

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den
Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das
Jahr 1913.

(Vom 29. Oktober 1912.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat
uns unterm 30. September dieses Jahres seinen Bericht und
Antrag betreffend das Budget für das Jahr 1913 unterbreitet.

Dieses Budget umfasst:

1. das Betriebsbudget mit 17 Beilagen, enthaltend die Voranschläge der Hilfs- und Nebengeschäfte;
2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;
3. das Baubudget;
4. das Budget der Kapitalrechnung.

Zu diesen Vorlagen bemerken wir folgendes:

I. Allgemeines.

Dem Voranschlag für 1913 liegt die Annahme zugrunde,
dass die in den letzten Jahren eingetretene Steigerung des Per-
sonen- und Güterverkehrs weiter anhalte, und dass damit auch

eine Zunahme der Aufwendungen für Personal und Material im Bahnbetrieb, sowie für den Ausbau und die Erweiterungen der Bahneinrichtungen verbunden sein werde. Diese Annahme scheint, soweit sich die künftigen Verhältnisse zurzeit beurteilen lassen, berechtigt.

Als bevorstehende Änderungen im Bestande des schweizerischen Eisenbahnnetzes war die Übernahme der Linie Genf-La Plaine durch den Bund und die im Laufe des Jahres 1913 in Aussicht stehende Eröffnung der Lötschbergbahn in Betracht zu ziehen.

Die Vorlage an die Bundesversammlung wegen Erhöhung der Personentaxen erfuhr einstweilen keine Weiterbehandlung und beeinflusste daher die Budgetgestaltung nicht. Auch die Wirkung der im neuen Gotthardvertrag von 1909 vorgesehenen Taxermässigung blieb noch ausser Betracht, weil der Vertrag noch nicht allseitig genehmigt ist.

Hinsichtlich der äusseren Gestaltung der Voranschläge und des zugehörigen Berichtes ist zu bemerken, dass das Eisenbahndepartement die Verwaltung der Bundesbahnen auf die Möglichkeit der Vereinfachung von Berichten, Budgets und Jahresrechnungen nach dem Vorbilde der Vorlagen für den Bundeshaushalt aufmerksam gemacht, und zur Äusserung und Antragstellung in dieser Hinsicht eingeladen hat. Es geschah dies, um die wünschbare Vereinfachung der Budget- und Geschäftsberichtsvorlagen zu erzielen und damit eine Beschleunigung der Behandlung zu ermöglichen.

II. Betriebsbudget.

Die Länge der eigenen und mitbetriebenen Bahnlinien stellt sich für 1913 auf 3000 Kilometer. Zu den im Bericht des Verwaltungsrates angegebenen 2976 Kilometern sind nämlich gemäss dem Vertrag über den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine, dessen Inkraftsetzung auf 1. Januar 1913 vorgesehen ist, noch rund 16 Kilometer beizufügen. Ferner ist noch hinzuzurechnen die seit 1. Oktober 1912 von den S. B. B. betriebene, 8 Kilometer lange Linie Ebnat-Nesslau der Bodensee-Toggenburg-Bahn.

Die mutmasslichen Betriebseinnahmen des Jahres 1913 sind aus den Ergebnissen der Monate Januar-Juli 1912 abgeleitet worden. Wenn die in diesem Zeitraum stattgefundenen

Verkehrszunahme anhält, so werden sich die Betriebseinnahmen für das ganze Jahr 1912 auf zirka 210 Millionen Franken stellen, also um zirka 13 $\frac{1}{2}$ Millionen höher als nach der Rechnung für 1911 und um zirka 10,2 Millionen höher als nach dem Budget für 1912. Als Betriebseinnahmen für 1913 haben nun die Bundesbahnen diese unter normalen Verhältnissen im Jahre 1912 erreichbaren Einnahmen von 210 Millionen Franken, abzüglich einer infolge Eröffnung der Lötschbergbahn zu erwartenden Einbusse von 1 $\frac{3}{4}$ Millionen, in das Budget eingesetzt, was als vorsichtig gerechnet bezeichnet werden darf.

