

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1946.

(Vom 13. November 1945.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 28. September 1945 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1946 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. den Bauvoranschlag mit Aufwendungen von Fr. 40 822 400, wovon Fr. 11 245 000 zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. den Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 462 234 000 Einnahmen und Fr. 382 839 300 Ausgaben, d. h. mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 79 394 700;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit einem Ertrag von Fr. 94 678 000 und einem Aufwand von Fr. 120 279 000, d. h. mit einem Passivsaldo von Fr. 25 606 000;
4. den Voranschlag für den Kapitalbedarf von Fr. 76 000 000.

I. Bauvoranschlag.

Die Bauausgaben für das Jahr 1946 werden auf 40,8 Millionen Franken veranschlagt, gegenüber 32,6 Millionen Franken tatsächlicher Aufwendungen im Jahre 1944 und 30,7 Millionen Franken im Jahre 1943.

Die nachstehende Übersicht gibt über die wichtigsten Bauten und Anschaffungen Aufschluss. Die Subventionen sind dabei von den Kreditsummen in Abzug gebracht.

	Kreditsumme	Voraussichtliche Ausgaben auf Baukonto bis Ende 1945	Ausgaben- voranschlag für 1946
	Fr.	Fr.	Fr.
A. Bau neuer Linien.			
Verbindungsbahn Genf-Cornavin bis La Praille	7 000 000 ¹⁾	4 000 000	835 000
B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien.			
1. Einführung der elektrischen Zugförderung:			
Yverdon-Payerne-Lyss.	7 920 000	6 705 000	130 000
Palézieux-Payerne-Freiburg	5 456 000	260 000	1 800 000
Zofingen-Suhr-Aarau und Suhr-Wettingen	4 846 000	800 000	1 350 000
Stein-Säckingen-Eglisau und Bülach-Winterthur	7 632 000	6 065 000	420 000
Romanshorn-Schaffhausen	9 122 000	2 700 000	2 400 000
Oberwinterthur-Etzwilen	3 093 000	—	1 100 000
Winterthur-Wald	5 148 000	—	400 000
2. Übrige Neu- und Ergänzungsbauten:			
Generaldirektion:			
Automatische Zugsicherung, Einbau von Streckengeräten an Durchfahr-, Ausfahrvor- und Ausfahrtsignalen	750 000	—	750 000
Kreis I:			
Bahnhof Bern, Erweiterung der Geleise- und Perronanlagen	31 400 000	150 000	500 000
Station Moudon, Erweiterung der Geleiseanlagen.	290 000	—	290 000
Bahnhof Payerne, Verbesserung der Bahnhofanlagen	497 000	—	300 000
Bahnhof Freiburg, Umbau der Hauptgeleise auf der Südseite	307 000	—	235 000
Station Zwingen, Erweiterung	364 000	—	250 000

¹⁾ Nur Kostenanteil SBB = $\frac{1}{3}$; Bund und Kanton Genf übernehmen je $\frac{1}{3}$ der Gesamtkosten (Vertrag von 1912).

	Kreditsumme	Voraussichtliche Ausgaben auf Baukonto bis Ende 1945	Ausgaben- voranschlag für 1946
	Fr.	Fr.	Fr.
Kreis II:			
Zweites Geleise Brunnen-Flü- len: Brunnen-Sisikon . . .	18 940 000	4 000 000	1 000 000
Zweites Geleise Giubiasco- Chiasso:			
Riviera-Bironico-Taverne . .	5 149 000	5 000 000	149 000
Station Wolhusen: Erstellung eines neuen Aufnahmegebäu- des mit Güterschuppen . .	476 900	276 900	200 000
Station Meiringen: Erweiterung der Wagenabteilung der De- potwerkstätte	667 000	260 600	150 000
Station Magadino-Vira, Erwei- terung	485 000	50 000	200 000
Kreis III:			
Bahnhof Baden: Umbau und Erweiterung des Aufnahme- gebäudes	405 000	—	200 000
Strecke Winterthur-Wald: Er- satz eiserner Brücken . . .	395 000	—	200 000
Rollmaterial.			
6 elektrische Streckenlokomotiven Re $\frac{4}{4}$ (Bestellung 1944)	4 200 000	3 700 000	500 000
10 elektrische Streckenlokomotiven Re $\frac{4}{4}$ (Bestellung 1945)	7 000 000	3 000 000	4 000 000
7 elektrische Rangierlokomotiven Ee $\frac{3}{3}$ (Bestellung 1945)	2 275 000	1 575 000	1 700 000
8 elektrische Traktoren Te (Bestel- lung 1945)	720 000	470 000	250 000
Triebfahrzeuge für den Strecken- dienst (Bestellung 1946)	7 000 000	—	2 200 000
Rangierlokomotiven und Traktoren (Bestellung 1946)	2 600 000	—	1 700 000

