen Franken zur Verfügung.

In der Hauptbotschaft zur Bundesbahnsanierung vom November 1936 ist zur Einleitung der Sanierung durch die Schaffung des allgemeinen Eisenbahnfonds folgendes ausgeführt worden:

«Es stand ausser Zweifel, dass, wie auch die neue Organisation der Bundesbahnen ausfallen werde, ihre Sanierung grosse finanzielle Opfer erfordern würde. Dass der Bund dafür aufzukommen haben werde, erschien unvermeidlich. War dem so, so musste man vorher, wenigstens in der Hauptsache, die Aufbringung der dazu notwendigen Mittel prüfen, so dass die Weiterarbeit das Zustandekommen des zweiten Finanzprogramms der Eidgenossenschaft zur Voraussetzung hatte. Bekanntlich ist nun in diesem durch die Schaffung eines Tilgungsfonds für die Eisenbahnen ein erheblicher Betrag für deren Wiederaufrichtung in Reserve gestellt worden» (Bundesbl. 1936, III, 222).

Über die Deckungsfrage finden sich sodann in der Hauptbotschaft (Bundesbl. 1936, III, 308) folgende Ausführungen:

«Die dem Bunde zugunsten der Bundesbahnen zur Verfügung stehende Summe ist schon jetzt, d. h. nach Voranschlag und Finanzprogramm II und unter der Voraussetzung, dass diese Mittel auch nach 1937 weiterhin zur Verfügung stehen werden, auf rund 85 Millionen Franken zu bemessen. Da sich der Bedarf nach vorstehender Rechnung auf 53,3 Millionen beläuft, ergibt sich hinsichtlich der Belastung des Bundes ein ungedecktes Betreffnis von 18,3 Millionen. Dieses Ergebnis hat zur Voraussetzung, dass das Dotationskapital nicht verzinst werden kann.»

b. Neue Massnahmen.

Aus verschiedenen Gründen ist die Einführung einer allgemeinen Beförderungsteuer auch für unser Land in Aussicht genommen. Diese Finanzquelle ist im Auslande schon seit vielen Jahren ausgeschöpft worden. Die

Beförderungssteuer soll nicht nur vom Eisenbahnverkehr erhoben werden, sondern auch von den motorisierten Transporten auf der Strasse (gewerbemässiger Verkehr und Werkverkehr) sowie von den motorisierten Transporten zu Wasser und in der Luft, so dass eine Störung des Wettbewerbsgleichgewichts aus der Einführung der Beförderungssteuer nicht zu befürchten ist. Für die Verwendung des Ertrages dieser Steuer werden besondere gesetzliche Bestimmungen aufzustellen sein. Zur teilweisen Deckung der Sanierungsbedürfnisse der Bundesbahnen sollen jedoch nur die Erträgnisse aus der vom Bundesbahnverkehr erhobenen Beförderungssteuer Verwendung finden. Es ist damit zu rechnen, dass jährlich die Hälfte der notwendigen Summe, das heisst 25 bis 30 Millionen Franken durch die Beförderungssteuer auf dem Bundesbahnverkehr werden hereingebracht werden können. Die Verwendung der Steuererträgnisse bei den übrigen Verkehrsarten bedarf noch näherer Prüfung. Da jedoch der Bund mit weitem grossen Opfern für Verkehrszwecke aller Art wird rechnen müssen, ist die teilweise Deckung dieser Aufwendungen durch eine Beförderungssteuer, d. h. durch die Benützer und Nutzniesser der verschiedenen Verkehrsapparate, durchaus gerechtfertigt.

Bis zur Einführung der Beförderungssteuer sollen die zusätzlichen Einnahmen der Bundesbahnen aus Taxzuschlägen zu ihrer Entschuldung eingesetzt werden.

VII. Das Dienstverhältnis des Personals.

Bei der grossen Bedeutung, die dem Faktor «Arbeit» und somit den Personalausgaben im Eisenbahnbetrieb zukommt, war es verständlich, dass die Regelung des Personalstatuts im früheren Sanierungsprojekt eine zentrale Stellung einnahm. Die Erklärung für die hohen Personalaufwendungen, die rund die Hälfte der Gesamtausgaben beanspruchen, finden wir nicht nur in der grossen Zahl der beschäftigten Arbeitskräfte, sondern auch in der Tatsache, dass der Staat als Arbeitgeber sich mit Recht bemüht, die Personalverhältnisse vorbildlich zu gestalten.

Seit Erlass der Sanierungsbotschaft vom 24. November 1936 konnte die Bundesbahnverwaltung den Personalbestand von 28 642 Personen im Durchschnitt des Jahres 1936 auf 27 328 Personen im Jahresdurchschnitt 1939 senken. Die Personalausgaben gingen in diesem Zeitraum von 185,5 auf 183,6 Millionen Franken zurück. Eine Reihe von Rationalisierungsmassnahmen, wie die Reorganisation des Rechnungsdienstes, die fortgesetzte Vereinfachung des Streckenwärterdienstes im Zusammenhang mit der Aufhebung weiterer Niveaueübergänge, die fortschreitende Ausrüstung von Güterwagen mit der Luftdruckbremse, die Ausdehnung des Einmanndienstes auf den elektrischen Lokomotiven und weitere Verbesserungen der Dienstorganisation haben dazu beigetragen. Mit dem starken Ansteigen der Verkehrsleistungen seit Ausbruch des Krieges musste auch die Zahl der Beschäftigten wieder zunehmen. Sie betrug im Durchschnitt des Jahres 1942 28 951 Personen. Gleichzeitig erhöhten sich

die Personalausgaben auf 216,8 Millionen Franken. Das Personal unterstützte seinerseits durch treue und verständnisvolle Mitarbeit den Sparwillen der Verwaltung und ermöglichte es, den ungewöhnlichen Anforderungen, die von der Wirtschaft und der Landesverteidigung an die Bundesbahnen gestellt wurden, gerecht zu werden, ohne dass eine namhafte Vermehrung der Personalkosten eintrat.

