

Schweizerisches Bundesblatt.

65. Jahrgang.

12. November 1913.

Band IV.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken.

Rückzahlungsbetrag pro Seite oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

473

Botschaft.

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den
Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das
Jahr 1914.

(Vom 4. November 1913.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat uns unterm 24. September dieses Jahres seinen Bericht und Antrag betreffend den Voranschlag für das Jahr 1914 unterbreitet.

Dieser Voranschlag umfasst:

1. den Betriebsvoranschlag mit 5 Beilagen, enthaltend die Voranschläge der Hilfs- und Nebengeschäfte;
2. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung;
3. den Bauvoranschlag;
4. den Voranschlag der Kapitalrechnung.

Zu diesen Vorlagen bemerken wir folgendes:

I. Allgemeines.

Die Aufstellung des Voranschlages für 1914 konnte nicht unter so günstigen Voraussichten erfolgen wie für frühere Jahre. Die Nachwirkungen des Balkankrieges lassen zwar für die Verkehrsentwicklung in unserem Lande nichts mehr befürchten. Die Hemmnisse sind anderer Natur. Der Personenverkehr litt im laufenden Jahre wieder unter der Ungunst der Witterung. Trotz der Vergrößerung des Bahnnetzes infolge der Einverleibung der Linien Genf-La Plaine und Neuenburg-Loche ist im Jahre 1913

bis Ende August für Reisende nur eine Einnahmenvermehrung von etwas über 5% eingetreten. Die Ergebnisse des Gütertransportes übersteigen die Zahlen des Vorjahres nur ganz unbedeutend (auf Ende August um Fr. 400,000 gegen Fr. 5,720,000 im Jahre 1912 gegenüber 1911). Die Ursache liegt hauptsächlich in verminderten Baumaterialtransporten. Der hohe Zinsfuss für Baukredite und Hypothekendarleihen beeinträchtigt die Baulust. Andere, das Ergebnis ungünstig beeinflussende Faktoren bilden die Konkurrenz der Lötschbergbahn und die Taxherabsetzung für Güter auf der Gotthardlinie infolge des neuen Staatsvertrages.

Diesen Verhältnissen hat die Generaldirektion dadurch Rechnung getragen, dass sie für 1914 sowohl im Personen- als im Güterverkehr nur eine Einnahmensteigerung von 1% annahm. Für den Personenverkehr dürfte wohl eine etwas grössere Zunahme erwartet werden, da die nächstes Jahr in Bern stattfindende Landesausstellung diesen Verkehr aller Voraussicht nach günstig beeinflussen wird. Die Bundesbahnen haben diesen Umstand nicht berücksichtigt. Der Voranschlagansatz für die Einnahmen aus dem Personenverkehr wird daher voraussichtlich überschritten werden.

Nachteilig auf das Rechnungsergebnis wirkt die stetige Zunahme der Kapitalschulden. Der im allgemeinen fortdauernd anwachsende Verkehr und die Bestrebungen im Wettbewerb mit fremden Bahnlinsen bedingen die Erweiterung der Bahnanlagen durch Bahnhofumbauten, zweite Geleise, Tunnel, neue Linien usw. Die dafür aufzubringenden Kapitalien vermehren die Zinslasten. Die gesetzliche Amortisation ist noch nicht hoch genug, um die neuen Lasten aufzuwiegen. Auch die vom Bund erworbenen Bahnlinsen Genf-La Plaine und Neuenburg-Loche führten zu vermehrten Opfern.

Die Form der Voranschlagvorlage hat gegenüber dem Vorjahr wieder eine Vereinfachung erfahren. Der Betriebsvoranschlag weist nur noch die Hälfte der früheren Seitenzahl auf. Den Anregungen des Eisenbahndepartements wurde damit zum Teil entsprochen. Es ist indessen die Durchführung weiterer Erleichterungen und Abkürzungen wünschbar. Der Bericht und der Voranschlag der Bundesbahnen können, wie beim allgemeinen Bundeshaushalt, auf ein gemeinsames Format gebracht und vereinigt werden. Die Erläuterungen sollten, so viel als möglich, bei den einzelnen Voranschlagposten angebracht werden. Der Bericht selbst wäre auf allgemeine Ausführungen und Vergleichen zu beschränken. Die bisherige doppelte Aufführung der Posten des Bauvoranschlages kann vermieden werden.

