

Bundesblatt

75. Jahrgang.

Bern, den 7. November 1923.

Band III.

Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich „Nachnahme- und Postbestellungsgebühr“.

Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

1785

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1924.

(Vom 2. November 1923.)

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat mit Bericht vom 21. September dieses Jahres zur Genehmigung vorgelegt:

1. Den Bauvoranschlag für das Jahr 1924 im Betrage von Fr. 72,342,550.

2. Den Betriebsvoranschlag für das Jahr 1924, abschliessend mit Fr. 375,259,540 Einnahmen und mit Fr. 278,521,540 Ausgaben.

3. Den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1924, abschliessend mit Fr. 121,850,000 Einnahmen und Fr. 124,000,000 Ausgaben.

4. Den Voranschlag für den Kapitalbedarf im Jahre 1924 im Betrage von Fr. 95,000,000.

5. Den Antrag, den Bundesrat zu ermächtigen, im Benehmen mit den Organen der Bundesbahnen und der Schweizerischen Nationalbank zur Deckung der schwebenden Schulden von 1923 und des Kapitalbedarfes für das Jahr 1924 ein festes Anleihen bis zum Betrage von 200 Millionen Franken aufzunehmen.

Am Schlusse seines Berichtes legt der Verwaltungsrat dar, welche Änderungen die angegebenen Ziffern erfahren würden, wenn die Elektrifikation der Bundesbahnen im Sinne des in unserer Botschaft vom 1. Juni 1923 enthaltenen Vorschlages zu beschleunigen wäre.

Wir beehren uns, Ihnen die Vorlagen des Verwaltungsrates mit folgendem Bericht und Antrag zu unterbreiten.

I. Allgemeines.

Der vorliegende Voranschlag für 1924 steht unter dem Einfluss der im laufenden Jahre eingetretenen erfreulichen Besserung der Finanzlage der Bundesbahnen.

Die bisher erzielten Ergebnisse berechtigen zu der Erwartung, dass sich in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1923, für die im Voranschlage ein Fehlbetrag von 25 Millionen Franken vorausgesehen war, die Nutz- und Lastenposten annähernd ausgleichen werden. Diese günstige Wendung ist dem Umstande zu verdanken, dass einerseits die Verkehrseinnahmen eine ansehnliche Zunahme aufweisen und andererseits die Betriebsausgaben, hauptsächlich infolge der Abnahme der Kohlen- und Materialkosten, der Verminderung der Personalausgaben und der Wirkung der Sparmassnahmen, ganz beträchtlich zurückgegangen sind.

Der Voranschlag für 1924 beruht auf der Voraussetzung, dass der Verkehr weiter anwachsen werde und die Betriebsausgaben noch mehr vermindert werden können. Trotz dieser günstigen Annahme schliesst indessen die mutmassliche Gewinn- und Verlustrechnung noch mit einem Fehlbetrag von etwas über 2 Millionen Franken ab. Der Grund liegt darin, dass die vorausgesetzte Verkehrszunahme nicht von einer Vermehrung der Transporteinnahmen im bisherigen Verhältnis begleitet sein wird. Es ist nämlich in Aussicht genommen, den bereits im Voranschlag für 1923 vorgesehenen, in der Folge aber hinausgeschobenen Taxabbau im Personenverkehr nunmehr auf den Beginn des nächsten Jahres durchzuführen. Der unter dem Einfluss dieses Taxabbaues zu erwartende Mehrverkehr wird die damit verbundene Taxeinbusse nur zu einem Teil auszugleichen vermögen.

Die eingetretene erfreuliche Wendung zur Besserung darf nicht dazu verleiten, in den auf die Verminderung der Ausgaben gerichteten Bestrebungen nachzulassen. Es ist auch fernerhin unerlässlich, dass in der Verwaltung, beim Bau und beim Betrieb auf die äusserste Sparsamkeit Bedacht genommen und keine Massnahme unterlassen wird, die das Ziel in zweckmässiger Weise mit geringeren Aufwendungen erreichen lässt. Nur dann wird es möglich sein, dem ersten Schritte auf dem Wege des allgemeinen Taxabbaues mit der Zeit weitere folgen zu lassen und trotzdem diejenigen Einnahmenüberschüsse zu erzielen, die zur allmählichen Tilgung des in den Krisenjahren aufgelaufenen Fehlbetrages nötig sind.

