Schweizerisches Bundesblatt

mit schweizerischer Gesetzsammlung.

70. Jahrgang.

Bern, den 22. Mai 1918.

Band III.

Erscheint wöchentlich. Preis 12 Franken im Jahr, 6 Franken im Halbjahr, zuzüglich „Nachnahme- und Postbestellungsgebühr“.

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

878

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1917.

(Vom 17. Mai 1918.)

Wir beehren uns, Ihnen hiermit den Geschäftsbericht und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1917 zur Prüfung und Abnahme vorzulegen.

Allgemeines.

Die Vorlage der Generaldirektion und der begleitende Bericht des Verwaltungsrates geben im Text, in den Rechnungen und Vergleichen über den Ausbau, den Betrieb und Unterhalt der Bahn, sowie über die erzielten finanziellen Ergebnisse ausführlichen Aufschluss, so dass wir auf weitere einlässliche Auseinandersetzungen verzichten können.

In der Berichterstattung findet sich die allgemeine Voraussetzung bestätigt, dass der Haushalt des grössten unserer Staatsbetriebe unter den schlimmen Folgen des fortdauernden Weltkrieges in vermehrtem Masse zu leiden hatte. Die Hemmungen aller Art liessen die freie Entfaltung längst nicht mehr zu. Es entstand eine Zwangslage, die zu ganz ausserordentlichen Mass-

nahmen nötigte. Die Kohle, der wichtigste Hilfsstoff des Betriebes, kann nur noch in spärlichen Mengen zugeführt werden. Die notwendige Folge davon ist die immer weitergreifende Einschränkung der Zugsleistungen. Die ins Ungemessene steigenden Ausgaben für das Personal und die Verbrauchsartikel bringen das Rechnungsergebnis stets mehr aus dem Gleichgewicht. Man suchte die Einnahmen durch Taxerhöhungen und Zuschläge zu vermehren. Die Wirkung dieser Massnahmen war aber bis dahin ungenügend. Das Personal einzelner Dienstzweige kann kaum mehr in ausgiebiger Weise nützlich beschäftigt werden, und ein ansehnlicher Teil der Personenwagen steht unbenutzt auf den Stationsplätzen. Die Kohlennot drängt zu weitgehender Heranziehung der elektrischen Betriebskraft. Allein auch diesen Bestrebungen sind wiederum gewisse Schranken gesetzt, indem die nötigen Metalle nur schwer erhältlich sind und die hohen Baukosten die Rentabilität der neuen Betriebsart fraglich erscheinen lassen.

Alle die geschilderten Schwierigkeiten sind noch im Zunehmen begriffen. Es ist dies „ein böses Zeichen für die zukünftige Gestaltung der Dinge“, wie im Berichte des Verwaltungsrates zutreffend gesagt ist. Volk, Regierung, Bahnverwaltung und Personal werden die Lage als ernst auffassen und unausgesetzt auf Mittel und Wege sinnen müssen, die eine Erleichterung der Notlage und eine Eindämmung des Schadens zu bewirken vermögen.

Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Bahn.

Die für Bauzwecke verausgabten Summen sind, soweit sie Bahnanlagen und feste Einrichtungen betreffen, in der nachfolgenden Tabelle im Vergleich mit den in den Bauvoranschlag aufgenommenen Beträgen zusammen- und denjenigen für das Jahr 1916 gegenübergestellt.

Bahnanlage und feste Einrichtungen.
Vergleichung der Bauausgaben 1917 mit dem Voranschlag.