II. Betriebsvoranschlag.

Gemäss Voranschlag für 1914 wird eine gesamte Betriebseinnahme von annähernd 215 Millionen Franken erwartet. Der Voranschlag für 1913 sah 208 Millionen vor. Die Rechnung von 1912 ergab 206 Millionen. Auf die Einflüsse, von denen die Höhe der Einnahmen abhängen wird, ist schon hingewiesen worden. Die Gegenüberstellung der Rechnungsposten für fünf aufeinanderfolgende Jahre gestattet den wünschbaren Einblick in die eingetretenen oder zu erwartenden Veränderungen. Es darf aber bei der Würdigung der einzelnen Ergebnisse nicht ausser acht gelassen werden, dass am 1. Januar 1913 die Linie Genf-La Plaine mit 15 km, und am 1. Juli gleichen Jahres die Neuenburger Jurabahn mit 39 km zum Netz der Bundesbahnen hinzukamen, womit die Gesamtlänge der eigenen und mitbetriebenen Bundesbahnlinien 3038 km erreicht.

	Rechnungen			Voranschläge	
	1910	1911	1912	1913	1914
	(in Millionen Franken)				
Betriebseinnahmen:					
Personentransport	75,6	77,9	79,7	80,0	84,0
Gepäck, Tiere und Güter	104,3	110,6	112,5	120,3	122,0
Verschiedene Einnahmen	7,7	8,0	7,6	7,9	8,9
Gesamteinnahmen	187,6	196,5	199,8	208,2	214,9
Zunahme in %	7,7	4,7	1,7	4,2	3,2
Betriebsausgaben:					
Verwaltung	3,9	4,0	4,3	4,6	4,7
Unterhalt der Bahn	17,4	18,2	19,6	20,9	22,3
Expeditions- und Zugdienst	39,2	41,7	46,0	47,3	50,5
Fahrdienst	46,8	48,9	51,7	54,1	57,3
Verschiedenes	11,0	13,6	14,7	12,9	13,4
Nicht rubrizierte Posten	— 1,2	— 1,8	— 1,1	0,6	— 1,5
Gesamtausgaben	117,1	124,6	135,2	140,9	146,7
Zunahme in %	0,5	6,4	8,6	4,2	4,2

Die vorgesehene Zunahme der Ausgaben von 1913 auf 1914 mit 4,2 % ist den Umständen angemessen; sie wird in der Hauptsache mit vermehrten Fahrleistungen, grösserem Personalbestand und reichlicheren Aufwendungen für Nebenbezüge, Reisegelder und Dienstkleider begründet.

Ein Teil des pro 1914 veranschlagten Mehraufwandes betrifft Erneuerungskosten, die vom Erneuerungsfonds bestritten

werden und durch einen erhöhten Zuschuss an die Gewinn- und Verlustrechnung auszugleichen sind. Diese Kosten sind um rund Fr. 211,000 höher als im Voranschlag pro 1913 und um Fr. 852,000 höher als in der Rechnung für 1912.

Die Oberbauerneuerung wird sich auf 178 km Geleise und 204 Weichen erstrecken gegenüber 141 km Geleise und 93 Weichen des Voranschlages 1913.

An Rollmaterial sind zur Ausrangierung vorgesehen:

	Loko- motiven	Personen- wagen	Last- wagen
Nach Voranschlag 1914	34	83	286
„ „ 1913	38	67	266
„ Rechnung 1912	38	80	271

Die Fahrleistungen der Lokomotiven haben mit Einschluss des Verschiebedienstes betragen oder sind eingeschätzt für

	Rechnungen			Voranschläge	
	1910	1911	1912	1913	1914
auf Millionen Lokomotivkilometer	43,1	44,3	46,8	47,1	49,0

Die Betriebsausgaben, einschliesslich der dem Erneuerungsfonds zufallenden Kosten, machen im Verhältnis der Einnahmen aus (Betriebskoeffizient):

	Rechnungen			Voranschläge	
	1910	1911	1912	1913	1914
in %	62,4	63,5	67,7	67,7	68,2

Die Überschüsse der Betriebseinnahmen stellen sich auf

	Rechnungen			Voranschläge	
	1910	1911	1912	1913	1914
Millionen Franken	70,4	71,9	69,2	67,3	68,2

Diese Ergebnisse weichen nur unbedeutend voneinander ab.