II. Bauvoranschlag.

In der Ausführung von Bauarbeiten ist angesichts der immer noch ersten Finanzlage der Bundesbahnen nach wie vor die grösste Zurückhaltung am Platze. Der Voranschlag für 1924 ist denn auch von allen Bauten, die im Hinblick auf den verminderten Verkehr oder aus andern Gründen ohne Nachteil zurückgestellt werden können, entlastet worden.

Was die Einrichtung der elektrischen Zugförderung anbelangt, so berücksichtigt der Voranschlag neben der Durchführung des im Jahre 1918 aufgestellten Elektrifikationsprogramms auch die Möglichkeit der Beschleunigung der Elektrifizierung nach dem in unserer Botschaft vom 1. Juni 1923 enthaltenen Vorschlage, indem er die für den Fall der Annahme dieses Vorschlages für das Jahr 1924 zu erwartenden Mehrausgaben gesondert angibt. Nachdem der mit der genannten Botschaft vorgelegte Antrag betreffend Gewährung eines Bundesbeitrages von 60 Millionen Franken für die Beschleunigung der Elektrifikation mit Bundesbeschluss vom 2. Oktober 1923 angenommen worden ist, wird für die Fortsetzung der Elektrifikationsarbeiten das neue Programm massgebend sein, so dass sich die Bauaufwendungen um die erwähnten Mehrausgaben erhöhen werden. Um die Übereinstimmung mit den in der Vorlage des Verwaltungsrates der Bundesbahnen enthaltenen Zahlen zu wahren, sind die infolge der Beschleunigung der Elektrifikation erwachsenden Mehraufwendungen in der nachfolgenden Übersicht ebenfalls ausgeschieden. Zur Vergleichung sind neben den Angaben für 1924 auch die Posten der früheren Jahre aufgeführt.

Zusammenstellung der gesamten Bauausgaben.

	Rechnung 1922	Voranschlag 1923	Voranschlag 1924	
			ordentliche Ausgaben	für be- schleunigte Elektri- fikation
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Neue Linien:				
Genfer Verbindungsbahn	1,264	100,000	130,000	—
Simplontunnel II . . .	795,684	—	—	—
Im Betriebe stehende Linien:				
Elektrifikation . . .	44,919,546	47,334,640	49,942,140	16,873,000
Übertrag	45,716,494	47,434,640	50,072,140	16,873,000

	Voranschlag 1924			
	Rechnung	Voranschlag	ordentliche	für be-
	1922	1923	Ausgaben	schleunigte
	Fr.	Fr.	Fr.	Elektri-
				fifikation
				Fr.
Übertrag	45,716,494	47,434,640	50,072,140	16,873,000
Allgemeine Kosten, Bahnanlagen und feste Einrichtungen:				
Generaldirektion	—	130,000	—	—
Kreis I	5,526,881	2,769,000	2,903,000	—
" II	10,613,388	7,654,000	4,586,000	—
" III	8,091,202	6,700,000	7,026,500	100,000
" IV	3,261,195	1,599,000	1,073,000	580,000
" V	5,967,661	3,399,600	3,386,000	—
Zusammen allgemeine Kosten, Bahnanlagen und feste Einrichtungen	33,460,327	22,251,600	18,974,500	680,000
Rollmaterial	23,965,625	22,450,000	21,765,000	7,500,000
Mobiliar und Gerätschaften	497,066	509,000	405,000	—
Hilfsbetriebe (Werkstätten)	1,760,562	636,200	822,200	—
Notstandsarbeiten	—	5,538,000	2,570,000	—
Nebengeschäfte	83,616	6,000	8,800	—
Gesamtsummen	105,483,690	98,825,440	94,617,640	25,053,000

Der Betrag von 94,6 Millionen Franken für den ordentlichen Bauaufwand ist um 4 Millionen niedriger als derjenige für 1923 und bleibt um 11 Millionen unter der Ausgabe für 1922. Von der Gesamtausgabe von 119,6 Millionen werden nahezu 90 Millionen für die Einrichtung der elektrischen Zugförderung beansprucht. Die neue Betriebsart ist zurzeit auf den Strecken Iselle-Brigitten, Bern-Scherzligen, Chiasso-Luzern, Goldau-Zug, Immensee-Rothkreuz und Luzern-Zürich mit einer Gesamtlänge vom 412 km eingeführt. Auf den Strecken Luzern-Basel, Thalwil-Richterswil, Zürich-Bern, Sitten-Lausanne, Lausanne-Vallorbe und Yverdon, die zusammen eine Länge von 388 km aufweisen, sind die Elektrifikationsarbeiten in Ausführung begriffen. Der elektrische Betrieb wird auf diesen Linien in den Jahren 1923—1925 aufgenommen werden können.

