

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1939.

(Vom 7. November 1938.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen hiermit den vom Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 12. Oktober 1938 behufs Genehmigung eingereichten Voranschlag für das Jahr 1939 zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. den Bauvoranschlag im Gesamtbetrage von Fr. 24 841 900, wovon Fr. 15 120 300 von der Baurechnung übernommen werden und Fr. 9721 600 durch den Betriebsertrag zu decken sind;
2. den Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 322 467 000 Einnahmen und Fr. 233 429 000 Ausgaben;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 119 050 000 Einnahmen und Fr. 156 750 000 Ausgaben, d. h. mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 37 700 000;
4. den Voranschlag für den Kapitalbedarf im Betrage von Fr. 508 000 000.

I. Bauvoranschlag.

Die Bundesbahnen veranschlagen die Bauausgaben für das Jahr 1939 auf 24,8 Millionen Franken.

Im Voranschlag 1938 wurden Bauaufwendungen im Betrage von 24,9 Millionen Franken vorgesehen, während die Rechnung 1937 Bauausgaben von 20,8 Millionen Franken aufweist.

Entsprechend der seit mehreren Jahren eingeschlagenen Praxis sind die Bauausgaben für 1939 unter dem Stand der aus den Tilgungen und Abschreibungen frei werdenden Mittel gehalten.

Aus den Bauaufwendungen ist die allfällige Elektrifikation der Brüniglinie hervorzuheben. In Anbetracht der militärischen und verkehrspolitischen Bedeutung dieser Linie hat der Bundesrat in seiner Botschaft über den Ausbau der Landesverteidigung und die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit vom 7. Juni 1938 der Bundesversammlung hiefür einen Beitrag von 4,1 Millionen Franken beantragt. Die Bundesversammlung hat bis heute dazu noch nicht Stellung genommen.

Die veranschlagten Ausgaben für die Nebengeschäfte sind infolge vermehrter Ergänzungen und Verbesserungen an den Unterwerken und den baulichen Einrichtungen der Werkstätten höher als im Vorjahr. Überdies sind die Bauaufwendungen der Materialverwaltung, die bisher als Hilfsbetrieb aufgeführt war und sich auf Fr. 77 500 belaufen, unter den Aufwendungen für Nebengeschäfte eingereicht.

In der nachstehenden Aufstellung finden Sie die hauptsächlichsten Bauten und Materialanschaffungen verzeichnet. Die Kreditsummen erzeigen die Nettobeträge, d. h. unter Ausschluss von Subventionen Dritter.

Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien.	Kreditsumme	Voraussichtliche Ausgaben auf Bahnbankkonto bis Ende 1938	Ausgaben- voranschlag für 1939
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Einführung der elektrischen Zugförderung:			
Brünigbahn	8 529 000	—	820 000
2. Übrige Neu- und Ergänzungsbauten:			
Kreis I:			
Bahnhof Genf, Erweiterung . . .	15 750 000	15 250 000	100 000
Verlegung von Hauptgeleisen und Anpassung der Rangiergeleise- anlage.	830 000	100 000	300 000
Bahnhof Neuenburg, Umbau und Erweiterung	12 077 200	11 300 000	450 000
Bern-Wilerfeld, Verlegung der Bahnlinie und Ausbau auf zwei Doppelspuren	9 870 000	5 370 000	2 020 000
Kreis II:			
Bahnhof Basel, neue elektrische Kraftstellwerkanlage	622 000	267 000	355 000

