

Bundesblatt

81. Jahrgang.

Bern, den 23. Oktober 1929.

Band III.

Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.
Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an Stämpfli & Cie. in Bern.

2512

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag
 der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1930.

(Vom 19. Oktober 1929.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den uns vom Verwaltungsrate der schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 17. September überwiesenen Voranschlag für das Jahr 1930 zur gefälligen Weiterbehandlung vorzulegen, und zwar:

1. den Bauvoranschlag von Fr. 79,343,300, wovon Fr. 66,011,200 zu Lasten der Baurechnung und Fr. 13,332,100 zu Lasten der Betriebsrechnung fallen;
2. den Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 413,770,000 Einnahmen und mit Fr. 283,231,700 Ausgaben;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 152,992,000 Einnahmen und mit Fr. 150,362,000 Ausgaben und
4. den Voranschlag der Kapitalrechnung, einen Einnahmenüberschuss von Fr. 8,000,000 vorsehend.

Wir begleiten die Vorlage mit folgenden Bemerkungen und vergleichenden Darstellungen und fügen am Schlusse unsern Genehmigungsantrag bei.

I. Allgemeines.

Der gegenwärtige Voranschlag bezieht sich auf das dreissigste Geschäftsjahr der Bundesbahnen. Ein Rückblick auf die verflossene, schon recht ansehnliche Betriebszeit bringt uns in Erinnerung, dass der Haushalt des ausgedehnten staatlichen Betriebes in der ersten Hälfte dieser Periode im allgemeinen zufriedenstellend war. Nach Einrechnung der gesetzlichen, auf 60 Jahre ermittelten Tilgungsbetreffnisse auf den Schulden blieben zumeist bescheidene Aktivsaldi

übrig. Mit dem Beginn des grossen Weltereignisses im Jahre 1914 änderte sich aber die Sachlage rasch. Das Wirtschaftsleben wurde stark gestört. Der Verkehr nahm ab; die Löhne und Materialpreise gingen in die Höhe. Bis zum Jahre 1923 überschritten die Ausgaben die Einnahmen um ein Bedeutendes. Der Fehlbetrag war bis auf 207 Millionen Franken angestiegen. Von da an besserten sich dann die Verkehrsverhältnisse wieder langsam; die Betriebseinnahmen zeigten neuerdings eine aufsteigende Linie. Sie betrugen in den Jahren 1925—1928: 385,₉; 376,₁₁; 395,₅ und 420,₂ Millionen Franken. Die Rechnungsabschlüsse ergaben, mit Ausnahme des Jahres 1926, aufs neue kleine Gewinnbeträge. Der aus der Krisenzeit gebliebene Ausfall konnte unter fünf Malen in bescheidenem Masse vermindert werden. Im Jahre 1929 hat die Verkehrssteigerung angehalten. Für die Monate Januar bis August ist gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres eine Mehreinnahme von nahezu 3 % nachgewiesen. Angesichts des ausserordentlich günstigen Ergebnisses im Jahre 1928 mit einer Zunahme von 25 Millionen Franken dürfen die diesjährigen Einkünfte als recht erfreulich gelten. Die Aufstellung des Voranschlags für 1930 konnte demnach unter günstigeren Voraussetzungen erfolgen als früher. Mit der allmählichen Wiedererstarkung der Unternehmung fällt ihr aber die Pflicht auf, die erhöhten Transporttaxen nach und nach wieder abzubauen. Auf den 1. August 1929 wurde der Gütertarif für einzelne Klassen ermässigt. Diese Massnahmen führen zweifellos zu Mindereinnahmen, so dass das Betriebsergebnis für 1930 nicht zu hoch angeschlagen werden darf.