Die hervorragende Stellung der Personalausgaben im Rahmen der Gesamtaufwendungen und die starke Verknüpfung des Eisenbahnbetriebes mit dem allgemeinen Konjunkturverlauf haben bei der Vorbereitung der Sanierungsmassnahmen in der Vorkriegszeit zu Bestrebungen geführt, die der Bundesbahnverwaltung einen stärkeren Einfluss auf das Anstellungs- und Dienstverhältnis des Personals verschaffen wollten. Schon im ersten Vorentwurf des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für ein neues Bundesbahngesetz vom 1. Juni 1934 war in Aussicht genommen, die Regelung des allgemeinen Anstellungs- und Dienstverhältnisses, sowie der Versicherung des Personals dem Verwaltungsrat zu übertragen. In diesem Vorentwurf war jedoch auch vorgesehen, den Bundesbahnen die Rechtspersönlichkeit zu verleihen.

In einer ähnlichen Richtung bewegte sich der Vorschlag der Bundesbahnverwaltung vom 23. März 1936. An Stelle der gesetzlichen Besoldungsregelung im Bunde sollte die Aufstellung der Besoldungsordnung der Kompetenz des Bundesrates übertragen werden, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung. Ausgehend von der Erwägung, dass zweckmässigerweise die Regelung der Besoldungsverhältnisse für den gesamten Personalkörper des Bundes einer Instanz zu übertragen sei, wurde der Bundesrat als zuständige Instanz vorgeschlagen. Damit sollte auch jede Ungleichheit in der Behandlung des Bahnpersonals und des übrigen Bundespersonals ausgeschaltet sein. Als gute Vorbilder für eine solche Beordnung konnten nicht zuletzt jene Kantone dienen, in denen die Kompetenz zur Festsetzung der Besoldungen für die kantonalen Beamten dem Regierungsrat oder dem Grosse Rat vorbehalten ist.

Jene Trennung der Beeinflussung der wichtigsten Ausgabensumme von der direkten Verantwortung über die Geschäftsgebarung aufzuheben und der Bundesbahnleitung eine weitgehende Autonomie auf diesem Gebiete zu sichern, erschien damals als eine der Hauptaufgaben der Bundesbahnsanierung. In der Absicht, dem Besoldungswesen des grössten industriellen Betriebes unseres Landes eine vermehrte Schmiegsamkeit und Anpassungsfähigkeit an die jeweilige Verkehrslage zu verschaffen, sah unsere Sanierungsvorlage vom 24. November 1936 vor, dass die Befugnis zur Aufstellung des Verzeichnisses der Ämter, deren Träger die Eigenschaft von Beamten haben, sowie die Befugnis zum Erlass der Besoldungsordnung für die Beamten an den Verwaltungsrat zu übertragen sei, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 14 des Gesetzesentwurfes). Im übrigen sollte das Personal nach wie vor der Mehrheit der Bestimmungen des geltenden Beamtengesetzes unterstellt bleiben. Wir möchten an dieser Stelle die verschiedenen Gründe nicht wieder-

holen, die für eine solche, teilweise dem Gesetze entzogene Besoldungsordnung geltend gemacht worden sind, verweisen aber auf unsere Ausführungen in der Botschaft vom 24. November 1936 (Bundesbl. 1936, III, 274 ff.).

Bei den Beratungen in der nationalrätlichen Kommission wie auch im Nationalrat selbst zeigte sich eine starke Abneigung gegen unsere Vorschläge zur Neuordnung des Personalstatuts. Es wurde geltend gemacht, dass dem Volke die Verantwortung für diese Fragen nicht genommen werden dürfe. Ferner müsse vermieden werden, innerhalb des gesamten Personalkörpers des Bundes für einen massgebenden Teil desselben eine verschiedene Behandlung eintreten zu lassen.

Der Nationalrat hat in Abänderung unserer Anträge am 22. März 1938 beschlossen, die bisherige Ordnung des Dienstverhältnisses des Bundesbahnpersonals beizubehalten. Um dem allerdings nicht zu verkennenden Bedürfnis nach besserer Anpassungsfähigkeit der Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse an die Lage des Unternehmens, im besondern an dessen Beschäftigungsgrad, gerecht zu werden, wurde in Art. 14, Abs. 2, bestimmt, dass bei der Aufstellung des Ämterverzeichnisses und bei der Einreihung der Ämter in die Klassen im Rahmen der Vorschriften des Art. 38 des Beamtengesetzes «auf die besonderen Verhältnisse und Bedürfnisse des Unternehmens Rücksicht zu nehmen sei».

Seit der grundsätzlichen Beschlussfassung durch den Nationalrat sind nun mehr als fünf Jahre verflossen. Manche Voraussetzungen für die künftige Ordnung der Personalverhältnisse haben sich seither stark verschoben. Die hervorragende Aufgabe, die die Bundesbahnen für die Landesversorgung und die Landesverteidigung in unserem staatlichen und volkswirtschaftlichen Leben zu erfüllen haben, macht es den Behörden zur Pflicht, beim Bundesbahnpersonal, das höchsten Anforderungen gewachsen sein muss und im Kriegsfall grossen Gefahren ausgesetzt ist, nicht den Eindruck einer Benachteiligung gegenüber dem übrigen Bundespersonal aufkommen zu lassen. Unter diesen Umständen genügt es, in Art. 14 des neuen Entwurfes vorzuschreiben, dass die bundesrechtlichen Bestimmungen über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten auch auf die Bundesbahnen Anwendung finden.

Gestützt auf gewisse Beobachtungen kann man übrigens behaupten, dass die vermehrte Selbständigkeit der Bundesbahnverwaltung in Personalfragen auch zu Mehrausgaben führen könnte. Bei der vorgesehenen Ordnung des Dotationskapitals werden Bundesrat und Finanzdepartement, denen die Personalpolitik anvertraut sein wird, vermehrtes Interesse haben, auch die Personalwirtschaft zu beeinflussen.

Durch den neuen Krieg sind die Verhältnisse auch auf diesem Gebiet wesentlich beeinflusst worden. Die gesetzlichen Ansätze müssen geändert und durch Teuerungszulagen müssen Korrekturen vorgenommen werden. Schliesslich wird man auch zu einem neuen Besoldungsgesetz kommen müssen.

Für eine einheitliche Behandlung der Dienstverhältnisse des gesamten eidgenössischen Personals ist nicht zuletzt auch deshalb einzutreten, weil —

wie auch die bisherige Behandlung der Vorlage gezeigt hat — jede differentielle Behandlung grosser Teile der im Bundesdienst Beschäftigten zu einer scheinbaren oder wirklichen Ungleichheit führen kann, die Ausgangspunkt einer sozialen Spannung werden könnte. Solche Spannungen auszugleichen und bestehende Gegensätze zu überbrücken, soll auch Ziel unserer Vorlage sein.

