

Schweizerisches Bundesblatt.

66. Jahrgang. 25. November 1914.

Band IV.

Jahrespreis (postfrei in der ganzen Schweiz) : 10 Franken.*Einrückungsgebühr* : 15 Rappen die Zeile oder deren Raum. — Anzeigen franko an die *Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

565

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1915.

(Vom 17. November 1914.)

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat uns unterm 23. Oktober dieses Jahres seinen Bericht und Antrag betreffend den Voranschlag für das Jahr 1915 unterbreitet.

Dieser Voranschlag umfasst:

1. den Betriebsvoranschlag mit 6 Beilagen, enthaltend die Voranschläge der Hilfsbetriebe und des Nebengeschäftes für den Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee;
2. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung;
3. den Bauvoranschlag;
4. den Voranschlag der Kapitalrechnung.

Zu diesen Vorlagen bemerken wir folgendes:

I. Allgemeines.

Der Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1915 musste unter Berücksichtigung ganz ausnahmsweiser Verhältnisse aufgestellt werden. Der mit Anfang August 1914 zwischen den europäischen Grossmächten ausgebrochene Krieg hémnte mit einem Schlage das gesamte Wirtschaftsleben. Industrie und Handel, der Warenaustausch mit dem Ausland und der Geldumlauf gerieten ins Stocken. Der kaum recht in Fluss gekommene Fremdenverkehr nahm ein unerwartetes rasches Ende. Alle die schlimmen Einflüsse machten sich auch im Betriebe der Bundesbahnen in empfindlicher Weise fühlbar. Die Einnahmen

sanken in den Monaten August und September 1914 auf die Hälfte der erwarteten Beträge. An Stelle monatlicher Überschüsse von 8—10 Millionen traten solche von nur etwa einer halben Million. Seither ist der Verkehr wieder etwas umfangreicher und lebhafter geworden. Die Schwere der Krisis und ihre Dauer können aber heute noch nicht ermessen werden. Die Rückkehr besserer Verhältnisse wird nur ganz allmählich eintreten. Jedenfalls werden im Jahre 1915 die Folgen des Krieges noch sehr fühlbar sein. Die Bahnverwaltung hat diese Tatsache bei der Bemessung der Einnahmen und Ausgaben gebührend berücksichtigt. Die Einnahmen sind nach den möglichen Erwartungen geschätzt. Die Ausgaben sollen durch Einschränkung der Fahrleistungen und des Bahnunterhaltes, durch Verminderung des Personals, Unterdrückung der Besoldungserhöhungen, Herabsetzung der Reiseentschädigungen, Verlängerung der Tragezeit der Dienstkleider und durch sparsameren Haushalt im allgemeinen tunlichst vermindert werden. Selbstverständlich können dabei gewisse Grenzen nicht überschritten werden, weil die Sicherheit des Betriebes, die Rücksichten auf das Personal und die ohnehin hart betroffene Volkswirtschaft mitbestimmend sein müssen.

Zur Verbesserung der Finanzlage wird auch eine Erhöhung der Tarife als durchaus nötig erachtet und daher die baldige Behandlung der schon mit Botschaft vom 3. Dezember 1909 vorgeschlagenen Änderung des Tarifgesetzes im Sinne einer Erhöhung der Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt gewünscht. Wir haben Ihnen mit Nachtragsbotschaft vom 27. Oktober 1914 empfohlen, diesem Wunsche Rechnung zu tragen, und durch neue statistische Untersuchungen den derzeit ungenügenden Ertrag der Personenbeförderung dargelegt. Nach dem in der ersten Botschaft enthaltenen Beschlussesentwurf wäre im Tarifgesetz, in Übereinstimmung mit dem Wortlaut der Privatbahnkonzessionen, an Stelle der Höchstansätze zukünftig die für Hin- und Rückfahrt mindestens zu gewährende Ermässigung (20 %) anzugeben. Da damals die Absicht bestand, die Ermässigung auf den doppelten Fahrpreisen einfacher Fahrt in II. Klasse auf 25 %, in III. Klasse auf 30 % anzusetzen, so wäre es den Bundesbahnen, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat, freigestanden, bei ungenügenden Einnahmen durch Herabsetzung der Ermässigung bis auf die Grenze von 20 % eine weitere Erhöhung der Fahrpreise eintreten zu lassen. Unter den jetzigen veränderten Verhältnissen erachtet es die Bundesbahnverwaltung jedoch als nötig, schon von Anfang an die Ermässigung in I. und II. Klasse auf 20 %, in III. Klasse auf 25 % zu beschränken. Wir stimmen den bezüglichen Ausführungen durchaus bei.