	Kreditsumme	Vorausschilliche Ausgaben auf Baukonto bis Ende 1945	Ausgaben- voranschlag für 1946
	Fr.	Fr.	Fr.
45 Personenwagen (Bestellungen 1944, 1945 und 1946)	9 438 000	1 838 000	2 500 000
120 Gepäck- und Güterwagen (Be- stellungen 1944, 1945 und 1946) Verbesserungen am Rollmaterial	5 310 000	860 000	2 200 000 1 300 000

Der Bauvoranschlag hat sich gegenüber demjenigen für das Jahr 1945 um 3,4 Millionen Franken erhöht. Die Steigerung ist auf die beschleunigte Elektrifizierung zurückzuführen. Während der Voranschlag 1945 an Elektrifikationsausgaben 15,3 Millionen Franken vorsah, betragen diese für das Jahr 1946 20,0 Millionen Franken oder rund 50 % des Gesamtvoranschlages. Unter den Triebfahrzeuganschaffungen sind hauptsächlich die 10 leichten elektrischen Lokomotiven für die neuen elektrifizierten Strecken zu erwähnen. Sie machen allein schon eine Belastung von 7 Millionen Franken aus, die sich auf die Jahre 1945 und 1946 verteilt.

Die übrigen Bauten und Anschaffungen bewegen sich auf der gleichen Ausgabenlinie wie in den letzten Jahren. Die bewusste Zurückhaltung in den Bauausgaben hat ihren Grund in der immer noch herrschenden Knappheit bei den Baumaterialien; überdies wollen die Bundesbahnen die nicht ausgeschöpften Abschreibungsmittel für allfällig notwendig werdende Notstandsarbeiten zurückbehalten. Das Bundesgesetz vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen bestimmt bekanntlich, dass für Anschaffungen und Bauten höchstens die aus Abschreibungen gewonnenen Mittel verwendet werden dürfen. Die im Voranschlag für 1946 eingestellten Abschreibungen, die für die Bemessung dieser Mittel in Frage kommen, belaufen sich nach Berücksichtigung der Erneuerungskosten auf rund 40 Millionen Franken. Die vom Bauvoranschlag 1946 auf die Anlagenrechnung entfallende Belastung beträgt 29,6 Millionen Franken, so dass Abschreibungsmittel in der Höhe von 10,4 Millionen Franken vorläufig unbeansprucht bleiben. Vorsorglicherwise muss den Bundesbahnen jedoch für 1946, im Sinne des Zwischenberichtes des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 20. Mai 1944 über die vorbereitenden Massnahmen der Arbeitsbeschaffung, die Ermächtigung eingeräumt werden, die Bauaufträge bis zum Betrage von 40 Millionen Franken zu erweitern, sofern Arbeitsbeschaffungsmassnahmen dies nötig machen sollten.

II. Betriebsvoranschlag.

Die Verwaltung der Bundesbahnen ging für die Veranschlagung der Transporteinnahmen von einem Drittel der Einnahmen des Jahres 1938 und von zwei Dritteln der mutmasslichen Einnahmen des Jahres 1945 aus.

Diesen Durchschnittseinnahmen aus den Jahren 1938 und 1945 wurden die Taxzuschläge zugerechnet. Ferner wurden noch für erwarteten Mehrverkehr Zuschläge in der Höhe von 30 Millionen Franken gemacht. Für den Personenverkehr ergaben sich damit 220 Millionen Franken und für den Güterverkehr 224 Millionen Franken Einnahmen, also im ganzen 444 Millionen Franken Transporteinnahmen. Gegenüber dem voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 1945 wird mit einer Mindereinnahme von 11,0 Millionen Franken und gegenüber dem tatsächlichen Ergebnis des Jahres 1944 mit einer solchen von 41,5 Millionen Franken gerechnet.

