765

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1916.

(Vom 16. Mai 1917.)

Wir beehren uns, Ihnen hiermit den vom Verwaltungsrate der schweizerischen Bundesbahnen mit seinem Erläuterungsbericht vom 7. April 1917 vorgelegten Geschäftsbericht und die Rechnungen für das Jahr 1916 zur Erledigung im Sinne von Art. 13 des Rückkaufsgesetzes zur Genehmigung zu unterbreiten. Der einlässlichen Berichterstattung der Generaldirektion und des Verwaltungsrates haben wir nicht mehr viel beizufügen.

Allgemeines.

Das Bahnnetz erfuhr im Laufe des Jahres eine Ausdehnung der Betriebslänge um 32,4 km. Am 8. Januar kam die zweite Hauensteinlinie mit 16,1 km und am 23. August die Brienzerseebahn mit 16,3 km hinzu. Die Betriebslänge ist damit auf 2827 km angestiegen.

Die Organisation der Unternehmung blieb ohne wesentliche Änderung. Bei der allgemeinen Verwaltung kam eine Abteilung für den bahnärztlichen Dienst hinzu. Im Kreise V ist die freigewordene Stelle eines Kreisdirektors bis auf weiteres unbesetzt gelassen worden. Sodann wurde versuchsweise eine Personalkommission gebildet, die die Beziehungen zwischen der Verwaltung und den Angestellten fördern und die Vorschläge des Personals für Vereinfachungen und Ersparnisse im Bahndienste prüfen soll.

Diese Anordnung verdient in der gegenwärtigen Zeit alle Beachtung; sie ist geeignet, zum Gedeihen der Unternehmung beizutragen.

Der schlimme Einfluss des Krieges machte sich auch im Jahr 1916 sehr spürbar. In den vorliegenden Berichten wird auf die Stillegung des Durchgangsverkehrs, auf die erschwerte Ein- und Ausfuhr, auf die Lähmung des innern Wirtschaftslebens, auf den Mangel an Kohlen und Baumaterial, auf die stark gesteigerten Materialpreise und auf die Verteuerung der Lebenshaltung der vielen Beamten und Arbeiter hingewiesen. Diese ungünstigen Einwirkungen erfordern weiterhin ein zielbewusstes, sparsames Haushalten in sämtlichen Dienstzweigen und die Anordnung aller Vorkehren, die zu einer möglichsten Eindämmung des Schadens geeignet sind.

Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Bahn.

Die für Bauzwecke verausgabten Summen sind, soweit Bahnanlagen und feste Einrichtungen betreffend, in der nachfolgenden Tabelle im Vergleich mit den in den Bauvoranschlag aufgenommenen Beträgen zusammen- und denjenigen für das Jahr 1915 gegenübergestellt.

Bahnanlage und feste Einrichtungen.
Vergleichung der Bauausgaben 1916 mit dem Voranschlag.

	Voranschlag 1916	Ausgaben im Jahr 1916	Mehr- oder Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.
Genfer Verbindungsbahn	170 000	33 237	— 136 763
Simplontunnel II . .	4 500 000	4 091 151	— 408 849
	2 000 000	*3 079 806*	+ *1 079 806*
Brienzerseebahn . .	1 300 000	1 449 907	+ 149 907
	2 120 000	*2 087 364*	— *32 636*
Einführung der elektr. Zugförderung . .	3 067 140	1 191 020	— 1 876 120
Generaldirektion:			
Hauenstein-Basislinie	2 000 000	876 940	— 1 123 060
	2 500 000	*5 477 830*	+ *2 977 830*
Übrige Bauten . .	—	—	—
	80 000	*60 393*	— *19 607*
Kreis I	1 929 000	930 792	— 998 208
	1 927 000	*1 999 722*	+ *72 722*
Kreis II	2 453 500	3 239 701	+ 786 201
	3 192 000	*2 993 519*	— *198 481*
Kreis III	1 268 000	1 298 118	+ 30 118
	1 542 100	*1 395 874*	— *146 226*
Kreis IV	481 000	723 693	+ 242 693
	711 000	*810 447*	+ *99 447*
Kreis V	946 000	1 278 138	+ 332 138
	917 000	*1 601 261*	+ *684 261*
Gesamtsumme	18 114 640	15 112 697	— 3 001 943
	14 989 100	*19 506 216*	+ *4 517 116*

NB. Die Kursivzahlen beziehen sich auf Bauvoranschlag und Bauausgaben 1915.