	Voranschlag	Ausgaben	Mehr- oder
	1917	im Jahr 1917	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.
Genfer Verbindungsbahn	200 000	113 101	— 86 899
	<i>170 000</i>	<i>33 237</i>	— <i>136 763</i>
Simplontunnel II . . .	4 500 000	2 304 828	— 2 195 172
	<i>4 500 000</i>	<i>4 091 151</i>	— <i>408 849</i>
Brienzerseebahn . . .	175 000	224 494	+ 49 494
	<i>1 300 000</i>	<i>1 449 907</i>	+ <i>149 907</i>
Surbtalbahn	—	7 615	+ 7 615
Einführung der elektr. Zugförderung . . .	8 707 140	5 094 495	— 3 612 645
	<i>3 067 140</i>	<i>1 191 020</i>	— <i>1 876 120</i>
Generaldirektion:			
Hauenstein-Basislinie	—	— 589	— 589
	<i>2 000 000</i>	<i>876 940</i>	— <i>1 123 060</i>
Kreis I	1 796 000	1 347 428	— 448 572
	<i>1 929 000</i>	<i>930 792</i>	— <i>998 208</i>
Kreis II	2 817 000	2 277 100	— 539 900
	<i>2 453 500</i>	<i>3 239 701</i>	+ <i>786 201</i>
Kreis III	6 334 400	3 006 605	— 3 327 795
	<i>1 268 000</i>	<i>1 298 118</i>	+ <i>30 118</i>
Kreis IV	1 162 000	722 846	— 439 154
	<i>481 000</i>	<i>723 693</i>	+ <i>242 693</i>
Kreis V	2 171 500	1 346 940	— 824 560
	<i>946 000</i>	<i>1 278 138</i>	+ <i>332 138</i>
Gesamtsumme	27 863 040	16 444 863	— 11 418 177
	<i>18 114 640</i>	<i>15 112 697</i>	— <i>3 001 943</i>

NB. Die Kursivzahlen beziehen sich auf Bauvoranschlag und Bauausgaben 1916.

Aus dieser Übersicht ergibt sich, dass die Bauausgaben um insgesamt Fr. 11 418 177 unter den Ansätzen des Bauvoranschlages blieben.

Der Konto „Unvollendete Bauobjekte“ ist von Fr. 60 361 050 auf Fr. 57 577 220, also um Fr. 2 783 830, vermindert worden.

Für Rollmaterialanschaffungen wurden Fr. 3 302 830.44 gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 9 424 000 und für

Mobiliar und Gerätschaften Fr. 137 709. 21 gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 264 900 verausgabt.

Die Gesamtbauausgaben pro 1917 betragen einschliesslich Kosten für Verwendungen auf Nebengeschäfte (Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee) Fr. 20 091 162. 10 (Bauvoranschlag 1917 Fr. 37 894 540), wovon Fr. 4 326 770. 23 der Betriebsrechnung belastet werden. Die Nettobauausgaben belaufen sich also auf Fr. 15 764 391. 87 (1916 Fr. 18 296 654. 09).

Im Berichtjahre sind in Geleiseerneuerungen und Verstärkungen 15,3 km Geleise mit Material nach den neuen Normalien der S. B. B. für Hauptlinien und 5,3 km Geleise mit Material nach den Normalien der S. B. B. für Nebenlinien verlegt und 140 Stück Weichen nach den neuen Normalien ersetzt worden. Im Voranschlag 1917 waren zur Erneuerung 113 km Geleise und 195 Weichen vorgesehen. Die Hauptersparnis im Unterhalt der Bahnanlagen ergibt sich aus dieser Einschränkung in der Geleiseerneuerung.

Finanzielle Ergebnisse.

Diese fielen nach der Lage der Dinge ungenügend aus. Während das Friedensjahr 1913 noch mit einem bescheidenen Reingewinn von Fr. 1 613 357 abschloss, ergaben die seitherigen Abschlüsse Verluste, und zwar:

das Jahr 1914 . . .	Fr. 17 235 251
" " 1915 . . .	" 16 630 120
" " 1916 . . .	" 18 706 827
" " 1917 . . .	" 29 238 394

der gesamte Fehlbetrag erreichte Ende 1917 Fr. 73 771 427. Das bedeutende Ansteigen des Ausfalles im Jahr 1917 deutet auf die viel schlimmer gewordenen Verhältnisse hin. Nun enthalten allerdings die Rechnungen seit 1913 stets auch die gesetzlich vorgeschriebenen Tilgungen auf dem Anlagekapital, die Abschreibungen auf Verlusten und auf dem Hilfskassadefizit. Sie erreichen für die vier letzten Jahre gemäss der Zusammenstellung auf Seite 101 des Geschäftsberichts im ganzen Fr. 48 606 470. Nach Abzug dieser auf die Bereinigung der Bilanz und auf die Schuldentilgung hinzielenden Verrechnungen verbleibt noch ein reiner Ausfall von annähernd 25 Millionen Franken. Um so viel waren die Einnahmen für die Bestreitung der Betriebsausgaben und der Kapitalzinse, sowie zur Ausgleichung der Abnutzungen an Geleisen und Betriebsmaterial zu niedrig.

Betriebsrechnung.