II. Bauvoranschlag.

In der Botschaft zum Voranschlag für 1929 konnte darauf hingewiesen werden, dass die Bauausgaben, nach Abschluss der ersten Elektrifikationsperiode nun stark im Abnehmen begriffen seien. Sie betrugen insgesamt, ohne Abzug des jährlichen Bundesbeitrages von je 10 Millionen Franken an die Kosten der Elektrifikation, im Jahre 1926 = 114,₉ Millionen, 1927 = 96,₄ Millionen, 1928 = 60,₉ Millionen und im Voranschlag für 1929 = 52,₇ Mill. Fr. Für das Jahr 1930 muss nun, der Umstände halber, wieder eine erhöhte, auf 79,₃ Millionen sich belaufende Bausumme vorgesehen werden. Die Bahnverwaltung begründet den Mehrbedarf an Baukapital durch den seit 1927 um über 10 % angestiegenen Personen-, Güter- und Zugsverkehr. Der zunehmende Verkehr bedinge notwendig einen entsprechenden Ausbau der Bahneinrichtungen. Zu den Hauptaufgaben, die zum Teil aus früheren Jahren herkommen, zählen: Der Ausbau des zweiten Geleises auf im ganzen 113 km Bahnlänge; die Fortsetzung der grossen Bahnhofserweiterungen in Genf, Neuenburg, Chiasso und Zürich; die Vermehrung der Anzahl der elektrischen Lokomotiven, Personen- und Güterwagen und endlich, die Vorarbeiten für die Vermehrung der elektrischen Kraftquellen und die Einrichtung der neuen Betriebsart auf den Strecken Neuenburg-La Chaux-de-Fonds und Basel-Delsberg-Münster.

Zur Veranschaulichung folgt eine dreijährige

Übersicht der Bau-Ausgaben.

	Rechnung 1928 Fr.	Voranschlag 1929 Fr.	Voranschlag 1930 Fr.
A. Bau neuer Linien.			
1. Genfer Verbindungsbahn	— 3,128	—	—
2. Surbtalbahn	26,841	—	—
B. Ausbau der im Betriebe stehenden Linien.			
1. Elektrifikation ohne Abzug von je 10 Mill. Fr. Bundesbeitrag für 1928 und 1929 . . .	16,866,179	4,737,000	10,474,000
2. Übrige Bauten.			
Generaldirektion . . .	—	25,000	19,000
Kreis I	8,400,792	9,805,900	10,363,200
Kreis II	7,538,680	9,125,400	11,183,800
Kreis III	10,433,761	10,814,500	10,844,500
3. Rollmaterial, inbegr. elektr. Lokomotiven u. Motorwagen.	16,089,098	16,509,000	34,272,000
4. Mobiliar und Gerä- tschaften	972,931	908,000	1,076,000
5. Hilfsbetriebe (Werk- stätten, Kraftwerke etc.)	788,184	804,100	980,800
Zusammen Bahnbauten	61,062,788	52,728,900	79,213,300
C. Nebengeschäfte (Schiffe) . .	— 86,000	5,000	130,000
Gesamtsumme der Ausgaben	60,976,788	52,733,900	79,343,300

Der neue Voranschlag enthält gegenüber demjenigen für 1929 folgende wesentliche Mehrbeträge: Elektrifikation 5,7 Millionen, Kreis II Ergänzungsbauten 2,0 Millionen und Rollmaterial 17,8 Millionen Franken. Das grössere Baukapitalerfordernis im Kreis II hängt mit dem Ausbau des II. Geleises Giubiasco-Chiasso und mit der Verlegung der Bahnlinie zwischen Castione und Bellinzona zusammen.

Der Budgetbetrag von 34,3 Millionen Franken für Rollmaterial ist diesmal ungewöhnlich hoch. Er umfasst unter anderm 12 Millionen Franken als Anzahlung für 40 im Jahr 1930 zu bestellende elektrische Schnellzuglokomotiven und 8,2 Millionen Franken als Teilzahlung auf 140 anzuschaffende vierachsige Personenwagen. Der vermehrte Verkehr, die Erweiterung des Fahrplans und die Ausdehnung des elektrischen Betriebes bedingen die Vermehrung des Fahrparkes. Die Zahl der elektrischen Lokomotiven ist ohnehin nicht ausreichend. An ihrem Platze laufen immer noch etwa 30 Dampflokomotiven.

Hauptsächliche Bauten und Materialanschaffungen im Jahre 1930.