Die veranschlagten Mindereinnahmen stehen in einem gewissen Widerspruch zu den vorgesehenen erhöhten Betriebsleistungen für 1946. Es ist zuzugeben, dass der Einnahmenvoranschlag immer etwas problematisch ist, zumal er zu einer Zeit aufgestellt werden muss, die vom tatsächlichen Ablauf der Ereignisse noch zu weit entfernt ist, als dass eine untrügliche Prognose gestellt werden könnte. Doch zeichnen sich gewisse konjunkturelle Entwicklungen ab, die immerhin bei der Veranschlagung der Transporteinnahmen berücksichtigt werden sollten. Ein Rückblick auf die letzten Jahre zeigt folgendes Bild:

1. Verkehrseinnahmen.

	Personenverkehr		Gepäck-, Tier-, Güter- und Postverkehr		Zusammen	
	in Mill. Fr.	in %	in Mill. Fr.	in %	in Mill. Fr.	in %
1938	181,9	100	175,7	100	307,6	100
1939	133,6	101,8	214,2	121,9	347,8	118,1
1940	136,2	103,8	247,8	141,0	384,0	124,8
1941	161,6	122,5	278,4	158,5	440,0	143,0
1942	176,8	134,0	275,6	156,9	452,4	147,1
1943	193,7	146,9	268,8	152,7	462,0	150,2
1944	222,6	168,8	262,9	149,6	485,5	157,8
1945 (mutmassliches Ergebnis).	258,0	191,8	202,0	115,0	455,0	147,9
1946 (Voranschlag) . . .	220,0	166,8	224,0	127,5	444,0	144,3

2. Der Voranschlag der Betriebsausgaben für 1946, verglichen mit denjenigen der letzten Jahre zeigt folgendes Bild:

Betriebsausgaben mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds.

Rechnung 1938	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Rechnung 1943	Rechnung 1944	Voraussichtl. Ergebnis 1945	Voranschlag 1946
in Millionen Franken								
229,5	223,9	238,8	260,6	288,4	315,6	345,2	364,5	382,8
100%	97,6%	104,1%	113,6%	125,7%	137,5%	150,4%	158,8%	166,8%

Die vom Bundesrat festgesetzten neuen Richtlinien über die Erhöhung der Teuerungszulagen für das Jahr 1946, die Verbesserung der Mindestgehälter und die Einlagen von 2 % der Teuerungszulagen in einen zu schaffenden Stabilisierungsfonds sind im vorstehenden Betriebsvoranschlag berücksichtigt. Die Budgetarbeiten waren jedoch im Zeitpunkt dieses Erlasses schon abgeschlossen, so dass die hierüber sich ergebende Mehrbelastung von 16 Millionen Franken nicht mehr in den einzelnen Rubriken der Betriebsrechnung aufgenommen werden konnte, sondern nur gesamthaft am Schluss der Betriebsrechnung.

Über die hauptsächlichsten Aufwandsposten in der Betriebsrechnung geben nachstehende Zahlen Aufschluss:

a. Personalkosten ohne die ausserordentlichen Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse und ohne Beiträge an die Lohnausgleichskasse.

Rechnung 1938	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Rechnung 1943	Rechnung 1944	Voranschlag 1945	Voranschlag 1946
in Millionen Franken								
186,6	183,7	186,5	177,2	192,2	210,5	228,7	227,7	257,4 ¹⁾
100%	98,4%	99,9%	95,0%	103,0%	112,8%	112,5%	122,0%	137,9%

b. Personalbestand.

Rechnung 1938	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Rechnung 1941	Rechnung 1942	Rechnung 1943	Rechnung 1944	Voranschlag 1945	Voranschlag 1946
27 566	27 259	27 428	27 890	28 888	29 444	29 956	30 385	31 297
100%	98,9%	99,5%	101,2%	104,8%	106,8%	109,6%	110,3%	113,5%

Die Vermehrung von 912 Bediensteten gegenüber dem Voranschlag 1945 wird mit der vorgesehenen Erhöhung der Fahrleistungen begründet. Sie ist aber auch der Ausfluss der sich seit Jahren bemerkbar machenden Personalknappheit im Betriebsdienst.

c. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen ²⁾
und des Rollmaterials.