VIII. Schlussbemerkungen.

Seit der Aufstellung unserer Hauptbotschaft gegen Ende des Jahres 1936 und seitdem die Beratungen über das Sanierungswerk in den eidgenössischen Räten am Ende des Jahres 1938 unterbrochen werden mussten, weil für die Regelung der Besoldungen und Pensionsverhältnisse ein besonderes Gesetz in Aussicht genommen, vom Volke jedoch Ende 1939 verworfen worden war, sind mehr als vier Kriegsjahre verflossen, deren Anforderungen an die Leistungsfähigkeit unserer Staatsbahn zahlreiche neue Erfahrungen und Erkenntnisse über ihre Ertragslage zutage gefördert haben. Bei sachlicher Beurteilung gelangt man denn auch zum Schluss, dass die Verschiebung der Sanierung bis in das Jahr 1943 keine Nachteile zur Folge hatte, sondern für eine gründliche Sanierung des Unternehmens sich im Gegenteil günstig auswirken wird. Auch die Erfahrungen, die seit 1940 mit der Sanierung der Privatbahnen gesammelt werden konnten, waren für eine ausreichende Sanierung der Bundesbahnen von grossem Nutzen. Bei den Bundesbahnen sowohl wie bei den Privatbahnen ist der Sanierungsbedarf nach einheitlichen Grundsätzen festgestellt worden, unter Berücksichtigung der ungenügenden Abschreibungen in der Vergangenheit, unter Erfassung aller Non-Valeurs in der Bilanz und nach möglichst genauer Ermittlung der Ertragswerte auf Grund der 12-jährigen Vorkriegsperiode 1927—1938.

Der kaum zu überschätzende Wert, den die Bundesbahnen für die Landesversorgung mit unentbehrlichen Gütern, für die Förderung der Landesverteidigung, für den Austausch von Gütern im Innern des Landes sowie für das gesamte wirtschaftliche, kulturelle und soziale Leben unseres Volkes darstellen, ist seit der starken Einschränkung des motorisierten Strassenverkehrs jedem Schweizerbürger heute mit einer solchen Klarheit und Eindringlichkeit bewusst geworden, dass die psychologischen Voraussetzungen für eine endliche Bereinigung der Bilanz der Bundesbahnen heute eher günstiger zu beurteilen sind als in der Zeit vor dem Kriege.

Die Opfer, die durch die Übertragung eines beträchtlichen Teiles der Kapitallasten von den Bundesbahnen, d. h. von den Bahnbenützern, auf den Bund, d. h. auf die Steuerzahler abgewälzt werden sollen, erscheinen in einem weniger düstern Lichte und eher tragbar, wenn man sich vergegenwärtigt, welche Vorteile der schweizerischen Volkswirtschaft während des 40jährigen Bestandes der Bundesbahnen aus der bisherigen Kapitalstruktur des Unternehmens erwachsen sind. Seit der Verstaatlichung sind nicht weniger als 3000 Millionen Franken als Obligationenzinse aus der Bundesbahnkasse in

die verschiedensten Kanäle unserer Wirtschaft zurückgeflossen. Was diese Summe bedeutet, die gleich hoch ist wie die gesamte Verschuldung der Bundesbahnen, zeigt ein Blick auf die Kapitalerträge grosser ausländischer Privatbahnen, bei denen während der gleichen Periode durchschnittlich nicht mehr als 2 % als Kapitalrente ausgerichtet werden konnten. Dies heisst, dass eine Entschuldung der Bundesbahnen um 1,3 Milliarden Franken heute nicht vorgenommen werden müsste, wenn die Bundesbahnen, gleich wie z. B. die amerikanischen und englischen Privatbahnen, durchschnittlich nicht mehr als 2 % an Dividenden und Obligationenzinsen hätten bezahlen müssen. Die einseitige Kapitalstruktur der Bundesbahnen mit Fremdkapital allein, ohne Eigenkapital, war demnach für die Geldgeber wohl von Vorteil, allein für die Bundesbahnen nicht mehr tragbar von dem Augenblick an, als neue Verkehrsmittel in den Verkehrsbesitz der Bundesbahnen einbrachen und ihre Ertragslage unterhöhlten. Die Kriegsjahre haben den Nachweis erbracht, dass die Bundesbahnen ohne diese grundlegenden Einflüsse nicht nur nicht überschuldet wären, sondern sogar einen kapitalisierten Ertragswert von rund 4 Milliarden Franken aufweisen könnten. Dabei ist berücksichtigt, dass dem vermehrten Militärverkehr der Ausfall der ausländischen Reisenden gegenübersteht.

Eine weitere Tatsache, die in unseren Schlussbetrachtungen Erwähnung finden muss, berührt die von den Bundesbahnen verfolgte Tarifpolitik. Die gemeinwirtschaftliche Struktur des Tarifgebäudes hatte im besonderen zur Folge, dass die industrielle und gewerbliche Produktion dezentralisiert und einer weitgehenden Verstädterung durch die sehr niedrigen Ansätze der Arbeiterabonnemente vorgebeugt werden konnte. Im Gegensatz zu den meisten wirtschaftlichen Betrieben des Landes haben die Bundesbahnen während vier Kriegsjahren ihre Tarife nicht allgemein erhöht. Wäre im Durchschnitt dieser vier Jahre bloss ein Zuschlag von 10 % im Mittel erhoben worden, so hätte die Schuld der Bundesbahnen um mehr als 100 Millionen Franken gesenkt werden können. Die Tarifierhöhung unterblieb bisher, obwohl die Betriebsausgaben erheblich zugenommen haben. Auf die Dauer wird es jedoch den Bundesbahnen kaum möglich sein, weitere Preisopfer zu übernehmen. Es gilt deshalb, bei einer gerechten Würdigung der Entwicklung der Bundesbilanzen auch die volkswirtschaftliche Bilanz ins Auge zu fassen, bei der vielen Passivposten der Bundesbahnbilanz äusserst wertvolle wirtschaftliche Aktivposten gegenüberstehen.