Nach bisheriger Übung lassen wir eine Übersicht der wichtigeren Bauten folgen. In den eingesetzten Voranschlagssummen sind die zu Lasten Dritter fallenden Kosten nicht inbegriffen; dagegen sind die Beträge, die dem Sonderkredit für die Be-

schleunigung der Elektrifikation entnommen werden sollen, mit- einbezogen, d. h. mit den ordentlichen Budgetansätzen verschmolzen. Die Durchsicht des Voranschlages ergibt wiederum, dass einzelne vor dem Beginn der Teuerung bewilligte Baukredite nicht aus- reichen. Als Beispiele seien nur die Ansätze für die Elektrifi- kation der Strecken Erstfeld-Bellinzona, Bellinzona-Chiasso und Sitten-Lausanne, für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Siviriez-Romont, sowie für den Umbau des Bahnhofes Biel und der linksufrigen Zürichseebahn erwähnt. Über die Ur- sachen und die Höhe der Mehrausgaben werden die Schluss- abrechnungen Aufschluss geben. Auf andern Kreditposten werden dagegen im Vergleich zum Gesamtvoranschlage Einsparungen möglich sein.

Bauten in Ausführung und Materialanschaffungen.

	Voranschlag im ganzen Fr.	Ausgaben bis Ende 1923 Fr.	Ausgaben für 1924 Fr.
Bau neuer Linien.			
Genfer Verbindungsbahn .	10,000,000	650,000	130,000
Elektrifikation.			
Strecke Erstfeld-Bellinzona und Kraftwerke . . .	110,500,000	109,700,000	800,000
Strecke Bellinzona-Chiasso	15,720,000	15,000,000	170,000
Strecken Erstfeld-Luzern, Goldau-Zürich, Zug-Lu- zern u. Immensee-Roth- kreuz	43,500,000	42,000,000	300,000
Strecke Luzern-Olten-Basel	28,300,000	16,500,000	5,733,000
Kraftwerk Amsteg, Erwei- terung	6,500,000	3,000,000	2,500,000
Strecke Sitten-Lausanne .	21,000,000	19,000,000	1,330,000
Kraftwerk Barberine . .	37,000,000	32,000,000	4,500,000
Yverdon, Erweiterung der Werkstätte	1,700,000	700,000	800,000
Strecken Lausanne-Vallorbe und Daillens-Yverdon .	14,500,000	4,500,000	9,260,000
Strecke Zürich-Olten-Bern	30,250,000	3,750,000	19,830,000
Strecke Thalwil-Richters- wil	2,260,000	1,400,000	625,000
Strecke Zürich-Winterthur	11,000,000	—	4,488,000

	Voranschlag im ganzen Fr.	Ausgaben bis Ende 1923 Fr.	Ausgaben für 1924 Fr.
Rollmaterial.			
Elektrische Lokomotiven und Motorwagen	60,425,000	17,525,000	21,900,000
Personenwagen	7,800,000	1,730,000	4,470,000
Personenwagen, elektrische Heizung	1,700,000	—	2,200,000
Kreis I.			
Bahnhof Neuenburg, Um- bau	15,690,000	90,000	100,000
II. Geleise Ependes-Yver- don	15,600,000	10,000	10,000
II. Geleise Sviriez-Romont Viadukt bei Vallorbe, Er- satz	3,830,000	3,320,000	378,000
	1,330,000	400,000	700,000
Kreis II.			
Rangierbahnhof Muttenzer- feld	34,800,000	1,000,000	50,000
dazu: Notstandsarbeiten	1,400,000	1,200,000	200,000
Bahnhof Thun (1923 eröffnet)	13,260,000	9,900,000	1,000,000
Bahnhof Biel (1923 „)	26,000,000	25,700,000	300,000
II. Geleise Verbindungs- bahn Basel	1,200,000	394,000	300,000
Kessilochbrücken zwischen Zwingen und Grellingen, Umbau	2,850,000	600,000	800,000
II. Geleise Rothenburg- Emmenbrücke	740,000	150,000	50,000
dazu: Notstandsarbeiten	850,000	800,000	50,000
II. Geleise Solothurn- Lengnau	4,200,000	200,000	50,000
dazu: Notstandsarbeiten	1,400,000	1,000,000	400,000
Unterführung der Aarauer- strasse in Olten, Not- standsarbeiten	1,260,000	600,000	600,000
Kreis III.			
Bahnhof Aarau, Erwei- terung	3,010,000	940,000	420,000
Umbau der linksufrigen Zürichseebahn	32,180,000	19,280,000	3,000,000