Im übrigen haben wir zur Vorlage folgende allgemeine Bemerkungen anzubringen:

Die Länge des Bundesbahnnetzes wird sich im Jahre 1915 voraussichtlich nicht ändern.

Die Einteilung der Rechnungen weicht in einzelnen Punkten von der frühern etwas ab, weil von 1915 an die neue, den veränderten Bau- und Betriebsverhältnissen angepasste Rechnungsverordnung zu befolgen ist.

Der Umfang des Berichtes über den Voranschlag der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung ist schon in den letzten Jahren vermindert worden. Im Voranschlag für das Bauwesen sollten gleiche Vereinfachungen möglich sein. Die im Bericht vorhandene, auf viele Seiten sich erstreckende Wiederholung der Posten des Bauvoranschlages kann in Zukunft ohne Nachteil unterbleiben.

II. Betriebsvoranschlag.

Unter den obwaltenden Verhältnissen ist es schwierig, die Transporteinnahmen für 1915 annähernd richtig zu veranschlagen. Die Generaldirektion hat sich bei ihren Berechnungen auf die Einnahmen des Jahres 1913 gestützt. Sie unterscheidet zwischen dem inländischen und dem ausländischen Verkehr und nimmt an, dass der schweizerische Verkehr im ersten Vierteljahre 80 % desjenigen von 1913 erreiche, und dass er bis Ende 1915 auf 95 % ansteige. Der internationale Verkehr ist in gleicher Weise von 35 bis zu 85 % eingeschätzt.

Die für 1915 vorausgesehenen Einnahmen würden nach dieser Berechnung 159 Millionen Franken oder 80 % der Einnahmen des Jahres 1913 von 204 Millionen ausmachen. In den zwei ersten Kriegsmonaten August und September 1914 wurden nur 50 % der Beträge des Vorjahres erreicht. Die beabsichtigte, im Jahre 1915 durchzuführende Erhöhung der Hin- und Rückfahrtstaxen ist im Voranschlag noch nicht berücksichtigt.

Auf die möglichen allgemeinen Massnahmen zur Einschränkung der Betriebsausgaben ist schon hingewiesen worden.

Wir lassen hier eine Gegenüberstellung der wirklichen und vorausgesehenen Betriebsrechnungsposten der Jahre 1911 bis 1915 folgen. Die Schwankungen sind daraus deutlich ersichtlich. Zu berücksichtigen ist, dass am 1. Januar 1913 die Linie Genf-La Plaine mit 15 Kilometer, und am 1. Juli gleichen Jahres die

Neuenburger Jurabahn mit 39 Kilometer in das Bundesbahnnetz einbezogen worden sind.

	Rechnungen			Voranschläge	
	1911	1912	1913	1914	1915
(in Millionen Franken)					
Betriebseinnahmen:					
Personentransport	77,9	79,7	84,6	84,0	69,0
Gepäck, Tiere und Güter	110,6	117,9	119,2	122,0	90,0
Verschiedene Einnahmen	8,0	8,4	8,9	8,9	8,6
Gesamteinnahmen	196,5	206,0	212,7	214,9	167,6
Zunahme in %	4,7	4,8	3,2	1,0	-22,0
Betriebsausgaben (inbegriffen die Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds):					
Allgemeine Verwaltung	4,0	4,4	4,5	4,7	4,8
Unterhalt und Bewachung der Bahn	18,2	19,1	21,3	22,3	18,4
Stationsdienst und Zugsbe- gleitung	41,7	45,8	49,2	50,5	48,4
Fahr- und Werkstättendienst	48,9	54,1	56,5	57,3	49,0
Verschiedene Ausgaben	13,6	15,9	12,9	13,4	11,4
Nicht rubrizierte Posten	- 1,8	- 2,4	- 2,0	- 1,5	- 2,7
Gesamtausgaben	124,6	136,9	142,4	146,7	128,8
Zunahme in %	6,4	9,9	4,0	3,0	-12,2
Einnahmenüberschuss:	71,9	69,1	70,3	68,2	38,8
Zunahme in %	2,0	- 4,0	1,7	- 3,1	-43,2