Die Einnahmen betragen Fr. 201 441 792; sie nahmen um Fr. 8 844 231 zu. An der Aufbesserung sind der Personenverkehr mit Fr. 6 660 244 und die verschiedenen Einnahmen (Mieten für Rollmaterial u. dgl.) mit Fr. 1 661 298 beteiligt. Der Gepäck- und Güterverkehr brachten zusammen nur eine unerhebliche Steigerung der Einnahmen. Im Reisendenverkehr ist die Mehreinnahme auf den Wegfall verschiedener Begünstigungen und auf die Taxzuschläge zurückzuführen. Der Schnellzugzuschlag ergab vom 22. Oktober bis 31. Dezember Fr. 430 000. Im Güterverkehr machte sich die Verminderung der Zufuhren aus dem Ausland geltend.

Zur Vergleichung führen wir die Einnahmen für 4 Jahre auf:

	1917	1916	1915	1913
	(in Millionen Franken)			
Von Reisenden	69,7	63,0	56,1	84,5
„ Gepäck	6,8	5,1	4,8	8,5
„ Tieren	3,7	3,6	3,9	2,9
„ Gütern	106,3	108,0	101,2	105,7
„ Poststücken	1,8	1,4	1,7	2,2
Verschiedene Einnahmen	13,1	11,5	9,2	8,9
Zusammen	201,4	192,6	176,3	212,7

auf 1 km entfallen Fr. 71 055 68 176 62 909 76 491

Die reinen Betriebsausgaben, die nach Ausschluss der zu Lasten der Spezialfonds fallenden Kosten verbleiben, ergeben, nach den Haupttiteln zergliedert, für die gleichen Jahre folgende Reihe:

	1917	1916	1915	1913
	(in Millionen Franken)			
Allgemeine Verwaltung	3,9	3,8	3,7	4,2
Unterhalt und Bewachung der Bahn	16,1	15,8	14,8	16,8
Stationsdienst und Zugbegleitung .	48,1	47,4	44,2	47,0
Fahr- und Werkstättendienst	56,7	50,9	46,4	52,8
Verschiedene Ausgaben	28,5	16,5	10,9	12,8

Zusammen 153,3 134,4 120,0 133,1

auf 1 km entfallen . . . Fr. 54 081 47 564 42 823 48 015

Betriebskoeffizient % 76,1 69,8 68,1 62,6

Die gleichen, von der Bahnverwaltung auf Grund der Bruttoausgaben (Erneuerungskosten etc. inbegriffen) ermittelten Verhältniszahlen machen aus:

% 78,9 73,7 71,2 66,9

Die Ausgaben für den Fahr- und Werkstätdienst sind um rund 6 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Die Ursache liegt in den bedeutend gesteigerten Kohlenpreisen. Die Tonne kam im Durchschnitt auf etwa Fr. 54 zu stehen, während für 1916 Fr. 32 und für 1913 nur Fr. 27 zu berechnen waren.

Der ausserordentliche Gesamtzuwachs von 12 Millionen Franken auf dem Kapitel der verschiedenen Ausgaben entstand hauptsächlich durch die nötig gewordenen Teuerungszulagen an das Personal. Diese nahmen in Wirklichkeit sogar um 15,4 Millionen zu. Dieser Mehrleistung stehen jedoch Minderausgaben für Pacht und Mietzinse von 1,5 Millionen und von 1,6 Millionen Franken für Beiträge an die Hilfskassen gegenüber.

Die ungenügenden Kohleneingänge zwangen zu einer weitem Verminderung der Fahrleistungen. Die Lokomotivkilometer betragen im Linien- und Manöverdienst:

	1917	1916	1915	1914	1913
Millionenkilometer	30,4	38,3	38,4	43,8	48,2
Verminderung %	20,5	0,26	12,33	9,13	+ 2,99

Seit 1913 beläuft sich die Abnahme der Lokomotivfahrten auf 37 %.