Die für 1930 vorgesehenen Bauausgaben verteilen sich auf die nachstehend genannten, im einzelnen über 1 Million Franken erheischenden Bauobjekte:

	Voranschlags- und Zusatz- beträge	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1929	Ausgaben- Voranschlag für 1930
	Fr.	Fr.	Fr.
A. Bau neuer Linien.	—	—	—
B. Ausbau der Betriebs- linien.			
1. Elektrifikation.			
(Generaldirektion und Kreise)			
Kraftwerk Vernayaz und Er- höhung der Staumauer beim Kraftwerk Barberine (voraussichtliche Einspa- rungen Fr. 7,000,000)	44,700,000	36,300,000	700,000
Leitungsumbau Brig-Iselle .	1,020,000	910,000	110,000
Strecken Richterswil-Chur u. Sargans-Buchs	10,590,000	8,500,000	43,000
Strecke Neuenburg-Chaux- de-Fonds-Loche	5,380,000	—	2,448,000
Strecke Basel-Delsberg . .	5,455,000	—	2,703,000
Strecken Emmenbrücke- Wildeggen und Beinwil- Münster, Umbau	1,620,000	380,000	1,119,000
2. Rollmaterial (Generaldirektion).			
Elektrische Lokomotiven und Motorwagen	35,561,000	7,439,000	17,987,000

	Voranschlags- und Zusatz- beträge	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1929	Ausgaben- Voranschlag für 1930
	Fr.	Fr.	Fr.
Personenwagen	16,020,000	3,580,000	8,684,000
Gepäck- und Güterwagen .	2,396,000	—	1,260,000
Umbau von Rollmaterial .	2,495,000	—	2,495,000
Ausrüstung der Güterwagen mit der Güterzugsbremse	15,000,000	700,000	2,450,000

3. Übrige Ergänzungs- und Neubauten.

Kreis I.

Bahnhof Genf, Erweiterung	15,750,000	7,500,000	2,000,000
II. Geleise Riddes-Sitten . .	3,220,000	500,000	850,000
Bahnhof Neuenburg, Erwei- terung	8,221,000	2,221,000	700,000
Neuenburg-Chaux-de-Fonds, Auskleidung und Verbes- serung der Tunnels . . .	3,200,000	2,500,000	700,000
Bahnhof Freiburg, Umbau .	3,490,000	3,290,000	200,000
II. Geleise Ependes-Yverdon	4,400,000	—	400,000
II. Geleise Courrendlin- Choindez	1,810,000	—	100,000

Kreis II.

Bahnhof Basel S. B. B., neuer Rangierbahnhof	35,237,000	15,362,000	2,000,000
II. Geleise Solothurn-Leng- nau	5,186,000	736,000	5,000
Bahnhof Langenthal, Erwei- terung	4,500,000	5,000	50,000
Bahnhof Burgdorf, Erweite- rung	3,490,000	410,000	150,000
Bahnhof Lenzburg, Erweite- rung	850,000	440,000	100,000
II. Geleise Baar-Zug	1,600,000	150,000	200,000
Bahnhof Lugano, Umbau .	2,258,000	478,000	650,000
II. Geleise Giubiasco-Chiasso	13,045,000	6,950,000	810,000
Bahnhof Chiasso, Umbau .	18,000,000	16,125,000	1,800,000

	Voranschlags- und Zusatz- beträge	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1929	Ausgaben- Voranschlag für 1930
	Fr.	Fr.	Fr.
<i>Kreis III.</i>			
Bahnhof Zürich: Dienst- gebäude an der Sihl . . .	1,822,000	1,722,000	100,000
Fünf neue Perrongeleise .	10,964,000	5,200,000	2,800,000
Station Horgen	4,635,000	368,000	332,000
Bahnhof Wädenswil . . .	2,451,000	100,000	300,000
II. Geleise Richterswil-Pfä- fikon	4,638,000	1,000,000	800,000
II. Geleise Flums-Sargans .	2,705,000	80,000	50,000
Bahnhof Chur, Umbau . .	4,294,500	4,194,500	100,000
Bahnhof Schaffhausen, Er- weiterung der südlichen Einfahrt	822,000	322,000	400,000
II. Geleise Uzwil-Flawil . .	2,306,000	100,000	400,000
II. Geleise Rorschach-Goldach	4,860,000	100,000	50,000

III. Betriebsvoranschlag.

Betriebseinnahmen. Zur Klarstellung der Verhältnisse lassen wir eine Vergleichung der budgetmässigen und der wirklichen Einnahmen in den Jahren 1925—1929 vorausgehen. Das Ergebnis des Jahres 1929 ist geschätzt.