In diesem Zusammenhang muss auch auf die technische Grossleistung der Elektrifikation hingewiesen werden, für die bisher 800 Millionen Franken investiert worden sind, zum grossen Teil in Jahren eines überhöhten Preisniveaus. Durch den frühern Bundesbeitrag von 60 Millionen Franken an diese Aufwendungen konnten jedoch die Nachteile nicht genügend ausgeglichen werden. Die Überkapitalisierung der Bundesbahnen wäre geringer ausgefallen, wenn das Unternehmen ohne Rücksicht auf die volkswirtschaftlichen Interessen der Arbeitsbeschaffung die Umstellung auf die elektrische Traktion nicht vor-

wiegend in der teuersten Zeit hätte vornehmen müssen. Auch die Vergebung der zahlreichen Arbeitsaufträge ausschliesslich im Inland führten zu Mehrbelastungen, die sich jedoch segensreich ausgewirkt haben. Trotz diesen Mehraufwendungen wird dieses nationale Werk heute ausnahmslos als eine Wohltat ersten Ranges für unsere gesamte Volkswirtschaft gerühmt.

Die Verkehrsschrumpfung auf den Eisenbahnen und die damit zusammenhängenden Fehlbeträge in den Vorkriegsjahren wären geringer ausgefallen, wenn die Erkenntnis für eine vernünftige Verkehrsteilung zwischen Schiene und Strasse früher in alle Volkskreise eingedrungen wäre. Es ist zu hoffen, dass nach dem Kriege die Verkehrscoordination auf Grund der neuen verfassungsrechtlichen Grundlage so ausgestaltet werden kann, dass wenigstens ein weiteres Absinken der Ertragslage der Bundesbahnen unter den Stand der Vorkriegsjahre vermieden wird. Das Schweizervolk hat es somit in der Nachkriegszeit selbst in der Hand, noch grössern Opfern für die Staatsbahn, die das Rückgrat des nationalen Verkehrsapparates bildet, auszuweichen. Dieses Ziel dürfte erreichbar sein, ohne dass der gesunde verkehrstechnische Fortschritt gehemmt werden müsste.

Wir empfehlen Ihnen, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, den abgeänderten Gesetzesentwurf, den Ihnen vorzulegen wir die Ehre haben, anzunehmen, und benützen die Gelegenheit, Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. September 1943.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Celio.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

Beilagen:

1. Neuer Entwurf.
 2. Statistische Tabellen 1—6.
-

(Neuer Entwurf.)

Beilage 1

Bemerkung: Um den neuen besser mit dem alten Entwurf vergleichen zu können, und um Verwechslungen zu vermeiden, sind die Nummern der gestrichenen Artikel und die entsprechenden alten Buchstaben einstweilen beibehalten worden.

Bundesgesetz

über

die Schweizerischen Bundesbahnen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Art. 26 sowie Art. 85, Ziffern 1 und 3, der Bundesverfassung,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 24. November 1936
und 17. September 1943,

beschliesst:

Erster Teil.

Verwaltung und Betrieb.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1¹⁾.

Verwaltung und Betrieb der dem Bunde gehörenden oder von ihm gepachteten Eisenbahnen sind Sache einer innerhalb der Schranken der Bundesgesetzgebung selbständigen eidgenössischen Verwaltung, die den Namen «Schweizerische Bundesbahnen» führt.

Art. 2²⁾.

Die Erwerbung weiterer Eisenbahnen oder der Bau neuer Linien durch den Bund kann nur gestützt auf einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss erfolgen.

Art. 3³⁾.

¹ Die Bundesbahnen sind nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben, in gutem Zustande zu erhalten und haben sich im Rahmen

¹⁾ Nach Beschluss des Nationalrates.

²⁾ Nach Entwurf vom 24. November 1936.

³⁾ Nach Antrag der ständerätlichen Kommission.

der verfügbaren Mittel den Bedürfnissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen.

² Sie haben der schweizerischen Volkswirtschaft zu dienen und im besondern bei der Tarif- und Fahrplangestaltung auf deren Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen, soweit ihre finanziellen Mittel dies gestatten.

Art. 4¹⁾.

¹ Die Gesetzgebung des Bundes in Eisenbahnsachen findet auch auf die Bundesbahnen Anwendung. Der Bundesrat kann jedoch Ausnahmen zulassen, sofern dadurch nur das innere Verhältnis zwischen Bund und Bundesbahnen berührt wird.

² Der Bundesrat kann ferner die Bundesbahnen ermächtigen, ihre Betriebsweise zu ändern, um sie den Bedürfnissen des Verkehrs und den Erfordernissen der Volkswirtschaft anzupassen.

³ Die endgültige Stilllegung von Eisenbahnen bedarf der Zustimmung der Bundesversammlung.

Art. 5²⁾.

¹ Die Bundesbahnen haben ihren Sitz in Bern.

² Sie können ausser an ihrem Sitz am Hauptorte jedes Kantons von den Kantonseinwohnern belangt werden.

³ Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

⁴ Auf die gegen die Bundesbahnen gerichteten Klagen finden die Bestimmungen von Art. 48, Ziff. 2, des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1921 über die Organisation der Bundesrechtspflege keine Anwendung.

Art. 6³⁾.

¹ Die Bundesbahnen sind mit Einschluss der zu ihrer Aufgabe als Transportunternehmung gehörenden Hilfs- und Nebenbetriebe, wie Kraftwerke, Werkstätten, Lagerhäuser und dgl., von jeder Besteuerung durch die Kantone und Gemeinden befreit.

² Die vom Bunde den Kantonen auf Grund des Bundesgesetzes vom 22. Dezember 1916 über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte zu leistende Entschädigung wird durch dieses Gesetz nicht berührt.

³ Für das Rollmaterial, das Mobiliar und die Transportgegenstände sind die Bundesbahnen den kantonalen Vorschriften über die Versicherungspflicht gegen Feuerschaden nicht unterworfen.

¹⁾ Nach Antrag der ständerätlichen Kommission.

²⁾ Nach Entwurf vom 24. November 1936.

³⁾ Nach Beschluss des Nationalrates.

II. Befugnisse der Bundesversammlung und des Bundesrates.

Art. 7 ¹⁾.

Der Bundesversammlung steht zu:

- a. die Genehmigung der vom Bundesrat aufzustellenden allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung;
- a^{bis}. die Gesetzgebung über das Dienstverhältnis des Personals;
- b. die Genehmigung der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;
- c. die Beschlussfassung über die Erhöhung der für Anschaffungen und Bauten aufzuwendenden Mittel (Art. 21, Abs. 8);
- d. die Beschlussfassung über Massnahmen zur Deckung von Fehlbeiträgen (Art. 19, Abs. 2);
- e. die Beschlussfassung über die Erwerbung weiterer Eisenbahnen sowie den Bau neuer Linien durch den Bund (Art. 2);
- f. die Genehmigung der endgültigen Stilllegung von Eisenbahnlinien (Art. 4, Abs. 3).