	Voranschlag im ganzen Fr.	Ausgaben bis Ende 1923 Fr.	Ausgaben für 1924 Fr.
II. Geleise Thalwil-Richterswil	12,000,000	7,500,000	2,000,000
Bahnhof Ziegelbrücke, Erweiterung	1,777,000	—	100,000

Kreis IV.

Rangierbahnhof Winterthur, Erweiterung	1,603,000	10,000	—
dazu: Notstandsarbeiten	889,000	689,000	200,000
II. Geleise Winterthur-Wil	6,385,000	4,380,000	—
dazu: Notstandsarbeiten	455,000	205,000	250,000
II. Geleise Wil-Uzwil	8,257,000	680,000	500,000
II. Geleise Thalwil-Gossau	2,603,000	60,000	80,000
dazu: Notstandsarbeiten	539,000	289,000	250,000
II. Geleise Winkeln-Bruggen	1,900,000	600,000	600,000
II. Geleise St. Fiden-Goldach	7,076,000	470,000	80,000
dazu: Notstandsarbeiten	588,000	488,000	100,000
II. Geleise Rorschach-Sankt Margrethen	3,775,700	3,500,000	—
dazu: Notstandsarbeiten	769,550	619,550	150,000

Kreis V.

Bahnhof Luzern, Erweiterung des Aufnahmegebäudes	2,700,000	650,000	400,000
Bahnhof Chiasso, Erweiterung	18,000,000	9,900,000	1,000,000
Bahnhof Lenzburg, Erweiterung	1,240,000	50,000	100,000

Aufgeschobene Bauarbeiten.

Auf spätere Zeit sollen verschoben werden: der Bau der Surbtalbahn, die Fertigstellung des II. Geleises auf den einzelnen Sektionen der Linie Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen sowie auf der Strecke Giubiasco-Chiasso und die Erweiterung der Station Emmenbrücke.

Neue Bauten.

An Bauten, die über eine Voranschlagssumme von Franken 1,000,000 hinausgehen, sind vorgesehen:

	Voranschlag im ganzen	Ausgaben für 1924
Elektrifikation.	Fr.	Fr.
Kraftwerk Vernayaz.	38,700,000	9,000,000
Strecke Renens-Genf	16,270,000	11,390,000
Kreis I.		
Bahnhof Genf, Erweiterung	16,000,000	100,000
Kreis III.		
Bahnhof Zürich, Transitpostgebäude.	2,600,000	400,000

Das vorgelegte Bauprogramm und die in Aussicht genommenen Materialanschaffungen sowie die für 1924 vorgesehenen Ausgabenposten geben zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass.

III. Betriebsvoranschlag.

Betriebseinnahmen. Die Vergleichung der Voranschlagssummen für 1924 mit denen des Jahres 1923 und mit den Rechnungsergebnissen früherer Jahre ergibt folgende Übersicht:

	1913	Rechnungen		Voranschläge	
		1921	1922	1923	1924
		in Millionen Franken			
Personenverkehr.	84,6	124,8	121,1	125,0	117,6
Gepäck, Tiere u. Güter	117,0	201,9	199,1	202,4	230,0
Postverkehr	2,2	5,2	5,1	5,2	5,2
Verschiedene Einnahmen	8,9	22,0	18,9	19,6	22,6
Total Betriebseinnahmen	212,7	353,9	344,2	352,2	375,3
Gegen das Vorjahr in %	+3,2	-10,2	-2,7	+2,3	+6,6