Die Vergleichung mit den Vorjahren ergibt folgendes Bild:

	Rechnungen			Budgets	
	1909	1910	1911	1912	1913
	(in Millionen Franken)				
Personentransport	69,8	75,6	77,9	79,7	80,0
Gepäck, Tiere und Güter	97,4	104,3	110,6	112,5	120,3
Verschiedenes	7,0	7,7	8,0	7,6	7,9
Total Einnahmen	174,2	187,6	196,5	199,8	208,2
Zunahme in %	—	7,7	4,7	1,7	4,2

Die Betriebsausgaben, für den gleichen Zeitraum zusammengestellt, betragen:

	Rechnungen			Budgets	
	1909	1910	1911	1912	1913
	(in Millionen Franken)				
Verwaltung	4,0	3,9	4,0	4,8	4,6
Unterhalt der Bahn	16,3	17,4	18,2	19,6	20,9
Expeditions- und Zugsdienst	38,9	39,2	41,7	46,0	47,8
Fahrdienst	46,9	46,8	48,9	51,7	54,1
Verschiedenes	12,8	11,0	13,6	14,7	12,9
Nicht rubrizierte Posten	— 1,1	— 1,2	— 1,8	— 1,1	+ 0,6
Total Ausgaben	117,8	117,1	124,6	135,2	140,9
Zunahme in %	—	0,5	6,4	8,6	4,2

Die Vermehrung der Ausgaben pro 1913 wird durch die mit 1. April 1912 eingetretene ordentliche Gehaltserhöhung, durch die neue Festsetzung von Nebenbezügen, durch vermehrte Fahrleistungen, verstärkten Unterhalt von Geleisen und Fahrzeugen, sowie durch die Übernahme der Linie Genf-La Plaine veranlasst. Einzig beim Titel „Verschiedenes“ zeigt sich eine Verminderung der Ausgaben, indem die im Jahre 1912 stattgefundenen Einzahl-

lung von fünf Monatsbeträgen der Gehaltserhöhungen im Jahre 1913 wegfällt.

Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen und des Rollmaterials sollen Fr. 29,989,100 betragen, Fr. 4,205,111 mehr als für 1911 ausgegeben und Fr. 1,750,700 mehr als für 1912 veranschlagt worden sind.

Als Überschüsse an Betriebseinnahmen verbleiben:

Rechnungen			Budgets	
1909	1910	1911	1912	1913
(in Millionen Franken)				
56,4	70,4	71,9	64,6	67,3

Der wirkliche Überschuss für 1912 wird sich wegen der bedeutenden Steigerung der Einnahmen wesentlich höher als der Budgetansatz stellen. Unter normalen Verhältnissen dürfte auch der Ansatz pro 1913 überschritten werden.

Der Betriebskoeffizient stellt sich mit Einschluss der Ausgaben zu Lasten des Erneuerungsfonds

nach der Rechnung 1911 auf 63,49 %

nach dem Budget 1912 auf 67,67 %

nach dem Budget 1913 auf 67,66 %.

Die Oberbauerneuerung wird sich auf 141 km Geleise und 93 Weichen erstrecken gegenüber 124 km Geleise und 158 Weichen des Budgets 1912.

An Fahrleistungen (inklusive Rangierdienst) sind vorgesehen	46,800,000	Dampflokomotivkilometer
Pro 1912 waren vorgesehen	44,800,000	"
" 1911 " "	44,010,000	"
" 1911 wurden geleistet	44,824,152	"

Die Leistungen der elektrischen Simplonlokomotiven sind in obigen Zahlen nicht inbegriffen.

Auf Ende 1912 sollen vorhanden sein: 1206 Dampflokomotiven (1175 Normalspur- und 31 Schmalspurlokomotiven). Unter der Annahme, dass durchschnittlich 75 % der vorhandenen Lokomotiven im Dienst stehen, ergibt sich bei der vorgesehenen Jahresleistung von 46,800,000 km pro Lokomotive und Tag eine Leistung von rund 140 km, welche wohl möglich ist.