Art. 8 ²⁾.

¹ Der Bundesrat übt die Oberaufsicht über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt der Bundesbahnen aus. Er kann ihnen die zur Wahrung wichtiger Interessen des Landes notwendigen Weisungen erteilen. Er hat insbesondere folgende Befugnisse:

- a. Vertretung der Bundesbahnen vor der Bundesversammlung;
- b. Wahl des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung;
- c. Genehmigung des Voranschlages;
- d. Ausgabe von Anleihen.

² Er regelt, unter Vorbehalt des Art. 10, seine übrigen Befugnisse sowie die Aufsichtsrechte des Post- und Eisenbahndepartements und die Zuständigkeiten der leitenden Organe der Bundesbahnen. Dabei soll durch weitgehende Abtretung von Befugnissen an diese Organe für eine einfache, rasche und unabhängige Geschäftsbehandlung gesorgt werden.

III. Organe der Schweizerischen Bundesbahnen.

Art. 9 ³⁾.

¹ Die leitenden Organe der Bundesbahnen sind:

- a. der Verwaltungsrat;
- b. die Geschäftsleitung.

² Sie sind für ihre Geschäftsführung dem Bundesrate verantwortlich.

¹⁾ Nach Beschluss des Nationalrates, ausgenommen lit. f, für welche die Fassung des Entwurfs vom 24. November 1936 beantragt wird.

²⁾ Nach Antrag der ständerätlichen Kommission.

³⁾ Nach Entwurf vom 24. November 1936.

Art. 10 ¹⁾.

¹ Der Verwaltungsrat besteht aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und dreizehn Mitgliedern. Er wird vom Bundesrat auf eine Amtsdauer von drei Jahren gewählt.

² Ihm steht zu:

- a. die Aufsicht über die Verwaltung;
- b. die Aufstellung der von der Geschäftsleitung zu befolgenden allgemeinen Richtlinien, soweit sie nicht durch das Gesetz oder Anordnungen des Bundesrates bestimmt sind;
- c. die Begutachtung aller wichtigen, die Bundesbahnen betreffenden Geschäfte, die von der Bundesversammlung oder vom Bundesrat zu behandeln sind oder von diesem dem Verwaltungsrat vorgelegt werden;
- d. die Aufstellung des Voranschlages zuhanden des Bundesrates;
- e. die Prüfung der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes zuhanden des Bundesrates, der sie der Bundesversammlung zur Genehmigung vorlegt;
- f. die Aufstellung der Wahlvorschläge für die Mitglieder der Geschäftsleitung zuhanden des Bundesrates;
- ^{bis} die Wahl der Abteilungsvorstände der Generaldirektion;
- g. die Aufstellung der allgemeinen Verwaltungsorganisation, die Festsetzung der Befugnisse und Obliegenheiten der einzelnen Dienststellen;
- h. die Beschlussfassung über generelle Projekte für grössere Bauten;
- i. die Genehmigung wichtiger Verträge;
- ^{bis} die Aufstellung der allgemeinen Ausführungserlasse der Bundesbahnen zur Gesetzgebung und zu den Verordnungen des Bundesrates über das Dienstverhältnis des Personals;
- ferner unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat:
- n. die Aufstellung der Statuten der Pensions- und Hilfskasse für das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen.

³ Die nähere Umschreibung der Obliegenheiten und Befugnisse des Verwaltungsrates erfolgt durch die Vollziehungsverordnung.

Art. 11 ²⁾.

Die Geschäftsleitung besteht aus der Generaldirektion und den Kreisdirektoren. Sie wird vom Bundesrat auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates bestellt.

Art. 12 ²⁾.

Die Generaldirektion hat ihren Sitz in Bern. Ihre Zusammensetzung wird vom Bundesrat auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates bestimmt.

¹⁾ Nach Antrag der ständerätlichen Kommission bis zu lit. i; nach Beschluss des Nationalrates ab lit. ^{bis}. Die lit. k, l, m werden somit gestrichen.

²⁾ Nach Entwurf vom 24. November 1936.

Sie besorgt gemäss der vom Verwaltungsrat zu erlassenden Geschäftsordnung die oberste Leitung und Geschäftsführung.

Art. 13 ¹⁾.

Für die Verwaltung und den Betrieb ist das Bundesbahnnetz in drei Kreise einzuteilen, an deren Spitze je ein Kreisdirektor steht. Sitze der Kreisdirektoren sind Lausanne, Luzern und Zürich.

IV. Dienstverhältnis des Personals.

Art. 14 ²⁾.

Für die Ordnung des Dienstverhältnisses der Beamten der Bundesbahnen finden die über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten bestehenden bundesrechtlichen Bestimmungen Anwendung.

Art. 15 ³⁾.

Art. 16 ³⁾.

Art. 17 ³⁾.

Zweiter Teil.

Finanzhaushalt und Entschuldung ²⁾.

I. Finanzhaushalt ²⁾.

Art. 18 ²⁾.

¹ Über den Finanzhaushalt der Bundesbahnen ist eine eigene, vom Rechnungswesen des Bundes getrennte Rechnung zu führen.

² Die Rechnungen der Bundesbahnen sind so zu gestalten, dass sich die Vermögenslage, die Schuld- und Forderungsverhältnisse, die Aufwendungen für Bauten und die Betriebsergebnisse zuverlässig und vollständig feststellen lassen.

Art. 19 ⁴⁾.

¹ Der nach Deckung sämtlicher Verbindlichkeiten mit Einschluss der Abschreibungen sich ergebende Reingewinn der Bundesbahnen ist wie folgt zu verwenden:

¹⁾ Nach Entwurf vom 24. November 1936.

²⁾ Neue, vom Bundesrate beantragte Fassung.

³⁾ Art. 15 bis 17 nach Beschluss des Nationalrates gestrichen.

⁴⁾ Neue, vom Bundesrate beantragte Fassung. Entspricht sachlich dem bisherigen Art. 22.