Der Personalbestand ging von 1914 auf 1915, als die ersten Einschränkungen erfolgten, um 4,26 % zurück. Seither sind die Verminderungen nicht mehr von Belang. Er betrug in den letzten Jahren durchschnittlich:

	1917	1916	1915	1914	1913
Beamte u. Angestellte	25 546	24 853	25 316	26 064	25 771
Tagelöhner	9 245	10 447	10 508	11 352	11 912
Zusammen	34 791	35 300	35 824	37 416	37 683
Verminderung %	1,44	1,47	4,26	0,70	+ 6,03

Als Betriebsüberschuss verbleiben, wenn auf die reinen Betriebskosten ohne die Erneuerungsausgaben abgestellt wird, Fr. 48 120 723 oder 10,1 Millionen, d. h. 21 % weniger als im Jahre 1916.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Sie umfasst die üblichen Einnahmen- und Ausgabenposten. Wir haben schon dargetan, dass der Fehlbetrag von 29,2 Millionen alle frühern Ausfälle bedeutend übersteigt. Zur Verschlechterung der Rechnung trugen wesentlich bei: der um 10,1 Millionen Franken geringere Einnahmenüberschuss der Betriebs-

rechnung und die Mehrleistung für die Schuldenverzinsung von 1,6 Millionen. Andererseits betrug die Mindereinlage in den Erneuerungsfonds 0,9 Millionen entsprechend dem geringern Zuglauf.

Spezialfonds.

Der bedeutendste ist der Erneuerungsfonds. Er erhielt für 1917:

eine Gutschrift von	Fr.	8 128 766
und wurde beansprucht für	„	5 183 620
als Schlussbestand verbleiben	Fr.	86 151 928

Die jährlichen Zuweisungen an den Fonds erfolgen im Sinne des Rechnungsgesetzes zur Ausgleichung der eintretenden Abnutzungen und Minderwerte. Der jährliche Einlagebetrag überstieg bis dahin gewöhnlich die Entnahme. Das liegt darin begründet, dass seit der Verstaatlichung der Zuwachs an Doppelspurstrecken und Stationsgeleisen sowie an Fahrzeugen sehr gross ist und dass die Erneuerung dieser Bahnbestandteile noch nicht in Frage kommt. Der ansehnliche Bestand des Fonds wird im übrigen der Bahnverwaltung zugute kommen, da für die künftigen Materialauswechslungen wesentlich höhere Preise zu vergüten sein werden als bisher.

Die Frage, ob es zweckmässig sei, die Mittel des Fonds in Wertschriften anzulegen, ist schon wiederholt erörtert worden. Sie wird bei der Änderung der Verordnung zum Rückkaufsgesetz endgültig zu regeln sein. Vorläufig konnte festgestellt werden, dass die im Portefeuille des Fonds vorhandenen eigenen Schuldtitel sich in den Zeiten der Krisis nicht zur Veräusserung eignen und das für die Erneuerungen nötige Kapital auf andere Weise beschafft werden musste.

Kapitalbeschaffung.

Bei Aufstellung des Voranschlages für 1917 ist ein Kapitalbedarf von 41 Millionen Franken vorgesehen worden. In Wirklichkeit wurden aufgebracht:

durch Abgabe von Schatzscheinen zu 4 1/2 % an die Nationalbank	Fr.	30 000 000
durch Ausgabe von 3jährigen Kassascheinen zu 4 1/2 %	„	10 677 000
durch Abgabe von Depotscheinen zu 4 1/2 % an die Hilfskasse	„	9 780 000
Zusammen	Fr.	50 457 000

Der Mehrbedarf entstand infolge des ungünstigeren Abschlusses der Betriebsrechnung und der Einzahlungen an die Kohlenzentrale von über 12 Millionen Franken. Wären die Bauausgaben und die Rückzahlungen verfallener Titel und Zinsscheine im vorgesehenen Masse nötig gewesen, so hätte noch weit mehr Kapital bereit gestellt werden müssen. Da der Kapitalbedarf in gleichem Masse fortbestehen wird und die Konsolidierung der kurzfristigen Schatzscheinschuld von 68 Millionen Franken nötig erscheint, wird die Schaffung neuer fester Anleihen nicht umgangen werden können.

Bilanz.

In den vorstehenden Ausführungen sind die in der Bilanz eingetretenen Veränderungen zum Teil schon erklärt.

Auf dem Anlagekonto, Unvollendete Bauobjekte inbegriffen, entstand ein Zuwachs von Fr. 15 854 597. Er ist weit geringer als früher. Die Gesamtaufwendung für den Erwerb und Ausbau der Bahnen erreicht bis Ende 1917 die Summe von 1639 Millionen Franken. Ende 1904, nach dem Erwerb der vier ersten Hauptbahnen waren es 945 Millionen und im Jahre 1910 nach Einbezug der Gotthardbahn 1302 Millionen. Seither kamen 337 Millionen hinzu. Hieran kann die rasche bauliche Entwicklung der Bundesbahnen bemessen werden.