An Rollmaterial sind zur Ausrangierung vorgesehen:

	Loko- motiven	Personen- wagen	Last- wagen
Nach Budget 1913	38	67	266
„ Budget 1912	36	69	289
„ Budget 1911	36	61	205
„ Rechnung 1911	34	29	149

Wenn die rückständigen Ausrangierungen nachgeholt und die vorgesehenen wirklich erfolgen, so können sie als genügend erachtet werden.

III. Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Unterschiede zwischen dem Budget von 1913 und dem von 1912 bestehen bei den Einnahmen in einem grösseren Überschuss der Betriebsrechnung, sowie einer stärkeren Zuwendung aus dem Erneuerungsfonds und in den Ausgaben hauptsächlich in einer höheren Nettozinlast, in grösseren Verlustabschreibungen, in einer erhöhten gesetzlichen Amortisationsquote, in einer vermehrten Einlage in den Erneuerungsfonds und in einer Erhöhung des Amortisationsbetrages auf dem Hilfskassadefizit. Als verfügbarer Gewinn sind Fr. 5,820,200 vorgesehen, gegenüber 7,110,884 Franken im Jahre 1911 und Fr. 6,958,435 im Budget für 1912. Diese Zahlen zeigen, dass sich die finanziellen Verhältnisse der Bundesbahnen in gedeihlicher Entwicklung befinden.

IV. Baubudget.

Gegenüber der in den Budgets der letzten Jahre zutage getretenen, durch die finanzielle Lage der Bundesbahnen bedingten Zurückhaltung weist das Budget für das Jahr 1913 eine nicht unbedeutende Steigerung des Gesamtbedarfes für die Bauausgaben auf. Wie aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich ist, beträgt die Vermehrung des budgetierten Ausgabenbetrages (exkl. Rollmaterial) gegenüber demjenigen des Vorjahres Fr. 3,853,400. Diese Vermehrung wird namentlich verursacht durch die Einstellung höherer Raten für den Ausbau des zweiten Simplontunnels und die neue Hauensteinlinie, sowie für eine grössere Zahl von Neu- und Ergänzungsbauten auf den im Betrieb befindlichen Linien, welche nunmehr in das Stadium der Ausführung getreten sind.

	Effektive Bauausgaben		Baubudget		
	im Jahr		1912	1913	Vermehrung bezw. Verminderung
	1910	1911			
Simplontunnel	Fr. 19,640	Fr. 36,548	2,000,000	3,000,000	+ 1,000,000
Rickenbahn	1,164,292	— 446,990	—	—	—
Brienzerseebahn	34,151	187,067	2,500,000	2,000,000	— 500,000
Kreis I	4,500,579	3,960,197	5,728,000	7,316,500	+ 1,588,500
Kreis II	4,815,009	6,965,443	7,774,800	7,519,600	— 255,200
Kreis III	3,533,483	2,384,690	4,433,000	5,098,400	+ 665,400
Kreis IV	4,721,792	5,927,456	6,806,000	5,417,100	— 1,388,900
Kreis V	772,016	2,517,025	2,604,400	3,024,400	+ 420,000
Total der 5 Kreise	18,342,879	21,754,811	27,346,200	28,376,000	+ 1,029,800
Dazu Bauten der Generaldirektion auf Betriebslinien	616,658	305,073	3,827,000	6,150,240	+ 2,323,240
Gesamtsumme (exkl. Rollmaterial) .	20,177,620	21,836,509	35,673,200	39,526,240	+ 3,853,040

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 Budgets enthalten waren; deren Prozentsatz ist gegenüber dem Vorjahre etwas gestiegen (1912: Fr. 18,625,600 oder 68,2 %; 1913: Fr. 20,495,400 oder 72,2 %). Dementsprechend haben die für das kommende Jahr in Aussicht genommenen Beträge für ganz neue, d. h. zum erstenmal im Baubudget enthaltene Bauten in prozentualer Beziehung abgenommen (1912: Fr. 8,720,600 oder 31,8 %; 1913: Fr. 7,880,600 oder 27,8 %).