- a. Vorweg ist ein Betrag bis zu 5 Millionen Franken jährlich in eine Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge einzulegen, bis diese Reserve 10 % des Dotationskapitals erreicht hat.
- b. Hierauf ist das Dotationskapital bis zu 4 % zu verzinsen.
- c. Über die Verwendung eines allfälligen Überschusses beschliesst die Bundesversammlung bei der Abnahme der Jahresrechnung.

² Ein Fehlbetrag wird aus der Reserve gedeckt. Ist diese erschöpft, so beschliesst die Bundesversammlung bei der Abnahme der Jahresrechnung über die Art der Deckung.

Art. 20¹⁾.

Die Anlagen und Betriebsmittel, die der Abschreibung unterworfen sind, sowie die Höhe der jährlichen Abschreibungen werden vom Bundesrate bestimmt.

Art. 21²⁾.

¹ Für Anschaffungen und Bauten, welche die Bundesbahnen gestützt auf Art. 3 ausführen, dürfen höchstens die aus Abschreibungen gewonnenen Mittel verwendet werden.

² Die nicht für Neuinvestierungen benötigten Mittel sind zu Rückzahlungen von Anleihen der Bundesbahnen zu verwenden.

³ Reicht der aus den Abschreibungen gewonnene Betrag für die in Abs. 1 genannten Zwecke nicht aus und sollen die fehlenden Mittel durch eine Erhöhung der festverzinslichen Schulden der Bundesbahnen beschafft werden, so bedarf es zu dieser Erhöhung eines dem Referendum unterstellten Bundesbeschlusses.

Art. 22³⁾.

Im Falle der Erwerbung weiterer Eisenbahnen oder des Baues neuer Linien durch den Bund (Art. 2) ist im grundlegenden Bundesbeschluss zu bestimmen, mit welchem Betrag die Baurechnung der Bundesbahnen zu belasten ist. Die Belastung soll den kommerziellen Wert, den die zu erwerbende Bahn oder die zu bauende Linie für die Bundesbahnen hat, nicht übersteigen.

Art. 23⁴⁾.

Der Bundesrat erlässt die erforderlichen Ausführungsvorschriften über den Finanzhaushalt und die Rechnungsführung sowie die Vorlage des Voranschlags und der Jahresrechnung.

¹⁾ Neue, vom Bundesrate beantragte Fassung. Entspricht sachlich dem bisherigen Art. 20.

²⁾ Neue, vom Bundesrate beantragte Fassung. Entspricht sachlich dem bisherigen Art. 21, Abs. 1 und 2.

³⁾ Neue, vom Bundesrat beantragte Fassung. Entspricht sachlich dem bisherigen Art. 21, Abs. 3.

⁴⁾ Neue, vom Bundesrate beantragte Fassung. Entspricht sachlich dem bisherigen Art. 24.

II. Entschuldung ¹⁾.

Art. 24 ²⁾.

¹ Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes entlastet die Eidgenossenschaft den Haushalt der Bundesbahnen durch Übernahme fester Schulden in einem Betrage, der den Bundesbahnen folgende Bilanzbereinigung gestattet:

a. Die Aktiven werden vermindert um:

1. den Überschuss des Rückkaufspreises über die Anlagekosten;
2. den in den Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen erhaltenen Eisenbahnfonds;
3. das Kriegsdefizit der Jahre 1914—1922;
4. einen Betrag von 45,6 Millionen Franken auf Baukonto;
5. den Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung.

b. Die Passiven werden vermehrt um den bisherigen Fehlbetrag im Erneuerungsfonds, dagegen vermindert um das getilgte Schuldkapital und die Rücklagen für Abschreibungen seit 1940.

² Die Eidgenossenschaft stattet die Bundesbahnen mit einem Dotationskapital von 400 Millionen Franken aus.

³ Die Neuordnung der Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen bleibt besonderen Massnahmen des Bundes vorbehalten, die gleichzeitig mit der Neuordnung der eidgenössischen Versicherungskasse zu treffen sind.

Dritter Teil.

Übergangs- und Schlussbestimmungen.

Art. 25 ³⁾.

Art. 26 ³⁾.

Art. 27 ⁴⁾.

¹ Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

² Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes werden aufgehoben:

- a. die nicht bereits aufgehobenen Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen;

¹⁾ Neue, vom Bundesrate beantragte Fassung.

²⁾ Neue, vom Bundesrate beantragte Fassung. Entspricht sachlich dem bisherigen Art. 19.

³⁾ Nach Beschluss des Nationalrates gestrichen.

⁴⁾ Nach Beschluss des Nationalrates.

- 1) *a*^{bis}. das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1920 über die Änderung und Ergänzung des Art. 7 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen;
- b*. das Bundesgesetz vom 1. Februar 1923 betreffend die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen samt der Vollziehungsverordnung vom 9. Oktober 1923;
- d*. alle übrigen mit dem neuen Gesetz im Widerspruch stehenden Bestimmungen anderer Gesetze, Bundesbeschlüsse und Verordnungen.

³ Der Bundesrat erlässt die zum Vollzuge dieses Gesetzes erforderlichen Verordnungen.

1) Nach Beschluss des Nationalrates.

Ertragsrechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen.
In 1000 Franken

	1927/38 im Mittel	1930/39 im Mittel	1938	1939	1940	1941	1942
Betriebsüberschuss.	127 874	123 340	123 045	165 555	184 121	213 228	195 721
Abschreibungen nach neuer Ord- nung.	37 872	39 562	41 722	42 059	42 488	42 814	43 530
Rohertrag.	90 002	83 778	81 323	123 496	141 683	170 414 —14 000 ¹⁾	152 191 —16 000 ¹⁾
						156 414	136 191
Ertragswerte, kapitalisiert zu:							
3 %	3 000 100	2 792 600	2 710 800	4 116 500	4 722 800	5 213 800	4 539 700
3,5 %	2 571 500	2 893 700	2 323 500	3 528 500	4 048 100	4 469 000	3 891 200
3,75 %	2 400 100	2 234 100	2 168 600	3 293 200	3 778 200	4 171 000	3 631 800
4 %	2 250 100	2 094 500	2 033 100	3 087 400	3 542 100	3 910 400	3 404 800

1) Rückstellung für Betriebslasten

Allgemeine Bemerkung: Beim Vergleich der Ertragswerte ist zu berücksichtigen, dass die Einschränkung der Betriebsausgaben infolge Rationalisierung erst allmählich eingetreten ist und deshalb die früheren Jahre noch mit Ausgabenbeträgen belastet sind, die in den künftigen Jahren nach der Sanierung verschwinden werden.