	Rechnung 1944	Voranschlag 1945	Voranschlag 1946
in Millionen Franken			
Unterhalt und Erneuerung:			
der Bahnanlagen	57,6	67,1	69,1
des Rollmaterials	40,3	40,1	43,2
	97,9	107,2	112,3 ³⁾

¹⁾ Inbegriffen die Erhöhung der Teuerungszulagen für 1946.

²⁾ Ohne Mobilien und Gerätschaften, aber inbegriffen die Fahrleitungsanlagen.

³⁾ Davon zu Lasten der Abschreibungsrechnung:

Für die Erneuerung der Bahnanlagen Fr. 3 680 000

Für die Erneuerung des Rollmaterials Fr. 4 111 200

d. Die kilometrischen Fahrleistungen erfahren im Voranschlag eine weitere Steigerung; der Vergleich zu den veranschlagten Leistungen für 1945 und zu den tatsächlichen des Jahres 1944 sowie des Hochkonjunkturjahres 1930 ergibt folgendes Bild:

	Rechnung 1930	Rechnung 1944	Voranschlag 1945	Voranschlag 1946
	in Lokomotivkilometern			
Fahrleistungen mit Dampflokomotiven	16 209 631	5 784 045	5 700 000	3 100 000
Fahrleistungen mit elektrischen Loko- motiven und Motor- wagen und andern Triebfahrzeugen. .	94 980 121	50 941 287	53 600 000	58 300 000
Total	50 589 752	56 725 282	59 800 000	61 400 000

Gegenüber dem Jahre 1944 erfahren die veranschlagten Leistungen eine Vermehrung von 4 674 718 Lokomotivkilometer oder 8,2 % und gegenüber dem Voranschlag 1945 eine solche von 2 100 000 Lokomotivkilometer oder 3,5 %.

Im Jahre 1944 wurden 89,80 % aller Lokomotivkilometer elektrisch und mit thermischen Triebfahrzeugen (exklusive Dampftriebfahrzeuge) geführt. Nach dem Voranschlag 1946 wird dieser Prozentsatz auf 94,95 % steigen.

3. Wir lassen nachstehend die Voranschläge der Einnahmen und Ausgaben nach Rubriken folgen, wobei der Vergleich mit dem Hochkonjunkturjahr 1930 von besonderem Interesse ist.

	Rechnung 1930	Rechnung 1944	Rechnung 1945	Voranschlag 1946
Betriebseinnahmen.	in Millionen Franken			
Personenverkehr	159,1	222,6	182,0	220,0
Gepäck, Tiere und Güter . . .	228,0	249,9	289,0	211,0
Postverkehr	9,1	18,1	11,0	13,0
Verschiedene Einnahmen. . . .	29,8	19,1	16,8	18,2
	420,5	504,7	448,8	462,2

	Rechnung 1930	Rechnung 1944	Voranschlag 1945	Voranschlag 1946
	In Millionen Franken			
Betriebsausgaben.				
Allgemeine Verwaltung	8,2	7,0	7,3	7,4
Unterhalt und Bewachung der Bahnanlagen	47,0	67,9	76,6	79,8
Stationsdienst und Zugsbeglei- tung	107,1	123,5	121,5	129,3
Zugförderung und Werkstätte- dienst	99,1	115,2	114,4	114,1
Verschiedene Ausgaben	31,3	35,5	34,7	33,8
Später zu verteilende Ausgaben und Rückerstattungen	-1,3	-3,9	-4,0	-2,6
Total rohe Betriebsausgaben . .	291,4	345,2	350,5	366,8
Dazu Erhöhung der Teuerungszu- lagen				16,0
Hievon zu Lasten der Spezial- fonds	18,1	14,3	27,2	32,8
Reine Betriebsausgaben	273,3	330,9	323,3	333,2
Abschluss der Betriebsrechnung.				
Betriebseinnahmen	402,9	504,7	448,3	462,2
Reine Betriebsausgaben	273,3	330,9	323,3	333,2
Einnahmenüberschuss ohne die Kosten zu Lasten der Spezial- fonds	129,6	173,8	125,0	89,0

Der veranschlagte reine Einnahmenüberschuss weist somit gegenüber der Rechnung 1944 eine Verminderung von 48,8 % und gegenüber dem Voranschlag 1945 eine solche von 28,8 % auf.

III. Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung.