	1925	1926	1927	1928	1929
	in Millionen Franken				
laut Voranschlag	394, ₈	389, ₀	390, ₇	396, ₂	407, ₉
laut Rechnung	385, ₉	376, ₁	395, ₅	420, ₂	ca. 415
gegen den Voranschlag . —	8, ₉	— 12, ₉	+ 4, ₈	+ 24, ₀	ca. + 7, ₀

In den zwei ersten Jahren wurden die Beträge des Voranschlages nicht erreicht. In den zwei folgenden ergeben sich indessen Mehreinnahmen von 1,₂—6 %.

Die Bahnverwaltung veranschlagt die Betriebseinnahme für 1930 auf 413,₈ Millionen Franken. Dieser Betrag ist um 1,₅ % niedriger als das Rechnungsergebnis von 1928; er übersteigt dagegen den Budgetansatz von 1929 um 1,₄ %. Dabei sind die zu erwartende normale Verkehrssteigerung und die voraussichtlichen Einbussen auf Frachtgeldern infolge der am 1. August in Kraft getretenen Ermässigung der Gütertaxen berücksichtigt.

Die Vergleichung der Einnahmen nach Jahren und nach den einzelnen Rechnungsrubriken ergibt folgendes Bild:

	Rechnungen		Voranschläge	
	1927	1928	1929	1930
	in Millionen Franken			
Personenverkehr	142,8	151,4	146,0	151,2
Gepäck, Tiere und Güter .	219,5	231,6	226,3	225,6
Postverkehr	7,7	8,7	7,7	8,6
Verschiedene Einnahmen .	25,5	28,5	27,9	28,4
Total Betriebseinnahmen .	395,5	420,2	407,9	413,8
gegen das Vorjahr in % .	+ 5,2	+ 6,3	— 2,9	+ 1,4

Die Einnahme aus dem Personenverkehr für 1930 ist um 3,6 % höher eingeschätzt als im vorjährigen Voranschlag. Die Einkünfte in den letzten Monaten rechtfertigen dies. Die Frachteinnahmen durften aus dem schon erwähnten Grunde nicht so hoch wie in den Vorjahren gehalten werden. Sie stehen gegenüber dem Rechnungsergebnis von 1928 um 6 Millionen Franken zurück. Die übrigen Posten sind der Rechnung von 1928 angepasst.

Betriebsausgaben. Für 1930 ist die Gesamtausgabe für Personal und Material sowie für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahneinrichtungen auf 283,2 Millionen Franken bemessen. Der Betrag übersteigt den Budgetansatz von 1929 um 5,8 Millionen oder 2,0 % und die Rechnung von 1928 um 14,7 Millionen oder 5,2 %. Die Mehrausgaben werden mit der Verkehrszunahme, der dadurch bedingten Vermehrung des Personals, des vermehrten Aufwandes für die Instandhaltung der Bahnanlage und des Fahrmaterials begründet.

Die Fahrleistungen sind infolge der Verkehrsentwicklung ebenfalls im Zunehmen begriffen. Ihr Anschwellen würde, wenn nicht die Grosszahl der Dampflokomotiven durch bedeutend leistungsfähigere elektrische Lokomotiven ersetzt wäre, noch viel merkbarer sein. Für die Jahre 1928—1930 werden angegeben:

	Rechnung 1928	Voranschlag 1929	Voranschlag 1930
	Millionen Lokomotiv-km		
Dampflokomotiven	17,1	16,2	15,0
Elektrische Lokomotiven und Motor- wagen	29,3	29,8	35,3
zusammen	46,4	46,0	50,3
Zunahme von Jahr zu Jahr in % . .	0,6	— 0,1	9,4