Die aus der Teuerung entstehenden Betriebs-Mehrausgaben sollten durch eine entsprechende Anpassung der Tarife und die künftige Verkehrsordination ausgeglichen werden können.

Erfolgsrechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen.

	1927/38	1937	1938
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Rohertrag (vgl. Tabelle 1) . .	90 002 000	101 305 000	81 323 000
II. Kapitalkosten und übrige Verbindlichkeiten:			
a. Verzinsung des nach der Sanierung verbleibenden Fremdkapitals (einschliesslich Verzinsung der schwebenden Schulden, Finanzunkosten, Disagio): $3\frac{3}{4}\%$ von 1,7 Milliarden Franken Fr. 68 750 000			
b. Ausserordentliche Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse . Fr. 23 300 000 ¹⁾			
	87 050 000	87 050 000	87 050 000
III. Reinertrag oder Reinverlust (Art. 19 des Gesetzesentwurfes)	+ 2 952 000	+ 14 255 000	— 5 727 000

¹⁾ Verzinsung des Pensionskassendefizites mit 22 Millionen Franken und 1,3 Millionen Franken als Differenz zwischen der effektiven Verzinsung des gegenwärtigen Kassenvermögens und dem garantierten Zinsfuss von 4 %.

Tabelle 3

Jährliche Abschreibungen der Schweizerischen Bundesbahnen
nach geltender und künftiger Ordnung.

	Baukontowert 1. Januar 1942 Fr.	Abschreibungen nach geltender Ordnung		Abschreibungen nach künftiger Ordnung	
		in 1000 Fr.	in % des Bau- konto- wertes	in 1000 Fr.	in % des Bau- konto- wertes
<i>a. Anlagengruppen, die schon bisher einer Abschreibung unterlagen:</i>					
Oberbau (einschl. Oberbauver- stärkung von 85 Mill. Franken)	255 033 493 ¹⁾	5 895	2,7	7 651	3,0
Fahrleitungsanlagen	124 634 125 ¹⁾	1 868	1,5	3 115	2,5
Rollmaterial:					
Triebfahrzeuge	336 278 723	7 735	2,3	9 382	2,8
Personen- und Gepäck- wagen	187 566 421	3 751	2,0	5 252	2,8
Güterwagen, Rolsche- melwagen und Dienst- wagen	141 017 328	2 538	1,8	3 129	2,2
Mobiliar u. Gerätschaften 33 758 335 ¹⁾		405	1,2	1 012	3,0
Total a	1 078 288 425	22 192		29 541	
<i>b. Anlagengruppen, die künft- ig der Abschreibung unter- liegen (Anlagen mit wesent- licher materieller Entwer- tung):</i>					
Brücken	196 917 549	—	—	2 954	1,5
Hochbau:					
Verwaltungsgebäude . .	8 063 246	—	—	80	1,0
Gebäude für den Be- triebsdienst	205 228 974	—	—	3 078	1,5
Übrige Anlagen	32 323 215	—	—	646	2,0
Telegraph, Signale und Si- cherungsanlagen	141 045 171	—	—	4 231	3,0
Total b	583 578 155	—		10 989	
Übertrag	1 661 866 580	22 192		40 530	

¹⁾ Diese Anlagewerte sind bisher der Abschreibung nicht voll unterworfen gewesen; es sind folgende Abweichungen zu verzeichnen:

Oberbau nur Fr. 218 334 836 (ohne Fundierungen der Drehscheiben und Schiebebühnen, sowie ohne Anlagewerte der verpachteten Linie Wattwil-Ebnat-Kappel).

Fahrleitungsanlagen nur Fr. 124 497 323 (ohne Kosten des Probetriebes, sowie ohne Anlagewerte der verpachteten Linie Wattwil-Ebnat-Kappel).

Mobiliar und Gerätschaften nur Fr. 33 750 135 (ohne Anlagewerte der verpachteten Linie Wattwil-Ebnat-Kappel).

	Baukontowert 1. Januar 1942 Fr.	Abschreibungen nach geltender Ordnung		Abschreibungen nach künftiger Ordnung	
		in 1000 Fr.	in % des Bau- konto- wertes	in 1000 Fr.	in % des Bau- konto- wertes
Übertrag	1 661 866 580	22 192		40 530	
<i>c. Anlagengruppen, die auch künftig keiner Abschrei- bung unterworfen werden sollen (Anlagen mit mehr kommerziell. Entwertung):</i>					
Allgemeine Kosten	206 281 292	—	—	—	—
Unterbau, ohne Brücken.	537 579 044	—	—	—	—
Total <i>c</i>	743 860 336	—		—	
Total <i>a—c</i>	2 405 726 916	22 192		40 530	
<i>d. Tilgung auf den Anleihen</i>		7 020		—	
<i>e. Abschreibung von Restbuch- werten (Schätzung)</i>		—		3 000	
<i>Abschreibung im ganzen (ohne Nebengeschäfte, 4,6 Mill. Fr.)</i>		29 212		43 530	

Tabelle 4

**Stand der Nonvaleurs und des Abschreibungsausfalles
der Schweizerischen Bundesbahnen auf Ende 1942.**

<i>Non-Valeurs:</i>	Millionen Franken		
1. Überschuss des Rückkaufspreises über die Anlagekosten	113,9		
2. Eisenbahnfonds	3,7		
3. Kriegsdefizit der Jahre 1914—1922	218,8		
4. Passivsaldo	<u>247,2</u>		
Total Non-Valeurs			583,6
 <i>Abschreibungsausfall:</i>			
Fehlbetrag auf den bisher einer Abschreibung unterworfenen Anlagen (Oberbau, Fahrleitungsanlagen, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften) in Berücksichtigung der erhöhten Abschreibungen . . .	260,9		
Fehlbetrag auf den folgenden, neu der Abschreibung unterworfenen Anlagen: Brücken, Hochbau, Telegraph, Signal- und Sicherungsanlagen	<u>190,0</u>	450,9	
./. Auflösung des getilgten Schuldkapitals	137,9		
./. Rücklagen für Abschreibungen:	Mill. Fr.		
1940: aus der laufenden Rechnung	7,8		
Aktivsaldo	13,4		
1941: Aktivsaldo	18,5		
1942: Aktivsaldo	<u>2,5</u>	42,2	180,1
Total Abschreibungsausfall			<u>270,8</u>
<i>Non-Valeurs und Abschreibungsausfall</i>			854,4
+ Abschreibung untergegangener Anlagen zur Bereinigung des Baukontos (zur Aufrundung)			<u>45,6</u>
<i>Zu tilgender Betrag im ganzen</i>			<u><u>900,0</u></u>