Die zu tilgenden Verwendungen, in den Beschaffungskosten früherer Anleihen bestehend, machen noch etwa 17 Millionen aus. Sie stellen mit dem Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 73,7 Millionen den gesamten Fehlbetrag dar, der aus den späteren Einnahmenüberschüssen zu decken sein wird. Für so lange als die Defizitperiode nicht überwunden ist, haben die Abschreibungen an den zu tilgenden Verwendungen keine Wirkung, sie vergrössern bloss den Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung.

Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.

Die Pensions- und Hilfskasse wies Ende 1917 auf: zahlende Mitglieder: 23 432; Pensionierte: 3441 Invalide, 2733 Witwen, 1256 Waisen und 151 Doppelwaisengruppen.

In den letzten Jahren betragen die Bewegungen im Bestande der Mitglieder und der Invaliden:

	1917	1916	1915	1914	1913
Eintritte	1101	709	2792	665	1163
Austritte	152	118	141	136	129
Invalid geworden	248	302	491	290	317
Gestorbene Aktive	110	125	129	134	138
„ Invalide	190	168	162	132	122

Im Jahre 1915 wurden die Kassen der Gotthardbahn und der Neuenburger Jurabahn mit der Pensions- und Hilfskasse der S. B. B. vereinigt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst diesmal mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 492 300 ab, hauptsächlich infolge von Zunahme der Zinseinnahmen und gegenüber den Vorjahren verminderter Invalidisierung. Bisher ergaben sich stets Verluste und zwar im Jahr 1916: Fr. 2 167 100; 1915: Fr. 8 507 200; 1914: Fr. 1 200 460 und 1913 Fr. 834 660.

Die Bilanz ergibt einen Gesamtbestand an Aktiven von 205 Millionen Franken. Darin ist der Fehlbetrag von 40,4 Millionen Franken inbegriffen.

Die umgearbeiteten versicherungstechnischen Grundlagen, die sich auf die eigenen Erfahrungen der Verwaltung stützen, sind einer Expertenkommission zur Nachprüfung unterbreitet worden, so dass ihre Vorlage an die Aufsichtsbehörde nun in nächster Zeit wird erwartet werden können.

Die Hilfskasse der Arbeiter zählte am Ende des Berichtjahres 8460 Beteiligte bei der Krankenversicherung und 7057 bei der Invaliditäts- und Sterbeversicherung. Pensionierte Invalide sind 844 mit einem Jahresanspruch von Fr. 560 000 vorhanden. Die Krankenkasse besitzt eine Reserve von Fr. 111 000 und die Invaliditäts- und Sterbeversicherung eine solche von Fr. 1 019 100.

Antrag:

Die Prüfung der Vorlagen erfolgte durch den Verwaltungsrat. Das Eisenbahndepartement unterzog den Bericht und die Rechnungen in grundsätzlicher und formeller Beziehung der üblichen Durchsicht. Die Kontrollierung der hauptsächlichsten Veränderungen auf Baukonto steht noch bevor. Auf Grund der Prüfungsergebnisse legen wir Ihnen beiliegend den vom Verwaltungsrat der Bundesbahnen vorgeschlagenen Beschlussesentwurf vor, mit dem Antrage, diesen anzunehmen.

Bei diesem Anlasse versichern wir Sie unserer vollkommeneu
Hochachtung.

Bern, den 17. Mai 1918.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Calonder.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1917.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1917, vom 4. April 1918, nebst Beilagen;
2. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung vom 2. Mai 1918;
3. der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 17. Mai 1918,

beschliesst:

1. Die Rechnungen des Jahres 1917 und die Bilanz auf 31. Dezember 1917 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1917, abschliessend mit einem Passivsaldo von Fr. 73,771,427. 54 auf Ende des Geschäftsjahres wird genehmigt. Dieser Saldo ist auf neue Rechnung vorzutragen in der Meinung, dass über seine Deckung später zu entscheiden sei.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1917 wird genehmigt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der
Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr
1917. (Vom 17. Mai 1918.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1918
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	878
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.05.1918
Date	
Data	
Seite	1-11
Page	
Pagina	
Ref. No	10 026 731

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.