Für den Betrieb und Unterhalt des Bahnnetzes, sowie für die Hilfs- und Nebengeschäfte ist für 1915 ein Personalbestand von 33,418
vorgesehen; im Jahre 1913 betrug er 36,626
somit Verminderung 3,208

Die Ausgaben für das Personal sind pro 1915 veranschlagt auf Fr. 91,300,000
für 1913 erreichten sie „ 95,800,000

Kostenverminderung Fr. 4,500,000

Eine weitere Personalverminderung wird nicht möglich sein, da die Anstellungsverhältnisse und die geordnete Betriebsführung die Erhaltung eines normalen Personalbestandes bedingen.

Die Einschränkungen sollen auch auf die Erneuerung der Geleisanlagen ausgedehnt werden. Es sind zur Auswechslung vorgesehen:

für 1915 67 km Geleise und 112 Weichen, im Jahre
1913 waren es 178 „ „ „ 231 „ „

Die Kosten sind auf Fr. 3,273,900 angesetzt, gegenüber einer Ausgabe von Fr. 5,193,230 im Jahre 1913.

Die Fahrleistungen der Dampflokomotiven werden für 1915 auf 34,560,000 Kilometer veranschlagt, also um fast 30% niedriger als in den beiden Vorjahren (Rechnung 1913 48,168,167 km, Voranschlag 1914 48,700,000 km). Die infolgedessen zu erzielende Brennmaterialersparnis wird auf ungefähr 5¹/₂ Millionen Franken geschätzt. Der Unterhalt des Rollmaterials ist mit Rücksicht auf den erhöhten Bestand an Fahrzeugen um 0,8—0,9 Millionen Franken höher als in den beiden Vorjahren, nämlich auf 14,468,000 Franken, angesetzt.

Von dem Rollmaterial sollen 16 Lokomotiven, 50 Personenwagen, 8 Gepäck- und 158 Güterwagen ausser Gebrauch gesetzt werden, wofür netto 2 Millionen Franken abzuschreiben sind. Im Jahre 1913 betrug die Nettoabschreibungssumme 3,1 Millionen Franken. Auf das Rechnungsergebnis hat dies keinen Einfluss da diese Abschreibungen durch den Erneuerungsfonds zu decken sind.

Zu den Verschiedenen Ausgaben gehören unter anderem die Mieten für fremdes Rollmaterial; sie sind auf 3 Millionen Franken (gegen 4,6 Millionen Franken im Jahre 1913) geschätzt. Die Miete-Einnahmen werden etwa 0,4 Millionen weniger ausmachen, so dass auf dem Rollmaterialaustausch eine Ersparnis von 1,2 Millionen Franken zu erwarten steht.

Die Betriebszahl (Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen) stellt sich wie folgt:

	Rechnungen			Voranschläge	
	1911	1912	1913	1914	1915
in %	63,5	67,7	67,02	68,29	76,88

Der Überschuss der Betriebsrechnung wird nach den angenommenen Einnahmen- und Ausgabenposten von den üblichen 70 Millionen Franken auf 38,8 Millionen zurückgehen. Für die Verzinsung des Schuldkapitals allein sind gegen 57 Millionen Franken erforderlich. Die schwierige Finanzlage geht daraus deutlich hervor.

III. Gewinn- und Verlustrechnung.

Zu dem bedeutend verminderten Betriebseinnahmenüberschuss kommen noch etwa 10 Millionen Franken Einnahmen als Ertrag der verfügbaren Kapitalien und als Zuschüsse des Spezialfonds für Posten, die den direkten Betriebsausgaben zugezählt wurden. Die Einnahmen werden damit bloss auf 48 Millionen Franken ansteigen gegen 86 Millionen im Jahre 1913.

An Ausgaben sind vorgesehen: die schon erwähnten Schuldzinsen mit 57 Millionen, die gesetzlichen und planmässigen Tilgungen mit 9,9 Millionen, die Gutschriften an die verschiedenen Spezialfonds mit 9,1 Millionen, die Verzinsung und Amortisation des Hilfskassendefizites mit 1,5 Millionen und einige andere kleine Beträge, im ganzen 78 Millionen Franken. Mutmasslicher Fehlbetrag ca. 30 Millionen Franken.