III. Gewinn- und Verlustrechnung.

Für 1914 wird ein Überschuss von Fr. 4,471,750 vorgesehen. Im Voranschlag pro 1913 sind Fr. 5,820,200 angenommen und die Rechnung des Jahres 1912 hat Fr. 9,226,595 ergeben. Die Saldovorträge aus den alten Rechnungen sind darin nicht inbegriffen. Die geringen Überschüsse der Voranschläge für 1913 und 1914 sind hauptsächlich eine Folge der schon angedeuteten

Erscheinungen. So ist beispielsweise für 1914 eine um Fr. 1,855,840 höhere Zinslast angenommen als für 1913. Die Kapitalschuld nimmt zu, und der Ertrag der verfügbaren Wertbestände wird geringer. Die gesetzliche Amortisation ist um Fr. 498,200, und die Verzinsung und Tilgung des Hilfskassadefizits um Fr. 400,000 höher gegenüber dem Voranschlag für 1913.

Von weiterem Einfluss sind die zuletzt erworbenen Bahnstrecken. Der Voranschlagbericht enthält auf Seiten 16—19 eine besondere Berechnung der Erträgnisse der beiden Linien Genf-La Plaine und Neuenburg-Loche. Darnach wäre auf der ersten für 1914 ein Einnahmenausfall von etwa Fr. 1,054,000 und auf der letztern ein solcher von Fr. 57,000 zu erwarten.

Der Fehlbetrag der Neuenburger Jurabahn hat keine besondere Bedeutung. Es fallen davon Fr. 51,000 auf die gesetzliche Amortisation, die in den früheren Rechnungen nicht enthalten war und die eine Schulden- und Zinsenverminderung bewirkt. Nach der Rückkaufsberechnung sollen dem Bunde aus dem Erwerb dieser Linie keine besonderen Lasten erwachsen. Das darf nach den Voranschlagzahlen auch angenommen werden.

Von merkbarer Einwirkung wäre dagegen der für Genf-La Plaine vorausgesehene Einnahmenausfall von über einer Million Franken. Dass der Betrieb dieser Strecke für die Bundesbahnen besondere Lasten bringen werde, war vorauszusehen. Das Personal musste vermehrt und in die Gehaltsstufen der Bundesbahnen eingereiht werden. Auch der Unterhalt der Anlagen bedingt grössere Ausgaben.

Die vorläufige Nachprüfung der Sonderrechnung hat immerhin ergeben, dass die wirkliche Rechnung sich weniger ungünstig als der Voranschlag stellen dürfte. So sind z. B. die Transporteinnahmen mit Fr. 800,000 jedenfalls so niedrig angesetzt. Die von der P. L. M. nachgewiesenen Einnahmen betragen für 1911: Fr. 953,000, und für 1912: Fr. 1,012,000. Von Jahr zu Jahr ergab sich bisher ein Zuwachs. Im Voranschlag pro 1914 sollte daher ohne Bedenken auf einen Einnahmenbetrag von Fr. 1,050,000 abgestellt werden können, womit sich das vorgesehene Defizit um Fr. 250,000 vermindert. Ferner bildet die auf die Amortisation entfallende Summe von annähernd Fr. 100,000 einen neuen Posten in der Rechnung, der nicht eine verlorene Ausgabe, sondern eine Bilanzverbesserung darstellt.

Der nach dem Voranschlag zu erwartende bescheidene Einnahmenüberschuss von ungefähr 4,5 Millionen Franken mahnt

fernerhin zur Vorsicht. Die auf sparsamen Haushalt und auf weises Bemessen der Neubaukosten hinzielenden Bestrebungen der Bundesbahnen sind daher zu unterstützen.

IV. Bauvoranschlag.

Der Bauvoranschlag für das Jahr 1914 weist gegenüber denjenigen der letzten Jahre, in denen eine durch die finanziellen Verhältnisse der Bundesbahnen gebotene gewisse Zurückhaltung zum Ausdrucke gekommen ist, eine ganz bedeutende Steigerung des Gesamtbedarfes für die Bauausgaben auf. Wie aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich ist, beträgt die Vermehrung des veranschlagten Ausgabenbetrages (ausschl. Rollmaterial) gegenüber demjenigen des Vorjahres Fr. 6,242,900. Diese Vermehrung wird hauptsächlich verursacht durch die Einstellung höherer Beträge für die in Ausführung begriffenen grossen Bauten: den Ausbau des zweiten Simplontunnels und die neue Hauensteinlinie, sowie für eine grössere Zahl von Neu- und Ergänzungsbauten auf den im Betriebe befindlichen Linien, welche nunmehr in das Stadium der Ausführung getreten sind.