Ertrag:

Überschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 79 394 700	Fr.
Dazu: Gutschrift durch die Ab- schreibungsrechnung	9 500 000	
Zuschuss aus den Spezialfonds	100 000	» 9 600 000
Reiner Betriebsüberschuss		88 994 700
	Übertrag	88 994 700

		Fr.
	Übertrag	88 994 700
Ertrag verpachteter Bahnstrecken (Wattwil-Ebnat-Kappel) . .		51 000
Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien		600 000
Ertrag der Wertbestände und Guthaben		1 270 000
Kapitalverzinsung der Nebengeschäfte:		
a. Materialverwaltung	Fr.	1 988 800
b. Kraftwerke	»	9 104 000
c. Werkstätten	»	1 333 000
d. Schiffsdienst auf dem Bodensee	»	18 400
		12 439 200
Reinertrag der Nebengeschäfte:		
a. Materialverwaltung	Fr.	268 200
b. Kraftwerke	»	14 500
c. Werkstätten	»	30 000
d. Schiffsdienst auf dem Bodensee	»	—
		307 700
Sonstige Erträge		510 400
	Total Ertrag	104 173 000

Aufwand:

		Fr.
Entschädigung für gepachtete Bahnstrecken (Vevey-Chexbres und Nyon-Crassier)		47 000
Verzinsung der festen Anleihen		52 858 000
Verzinsung der schwebenden Schulden		4 289 700
Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren usw.		230 000
Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften (Schiffsdienst auf dem Bodensee)		158 100

Abschreibungen:

a. auf den Anlagen der Bahn (ohne Neben- geschäfte)	Fr.	42 819 000
b. von Restbuchwerten	»	3 000 000
c. von Anleienskosten	»	2 210 000
		48 029 000
Einlagen in die Spezialfonds:		
Feuer- und Unfallversicherungsfonds		310 000

Sonstige Aufwendungen:

a. Subventionen	Fr.	237 000
b. Ausserordentlicher Beitrag an die Pen- sions- und Hilfskasse	»	23 800 000
c. Verschiedenes	»	320 200
		24 357 200
	Total Aufwand	129 779 000

Voraussichtlicher Passivsaldo 1946 25 606 000

Die Gewinn- und Verlustrechnung 1946 ist gegenüber dem Vorjahr hauptsächlich durch die erhebliche Zinsentlastung gekennzeichnet, die dadurch entstehen wird, dass der Bund den Bundesbahnen anlässlich der Sanierung feste Schulden im Betrage von 1,3 Milliarden Franken abnimmt. Der Voranschlag beziffert die Zinsentlastung für einmal auf 43,5 Millionen Franken, was dem mittleren Zinsfuss aller Bundesbahnanleihen entspricht. Den genauen Betrag wird erst ein besonderer Bundesratsbeschluss über den Vollzug der Sanierung festlegen können, der nach Vorlage der Rechnungen für 1945 zu erlassen sein wird. Ausserdem wurde ein $4\frac{1}{2}\%$ -Anleihen von Fr. 100 000 000 zurückbezahlt und vorläufig durch ein kurzfristiges Darlehen zu niedrigerem Zinsfuss ersetzt. Der Eingang von rund Fr. 30 000 000 unverzinslicher Guthaben aus dem schweizerisch-deutschen Clearingverkehr wurde zur Abtragung der schwebenden Schulden verwendet, was ebenfalls zur Senkung der Zinslasten beigetragen hat.

Die nach den Richtlinien der Nachtragsbotschaft zum Bundesgesetz über die Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 berechneten Abschreibungen ergeben gegenüber der Rechnung 1944 eine Mehrbelastung von 7 Millionen Franken.

Von der Abschreibung von Restbuchwerten in der Höhe von 3 Millionen Franken entfallen 2,5 Millionen Franken auf die Abschreibung der vom Bund aus dem Titel der Baukontobereinigung nicht übernommenen Nonvaleurs.

Ob und in welchem Umfange auch für 1946 eine Rückstellung für Betriebslasten notwendig wird (1944 = 6,3 Millionen Franken), kann erst festgestellt werden, wenn man weiss, in welchem Umfange der auf das Jahr 1946 entfallende Erneuerungsbedarf nicht hat befriedigt werden können.