	Kreditsumme	Voraussichtliche Ausgaben auf Bahnbaukonto bis Ende 1938	Ausgaben- voranschlag für 1939
	Fr.	Fr.	Fr.
Erstellen getrennter Personen- und Güterzuglinien zwischen Basel DRB und Basel SBB.	2 650 000	100 000	500 000
Zweites Geleise Emmenbrücke- Sentimatt	1 835 000	1 635 000	200 000
Zweites Geleise Giubiasco-Chiasso (Taverne-Lugano).	3 170 000	—	500 000
Bahnhof Chiasso, Umbauarbeiten infolge Einführung der elek- trischen Zugförderung durch die FS	575 600	—	400 000
Kreis III:			
Zweites Geleise Richterswil-Sargans (Pfäffikon-Lachen)	1 108 000	100 000	600 000
Linienverlegung und Bau eines neuen zweigeleisigen Bommer- steintunnels	720 000	200 000	500 000
Notstandsarbeiten in allen drei Kreisen (hauptsächlich Besei- tigung von Niveauübergängen).	2 100 000	—	2 100 000
Rollmaterial.			
1 Gotthard-Doppel-Lokomotive. .	1 324 000	1 200 000	124 000
1 elektrischer Doppel-Schnelltrieb- wagen	612 000	408 000	204 000
4 elektrische Lokomotiven	2 800 000	—	840 000
16 elektrische Triebfahrzeuge für die Brüniglinie	4 061 000	—	1 186 000
2 Diesel-elektrische Lokomotiven .	960 000	624 000	336 000
3 elektrische Rangierlokomotiven.	690 000	—	210 000
3 elektrische Gepäcktriebwagen. .	975 000	674 000	301 000
11 elektrische Traktoren für den Stationsdienst.	753 000	230 000	313 000
84 Personenwagen	10 941 000	3 435 000	3 746 000
16 Gepäckwagen	1 460 000	—	470 000
270 Güterwagen	3 320 000	900 000	1 020 000
30 Dienstwagen	670 000	120 000	450 000
Verbesserungen am Rollmaterial . .	813 000	—	657 000

II. Betriebsvoranschlag.

Betriebseinnahmen. Auf die einzelnen Rechnungsrubriken bezogen, zeigen diese Einnahmen folgendes Bild:

	Rechnung	Voranschläge	
	1937	1938	1939
	in Millionen Franken		
Personenverkehr	133,1	126,0	133,0
Gepäck, Tiere und Güter	180,9	188,5	168,0
Postverkehr	9,6	9,0	9,0
Verschiedene Einnahmen.	14,7	12,4	12,4
	338,3	335,9	322,4

Bei der Veranschlagung der Transporteinnahmen für das Jahr 1939 wurde auf die Verkehrsentwicklung der ersten sechs Monate 1938 abgestellt. In diesem Zeitraum haben sich die Transporteinnahmen gegenüber dem Vorjahre um Fr. 9 507 122 oder 6,15 % vermindert. Die Güterverkehrseinnahmen haben sich um 10,5 Millionen oder 11,25 % verschlechtert. Dieser Rückgang beschlägt sowohl den Inlandverkehr, als auch — wie zu erwarten war — den Transitverkehr, der im Jahre 1937 durch ausserordentliche Verhältnisse begünstigt war. Im Personenverkehr ist eine Einnahmensteigerung von 1,0 Millionen oder 1,69 % eingetreten.

Unter Berücksichtigung dieser Ergebnisse haben die Bundesbahnen die Transporteinnahmen für das Jahr 1939 auf 310 Millionen Franken veranschlagt. Diese Summe ist um 13,6 Millionen oder 4,20 % geringer als die Einnahmen des Jahres 1937 und um 13,5 Millionen Franken oder 4,17 % tiefer als diejenigen des Voranschlages für 1938.

Der Voranschlag der rohen Betriebsausgaben von 233,4 Millionen Franken ist unter Beachtung sparsamster Geschäftsführung aufgestellt worden. Die vorgesehenen Ausgaben ergeben sich unter Berücksichtigung des gleichen Abbaues der Besoldungen und Löhne, wie er gemäss dem Bundesbeschluss vom 28. Oktober 1937 für das Jahr 1938 gültig ist, während für die Nebenbezüge des Personals mit dem gleichen Abbau gerechnet wurde, wie er für die Jahre 1936—1938 verfügt war.