Die Bundesbahnverwaltung ist der Ansicht, dass dieser Fehlbetrag in der endgültigen Rechnung durch Weglassung einiger Ausgabeposten, die nur Buchungen darstellen, vermindert werden sollte. Es kommt in Betracht die Sistierung der Amortisationen, der Einlage in den Erneuerungsfonds und des Beitrages zur Deckung des Defizites der Pensions- und Hilfskasse.

Was die Gutschrift an den Amortisationskonto von 9,9 Millionen, sowie die Abschreibungen auf den zu tilgenden Verwendungen und auf dem Hilfskassendefizit von 1,5 Millionen betrifft, stimmen wir dieser Ansicht zu, in der Meinung, dass diese Buchungen nachgeholt werden, sobald sich die Betriebsergebnisse wieder günstiger gestalten. Zur Ermöglichung des abweichenden Verfahrens bei der Aufstellung der Rechnung für 1915 schlagen wir zu Ziffer 2 des Antrages des Verwaltungsrates eine entsprechende Ergänzung vor.

Anders verhält es sich mit dem Erneuerungsfonds. Er stellt die Höhe der Abnutzungen dar und ist nach dem Rechnungsgesetz regelmässig zu kreditieren, auch wenn das Betriebsergebnis dazu nicht ausreicht. Damit will bewirkt werden, dass die entstandenen Minderwerte in der Bilanz stets genau nachgewiesen erscheinen. Angesichts dieser Forderung ist darauf zu halten, dass der Fonds auch in kritischen Jahren die ihm gebührende Gutschrift erhalte. Da aber die Belastung der ohnehin aus dem Gleichgewicht gekommenen Gewinn- und Verlustrechnung zu einer entsprechenden Erhöhung des Passivsaldos führen würde, kann ausnahmsweise gestattet werden, den Betrag der reglementarischen Einlage den zu amortisierenden Verwendungen beizufügen. Auf

diesem Konto soll der Betrag gelöscht werden, sobald die Betriebsüberschüsse dazu hinreichen.

Auf die angedeutete Weise würde das allzstarke Anwachsen des Passivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung vermieden.

IV. Bauvoranschlag.

Nachdem der Bauvoranschlag für das Jahr 1914 gegenüber denjenigen der vorausgehenden Jahre zum erstenmale eine ganz bedeutende Steigerung des Gesamtbedarfes für die Bauausgaben aufweisen konnte, muss der vorliegende Voranschlag für das Jahr 1915 in Anbetracht der durch den Ausbruch des europäischen Krieges geschaffenen ungewissen Lage auf die notwendigsten Ausgaben beschränkt bleiben. Wir müssen der Ansicht der Bundesbahnverwaltung beipflichten, dass alles, was über das Bedürfnis der allernächsten Zeit hinausgeht, zurückgestellt werden und der Ausbau des Netzes, der die Entwicklung des Verkehrs zur Voraussetzung hat, unterbleiben müsse, da es voraussichtlich geraume Zeit gebrauchen wird, bis der Verkehr wieder den vor Kriegsausbruch erreichten Umfang aufweisen wird. Wohl sind im Voranschlag alle diejenigen Bauten aufgeführt, die schon in demjenigen für das Jahr 1914 enthalten waren, und mit deren Ausführung auch bereits begonnen worden ist; von denselben können aber nach Angabe der Bahnverwaltung im kommenden Jahre nur ungefähr zwei Fünftel fortgesetzt werden. Zu diesen Bauten gehören beispielsweise der Simplon- und Hauensteintunnel, die Tunnel der Brienerseebahn, sowie einzelne bereits weit vorgeschrittene grössere Bahnhofbauten und Doppelspuranlagen. Die Vollendung aller übrigen Bauarbeiten dagegen muss bis zum Eintritt besserer Zeiten zurückgestellt werden.

Wie aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich ist, beträgt die Verminderung des veranschlagten Ausgabenbetrages (ausschliesslich Rollmaterial) Fr. 35,279,900.