**Auswirkungen der Sanierung auf die Erfolgsrechnung
der Schweizerischen Bundesbahnen.**

		Millionen Franken
I. Abschreibungs-, Tilgungs- und Kapitalkosten vor der Sanierung (Basisjahr 1942):		
1. Abschreibungen (einschliesslich Restbuchwerte):	Mill. Fr.	
Bahn	22,9	
Nebengeschäfte	4,6	27,5
2. Tilgungen (gesetzliche Kapitaltilgung)		7,0
3. Verzinsung der festen Anleihen von 2,9 Milliarden Franken zum mittleren Zins von 3,48 %		102,2
4. Tilgung von Anleihenkosten		3,8
5. Verzinsung der schwebenden Schulden (einschliesslich Verzinsung vorübergehender Anleihen von 60 Millionen Franken)		2,7
6. Finanzunkosten (Provisionen für Couponeinlösungen und Titelerückzahlungen, Kursverluste, Minderwert von Titeln)		0,4
		148,6
II. Abschreibungs-, Tilgungs- und Kapitalkosten nach der Sanierung:		
1. Abschreibungen (einschliesslich Restbuchwerte):	Mill. Fr.	
Bahn	43,5	
Nebengeschäfte	4,6	48,1
2. Verzinsung des Fremdkapitals $3\frac{3}{4}\%$ durchschnittlich Zins auf 1,7 Milliarden Franken (einschliesslich Verzinsung der schwebenden Schulden, Finanzunkosten, Disagio).		63,75
		111,85
III. Jährliche Entlastung der Erfolgsrechnung der Bundesbahnen im ganzen (ohne Berücksichtigung künftiger Betriebskosteneinsparungen durch Rationalisierungsmassnahmen)		
		31,75

**Bereinigte Bilanz
der Schweizerischen Bundesbahnen auf 1. Januar 1943.**

Aktiven.

	Fr.
1. Baukonto der Bahn	2 590 438 891.41
2. Unvollendete Bauobjekte	30 282 765.08
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte	299 253 166.05
4. Zu tilgende Verwendungen (Anleihenspesen)	29 739 510.15
5. Wertbestände und Guthaben	211 570 463.52
6. Passivsaldo	900 000 000.—
	<u>4 061 279 796.21</u>

Passiven.

1. Feste Anleihen	2 975 652 150.—
2. Schwebende Schulden	226 728 761.90
3. Wertberichtigung zum Anlagevermögen:	Fr.
a. zum Baukonto der Bahn	748 370 694.04
b. zu den Nebengeschäften	97 303 872.34
	<u>845 674 566.38</u>
4. Spezialfonds	13 224 317.93
	<u>4 061 279 796.21</u>

Erläuterungen zur Bilanz auf 1. Januar 1943.

Aktiven.

	Fr.
Zu 1: <i>Baukonto der Bahn</i>	2 714 920 593.49
./.. Überschuss des Rückkaufspreises über die Anlagekosten	118 917 855.77
	<u>2 601 003 177.72</u>
+ Oberbauverstärkung	35 000 000.—
	<u>2 636 003 177.72</u>
./.. Baukontobereinigung	45 569 286.91
	<u>2 590 433 891.41</u>
Zu 2: <i>Unvollendete Bauobjekte.</i>	
Keine Bemerkung, Betrag gemäss Bilanz.	
Zu 3: <i>Verwendungen auf Nebengeschäfte</i>	247 706 293.71
+ Bisherige direkte Abschreibungen	51 546 872.84
	<u>299 253 166.05</u>
Zu 4: <i>Zu tilgende Verwendungen</i>	252 298 621.74
./.. Kriegsdefizit der Jahre 1914—1922	218 854 111.59
	<u>38 489 510.15</u>
./.. Eisenbahnfonds	3 700 000.—
	<u>29 789 510.15</u>
Zu 5: <i>Wertbestände und Guthaben.</i>	
Keine Bemerkung, Betrag gemäss Bilanz.	
Zu 6: <i>Passivsaldo</i>	247 159 246.83
+ Überschuss des Rückkaufspreises über die Anlagekosten	118 917 855.77
+ Eisenbahnfonds	3 700 000.—
+ Kriegsdefizit 1914—1922	218 854 111.59
+ Abschreibungsausfall	270 800 000.—
+ Baukontobereinigung	45 569 286.81
	<u>900 000 000.—</u>
<i>Neuer Passivsaldo</i> (ohne Fehlbetrag der Pensions- und Hilfskasse von rund 582 Millionen Franken) .	<u>900 000 000.—</u>

Passiven.

Fr.

Zu 1: *Feste Anleihen.*

Keine Bemerkung, Betrag gemäss Bilanz.

Zu 2: <i>Schwebende Schulden.</i>	906 399 498.72
./.. Rückstellung für Abschreibungen	71 870 736.82
	<u>284 528 761.90</u>
./.. Rückstellungen 1940	7 800 000.—
	<u>226 728 761.90</u>

Zu 3: *Wertberichtigung zum Anlagevermögen.*

a. Zum Baukonto:

Erneuerungsfonds Ende 1942.	268 192 584.72
+ Oberbauverstärkung	85 000 000.—
+ getilgtes Schuldkapital	137 964 782.40
+ Rückstellungen, unter den schwebenden Schulden verbucht	71 870 736.82
+ Rückstellungen 1940, unter den schwebenden Schulden (verschiedene Konten) verbucht . .	7 800 000.—
+ Abschreibungsausfall	270 800 000.—
+ Aktivsaldo 1942	2 499 590.10
	<u>794 127 694.04</u>
./.. Anteil Nebengeschäfte	45 757 000.—
	<u>748 370 694.04</u>

b. Zu den Nebengeschäften:

Direkte Abschreibungen	51 546 872.84
+ Erneuerungsfonds	45 757 000.—
	<u>97 303 872.84</u>

Zu 4: *Spezialfonds.*

Keine Bemerkung, Betrag gemäss Bilanz.



Nachtragsbotschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen. (Vom 17. September 1948.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1943
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3488
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.09.1943
Date	
Data	
Seite	793-849
Page	
Pagina	
Ref. No	10 034 950

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.