Die Vermehrung der Ausgaben gegenüber der Rechnung 1937 beträgt 8,8 Millionen Franken, während gegenüber dem Voranschlag 1938 eine Verminderung von 2,5 Millionen Franken eintritt. Vom Kostenzuwachs gegenüber der Rechnung 1937 entfallen rund 6,0 Millionen Franken auf die infolge Frankenaufwertung erhöhten Marktpreise, besonders für importierte Materialien, wie Kohle, Eisen usw. sowie auf die Verbesserung des Fahrplanes und der Rest auf die Milderung des Besoldungs- und Lohnabbaues. Diese Milderung hätte sich ohne die Rationalisierungsmassnahmen der Unternehmung, die eine abermalige Herabsetzung des Personalbestandes um einige Hundert Einheiten erlaubten, stärker ausgewirkt.

Die Personalkosten, die sich aus den Besoldungen, Löhnen, Zulagen und Nebenbezügen, sowie den ordentlichen und ausserordentlichen Beiträgen

an die Pensions- und Hilfskasse zusammensetzen, werden mit 187,8 Millionen Franken veranschlagt gegenüber 184,2 Millionen Franken in der Rechnung 1937. Die Vermehrung der Personalkosten von 3,6 Millionen Franken ist vor allem auf Mehrausgaben bei den Besoldungen und Löhnen infolge Milderung des Abbaues und den Leistungen zugunsten der Pensions- und Hilfskasse zurückzuführen. Sodann haben die Ausgaben für Nebenbezüge wegen erhöhter Betriebsleistungen eine Zunahme erfahren, ebenso diejenigen für Dienstkleider infolge häufigerer Fälligkeiten im kommenden Jahr und höherer Einkaufspreise.

Folgende Zusammenstellungen geben vergleichsweise Aufschluss über namhafte Betriebskosten:

Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen und des
Rollmaterials.

	Rechnung	Voranschläge	
	1937	1938	1939
Unterhalt und Erneuerung:	in Millionen Franken		
der Bahnanlagen	27,6	30,8	30,3
des Rollmaterials	28,0	28,9	28,5
	55,6	59,7	58,8
Davon fallen zu Lasten des Erneuerungsfonds:			
für die Erneuerung des Oberbaues	7,9	10,3	10,2
für den Ersatz von Rollmaterial	3,1	3,3	3,9
	11,0	13,6	14,1
Als gewöhnliche Unterhaltskosten verbleiben:			
für die Bahnanlagen	19,7	20,6	20,0
für das Rollmaterial.	24,9	25,5	24,7
	44,6	46,1	44,7

Verbrauchsmaterial und Kraftbeschaffungskosten.

Druckkosten	1,2	1,4	1,5
Material für Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume und die äussere Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	2,2	2,2	2,3
Verbrauchsmaterial des Stationsdienstes	0,3	0,3	0,3
Brennmaterial der Lokomotiven und Wagen	4,5	4,9	4,7
Elektrische Kraft	20,7	22,7	20,7
Sonstiges Konsummaterial der Lokomotiven und Wagen.	0,6	0,6	0,6
Gesamter Material- und Kraftverbrauch des Betriebs	29,5	32,1	30,1
Materialkosten für die Erneuerung des Oberbaues	6,0	7,8	7,7
Total Materialverbrauch	35,5	39,9	37,8

Der Gesteigungspreis der bahneigenen und fremden Energie für den elektrischen Betrieb kommt auf 3,93 Rappen die kWh zu stehen (Voranschlag 1938 = 4,13 und Rechnung 1937 = 3,90 Rappen).

Der durchschnittliche Preis der Lokomotivkohle betrug für 1937 Fr. 31.78 per Tonne; im Voranschlag 1938 wurde mit einem Preis von Fr. 35 und für 1939 mit Fr. 33.50 gerechnet.