Wegen der durch die Fortdauer des europäischen Krieges geschaffenen Lage blieben auch im Jahr 1916 die Bauarbeiten der Bundesbahnen auf das Notwendigste beschränkt. Zudem konnten verschiedene grössere Bauten, deren Inangriffnahme laut Bauvoranschlag für das Jahr 1916 in Aussicht genommen war, noch nicht begonnen werden, weil das Plangenehmigungsverfahren sich verzögerte. Auch der Mangel an Arbeitskräften, die anhaltenden Preissteigerungen und die Einfuhrschwierigkeiten blieben

nicht ohne Einfluss auf die Bautätigkeit und machten die Hinausschiebung der Inangriffnahme einzelner Bauten notwendig.

Wie aus der obigen Übersicht hervorgeht, bleiben die Bauausgaben um insgesamt Fr. 3 001 943 unter den Ansätzen des Bauvoranschlages 1916. Es ist noch darauf hinzuweisen, dass zum erstenmal die Aufwendungen für die Einführung der elektrischen Zugförderung mit einem Gesamtbetrag von Fr. 1 191 020 in einem besondern Abschnitt der Baurechnung aufgeführt werden; die in den Vorjahren hierfür ausgegebenen kleinern Beträge für Vorarbeiten waren unter den verschiedenen Bauten der Generaldirektion enthalten.

Der Konto „Unvollendete Bauobjekte" ist von Fr. 89 569 491 auf Fr. 60 361 050, also um Fr. 29 208 441 vermindert worden. Diese Verminderung ist in der Hauptsache durch die Vollendung der Hauenstein-Basislinie entstanden.

Für Rollmaterialanschaffungen wurden Fr. 8 377 339. 42 gegenüber einer Voranschlagsumme von Fr. 9 273 600 und für Mobiliar und Gerätschaften Fr. 213 877. 38 gegenüber einer Voranschlagsumme von Fr. 329 300 verausgabt.

Die Gesamtbauausgaben pro 1916 betragen einschliesslich Kosten für Verwendungen auf Nebengeschäfte (Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee) Fr. 23 732 412. 03 (Bauvoranschlag 1916 Fr. 27 838 540), wovon Fr. 5 435 757. 94 der Betriebsrechnung belastet werden. Die Nettobauausgaben belaufen sich also auf Fr. 18 296 654. 09 (1915 Fr. 24 421 314. 60).

Im Berichtjahre sind in Geleiseerneuerungen und -verstärkungen 58,8 km mit Material nach den neuen Normalien für Hauptlinien und 7,0 km mit Material nach den neuen Normalien für Nebenlinien verlegt worden.

Finanzielle Ergebnisse.

Der durch die Störungen im Verkehr der Bundesbahnen entstandene Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung ist bis Ende 1916 auf Fr. 44 533 033 angewachsen. Nach dem Voranschlag wurde ein um etwa 10 Millionen grösserer Ausfall vorgesehen.

Die gesetzliche Amortisation konnte wieder nur buchungsgemäss durchgeführt werden. Die Vermehrung des Postens „Ge-

tilgtes Schuldkapital" findet ihren Ausgleich durch eine entsprechende Erhöhung des „Passivsaldos".

Betriebsrechnung.

Die Einnahmen übersteigen diejenigen von 1915 um 16,3 Millionen Franken. Zu dieser Verbesserung trugen bei: die Mehrerträgnisse des Personenverkehrs von 6,9 Millionen, des Güterverkehrs von 7,5 Millionen, die erhöhten Mietgelder für Rollmaterial von 1 Million und die Gewinne auf verkauftem Altmaterial von 1,5 Millionen Franken.

Die Vergleichung der Einnahmen mit den 3 Vorjahren ergibt folgende Reihe:

	1916	1915	1914	1913
		(in Millionen Franken)		
Von Personen	63,0	56,1	72,1	84,5
„ Gepäck	5,1	4,8	6,9	8,5
„ Tieren	3,6	3,3	2,9	2,9
„ Gütern	108,0	101,2	91,4	105,7
„ Poststücken . . .	1,4	1,7	1,8	2,2
Verschiedene Einnahmen	11,5	9,2	8,4	8,9
Zusammen	192,6	176,3	183,5	212,7

Im Güterverkehr sind also die Einnahmen des letzten Friedensjahres überschritten worden, während der Ertrag des Personenverkehrs immer noch sehr zu wünschen übrig lässt.