	Wirkliche Bauausgaben		Bauvoranschlag		
	im Jahr		1914	1915	Verminderung
	1912	1913			
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Simplontunnel	63,394	5,936,289	6,300,000	2,000,000	— 4,300,000
Brienzerseebahn	438,704	1,263,259	1,700,000	1,120,000	— 580,000
Kreis I	6,469,521	8,447,568	7,101,000	1,560,000	— 5,541,000
Kreis II	7,894,298	7,102,841	8,788,700	824,000	— 7,964,700
Kreis III	2,121,980	3,371,235	5,672,300	762,100	— 4,910,200
Kreis IV	6,175,484	5,909,137	4,311,600	511,000	— 3,800,600
Kreis V	2,705,716	3,182,587	3,748,400	560,000	— 3,188,400
Total der 5 Kreise	25,366,999	28,013,368	29,622,000	4,217,100	— 25,404,900
Dazu Bauten der Generaldirektion auf Betriebslinien	4,840,946	10,356,928	8,147,140	3,152,140	— 4,995,000
Gesamtsumme (ausschl. Rollmaterial)	30,710,043	45,569,844	45,769,140	10,489,240	— 35,279,900

Für den Fall, dass sich die Verhältnisse wieder bessern sollten, sind in den Voranschlag noch Ansätze im Gesamtbetrage von Fr. 9,876,500 eingestellt, die dann ausser der obigen Voranschlagssumme zur Ausgabe gelangen sollen, so dass sich der Gesamtbetrag der Bauausgaben auf Fr. 20,365,740 erhöhen würde. Dieser Mehrbetrag enthält in erster Linie eine Erhöhung der Ansätze für solche Bauten, die bereits im Voranschlag enthalten sind und unter allen Umständen fortgesetzt werden, und ausserdem Beträge für andere Bauten, deren Fortsetzung oder Inangriffnahme nur bei wesentlicher Belebung des Verkehrs notwendig erscheint.

Die Weiterführung der folgenden grössern, bereits in frühern Voranschlägen enthaltenen Bauten, deren Gesamtkostenvoranschlag Fr. 100,000 übersteigt, ist in Aussicht genommen :

		Gesamtkosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für 1915	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
		Fr.	Fr.	Fr.
Bau neuer Linien	{ Simplontunnel	34,600,000	2,000,000	2,000,000
	{ Brienzerseebahn	7,275,000	1,120,000	—
General- direktion	{ Sissach-Olten (Hauenstein-Basislinie)	26,000,000	2,500,000	1,500,000
	{ Umbau des Kraftwerkes Brig	1,960,000	360,000	—
Kreis I	{ Kantonsstrassenverlegung Reneus-Lausanne	190,000	—	100,000
	{ Bahnhofumbau Lausanne	10,490,000	300,000	300,000
	{ Stationserweiterung Martigny	351,000	40,000	—
	{ Strassenüberführung Station Sitten	264,000	28,000	100,000
	{ Neues Aufnahmegebäude Visp	140,000	107,000	—
	{ Bahnhoferverweiterung Vallorbe	6,450,000	300,000	250,000
	{ Tivoli-Unterführung Bahnhof Freiburg	580,000	182,000	—
	{ II. Geleise Martigny-Riddes	1,400,000	200,000	—
	{ II. Geleise Visp-Brig	880,000	—	60,000
	{ II. Geleise St. Blaise-Neuenstadt	2,630,000	150,000	200,000
Kreis II	{ Bahnhoferverweiterung Liestal	1,375,000	—	50,000
	{ Neue Oberbaumaterialwerkstätte in Olten	130,000	—	80,000
	{ Stationserweiterung Herzogenbuchsee	1,250,000	—	100,000
	{ Überholungsgeleise Riedtwil	136,000	10,000	—
	{ Überholungsgeleise Hindelbank	110,000	10,000	—
	{ Bahn- und Strassenunterführung bei Zollikofen	138,000	—	100,000
	Übertrag	96,349,000	7,307,000	4,840,000

		Gesamtkosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für 1915	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
		Fr.	Fr.	Fr.
	Übertrag	96,349,000	7,307,000	4,840,000
Kreis II	Erweiterung der Signalstation Wilerfeld . . .	230,000	—	80,000
	Bahnhöferweiterung Bern	13,600,000	50,000	—
	Bahnhofumbau Thun	4,380,000	—	20,000
	Bahnhöferweiterung Neu-Solothurn	1,770,000	—	300,000
	Stationserweiterung Lengnau	125,000	—	25,000
	Stationserweiterung Tavannes	190,000	—	40,000
	Strassenunterführung Mahlenwald	104,000	34,000	—
	Bahnhofumbau Biel	13,700,000	300,000	300,000
	II. Geleise Sursee-Rothenburg	1,442,000	—	300,000
	II. Geleise Gümligen-Kiesen	3,600,000	300,000	300,000
II. Geleise Kiesen-Thun	1,750,000	—	100,000	
II. Geleise Lengnau-Mett	1,365,000	—	200,000	
Kreis III	Bahnhöferweiterung Baden	955,000	200,000	300,000
	Bahnhöferweiterung Brugg	2,050,000	—	100,000
	Stationserweiterung Wildegg	665,000	100,000	—
	Überholungsgeleise Rheinfelden	178,000	—	95,000
	Umbau der linksufrigen Zürichseebahn	17,200,000	—	500,000
	Stationserweiterung Rüti (Zürich)	120,000	73,000	—
	Stationserweiterung Affoltern a/A.	150,500	24,500	—
	Übertrag	159,923,500	8,388,500	7,500,000

		Gesamtkosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für 1915	Erhöhung der Ausgabe bei allfälliger Besserung der Verhältnisse
		Fr.	Fr.	Fr.
	Übertrag	159,923,500	8,388,500	7,500,000
Kreis III	{ Ausweichgeleise Jestetten	112,000	—	25,000
	{ Rüfrunsverbauung bei Hätzingen	120,000	30,000	—
	{ Bahnhoferverweiterung Wil	1,200,000	100,000	—
Kreis IV	{ Bahnhofumbau St. Gallen	8,950,000	200,000	—
	{ II. Geleise Winkeln-Bruggen	1,900,000	100,000	300,000
	{ Ersatz der hölzernen Rheinbrücke bei Ragaz	630,000	—	100,000
	{ Bahnhoferverweiterung Landquart	400,000	—	100,000
	{ Stationserweiterung Dachsen	120,000	—	70,000
Kreis V	{ Strassen- und Bahnüberführung im Bahnhof Brunnen	324,000	84,000	—
	{ Verlegung des Seeumladegeleises der Station Flüelen	130,000	—	24,000
	{ Stationsumbau Amsteg-Silenen	245,000	70,000	—
	{ Stationserweiterung Gurtellen	290,000	90,000	—
	{ Stationserweiterung Göschenen	2,600,000	—	50,000
	{ Stationserweiterung Rodi-Fiesso	240,000	—	80,000
	{ Bahnhofumbau Chiasso	7,500,000	—	50,000
{ II. Geleise Lugano-Maroggia	2,500,000	150,000	250,000	
		<u>187,184,500</u>	<u>9,212,500</u>	<u>8,549,000</u>

Von den im Bauvoranschlag enthaltenen neuen Bauten sind folgende mit einem Gesamtkostenvoranschlag von mehr als Fr. 100,000 zu erwähnen:

	Gesamtkosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für 1915	Erhöhung der Ausgabe bei all- fälliger Besse- rung der Verhältnisse
	Fr.	Fr.	Fr.
Kreis I:			
Stationserweiterung La Plaine	165,000	—	85,000
Unterführungen im Bahnhof Nyon	246,000	—	133,000
Kreis II:			
Strassenunterführung Bahn- hof Sissach	163,000	—	100,000
Umbau der Geleiseanlagen des Bahnhofes Sissach .	250,000	—	160,000
Kreis III, Kreis IV, Kreis V:			
Keine.			
	<u>824,000</u>	—	<u>478,000</u>

Mit der Bemessung der veranschlagten Beträge für die einzelnen, pro 1915 vorgesehenen Bauobjekte können wir uns im allgemeinen einverstanden erklären.

Für die Anschaffung von Rollmaterial sind vorgesehen Fr. 10,061,000 gegenüber Fr. 12,287,100 im Vorjahre. Die erstgenannte Summe setzt sich wie folgt zusammen:

35 Dampflokomotiven	Fr. 3,225,000
143 Personenwagen	„ 4,208,000
20 Gepäckwagen	„ 324,000
370 Güterwagen	„ 2,253,000
Ersatz der Gasbeleuchtung oder Akkumulatoren- beleuchtung in Personen- und Gepäckwagen durch elektrische Beleuchtung mit Dynamo- maschinen	„ 51,000
Zusammen	<u>Fr. 10,061,000</u>

Wir haben hierzu nur zu bemerken, dass die Rechnung des Jahres 1914 für Rollmaterialanschaffungen bedeutend unter dem Voranschlag bleiben wird, indem die Beschaffung von 17 Lokomotiven, von 18 Personenwagen und von 140 Güterwagen von 1914 auf 1915 übertragen wurde.