Die in das Budget für die fünf Kreise aufgenommenen Beträge beziehen sich zum grössten Teil auf Bauten in Ausführung, d. h. auf die Fortsetzung begonnener oder die Inangriffnahme solcher Arbeiten, die schon in frühern Voranschlägen enthalten waren; deren Prozentsatz ist gegenüber dem Vorjahre ein wenig gesunken (1913: Fr. 20,495,400 oder 72,2^o/_o; 1914: Fr. 20,986,600 oder 70,8^o/_o). Dementsprechend haben die für das kommende Jahr in Aussicht genommenen Beträge für ganz neue, d. h. zum erstenmal im Bauvoranschlag enthaltene Bauten in prozentualer Beziehung etwas zugenommen (1913: Fr. 7,880,600 oder 27,8^o/_o; 1914: Fr. 8,635,400 oder 29,2^o/_o).

Ausser diesen Erörterungen allgemeiner Natur erlauben wir uns, aus dem Bauvoranschlag pro 1914 im einzelnen folgendes hervorzuheben:

Die Ausführung folgender, in frühern Bauvoranschlägen enthaltenen Bauten wird verschoben, und der Bauvoranschlag für 1914 enthält daher für dieselben keine Ansätze:

	Wirkliche Bauausgaben		Bauvoranschlag		
	im Jahr		1913	1914	Vermehrung bezw. Verminderung
1911	1912	Fr.			
Simplontunnel	36,548	63,394	3,000,000	6,300,000	+ 3,300,000
Brienerseebahn	187,067	438,704	2,000,000	1,700,000	— 300,000
Kreis I	3,960,197	6,469,521	7,316,500	7,101,000	— 215,500
Kreis II	6,965,443	7,894,298	7,519,600	8,788,700	+ 1,269,100
Kreis III	2,384,690	2,121,980	5,098,400	5,672,300	+ 573,900
Kreis IV	5,927,456	6,175,484	5,417,100	4,311,600	— 1,105,500
Kreis V	2,517,025	2,705,716	3,024,400	3,748,400	+ 724,000
Gesamtsumme der 5 Kreise . . .	21,754,811	25,366,999	28,376,000	29,622,000	+ 1,246,000
Dazu Bauten der Generaldirektion auf Betriebslinien	305,073	4,840,946	6,150,240	8,147,140	+ 1,996,900
Gesamtsumme (ausschl. Rollmaterial)	22,283,499	30,710,043	39,526,240	45,769,140	+ 6,242,900

		Voranschlag bzw. noch auszugebender Betrag Fr.
Kreis I	{ Stationserweiterung Lutry	240,000
	{ Kantonsstrassen-Unterführung in Territet	353,000
Kreis II	Südliches Ausziehgeleise im Bahnhof Olten	470,000
Kreis III	Keine.	
Kreis IV	Keine.	
Kreis V	Keine.	
		1,063,000

Für die beiden letztern Bauten waren bereits im Bauvoranschlag 1913 keine Beträge mehr ausgesetzt.

Von den im Bauvoranschlag enthaltenen neuen Bauten sind folgende zu erwähnen, deren Gesamtkostenvoranschlag Fr. 100,000 übersteigt:

		Gesamtkosten- voranschlag Fr.	Voranschlag- ansatz pro 1914 Fr.
Kreis I	{ Erweiterung der Güterdienst- anlagen im Bahnhof Genf	170,000	170,000
	{ Bahnhofserweiterung Nyon	1,050,000	50,000
	{ Erweiterung der Verladean- lagen im Bahnhof Renens	256,000	100,000
	{ Kantonsstrassenverlegung zwi- schen Renens und Lausanne	380,000	70,000
	{ Neue Hochbauten auf der Sta- tion Palézieux	175,000	60,000
Kreis II	{ Erweiterungen in der Werk- stätte Olten	130,000	30,000
	{ Überholungsgeleise Riedtwil	136,000	100,000
	{ Überholungsgeleise Hindelbank	110,000	80,000
	{ Vergrößerung der Lokomotiv- remise in Delsberg	145,000	45,000
Kreis III	{ Einführung der Linie Münster- Lengnau in die Station Münster	118,000	—
	{ Strassenüberführung zwischen Altstetten und Schlieren	170,000	40,000
Übertrag		2,840,000	745,000