IV. Voranschlag über Kapitalbedarf und Kapitalbeschaffung.

Der voraussichtliche Kapitalbedarf wird von den Bundesbahnen wie folgt veranschlagt:

	Fr.
1. Bauausgaben zu Lasten der Baurechnung.	29 577 000
2. Kapitalrückzahlungen auf Anleihen.	18 372 000
3. Voraussichtlicher Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	25 606 000

Sofern vor Abschluss des Jahres 1945 keine wesentliche Änderung der bisherigen Betriebsergebnisse eintritt, wird die schwebende Schuld Ende 1945 voraussichtlich betragen. . . .

Zusammen 173 555 000

abzüglich:

1. Abschreibungen (einschliesslich Nebengeschäfte und Anleihekosten)	Fr. 42 172 000
2. Mittel aus der Pensions- und Hilfskasse gegen Abgabe von Depotscheinen	» 5 000 000

Übertrag Fr. 47 172 000 173 555 000

	Fr.
Übertrag	Fr. 47 172 000 173 555 000
3. Übernahme durch den Bund des Betrages, der die in der Nachtragsbotschaft vom 17. September 1943 berechnete Entschuldung von 900 Millionen Franken übersteigt (einschliesslich voraussichtlicher Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 1945)	» 50 000 000 97 172 000
Kapitalbedarf für 1946	76 989 000
oder rund	76 000 000

Sollten die Betriebsergebnisse wesentliche Schwankungen aufweisen, so würde auch der Kapitalbedarf entsprechende Änderungen erfahren.

Für die Deckung desselben wird der Bundesrat in Berücksichtigung der Verhältnisse auf dem Geld- und Kapitalmarkte nach Anhörung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen und der Schweizerischen Nationalbank gestützt auf Art. 8 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 die geeigneten Vorkehrungen treffen.

V. Schlussbemerkungen.

Dem Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1946 kommt eine grundsätzliche Bedeutung zu, weil in diesem Jahr die durch die Entschuldung bedingte starke Entlastung von Kapitallasten sich zum erstenmal auswirken wird. Die auf Grund des neuen Bundesbahngesetzes auf Ende 1945 zu vollziehende Entlastung der Bundesbahnen von festen Verbindlichkeiten im Betrage von rund 1,3 Milliarden Franken wird eine entsprechende Verminderung der Zinsenlast zur Folge haben. Bei der Festsetzung dieser Entlastungssumme gingen die Bundesbehörden von der wohlbegründeten Voraussetzung aus, dass nach durchgeführter Entschuldung die wirtschaftliche Selbsterhaltung in normalen Zeiten gewährleistet sei. Für das Ausmass der Entschuldung waren nämlich in der Hauptsache die Ertragsverhältnisse der Jahre 1927—1938 zugrunde gelegt worden. Sofern deshalb nicht ganz aussergewöhnliche Ereignisse eintreten, die den Finanzhaushalt der Bundesbahnen grundlegend zu erschüttern vermögen, muss die finanzielle Autonomie und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen zur obersten Richtschnur sowohl der Bundesbahn- wie der Bundesbehörden werden.

Ausgehend von dieser grundsätzlichen Beurteilung des Finanzhaushaltes der Bundesbahnen musste der von ihrem Verwaltungsrat in seiner Vorlage vom 28. September 1945 vorgesehene Fehlbetrag in der Gewinn- und Verlustrechnung von 25,6 Millionen Franken einer besondern Prüfung unterzogen werden. Die Veranschlagung der Betriebsausgaben stösst bei den sehr hohen Fixkosten jeder Eisenbahnverwaltung in der Regel auf keine besondern Schwierigkeiten.

rigkeiten, obschon auch hier unvorausehbare Mehraufwendungen eintreten können. Ganz anders verhält es sich mit der Abschätzung der Verkehrseinnahmen für das kommende Jahr. Diese bietet jeweils um so grössere Schwierigkeiten, als sie zu einem Zeitpunkt vorgenommen werden muss, da die Ergebnisse des Vorjahres erst zum Teil bekannt sind. Eine eingehende Untersuchung der zu erwartenden Verkehrseinnahmen im Jahre 1946, insbesondere auch unter Berücksichtigung der jüngsten Verkehrsentwicklung, hat uns zur Überzeugung geführt, dass der vorgelegte Voranschlag die Verkehrseinnahmen zu ungünstig beurteilt.