Die Personalkosten sind in der Gesamtausgabe von 283,2 Millionen mit 213,4 Millionen oder 75,4 % inbegriffen gegenüber von 208,7 Millionen oder 75,2 % im Voranschlag von 1929. Die Summe von 213,4 Millionen Franken setzt sich zusammen aus Besoldungen, Löhnen, Dienstkleidern und Nebenbezügen von 186,3 Millionen und aus 27,1 Millionen für die Versicherung des Personals. Die Vergütungen an das Personal werden grösser, weil

dessen Bestand etwas angewachsen ist und weil die neue mit dem Jahr 1930 beginnende Amtsperiode und die endgültige Ämtereinreihung zum Teil Lohnerhöhungen verursachen werden.

Die neuen Kostenansätze für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahneinrichtungen gehen aus dem folgenden Vergleiche hervor:

	Rechnung 1928	Voranschlag 1929	Voranschlag 1930
in Millionen Franken			
Unterhalt und Erneuerung			
der Bahnanlage	30,3	33,4	36,4
des Rollmaterials	31,9	34,3	31,8
zusammen	62,2	67,7	68,2
Davon fallen dem Erneuerungsfonds zu:			
für die Erneuerung des Oberbaus .	6,9	9,5	12,2
für die Erneuerung des Rollmaterials	6,0	6,9	5,6
zusammen	12,9	16,4	17,8
als gewöhnliche Unterhaltskosten ver-			
bleiben:			
beim Oberbau	23,4	23,9	24,2
beim Rollmaterial	25,9	27,4	26,2
zusammen	49,3	51,3	50,4

Der wachsende Verkehr, die grösseren Zugslasten und der beschleunigte Zuglauf bedingen vermehrte Ausgaben für die Instandhaltung von Unter- und Oberbau. Der Kostenbetrag für den Unterhalt des Rollmaterials ist für 1930 niedriger angesetzt als in den Vorjahren. Die elektrische Lokomotive verursacht geringern Aufwand als die Dampflokomotive.

Die Kosten des Verbrauchsmaterials und der Kraftbeschaffung machen aus:

	Rechnung 1928	Voranschlag 1929	Voranschlag 1930
in Millionen Franken			
Drucksachen	2,0	1,8	1,9
Beleuchtungs-, Heizungs- und Reini-			
gungsmaterial	2,8	2,8	3,0
Brennmaterial der Lokomotiven und			
Wagen	9,3	9,1	8,2
Elektrische Kraft	17,2	17,9	19,4
Sonstiges Verbrauchsmaterial der Loko-			
motiven und Wagen	0,8	0,9	0,9
Zusammen Materialverbrauch des Be-			
triebes	32,1	32,5	33,4

Die Kohlenkosten sind nach folgenden mittleren Tonnenpreisen berechnet:
1928 = Fr. 34. 41, 1929 = Fr. 37 und 1930 = Fr. 36.

Die Ausgabe für elektrische Kraft ist zu den Gesteungskosten von annähernd 4,9 Cts. per kWh ab Unterwerk gewertet.

Es folgt die Zusammenfassung der gesamten Betriebskosten nach den einzelnen Rechnungskapiteln für vier Jahre:

Betriebsausgaben (Erneuerungskosten inbegriffen)	Rechnungen		Voranschläge	
	1927	1928	1929	1930
	in Millionen Franken			
Allgemeine Verwaltung	7,6	7,8	7,8	8,0
Unterhalt und Bewachung der Bahn	39,1	40,5	43,7	46,9
Stationsdienst und Zugsbegleitung .	100,6	101,7	101,7	104,3
Fahr- und Werkstättdienst	96,5	95,1	97,9	96,8
Verschiedene Ausgaben	27,0	28,1	28,2	30,4
Später zu verteilende Ausgaben und Einnahmen:				
a) Bauausgaben zu Lasten des Betriebes	4,5	3,6	5,3	4,2
b) Mehreinnahmen für Gemeinschaftsbahnhöfe, Betriebsbesor- gungen usw.	— 8,2	— 9,7	— 7,7	— 8,1
c) Mehrausgaben wegen des neuen Beamtengesetzes	—	1,5	0,7	0,8
Zusammen rohe Betriebsausgaben . .	267,1	268,6	277,6	283,3
gegenüber dem Vorjahr, in % . . .	+ 0,3	+ 0,5	+ 3,4	+ 2,0
Von den oben ausgeführten rohen Betriebsausgaben fallen zu Lasten des Erneuerungsfonds und der Spezialreserven Millionen Franken	16,4	14,8	17,6	18,9
so dass als reine Betriebs- und Unter- haltungskosten verbleiben Millionen Franken	251,2	253,8	260,0	264,4