Die Schätzung der Transporteinnahmen für 1924 stützt sich auf die voraussichtlichen Ergebnisse des Jahres 1923 unter Annahme einer Verkehrsvermehrung von etwa 2 % für die Personen und 5 % für die Güterbeförderung. Von den Einnahmen aus dem Personenverkehr ist ein Betrag von 10 Millionen Franken abgezogen für den Ausfall, den die auf den Beginn des Jahres 1924 in Aussicht genommene Wiedereinführung von Hin- und Rückfahrtsbilletten zu ermässiger Taxe zur Folge haben wird. Diese Schätzungsgrundlagen können als zutreffend betrachtet werden. Immerhin ist hinsichtlich der berechneten Einbusse auf den Einnahmen aus dem Personenverkehr zu bemerken, dass die infolge des Taxabbaues zu erwartende Verkehrsvermehrung,

wenn sie auch erst allmählich ihren vollen Umfang erreichen kann, sich doch unter günstigen Verhältnissen vielleicht etwas stärker spürbar machen und den Einnahmenausfall zu einem grösseren Teile ausgleichen wird, als vorausgesetzt ist.

Der Gesamtbetrag der für das Jahr 1924 angesetzten Betriebseinnahmen geht weit über die entsprechenden Voranschlagssummen der letzten Jahre hinaus. Die Annahme dieser wesentlichen Einnahmenvermehrung findet ihre Rechtfertigung in der Entwicklung des Gesamtverkehrs im Jahre 1923, die eine Überschreitung der vorausgesehenen Einnahmen um etwa 15 Millionen Franken bringen wird und auf eine allmähliche Besserung der Wirtschaftslage hinweist.

Die verschiedenen Einnahmen sind gegenüber 1923 um 3 Millionen Franken höher eingeschätzt. Es wird eine Zunahme der Güterwagenmieten infolge vermehrten Verkehrs und ein grösseres Rohertragnis der Kraftwerke entsprechend ihrer vermehrten Beanspruchung erwartet.

Betriebsausgaben. Der im laufenden Jahre eingetretenen beträchtlichen Erleichterung der Betriebslasten wird im Jahre 1924 eine weitere, wenn auch geringere Abnahme folgen. Die Verminderung der Summe der reinen Betriebsausgaben hat ihren Grund hauptsächlich im Rückgang des Kohlenpreises, der auf Fr. 60 für die Tonne angeschlagen wird gegenüber Fr. 65 im Voranschlag für 1923 und einem Durchschnittspreis von Fr. 158. 42 in der Rechnung für 1922. Bei einem jährlichen Kohlenverbrauch von annähernd 450,000 Tonnen ergibt sich gegenüber dem Preis von 1922 ein Kostenunterschied von über 40 Millionen Franken im Jahr.

Nähere Aufschlüsse über die Betriebsausgaben liefert die nachfolgende Kostenvergleichung nach Kapiteln und Jahren:

Rohe Ausgaben mit Einschluss der Erneuerungskosten	Rechnungen			Voranschläge	
	1913	1921	1922	1923	1924
	in Millionen Franken				
I. Allgemeine Verwaltung . . .	4,5	8,1	7,4	7,4	7,0
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn	21,3	41,3	35,3	35,3	35,3
III. Stationsdienst und Zugsbeglei- tung	49,2	110,7	103,2	105,0	99,3
IV. Fahr- und Werkstätdienst .	56,5	160,3	148,3	113,4	116,0
V. Verschiedene Ausgaben . .	12,0	22,3	19,0	22,0	21,3
Übertrag	144,4	343,7	314,6	283,6	280,2

Rohe Ausgaben mit Einschluss der Erneuerungskosten	Rechnungen			Voranschläge	
	1913	1921	1922	1923	1924
	in Millionen Franken				
Übertrag	144,4	343,7	314,0	283,6	280,2
VI. { Dem Betrieb auffallende Bau- ausgaben	1,6	4,0	4,0	2,8	3,2
	Mehreinnahmen für Gemein- schaftsbahnhöfe und Be- triebsbesorgungen sowie Minderbetrag der Teuerungszu- lagen				
	— 3,6	— 5,8	— 5,8	— 12,4	— 4,8
Rohe Betriebsausgaben	142,4	341,0	313,7	274,0	278,6
Hiervon fallen zu Lasten der Spezial- fonds	9,3	9,0	7,4	10,7	21,2
Reine Betriebsausgaben	133,1	332,0	306,3	263,3	257,4
Gegen das Vorjahr in %	—	— 3,8	— 8,0	— 14,1	— 2,2

Für die Gestaltung der Ausgabenrechnung sind hauptsächlich der Umfang der Zugsleistungen, die Unterhaltungsarbeiten an den Anlagen und Ausrüstungen, die Personalverhältnisse und die Materialpreise massgebend.