Ausser diesen Erörterungen allgemeiner Natur erlauben wir uns, aus dem Baubudget pro 1913 im einzelnen folgendes hervorzuheben:

Die Ausführung folgender, in frühern Baubudgets enthaltenen Bauten wird verschoben und das Baubudget pro 1913 enthält daher für dieselben keine Ansätze:

		Voranschlag bzw. noch auszugebender Betrag	
		Fr.	
Kreis I	Kantonsstrassen-Unterführung in Territet	353,000	
Kreis II	{	Geleiseerweiterung im Rangierbahnhof Olten	100,000
		Südliches Ausziehgeleise im Bahnhof Olten	470,000
		Überholungsgeleise Murgenthal	303,000
		Lawinenschutzbauten Giswil-Kaiserstuhl	30,000
Kreis III	Keine.		
Kreis IV	Keine.		
Kreis V	Keine.		
Total		1,256,000	

Für diese sämtlichen Bauten waren bereits im Baubudget 1912 keine Beträge mehr ausgesetzt.

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

		Gesamtkosten- voranschlag Fr.	Budgetansatz pro 1913 Fr.
Kreis I	{ Strassenunterführung Rivaz- Vevey	275,000	40,000
	{ Stationserweiterung Martigny .	428,000	160,000
	{ Strassenunterführung in Sitten	264,000	160,000
	{ Neues Aufnahmegebäude Visp	210,000	30,000
	{ II. Geleise Bern-Flamatt (I. Rate)	200,000	200,000
	{ II. Geleise Visp-Brig	880,000	50,000
	{ Streckenblock Lutry-Montreux	170,000	170,000
Kreis II	{ See-Umladeanlagen in Luzern	195,000	50,000
	{ Stationserweiterung Herzogen- buchsee	1,005,000	10,000
	{ Stationserweiterung Schönbühl	335,000	30,000
	{ Stationserweiterung Lengnau .	405,000	20,000
	{ Bahnhöferweiterung Delsberg .	700,000	50,000
	{ Neue Station Hasle	280,000	100,000
Kreis III	{ Bahnhöferweiterung Zürich (I. Etappe)	5,000,000	100,000
	{ Postdienstgebäude im Bahnhof Zürich	5,870,000	200,000
	{ Strassenunterführungen in Turgi	272,000	100,000
	{ Stationserweiterung Frick . . .	115,000	50,000
	{ Militärrampe Wallenstadt . . .	218,000	50,000
	{ Stationserweiterung Rüti (Zürich)	120,000	50,000
	{ Strassenunterführungen in Bülach	166,000	50,000
	{ Ausweichgeleise Jestetten . . .	108,000	80,000
	{ Bahnhöferweiterung Schaffhausen	9,450,000	200,000
	{ Anteil an der Rüfirunnsverbauung bei Hätzingen	120,000	60,000
Kreis IV	{ Planierung beim Bahnhof Ror- schach	250,000	150,000
	{ Bahnhöferweiterung St. Mar- grethen	590,000	50,000
	{ Verlegung der Station Rebstein- Marbach	175,000	50,000
	{ Neue eiserne Rheinbrücke bei Ragaz	435,000	100,000
	{ Bahnhöferweiterung Romans- horn (II. Periode)	497,000	200,000
		Übertrag	28,733,000

	Gesamtkosten- voranschlag Fr.	Budgetansatz pro 1913 Fr.
Übertrag	28,733,000	2,560,000
Kreis V	Verlängerung der Perrondächer Goldau	106,000 38,000
	See-Umladegleise in Flüelen .	130,000 80,000
	Stationserweiterung Gurtellen	270,000 55,000
	Stationserweiterung Rodi-Fiesso	240,000 80,000
	Überholungsgleise Giornico .	140,000 60,000
	Kantonsstrassenunterführung bei Immensee	110,000 110,000
Total	<u>29,729,000</u>	<u>2,983,000</u>

Mit der Bemessung der Budgetbeträge für die einzelnen pro 1913 vorgesehenen Bauobjekte können wir uns im allgemeinen einverstanden erklären.