Die gesamten und die kilometrischen Einnahmen haben in den letzten 6 Jahren betragen:

Jahr	Betriebseinnahmen	auf 1 km	Vermehrung von Jahr zu Jahr
	Fr.	Fr.	%
1916	192 597 561	68 128	8,47
1915	176 271 286	62 909	— 3,97
1914	183 538 680	65 503	— 13,72
1913	212 721 315	76 491	3,24
1912	206 056 419	75 038	4,86
1911	196 511 857	71 407	4,75

Die reinen Betriebsausgaben, ausschliesslich der zu Lasten der Spezialfonds verrechneten Kosten, erreichten in den gleichen Jahren:

Jahr	Reine Betriebsausgaben	auf 1 km	Vermehrung von Jahr zu Jahr
	Fr.	Fr.	%
1916	131 141 650	46 389	9,29
1915	119 989 577	42 823	— 6,54
1914	128 364 302	45 812	— 3,59
1913	133 147 697	48 015	3,69
1912	128 403 938	46 897	8,05
1911	118 821 314	43 334	2,86

Nach den Haupttiteln zerlegt, ergeben sich an reinen Betriebskosten für die letzten 4 Jahre:

	1916	1915	1914	1913
	(in Millionen Franken)			
Allgemeine Verwaltung	3,8	3,7	4,2	4,2
Unterhalt und Bewachung der Bahn	15,8	14,8	16,0	16,8
Stationsdienst und Zugsbegleitung .	47,4	44,2	46,6	47,0
Fahr- und Werkstättedienst . . .	50,9	46,4	50,0	52,3
Verschiedene Ausgaben	13,2	10,9	11,5	12,8
Zusammen	131,1	120,0	128,3	133,1

Eine annähernde Vergleichung der jährlichen Verkehrs- und Arbeitsleistungen ist aus dem Lauf der Lokomotiven und der Anzahl der Bahnbediensteten möglich.

Die Lokomotivleistungen nahmen seit Kriegsausbruch von Jahr zu Jahr ab. Die Fahrten im Linien- und Manöverdienst erreichten:

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

Auch der Personalbestand verminderte sich. Er betrug im Bahndienst und in den Hülfs- und Nebenbetrieben im Jahresdurchschnitt:

	1916	1915	1914	1913
Beamte und Angestellte .	24 853	25 316	26 064	25 771
Taglöhner	10 447	10 508	11 352	11 912
Zusammen	35 300	35 824	37 416	37 683
Verminderung %	1,47	4,26	0,70	+ 6,08

Trotz der erheblichen Einschränkung der Fahrleistungen und der Verminderung der Arbeitskräfte stiegen die reinen Ausgaben,

wie gezeigt wurde, von 1915 auf 1916 um 11,1 Millionen Franken. Sie sind nur um 2 Millionen niedriger als im letzten Friedensjahre. Der verhältnismässig hohe Aufwand wurde durch die bewilligten Gehalts- und Lohnaufbesserungen und die stark erhöhten Preise des Verbrauchsmaterials, wie Kohlen, Öle, Metalle und dgl. veranlasst. In diesen Beträgen sind übrigens die Aufwendungen noch nicht voll berücksichtigt, indem die dem Personal gewährten Teuerungszulagen von Fr. 3 225 985 für sich in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt sind.

Die zunehmende allgemeine Teuerung wird in der Folge noch weit grössere Opfer für die Betriebsführung erfordern.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Betriebsrechnung schliesst, ohne Berücksichtigung der durch die Spezialfonds getragenen Kosten, um 5,2 Millionen Franken günstiger ab als im Vorjahre. Die Zusammenfassung der Gewinne und Verluste wird dadurch vorteilhaft beeinflusst. Die im Finanzhaushalte Erhöhungen aufweisenden Lastenposten wiegen jedoch diesen Vorteil auf und führen sogar zu einem vermehrten Ausfall. Zu der Vermehrung des Fehlbetrages trugen besonders bei: die Mindereinnahmen an Zinsen auf dem Baukapital und den Wertbeständen, der Mehrbetrag der Zinse für die Anleihen und die schwebenden Schulden, die bedeutend erhöhten Kurseinbussen auf Wertpapieren, die vermehrte Zuweisung an den Erneuerungsfonds und endlich die schon erwähnte Kriegsteuerungszulage an das Personal.