Betriebsüberschuss. Für 1930 und die Vergleichsjahre stellt sich der Abschluss der Betriebsrechnung folgendermassen:

	Rechnungen		Voranschläge	
	1927	1928	1929	1930
	in Millionen Franken			
Betriebseinnahmen	395,5	420,2	407,9	413,8
Rohe Betriebsausgaben, wie oben .	267,1	268,6	277,6	283,3
Betriebsüberschuss	128,4	151,6	130,3	130,5
Gegenüber dem Vorjahr:				
in Millionen Franken . . .	+ 18,5	+ 23,2	— 21,3	+ 0,2
in %	+ 10,8	+ 18,2	— 13,9	+ 0,2

Der für 1930 vorausgesetzte Betriebsüberschuss weicht vom Budgetbetrag für 1929 nur ganz wenig ab, weil die Einnahmen und Ausgaben, nach Annahme je einer kleinen Erhöhung, im gleichen Verhältnis bleiben. Es besteht auch annähernde Übereinstimmung mit dem Ergebnis des Jahres 1927. Der Überschuss von 1928 überschritt den ordentlichen Rahmen, weil das schöne Sommerwetter und besondere Veranstaltungen den Verkehr stark steigerten. Das nämliche trifft auch für das Jahr 1929 zu. Wenn keine ausserordentlichen, die Verkehrsentwicklung hemmenden Verhältnisse eintreten, so darf angenommen werden, dass der vorsichtig bemessene Voranschlag sich verwirklichen werde.

IV. Gewinn- und Verlustrechnung.

Im Voranschlag für 1930 sind vorgesehen:

Einnahmen.		Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen		130,538,300
Dazu: Zuschüsse aus den Spezialfonds		19,192,000
Wirklicher Betriebsüberschuss		149,730,300
Zinse auf dem Kapital für Neubauten		600,000
Ertrag der Wertbestände und Guthaben		2,535,000
Rohrertrag der Nebengeschäfte (Bodenseeschiffe)		122,300
Sonstige Einnahmen		4,400
	Summe der Einnahmen	152,992,000
Ausgaben.		
Entschädigung für gepachtete Bahnstrecken		47,000
Verzinsung der festen Anleihen.		113,965,000
Verzinsung der schwebenden Schulden		766,000
Finanzunkosten, Kursverluste u. dgl.		300,000
Tilgungen und Abschreibungen:		
a) gesetzliche Tilgungen	Fr. 4,912,800	
b) Abschreibung auf Kursverlusten.	» 3,925,000	
c) auf untergehenden Anlagen, etc.	» 1,110,200	
		9,948,000
Einlagen in die Spezialfonds		21,803,000
Sonstige Ausgaben:		
a) Betriebssubventionen und Verschiedenes	Fr. 298,000	
b) ausserordentlicher Beitrag an die Pensions- und Hilfskasse	» 3,235,000	
		3,533,000
	Summe der Ausgaben	150,362,000
Voraussichtlicher Einnahmenüberschuss 1930		2,630,000

Dieser Überschuss übersteigt den für 1929 vorausgesehenen von Franken 90,000 um 2,5 Millionen Franken. Er stellt 0,6 % der Betriebseinnahme von 413,8 Millionen dar.