Die Maßstäbe der Bundesbahnverwaltung, wie sie seit Jahren angewendet wurden, vermögen nicht zu überzeugen. In den letzten sechs Jahren sind denn auch ganz beträchtliche Unterschiede zwischen den veranschlagten und den tatsächlichen Verkehrseinnahmen festzustellen. Die Mehreinnahmen gegenüber den Voranschlägen betragen in Millionen Franken:

1939	38	1942	105
1940	59	1943	88
1941	108	1944	98

Im Mittel dieser sechs Jahre beträgt der Unterschied nicht weniger als 83 Millionen Franken!

Auf Grund einer einlässlichen Analyse der voraussichtlichen Verkehrsentwicklung, die wir im Einvernehmen mit der Generaldirektion der Bundesbahnen vorgenommen haben, gelangen wir zu folgenden Einnahmenbeträgen:

Personenverkehr	225	statt	220	Millionen	Franken
Gepäck-, Tier- und Güterverkehr	280	»	211	»	»
Postverkehr	18	»	13	»	»
	<u>468</u>	statt	<u>444</u>	»	»

Die Erhöhung der Transporteinnahmen um 24 Millionen Franken lässt sich wie folgt begründen:

Der im Personenverkehr erwartete Ausfall im Militärverkehr wird, wie die letzten Monatsergebnisse zeigen, durch einen verstärkten Zivilverkehr mehr als aufgewogen, so dass die vorgesehenen Mehreinnahmen von 5 Millionen Franken vorsichtig geschätzt sein dürften. Die Höherbewertung der Einnahmen aus dem Güterverkehr ist auf den Umstand zurückzuführen, dass in letzter Zeit einige bedeutsame Wirtschaftsabkommen mit dem Ausland abgeschlossen werden konnten und überdies die Benützung von mehreren Seehäfen sowie der für den Überseeverkehr notwendige Schiffsraum gesichert werden konnten. Selbst unter Berücksichtigung einer gewissen Verkehrsabwanderung auf die Strasse dürfen die daherigen Mehreinnahmen füglich auf 19 Millionen Franken geschätzt werden.

Eine weitere Verbesserung des Voranschlages ergibt sich aus der Streichung des in die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellten Betrages von 2,5 Millionen Franken für die Abschreibung der vom Bund aus dem Titel

der Baukontobereinigung bei der Entschuldung nicht übernommenen Non-valeurs. Es handelt sich dabei um Anlagen, die mittels der Abschreibungen durch den Erneuerungsfonds amortisiert werden, so dass sich eine besondere Abschreibung erübrigt.

Aus den erwähnten Ursachen ergibt sich eine Verbesserung des Betriebsvoranschlages um 26,5 Millionen Franken. Statt des vom Verwaltungsrat der Bundesbahnen auf 25,6 Millionen Franken geschätzten Fehlbetrages in der Gewinn- und Verlustrechnung kann mit einem kleinen Überschuss von 0,9 Millionen Franken gerechnet werden. Eine Verzinsung des Dotationskapitals wird unseres Erachtens nicht in Betracht fallen, weil nach dem neuen Gesetz von einem allfälligen Überschuss jährlich vorab bis zu 8 Millionen Franken in den Reservefonds zu legen sind. Die Finanzlage der Bundesbahnen wird übrigens solange nicht gefestigt sein, als der im Sanierungsgesetz vorgesehene Reservefonds von höchstens 80 Millionen Franken nicht geäuftet sein wird.