		Gesamtkosten- voranschlag Fr.	Voranschlag- ansatz pro 1914 Fr.
	Übertrag	2,840,000	745,000
Kreis III	{ Strassenunterführung zwischen Wildegg und Rapperswil .	211,000	100,000
	{ Stationserweiterung Rheinfelden	140,000	50,000
	{ Verlegung der Station Horgen	2,900,000	—
	{ Stationserweiterung Wetzikon	487,000	50,000
	{ Unterführungen im Bahnhof Wohlen-Villmergen . . .	220,000	50,000
	{ Doppelspur Flums-Mels . . .	1,380,000	20,000
Kreis IV	{ Stationserweiterung Heerbrugg	750,000	150,000
	{ Bahnhöferweiterung Landquart	450,000	100,000
	{ Stationserweiterung Dachsen .	120,000	70,000
Kreis V	{ Ausweichstation zwischen Lu- zern und Meggen . . .	370,000	10,000
	{ Änderungen im Bahnhof Arth- Goldau	142,000	100,000
	{ Kantonsstrassentüberführung in Brunnen	353,000	200,000
	{ Stationserweiterung Amsteg-Silenen	245,000	100,000
	{ Stationserweiterung Göschenen	2,900,000	100,000
	{ Stationserweiterung Airolo .	980,000	100,000
	{ Stationserweiterung S. Nazzaro	240,000	50,000
Total		14,728,000	1,995,000

Mit der Bemessung der Voranschlagbeträge für die einzelnen für 1914 vorgesehenen Bauobjekte können wir uns im allgemeinen einverstanden erklären.

Für die Anschaffung von Rollmaterial sind vorgesehen Fr. 12,287,100 gegenüber Fr. 8,202,250 im Vorjahre. Die erstgenannte Summe setzt sich wie folgt zusammen:

40 Dampflokomotiven	Fr. 4,126,000
Elektrische Probelokomotiven für die Gotthard- linie	„ 300,000
101 Personenwagen	„ 3,605,100
40 Gepäckwagen	„ 778,000
Übertrag	Fr. 8,809,100

	Übertrag	Fr. 8,809,100
540 Güterwagen	"	3,355,000
Ausrüstung von 70 Personen- und Gepäckwagen der Kreise I—III mit Dynamos für die elek- trische Beleuchtung	"	67,000
Ersatz der Gasbeleuchtung in 40 Personenwagen der Kreise II—V durch elektrische Beleuchtung mit Dynamos	"	56,000
	<u>Total</u>	<u>Fr. 12,287,100</u>

Diese Posten betreffen normalspuriges Material; an schmal-
spurigem Material sind Anschaffungen nicht vorgesehen.

Die Gesamtausgaben für Bahnanlage und feste Einrichtungen,
Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften, sowie Nebengeschäfte
sind für 1914 auf Fr. 58,819,740 veranschlagt. Davon gehen
Fr. 6,950,660 auf Betriebsrechnung, so dass zu Lasten des Bau-
kontos Fr. 51,869,080 verbleiben.

V. Voranschlag der Kapitalrechnung.

Der Voranschlag der Kapitalausgaben lautet auf Fr. 60,140,330
(Bauausgaben und Anleihe-rückzahlungen). In Wirklichkeit wird
das Geldbedürfnis nicht so hoch gehen, da die aus dem Betriebs-
ertrag erfolgenden Verwendungen für gesetzliche Amortisation und
für Verlusttilgungen von zusammen zirka Fr. 11,000,000 eine
Vermehrung der verfügbaren Mittel bewirken werden, die vom
Gesamtbedarf abzuziehen ist.

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

Bern, den 4. November 1913.

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

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

Beilage:

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 24. September 1913.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für
das Jahr 1914.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. eines Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 24. September 1913;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 4. November 1913,

beschliesst:

Die nachstehenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914 werden genehmigt:

1. Der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 214,869,870 Einnahmen und mit Fr. 146,722,560 Ausgaben.
 2. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 82,484,610 Einnahmen und mit Fr. 78,012,860 Ausgaben.
 3. Der Bauvoranschlag im Betrage von Fr. 51,869,080.
 4. Der Voranschlag der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 60,140,330.
-

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914. (Vom 4. November 1913.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1913
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	473
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.11.1913
Date	
Data	
Seite	493-503
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 168

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.