Für die Anschaffung von Rollmaterial sind vorgesehen Fr. 8,202,250 gegenüber Fr. 6,850,750 im Vorjahre. Die erstgenannte Summe setzt sich wie folgt zusammen:

Normalspur- material	{	30 Dampflokomotiven	Fr. 2,868,000
		1 elektrische Lokomotive	„ 200,000
		82 Personenwagen	„ 2,751,300
		25 Gepäckwagen	„ 458,250
Schmalspur- material (Brünigbahn)	{	302 Güterwagen	„ 1,558,200
		3 Lokomotiven	„ 129,000
		5 Personenwagen	„ 92,500
		2 Gepäckwagen	„ 23,000
Ausrüstung von 93 Personen- und Gepäckwagen mit Dynamos für elektrische Beleuchtung		„	90,000
Ersatz der Gasbeleuchtung in 16 Personenwagen des Kreises V durch elektrische Beleuchtung mit Dynamos		„	32,000
Total		Fr. 8,202,250	

Unter den Güterwagenbeschaffungen sollen (laut Baubudget Seiten 5 und 6) bei den gedeckten Güterwagen für 1913 und 1914 nur K-Typen berücksichtigt werden. Auf Ende 1911 waren im ganzen 7673 Stück Wagen vom K-Typus und nur 711 Stück vom J-Typus vorhanden. Die im Jahre 1912 erbauten J^{2d}-Wagen

sollen später auch in K umgebaut werden. Hygienische Rücksichten lassen nun als wünschbar erscheinen, dass auch der Typus der J-Wagen nicht zu sehr vernachlässigt werde. Für die Bahn ist es allerdings von Vorteil, wenn sie ihre Wagen für alle Zwecke verwenden kann; auf der andern Seite aber scheint es doch wünschenswert, dass der Transport von Lebensmitteln in K-Wagen, die auch zum Viehtransport verwendet werden, möglichst eingeschränkt werde.

Im Hinblick auf diesen Umstand und mit Rücksicht auf eine kürzliche Eingabe des Verbandes schweizerischer Obsthandelsfirmen und des schweizerischen Obst- und Weinbauvereins, die den Bau von zum Gemüse- und Fruchtransport besser geeigneten Wagen verlangten, steht das Eisenbahndepartement zurzeit noch mit der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen in Unterhandlungen über die Frage, ob nicht von den 1913 und 1914 anzuschaffenden 600 K³-Wagen eine Anzahl als J^{2d} gleicher Bauart wie die J^{2d} 22,101—22,200 zu bauen seien.

Die Gesamtkosten werden durch die Lösung dieser Frage nicht wesentlich beeinflusst, so dass der Voranschlag keine Veränderung zu erleiden hat.

Im übrigen geben uns die vorgesehenen Rollmaterialanschaffungen, sowie die unter Mobiliar und Gerätschaften und für die Einführung des elektrischen Betriebes aufgenommenen Posten zu Bemerkungen nicht Anlass.

Die Gesamtausgaben für Bahnanlage und feste Einrichtungen, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften, sowie Nebengeschäfte sind für 1913 auf Fr. 48,456,590 veranschlagt. Davon gehen Fr. 6,822,880 auf Betriebsrechnung, so dass zu Lasten des Baukontos Fr. 41,633,710 verbleiben.

V. Budget der Kapitalrechnung.

Der Voranschlag sieht für Bauten und Anleihrückzahlungen eine Kapitalausgabe von Fr. 49,717,000 vor.

Tatsächlich geht aber der neue Geldbedarf nicht so weit, da durch die gesetzliche Amortisation und die Verlusttilgung gegen Fr. 11,000,000 aus Betriebseinnahmen verfügbar werden. Der Voranschlag der Kapitalrechnung hätte in dieser Beziehung vervollständigt werden dürfen.

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

Bern, den 29. Oktober 1912.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

Beilage:

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 30. September 1912.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für
das Jahr 1913.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. eines Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 30. September 1912;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 29. Oktober 1912,

beschliesst:

Die nachstehenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913 werden genehmigt:

1. Das Betriebsbudget, abschliessend mit Fr. 208,196,560 Einnahmen und mit Fr. 140,861,820 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 81,747,740 Einnahmen und mit Fr. 75,927,540 Ausgaben.

3. Das Baubudget im Betrage von Fr. 41,633,710.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 49,717,010.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913. (Vom 29. Oktober 1912.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	370
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.11.1912
Date	
Data	
Seite	527-538
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 782

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.