In den Jahren 1914 und 1915 werden daher etwas weniger Neuanschaffungen an Rollmaterial stattfinden als in früheren Jahren. Durch gleichzeitige Verminderung der Ausrangierung wird der Bestand an Rollmaterial aber gleichwohl eine Vermehrung erfahren.

Die Ausgaben des Jahres 1915 für Bahnanlage und feste Einrichtungen, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften und die Verwendungen auf Nebengeschäfte sind im gesamten auf Franken 20,827,740 veranschlagt. Davon entfallen Fr. 2,881,110 auf Betrieb, und es bleiben zu lasten des Baues Fr. 17,946,630.

V. Kapitalrechnung und Finanzprogramm.

Die Kapitalrechnung gibt den Geldbedarf für Neubauten und für die Rückzahlung von Anleihen an, während das Finanzprogramm den Kapitalbedarf für die gesamte Geschäftsführung ermittelt. Es käme in Betracht, die beiden Darstellungen in Zukunft zusammenzufassen.

Die Bahnverwaltung hat den gesamten, durch ein ausserordentliches Anleihen aufzubringenden Kapitalbedarf auf 72,6 Millionen Franken berechnet. Sie schlägt vor, diesen Betrag bei der Unsicherheit des Voranschlages auf 80 Millionen aufzurunden. Von der Summe sollen verwendet werden: 37 Millionen zur Rückzahlung von kurzfristigen Kассascheinen, die zur Deckung des im Jahr 1914 wegen ungenügender Einnahmen voraussichtlich entstehenden besonderen Kapitalbedarfes auszugeben sein werden und 35,6 Millionen zur vollständigen Erfüllung der für 1915 vorgesehenen Zahlungsverpflichtungen.

Diesem Voranschlage lässt sich grundsätzlich nichts entgegenhalten. Die vorübergehende Kapitalbeschaffung gegen Aushändigung von Kассascheinen auf kurze Dauer ist eine Hilfsmassnahme. Dadurch werden schwebende Schulden geschaffen, die im Interesse des Finanzhaushaltes der Bundesbahnen baldmöglichst in ein festes Anleihen umgewandelt werden sollten. Wir halten jedoch dafür, der Mehrbedarf an Kapital für 1914 sei, nachdem der Verkehr wieder zugenommen hat, mit 37 Millionen reichlich bemessen

und es genüge daher, die erforderliche Anleihe summe von 72,6 auf 75 Millionen anstatt auf 80 Millionen aufzurunden. Bei den vielen ausserordentlichen Bedürfnissen des Bundes erscheint diese Einschränkung geboten.

Wir beantragen Ihnen, den nachstehenden Beschlussesentwurf zu genehmigen, und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. November 1914.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hoffmann.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

Beilage:

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 23. Oktober 1914.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für
das Jahr 1915.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. eines Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Oktober 1914;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. November 1914,

beschliesst:

I. Die nachstehenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1915 werden mit der vom Bundesrate bei Ziffer 2 angebrachten Ergänzung genehmigt.

1. Der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 167,584,570 Einnahmen und mit Fr. 128,848,430 Ausgaben.

2. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 48,241,140 Einnahmen und mit Fr. 78,080,180 Ausgaben, in der Meinung, dass in der endgültigen Rechnung die Gutschrift an den Amortisationskonto und die Abschreibung auf dem Hilfskassendefizit insoweit zu unterbleiben haben, als die Einnahmenüberschüsse dazu nicht hinreichen.

3. Der Bauvoranschlag im Betrage von Fr. 17,946,630, mit der Erweiterung, dass im Falle des Eintretens besserer finanzieller Verhältnisse eine Erhöhung dieses Betrages um Fr. 9,425,500, d. h. auf Fr. 27,372,130, stattfinden könne.

4. Der Voranschlag der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 25,179,216.

II. Das Finanzprogramm wird mit dem Vorbehalte genehmigt, dass für das Jahr 1915 ein Geldbedarf von Fr. 75,000,000 vorzusehen ist. Dieser Betrag ist durch ein vorübergehendes oder konsolidiertes Anleihen zu decken.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1915. (Vom 17. November 1914.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1914
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	565
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.11.1914
Date	
Data	
Seite	349-364
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 554

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.