Über die Fahrleistungen der Lokomotiven und Motorwagen im Jahre 1924 und den vorangegangenen Jahren geben folgende Zahlen Aufschluss:

	1922	1923	1924
	Fahrkilometer		
Dampflokomotiven	27,822,683	28,000,000	27,400,000
Elektrische Lokomotiven	4,427,031	5,800,000	9,000,000
Zusammen	32,249,714	33,800,000	36,400,000

Die Kosten der Betriebskraft erreichen:

	1922	1923	1924
	Fr.		
Für Kohlen	71,702,581	29,908,000	25,090,000
Für elektrische Kraft	4,833,941	8,265,600	11,229,300
Zusammen	76,536,522	38,173,600	36,319,300

Von 1923 auf 1924 wird eine Vermehrung der Fahrleistungen von 2,600,000 km oder 7,7 % vorgesehen. Auf die elektrischen Lokomotiven wird ein Viertel aller Fahrkilometer entfallen.

Bei den Kapiteln Bahnunterhalt und Fahrdienst stehen kleinere und grössere Ausgabensteigerungen in Aussicht. Sie werden durch

vermehrte Geleiseerneuerungen und Auswechslungen beim Rollmaterial verursacht werden. Auf den Schlussbetrag der Betriebskosten hat dieser Mehraufwand jedoch keinen Einfluss, weil der Erneuerungsfonds dafür aufzukommen hat. Nach den Voranschlägen für 1923 und 1924 werden zu Lasten des Fonds fallen:

	1923	1924
	Fr.	Fr.
Für Erneuerung des Oberbaus	5,020,000	6,820,000
Für Erneuerung des Rollmaterials	4,706,000	13,495,000

Beim Oberbau sollen 54 km Geleise und 207 Weichen ausgewechselt werden gegenüber 26 km Geleise und 132 Weichen nach dem Voranschlag für 1923.

Vom Bestand der Dampflokomotiven werden 190 Stück und von den Lastwagen 255 Stück ausser Dienst gesetzt. Der Voranschlag für 1923 sah die Ausrangierung von 56 Lokomotiven und 306 Lastwagen vor.

Für den Unterhalt der Bahnanlagen und des Rollmaterials sind für 1924 Fr. 47,615,900 gegen Fr. 50,759,700 im Jahre 1923 angesetzt.

Über den voraussichtlichen Personalbestand fehlen ziffermässige Angaben. Es wird jedoch mit einer weiteren Personalverminderung infolge der Fortsetzung der Sparmassnahmen und der neuen Verwaltungs- und Betriebsorganisation gerechnet.

Die rechnungs- und die voranschlagsmässigen Aufwendungen für das Betriebspersonal betragen:

	1922	1923	1924
	in Millionen Franken		
Gehälter und Löhne	90,4	90,5	90,8
Teuerungs- und Ortszulagen	91,9	85,2	81,5
Kleiderkosten und Nebenbezüge	16,0	16,4	15,7
Einlagen in die Hilfskassen, Pensionszuschüsse und Unfallversicherung	18,7	18,8	19,6
Zusammen	217,0	210,9	207,1
In % der reinen Betriebsausgaben	70,9	80,2	80,6

Die Personalausgaben bewegen sich prozentual in ansteigender Richtung, weil sie nicht so rasch abnehmen als die Material- und Kohlenkosten.

Die auf den 1. April 1924 eintretende gesetzmässige Erhöhung der Gehälter und Löhne verursacht eine Mehrausgabe von rund 2 Millionen Franken.