Beim Vergleich mit der Rechnung von 1928 stellen wir erneut den sehr erfreulichen Betriebserfolg dieses Jahres fest. Die Gewinn- und Verlustrechnung ergab einen Aktivsaldo von 18,1 Millionen Franken, der zu einer ausserordentlichen Verbesserung der Bilanz benutzt werden konnte, nämlich: zur Tilgung von Kurs- und Bauverlusten 6 Millionen, zur Stärkung der Pensions- und Hilfskasse 2 Millionen, zu einer Extraeinlage in den Erneuerungsfonds 3 Millionen und zur Verminderung des Kriegsdefizites 7,1 Millionen.

Eine seit langem angestrebte Erleichterung im Haushalte der Bundesbahnen wird durch die von der Bundesversammlung beschlossene Vergütung von 35 Millionen Franken für ausserordentliche Leistungen in der Kriegs- und Nachkriegszeit eintreten; dieser im Budget nicht aufgeführte Betrag wird in der endgültigen Gewinn- und Verlustrechnung für 1930 erscheinen und dazu dienen, den aus der Krisenzeit herrührenden Fehlbetrag wesentlich zu vermindern.

V. Kapitalbedarf und Kapitalbeschaffung.

Hierüber legt die Bahnverwaltung folgenden Voranschlag vor:

Kapitalbedarf:

1. Bauausgaben zu Lasten der Baurechnung	Mill. Fr. 66,0
2. Rückzahlungen auf Anleihen	» » 19,5
3. Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds	» » 19,2
zusammen	Mill. Fr. 104,7

abzüglich die eigenen Kapitalbildungen:

1. Tilgungen und Abschreibungen	Mill. Fr. 10,0
2. Gutschriften an die Spezialfonds	» » 21,8
3. Überschuss der Gewinn und Verlustrechnung	» » 2,8
	» » 34,4

Kapitalbedarf für 1930 rund	Mill. Fr. 70,0
---------------------------------------	----------------

Verfügbare Kapitalien werden sich ergeben:

1. aus dem Mehrertrag des Betriebes im Jahre 1929 und aus dem Verkauf von Obligationen der verstaatlichten Bahnen	Mill. Fr. 28,0
2. Vergütung des Bundes für ausserordentliche Leistungen in den Kriegsjahren	» » 35,0
3. aus dem Bestande der Pensions- und Hilfskasse (Depotscheine)	» » 15,0
Verfügbares Kapital	Mill. Fr. 78,0

Diese Summe übersteigt den berechneten Kapitalbedarf um 8 Millionen Franken. Die Beschaffung neuer Gelder wird daher nicht nötig sein.

* * *

Wenn der in den letzten Jahren festgestellte Verkehrsaufschwung anhält, so darf erwartet werden, dass die Voraussetzungen der Bahnverwaltung sich erfüllen. Damit würde eine weitere finanzielle Kräftigung der Unternehmung erzielt und die Möglichkeit gegeben, die jährliche Zunahme der Schulden auf ein erträgliches Mass einzuschränken.

VI. Antrag.

Wir beehren uns, Ihnen auf Grund von Art. 6 des Bundesgesetzes vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der Bundesbahnen zu beantragen, die vom Verwaltungsrate gestellten, im beigeschlossenen Beschlussesentwurf wiederholten Anträge 1—4 zu genehmigen.

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

Bern, den 19. Oktober 1929.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Für den Bundespräsidenten:

Motta.

Der Vizekanzler:

Leimgruber.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1930.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 17. September 1929,
2. der Botschaft des Bundesrates vom 19. Oktober 1929,

beschliesst:

Einziges Artikel.

Die folgenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1930 werden genehmigt:

1. der Bauvoranschlag im Betrage von Fr. 66,011,200;
2. der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 413,770,000 Einnahmen und mit Fr. 283,231,700 Ausgaben;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 152,992,000 Einnahmen und mit Fr. 150,362,000 Ausgaben;
4. der Voranschlag für den Kapitalbedarf mit einem Kapitalüberschuss von Fr. 8,000,000.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1930. (Vom 19. Oktober 1929.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1929
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	43
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2512
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.10.1929
Date	
Data	
Seite	157-169
Page	
Pagina	
Ref. No	10 030 838

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.