Gegenüber den tatsächlichen Leistungen des Jahres 1937 nehmen die kilometrischen Fahrleistungen um 3,1 Millionen Lokomotivkilometer oder 5,85 % zu. Die elektrischen Lokomotivkilometer steigern ihren Anteil an den gesamten Lokomotivleistungen; im Jahre 1936 war er 81,47 % und im Jahre 1937 83,05 %, in den Voranschlägen 1938 83,06 % und für 1939 steigt dieses Potential auf 83,82 %. Zur Erläuterung diene folgender Vergleich:

	Rechnung 1937	Voranschläge	
		1938	1939
	Lok.-km	Lok.-km	Lok.-km
Fahrleistungen mit Dampflokomotiven .	9 108 744	9 222 700	9 200 400
Fahrleistungen mit elektrischen Lokomotiven und Motorwagen und andern Triebfahrzeugen	44 615 628	45 212 100	47 666 900
Total	53 724 372	54 434 800	56 867 300

Die elektrisch geführten Lokomotivkilometer und die Lokomotivkilometer überhaupt haben namentlich durch die Einführung von Leichtschnellzügen zugenommen.

Die zusammengefassten gesamten Betriebsausgaben verteilen sich folgendermassen auf die einzelnen Rechnungskapitel:

	Rechnung 1937	Voranschläge	
		1938	1939
	in Millionen Franken		
Allgemeine Verwaltung	6,2	6,5	6,8
Unterhalt und Bewachung der Bahn . . .	36,6	40,1	39,5
Stationsdienst und Zugsbegleitung . . .	80,3	82,0	82,3
Zugförderungs- und Werkstättendienst . . .	80,5	84,4	81,8
Verschiedene Ausgaben	27,3	27,2	27,8
Später zu verteilende Ausgaben und Einnahmen:			
a. Bauausgaben zu Lasten des Betriebs	1,5	2,3	2,2
b. Vergütung für Verwaltung und Bauleitungskosten	— 0,1	— 0,1	— 0,1
c. Mehreinnahmen für Gemeinschaftsbahnhöfe, Betriebsbesorgungen usw. . . .	— 7,7	— 6,5	— 6,9
Total rohe Betriebsausgaben	224,6	235,9	233,4

	Rechnung 1937	Voranschläge 1938 1939	
	in Millionen Franken		
in % gegenüber Rechnung 1937 und Voranschlag 1938.	+ 3,92	— 1,06	—
Hiervon zu Lasten des Erneuerungsfonds und der Spezialreserven	12,8	15,3	15,7
Reine Betriebsausgaben	211,8	220,6	217,7

Betriebsüberschuss. Der Rechnungsabschluss für 1939 und die Vergleichsjahre stellt sich wie folgt dar:

	Rechnung 1937	Voranschläge 1938 1939	
	in Millionen Franken		
Betriebseinnahmen	338,3	335,9	322,4
Rohe Betriebsausgaben	224,6	235,9	233,4
Einnahmenüberschuss	113,7	100,0	89,0
gegenüber:		in Mill. Fr.	in %
dem Voranschlag 1938		— 11,0	— 11,00
der Rechnung 1937		— 24,7	— 21,72

III. Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen:

Fr.

Überschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 89 038 000	
Dazu: Zuschuss aus den Spezialfonds	» 15 762 800	
Wirklicher Betriebsüberschuss		104 800 800
Ertrag verpachteter Bahnstrecken (Wattwil-Ebnat Kappel)		51 000
Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien		386 000
Ertrag der Wertbestände und Guthaben		1 120 000
Kapitalverzinsung der Nebengeschäfte:		
a. Materialverwaltung	Fr. 690 300	
b. Kraftwerke	» 9 418 000	
c. Werkstätten	» 1 476 700	
d. Schiffsdienst auf dem Bodensee	» 93 200	
		11 678 200
Reinertrag der Nebengeschäfte:		
a. Materialverwaltung	Fr. 926 000	
b. Kraftwerke	» 32 500	
c. Werkstätten	» 6 100	
d. Schiffsdienst auf dem Bodensee	» —	
		964 600
Sonstige Einnahmen		49 400
Total der Einnahmen		<u>119 050 000</u>

Fr.