Sollte sich wider Erwarten ein Fehlbetrag grösseren Ausmasses einstellen, was nach Ablauf der ersten Monate des Jahres 1946 sich einigermaßen abzeichnen müsste, so sind für diesen ungünstigen Fall heute schon Massnahmen für die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes ins Auge zu fassen. Diese vorsorgliche Finanzpolitik ergibt sich klar aus dem Willen des Gesetzgebers, dass gemäss dem neuen Gesetz Fehlbeträge nicht einfach auf neue Rechnung vorgetragen werden dürfen. In Abweichung von der bisherigen Geschäftsgebarung werden sich deshalb in Zukunft sowohl die Bundesbahn- wie die Bundesbehörden jedesmal, wenn mit einem Fehlbetrag in der Gewinn- und Verlustrechnung gerechnet wird, einlässlich mit den für die Verhinderung eines Fehlbetrages erforderlichen Massnahmen zu befassen haben. Hiefür kommen die Senkung der Betriebsausgaben und die Erhöhung der Einnahmen durch Anpassung der Transportpreise in Betracht. Es wird genau zu prüfen sein, ob weitere Einsparungen im besondern durch eine vermehrte Zurückhaltung in der Entwicklung der Betriebsleistungen kommerziell erreichbar sind oder nicht. Die kommerzielle und volkswirtschaftliche Tragbarkeit von Tariferhöhungen wird ebenfalls sorgfältig abgewogen werden müssen. Auf diesem Gebiet scheinen jedoch noch gewisse Möglichkeiten zu bestehen, wenn berücksichtigt wird, dass die bisherige Tarifierhöhung seit Kriegsausbruch sich in sehr bescheidenem Rahmen gehalten hat. Die Mehreinnahmen aus den Kriegstaxzuschlägen betragen nur rund 84 Millionen Franken. Der Verteuerung der Transportpreise um durchschnittlich 8—10 % steht eine Erhöhung der Betriebsausgaben gegenüber, die bei dem Betriebsmaterial 100 % ausmacht. Für die Teuerungszulagen an das Personal allein müssen jährlich 66 Millionen Franken mehr aufgewendet werden. Zur Förderung unserer Volkswirtschaft in der unmittelbaren Nachkriegszeit wäre es jedoch ganz besonders erwünscht, wenn das veranschlagte Verkehrsvolumen erreicht würde, so dass eine Taxerhöhung noch umgangen werden könnte. Soweit die Automobilkonkurrenz im Güterverkehr in Frage steht, wird die

von der Bundesversammlung kürzlich für weitere fünf Jahre beschlossene Autotransportordnung auch das ihrige dazu beitragen, um einem ungeregelten Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Automobil entgegenzuwirken.

Bei der heutigen Finanzlage des Bundes werden alle Bestrebungen auf das Ziel gerichtet werden müssen, zu verhindern, dass der Bund ausser den übrigen Belastungen, im besondern für die Opfer zugunsten der Landesverteidigung, auch noch für Ausfälle der Bundesbahnen aufkommen muss, und zwar zu einer Zeit, wo der Wettbewerb des Automobils sich noch nicht stark geltend macht.

VI. Antrag.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Art. 8 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen zu

beantragen:

den Antrag des Verwaltungsrates über den Bauvoranschlag mit der Ergänzung zu genehmigen, dass die Bundesbahnen ermächtigt sein sollen, den Betrag des Bauvoranschlages zu Lasten der Baurechnung bis auf 40 Millionen Franken zu erhöhen, sofern das vierjährige Sofortprogramm im Rahmen der Arbeitsbeschaffungsmassnahmen in Angriff genommen werden muss;

es sei der Voranschlag für die Betriebsrechnung gemäss den vorstehenden Ausführungen in dem Sinne zu genehmigen, dass an Stelle des ursprünglich vorgesehenen Passivsaldos von 25,6 Millionen Franken die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Überschuss von 0,9 Millionen Franken abschliesst.

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

Bern, den 13. November 1945.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ed. v. Steiger.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
über
den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1946.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht
des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der Schweizerischen
Bundesbahnen vom 28. September 1945,
der Botschaft des Bundesrates vom 18. November 1945,
beschliesst:

Art. 1.

Die Voranschläge für die Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1946 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. Der Bauvoranschlag im Betrag von Fr. 40 822 400, wovon Fr. 29 577 400 zu Lasten der Baurechnung und Fr. 11 245 000 zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 486 234 000 Einnahmen und mit Fr. 382 839 300 Ausgaben;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend bei Fr. 128 173 000 Ertrag und bei Fr. 127 279 000 Aufwand;
4. der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Betrage von rund Fr. 50 000 000.

Art. 2.

Die Bundesbahnen sind ermächtigt, den vorstehenden Betrag des Bauvoranschlags zu Lasten der Baurechnung bis auf 40 Millionen Franken zu erhöhen, sofern die Arbeitsbeschaffungsmassnahmen eine solche Erweiterung des Bauvolumens erfordern.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1946. (Vom 13. November 1945.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1945
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	4870
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.11.1945
Date	
Data	
Seite	370-384
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 414

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.