Das Ergebnis der Betriebsrechnung für 1924 gestaltet sich bei den oben angegebenen voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben im Vergleich zu den Ergebnissen in früheren Jahren wie folgt:

	Rechnungen			Voranschläge	
	1913	1921	1922	1923	1924
	in Millionen Franken				
Betriebseinnahmen . . .	212,7	353,9	344,2	352,2	375,3
Betriebsausgaben . . .	133,1	332,9	306,3	263,3	257,4
Reiner Betriebsüberschuss	79,6	21,0	37,9	88,9	117,9
Gegen das Vorjahr, absolut	+1,3	-27,0	+16,9	+ 51,0	+29,0
in %	+0,2	-56,3	+80,5	+135,0	+32,3

Die Ziffern für 1924 erfahren wegen der Beschleunigung der Elektrifikation insofern eine Änderung, als sich die Betriebsausgaben voraussichtlich um Fr. 698,000 für Bauausgaben zu Lasten des Betriebes erhöhen werden, was eine Verminderung des Betriebsüberschusses um den gleichen Betrag zur Folge haben wird.

IV. Gewinn- und Verlustrechnung.

Der Voranschlag für diese Rechnung sieht vor:

Einnahmen.

Überschuss der Betriebseinnahmen, brutto . . .	Fr.	96,738,000
Zuschüsse aus den Spezialfonds	„	21,165,000
Reiner Betriebsüberschuss	Fr.	117,903,000
Zinse auf Kapital für Neubauten	„	2,870,000
Ertrag der Wertbestände und Guthaben . . .	„	1,048,000
Rohertrag der Nebengeschäfte	„	6,740
Betriebssubventionen	„	16,000
Sonstige Einnahmen	„	6,260
Summa der Einnahmen laut Voranschlag	Fr.	121,850,000
Nach beschlossener beschleunigter Elektrifikation sind abzuziehen: für Mehrbauausgaben zu Lasten des Betriebes	„	- 698,000
und zuzuzählen: für Mehrzinse auf dem Kapital für Neubauten zirka	„	+ 270,000
Ergänzte Einnahmensumme	Fr.	121,422,000

Ausgaben.

Entschädigung für gepachtete Strecken . . .	Fr.	47,000
Verzinsung der festen Anleihen	„	94,363,000
Verzinsung der schwebenden Schulden . . .	„	8,150,000
Finanzunkosten, Kursverluste etc.	„	280,000
Verluste auf Nebengeschäften	„	118,760
Tilgungen und Abschreibungen	„	7,350,000
Gutschriften an die Spezialfonds	„	12,091,090
Sonstige Ausgaben, inbegriffen Fr. 1,500,000 für Verzinsung und Tilgung des Hilfskassa- defizites	„	1,600,150
Summa der Ausgaben laut Voranschlag	Fr.	124,000,000
hierzu: Mehrbetrag der Kapitalzinse und der Verlusttilgung infolge der beschleunigten Elektrifikation	„	502,000
Ergänzte Ausgaben Summe	Fr.	124,502,000
Voraussichtlicher Fehlbetrag für 1924	„	3,080,000

Für 1923 war ein Ausfall von . . . Fr. 25,041,000
berechnet worden; er wird sich jedoch, wenn
die bis Ende August eingetretene Besserung
der Betriebsrechnung anhält, um etwa 25 Mil-
lionen Franken niedriger stellen.

Die Rechnung für 1922 schloss, nachdem
den Einnahmen eine ausserordentliche Nach-
vergütung von 30 Millionen Franken für Militär-
transporte in den Jahren 1916 bis 1919 und
den Ausgaben 8,5 Millionen Franken als Ab-
schreibung auf dem Werte vorrätiger Kohlen
beigefügt worden waren, ab mit einem Aus-
fall von . . . „ 45,513,680

Mit den jährlich zunehmenden, insbesondere der Einrichtung
des elektrischen Betriebes gewidmeten Kapitalaufwendungen,
wachsen auch die Zinsverpflichtungen ganz erheblich an. Auch
die Gutschriften an den Erneuerungsfonds und die Wertabgänge
auf Anlagen (Brücken, Lokomotiven) nehmen zu. Für 1924 be-
messen sich die Mehrlasten auf 6,1 Millionen Franken. Ander-
seits wird sich aber die sukzessive Ausdehnung der elektrischen
Zugförderung auch in der Richtung auswirken, dass sie in zu-
nehmendem Masse zu mittelbaren und unmittelbaren Ersparnissen

im Betriebe führen und dadurch eine Steigerung der für die Schuldenverzinsung verfügbaren Betriebsüberschüsse bewirken wird.