Übertrag: Total der Einnahmen 119 050 000**Ausgaben :**

Entschädigung für gepachtete Bahnstrecken (Vevey-Chexbres und Nyon-Crassier)		47 000	
Verzinsung der festen Anleihen		96 373 000	
Verzinsung der schwebenden Schulden		12 443 000	
Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren usw.		380 000	
Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften (Schiffsdienst auf dem Bodensee)		274 100	
Tilgungen und Abschreibungen:			
a. gesetzliche Tilgungen	Fr.	6 285 400	
b. verschiedene Abschreibungen	»	5 343 800	
			<u>11 629 200</u>
Einlagen in die Spezialfonds:			
a. Erneuerungsfonds	Fr.	21 451 000	
b. Feuer- und Unfallversicherungsfonds	»	195 000	
c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten	»	300 000	
			<u>21 946 000</u>
Sonstige Ausgaben:			
a. Subventionen	Fr.	150 000	
b. Ausserordentlicher Beitrag an die Pensions- und Hilfskasse	»	13 095 000	
c. Verschiedenes	»	412 700	
			<u>13 657 700</u>
			<u>156 750 000</u>
			<u>87 700 000</u>

Voraussichtlicher Ausgabenüberschuss 1939

Dieser Ausgabenüberschuss ist um Fr. 23 143 222 höher als das Ergebnis der Rechnung 1937 und um Fr. 6 100 000 höher als der Voranschlag 1938.

Die Verzinsung der festen Anleihen erfordert gegenüber dem Voranschlag für 1938 5,4 Millionen Franken und die Verzinsung der schwebenden Schulden 1,3 Millionen Franken weniger.

IV. Kapitalbedarf und Kapitalbeschaffung.

Der von der Bundesbahnverwaltung auf rund 508 Millionen Franken geschätzte Kapitalbedarf im Jahre 1939 setzt sich zusammen aus folgenden Posten: Bauausgaben zu Lasten der Baurechnung 15,1 Millionen Franken; Kapitalrückzahlungen auf Anleihen 14,9 Millionen Franken; Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds 15,8 Millionen Franken, Deckung des voraussichtlichen Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 37,7 Millionen Franken, sowie aus dem bis Ende 1938 zur Abdeckung der schwebenden Schulden erforderlichen Kapitalbedarf von 463 Millionen Franken. Hiervon gehen ab an Tilgungen, Abschreibungen und Gutschriften an Spezialfonds 33,6 Millionen Franken

und die aus den Wertbeständen der Pensions- und Hilfskasse des Personals gegen Abgabe von Depotscheinen erhältlich 5 Millionen Franken.

Zur ganzen oder teilweisen Konsolidierung dieser Schuld wird der Bundesrat in Berücksichtigung der Verhältnisse auf dem Kapitalmarkt nach Anhörung des Verwaltungsrates und der Schweizerischen Nationalbank gestützt auf den Bundesbeschluss vom 23. April 1936 über die Aufnahme von Anleihen für die Bundesverwaltung und die Bundesbahnen die geeigneten Massnahmen treffen.

V. Antrag.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Art. 6 des Bundesgesetzes vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der Bundesbahnen zu beantragen:

die Anträge des Verwaltungsrates laut beigeschlossenem Beschlussesentwurf zu genehmigen.

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

Bern, den 7. November 1938.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Baumann.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
über
den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1939.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht
des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen
Bundesbahnen vom 12. Oktober 1938,
der Botschaft des Bundesrates vom 7. November 1938,

beschliesst:

Einziges Artikel.

Die folgenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1939 werden genehmigt:

1. der Nettobauvoranschlag im Betrage von Fr. 15 120 800;
2. der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 322 467 000 Einnahmen und mit Fr. 233 429 000 Ausgaben;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 119 050 000 Einnahmen und mit Fr. 156 750 000 Ausgaben;
4. der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Betrage von rund 508 000 000 Franken.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1939. (Vom 7. November 1938.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1938
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3778
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.11.1938
Date	
Data	
Seite	662-671
Page	
Pagina	
Ref. No	10 033 771

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.