Wir lassen in üblicher Weise einen Auszug aus den Rechnungen der beiden letzten Jahre folgen.

Einnahmen.

	1916 Fr.	1915 Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen nach Abzug der reinen Betriebskosten	61 587 601	56 323 519
Zinse zu Lasten des Baukonto . .	802 052	1 712 130
Ertrag der Wertbestände und Guthaben	3 688 081	4 156 476
Betriebsbeiträge	374 869	66 000
Sonstige Einnahmen	161 342	2 561
Zusammen	66 613 945	62 260 686

Ausgaben.

	1916 Fr.	1915 Fr.
Pachtzins für Vevey-Chexbres . .	45 000	45 000
Verzinsung der festen Anleihen .	56 398 228	56 101 980
Verzinsung d. schwebenden Schulden	1 504 062	524 175
Finanzunkosten und Kursverluste .	1 564 792	408 223
Verlust auf Nebengeschäften (Schiffe)	199 107	35 468
Gesetzliche Tilgung von Schuldkapital	9 898 164	9 445 112
Abschreibung beseitigter Objekte .	395 474	895 443
Tilgung von Anleihenskosten . .	428 189	440 760
Einlage in den Erneuerungsfonds .	9 030 152	8 324 745
Einlage in die beiden Pensionsfonds	22 187	24 434
Rücklage für Feuerversicherung .	353 522	342 119
Einlage in den Unfallrentenfonds .	667 642	677 124
Verzinsung und Abschreibung des Hülfskassendefizites	1 500 000	1 500 000
Sonstige Ausgaben	88 268	126 222
Kriegsteuerungszulagen	3 225 985	—
Zusammen	85 320 772	78 890 805

	1916 Fr.	1915 Fr.
Ausgabenüberschuss . . .	18 706 827	16 630 119
dazu: Passivsaldo vom Vorjahr . .	25 826 206	9 196 087
Vortrag auf neue Rechnung . . .	— 44 533 033	— 25 826 206

Ohne Einbezug der Beträge für die gesetzliche Schuldentilgung für 1914—1916 von zusammen Fr. 28 269 836 würde der Fehlbetrag auf Ende 1916 bloss Fr. 16 263 197 ausmachen.

Spezialfonds.

Der Versicherungsfonds gegen Feuerschaden weist einen Bestand von Fr. 1 874 248 auf. Er bildet eine vorsorgliche Reserve, während alle anderen Fonds für bestimmte Ansprüche dienen und daher vorschriftsmässig zu äufnen sind. Die um Fr. 705 407 höhere Einlage in den Erneuerungsfonds hängt hauptsächlich mit der grösseren Fahrleistung des Rollmaterials zusammen.

Kapitalbedarf.

Neue Geldmittel wurden im Betrage von Fr. 28 519 000 beschafft. Fr. 14 519 000 stammen aus dem Vermögen der Hülfs- und Pensionskasse, welcher dafür Depotscheine zu 4 1/2 % verabfolgt wurden und Fr. 14 000 000 streckte die Nationalbank gegen Abgabe von Kassagutscheinen vor. Im Voranschlag war der Kapitalbedarf auf Fr. 44 458 000 berechnet. Die Rechnung stellt sich also in diesem Punkte wesentlich besser als angenommen wurde.

Bilanz.

Die Veränderungen gegenüber 1915 bestehen im wesentlichen in der Zunahme der Bauwerte um Fr. 18 287 339 der Schulden, nach Abzug der Tilgungen um Fr. 8 662 543, sowie im Anwachsen des Passivsaldos um Fr. 18 706 827. Die Wertbestände und Guthaben gingen um Fr. 5 702 316 zurück, dagegen sind die Spezialfonds um Fr. 2 320 533 höher ausgewiesen.

Unterstützungskassen für das Personal.