Die Rechnungsabschlüsse für 1923 und 1924 werden sich, wenn die gemachten Voraussetzungen zutreffen, soweit verbessern, dass das seit langem verlorene Gleichgewicht zwischen den jährlichen Nutz- und Lastenposten wieder als annähernd hergestellt betrachtet werden kann. Gelingt es hernach, die Einnahmenüberschüsse noch weiter zu steigern, so wird mit der Abtragung des in der Kriegszeit entstandenen Defizites begonnen werden können.

V. Kapitalbedarf und Kapitalbeschaffung.

Der Kapitalbedarf ist auf Seite 96 des Voranschlages in folgendem Umfange berechnet:

a. für 1924: Ausgaben zu Lasten der Baurechnung, Anleiensrückzahlungen, Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds und Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung, abzüglich die Beträge der Tilgungen und Abschreibungen, sowie der Gutschriften an die Spezialfonds, rund . . .	Fr. 95,000,000
b. für 1922: zur Deckung der Ende des Jahres bestandenen Schatzscheinschuld	„ 183,000,000
c. für 1923: Bedarf nach Voranschlag	„ 172,000,000
	<hr/>
Gesamter Kapitalbedarf	Fr. 450,000,000

Davon wurden gedeckt durch: Fr.

a. das 4 %-Anleihen von 1923	111,700,000
b. das 3½ %-Anleihen von 1923	63,750,000
c. Abgabe von 5 %-Depotscheinen an die Pensions- und Hilfskasse	4,000,000

Die erwartete Besserstellung der Rechnung für 1923 beträgt	25,000,000
	<hr/>
	„ 204,450,000

Zu decken bleiben noch laut Voranschlag Fr. 245,550,000

Die von der Bundesversammlung gutgeheissene Beschleunigung der Elektrifikation steigert jedoch den Kapitalbedarf für 1924 um 24 Millionen Franken, d. h. von 95 auf 119 Millionen und für die drei Jahre 1922—1924 von 245,5 auf 269,5 Millionen Franken. Die Deckung des Mehrbedarfs wird zum Teil durch eine erste Abzahlung auf dem gewährten Bundesbeitrag von 60 Millionen erfolgen.

Der Kapitalbedarf soll nach dem Vorschlag der Bahnverwaltung vorläufig gegen Abgabe von Schatzscheinen bei der Nationalbank und im Laufe des Jahres 1924 durch Aufnahme eines neuen Anleihens bis zum Betrage von 200 Millionen Franken gedeckt werden.

Zu diesem Vorschlag ist zu bemerken, dass der Bundesrat auf Grund der Bundesbeschlüsse vom 18. Dezember 1920 und vom 21. Dezember 1922 bereits die nötige Handlungsfreiheit hinsichtlich der Aufnahme von Anleihen besitzt und daher einer neuen Ermächtigung, wie sie im Antrage des Verwaltungsrates unter Ziffer 5 vorgesehen ist, nicht bedarf.

VI. Antrag.

Im Sinne dieser Ausführungen nehmen wir die Anträge 1—4 des Verwaltungsrates mit den infolge der Beschleunigung der Elektrifikation nötig werdenden Änderungen auf und erlauben uns, Ihnen den nachfolgenden Beschlussesentwurf zur Annahme zu empfehlen.

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

Bern, den 2. November 1923.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Scheurer.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für
das Jahr 1924.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht:

1. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 21. September 1923,
2. der Botschaft des Bundesrates vom 2. November 1923,

beschliesst:

Die folgenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1924 werden genehmigt:

1. der Bauvoranschlag im Betrage von Fr. 96,678,550;
 2. der Betriebsvoranschlag abschliessend mit Fr. 375,259,540 Einnahmen und mit Fr. 279,219,540 Ausgaben (rohe Betriebsausgaben mit Einschluss der zu Lasten des Spezialfonds fallenden Betreffnisse);
 3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 121,422,000 Einnahmen und mit Fr. 124,502,000 Ausgaben;
 4. der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Betrage von Fr. 119,000,000.
-

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1924. (Vom 2. November 1923.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1785
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.11.1923
Date	
Data	
Seite	89-104
Page	
Pagina	
Ref. No	10 028 871

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.