Am 31. Dezember 1916 waren bei der Pensions- und Hülfskasse der Beamten und Angestellten versichert: 22 863 aktive Mitglieder mit einer Besoldungssumme von Fr. 66 866 909; ferner mit Jahrespensionen: 3383 Invalide mit Fr. 5 739 240, 2632 Witwen mit Fr. 1 776 960, 1246 Waisen mit Fr. 232 379 und 144 Waisengruppen mit Fr. 72 993.

Das Deckungskapital ist mit Einschluss der Sparguthaben auf Fr. 196 914 353 und der Fehlbetrag auf Fr. 40 947 045 angestiegen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Jahresverlust von Fr. 2 167 076 ab, der im wesentlichen durch die Besoldungserhöhungen und durch die Überinvalidisierung verursacht worden ist.

Die von der Verwaltung der Pensions- und Hülfskasse angestellten statistischen Erhebungen über die seit der Vereinigung der Kassen der Privatbahnen eingetretenen Bewegungen sollen nach dem Berichte des Verwaltungsrates demnächst beendigt werden, so dass sich dann die versicherungstechnischen Berechnungen auf neuere Erfahrungen werden stützen können.

Bei der Krankenkasse der Arbeiter waren am Ende des Jahres 10 627 Personen versichert. Die Bahnverwaltung musste einen Rechnungsausfall von Fr. 55 341 decken.

Die Arbeiterhülfskasse zählte am Ende des Jahres 7640 aktive Mitglieder und 826 Invalide mit Fr. 549 528 Pension. Der Beitrag der Verwaltung erreicht Fr. 465 173 gegen 413 376 im Jahr 1915. Er hat sich in wenigen Jahren mehr als verdoppelt und wird noch weiter ansteigen.

Mit der Eröffnung der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern werden neue Statuten der Unterstützungskassen in Kraft treten.

Für sämtliche Hülfsinstitute betragen die Geldumsätze im Jahr 1916:

Beiträge der Mitglieder	Fr.	5 495 716
Beiträge der Verwaltung	„	8 865 856
Sonstige Einnahmen	„	6 989 377
Summe der Einnahmen	Fr.	21 350 949
Unterstützungen	Fr.	9 439 129
Rückerstattungen	„	169 738
Sonstige Ausgaben	„	544 499
Summe der Ausgaben	Fr.	10 153 366
Einnahmenüberschuss	Fr.	11 197 583
Bestand auf Ende 1915	Fr.	146 554 749
Bestand auf Ende 1916	Fr.	157 752 332
Fehlbetrag der Pensions- und Hülfskasse auf Ende 1916	„	40 947 045
Sollbestand Ende 1916	Fr.	198 699 377

Schlussbemerkung und Antrag.

Der Geschäftsbericht der Generaldirektion schliesst mit dem Hinweise auf die Tatsache, dass der Fehlbetrag für 1916 nur um Fr. 2 076 708 höher sei als im Jahre vorher. Es ist dies in Anbetracht, dass das Anlagekapital infolge der Inbetriebsetzung der zweiten Hauensteinlinie, der Brienzerseebahn und anderer Ergänzungsanlagen bedeutend vermehrt wurde, dass ein Teil des Verkehrs auf die Privatlinie Münster-Lengnau überging, dass die Ausgaben für das Personal und das Verbrauchsmaterial erheblich stiegen und dass die wirtschaftlichen Verhältnisse von Jahr zu

Jahr gedrückter werden, eine beruhigende Erscheinung und auch ein Zeugnis dafür, dass die Bahnverwaltung samt dem Personal dem Ernste der Zeit Rechnung trugen.

Wir schlagen Ihnen in unserm beigegebenen Beschlussesentwurf die Genehmigung des Antrages des Verwaltungsrates vor und benützen den Anlass zur Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. Mai 1917.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Schulthess.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1916.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1916, vom 30. März 1917, nebst Beilagen;
2. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 7. Mai 1917;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Mai 1917,

beschliesst:

I. Die Rechnungen des Jahres 1916 und die Bilanz auf den 31. Dezember 1916 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

II. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1916 mit einem Passivsaldo von Fr. 44 533 033. 22 wird genehmigt. Dieser Saldo wird auf neue Rechnung vorgetragen, in der Meinung, dass über seine Deckung später zu entscheiden sei.

III. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1916 wird genehmigt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1916. (Vom 16. Mai 1917.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1917
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	21
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	765
Datum Date Data	23.05.1917
Seite Page Pagina	175-186
Ref. No	10 026 380

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.