
*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckeret Stämpfli & Cie. in Bern.*

233

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den
Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das
Jahr 1912.

(Vom 7. November 1911.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat
uns unterm 22. September dieses Jahres seinen Bericht und
Antrag betreffend das Budget für das Jahr 1912 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.

Im Budget für das Jahr 1912 kommt die fortschreitende
Besserung der finanziellen Lage der Bundesbahnen zum Ausdruck.
Die im Laufe der letzten Jahre eingetretene, die Erwartungen
übersteigende Verkehrszunahme erlaubte, die voraussichtlichen
Betriebseinnahmen bedeutend höher als im vorjährigen Budget
anzusetzen. Die Vermehrung der Betriebsausgaben hält mit der-

jenigen der Einnahmen nicht Schritt, dank dem andauernden Bestreben der Verwaltungsorgane, in den Ausgaben Mass zu halten. Während die bisherigen Budgets in der Gewinn- und Verlustrechnung stets Defizite zeigten, wird jetzt ein Überschuss von rund 7 Millionen Franken vorgesehen, obschon die Betriebsrechnung durch die auf den 1. April 1912 eintretenden periodischen Gehaltserhöhungen eine ausnahmsweise Belastung erfährt. An die Äufnung des im Rückkaufsgesetze vorgesehenen Reservefonds kann jedoch noch nicht gedacht werden, solange die Bilanz einen Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ aufweist.

Der Abschluss des Vergleiches mit der Gotthardbahngesellschaft i. L. betreffend Feststellung der Rückkaufschädigung für die Gotthardbahn vom 10. Juni 1911 ist im vorliegenden Budget noch nicht berücksichtigt, da bis zu seiner Aufstellung der Vertrag noch nicht allseitig ratifiziert war. Vorläufig wurde nur die Verzinsung und Amortisation des Anlagewertes in Betracht gezogen. Die Generaldirektion nimmt an, dass die Rechnung des Jahres 1912 als Folge des vereinbarten Rückkaufspreises eine weitere Belastung von 1,6 Millionen erfahren werde. Wie das vorliegende Budget zeigt, kann die Rechnung diese Belastung ertragen. Es steht auch zu erwarten, dass sich der Verkehr der Gotthardlinie unter normalen Verhältnissen so entwickle, dass ihr Betriebsergebnis zur Verzinsung und gesetzlichen Amortisation der Rückkaufssumme stets genüge. Als kürzeste Verbindungslinie zwischen dicht bevölkerten, wohlhabenden und sehr industriellen Bezirken Deutschlands und Italiens wird sie ihren Rang als wichtigste schweizerische Transitbahn auch nach Eröffnung weiterer Alpenbahnen behaupten.

II. Betriebsbudget.

Die Betriebslänge der von den Bundesbahnen für eigene Rechnung betriebenen Linien wird sich im Jahre 1912 auf 2745 km stellen. Gegen das Vorjahr weist die Länge eine Verminderung um 7 km auf infolge Verpachtung der Strecke Wohlen-Bremgarten an die Strassenbahn Bremgarten-Dietikon.

Die Länge der von den Bundesbahnen für Rechnung Dritter betriebenen Bahnen und Linien stellt sich wie im Vorjahr auf 244 km.

Der Voranschlag der Betriebseinnahmen von rund 200 Millionen Franken weist gegenüber der Rechnung des Jahres

1910 eine Vermehrung von über 12 Millionen, gegen das Budget von 1911 von über 14 Millionen auf. Die Ziffern stützen sich auf die Ergebnisse der ersten sieben Monate des laufenden Jahres unter Annahme einer Verkehrsvermehrung um 2%.

Die Betriebsausgaben, einschliesslich der vom Erneuerungsfonds zu vergütenden Posten sind auf 135 Millionen Franken berechnet; sie sind daher gegenüber der Rechnung von 1910 um 18 Millionen und gegenüber dem Budget für 1911 um 14 Millionen höher veranschlagt.

Die Erhöhung rührt in erster Linie von den auf 1. April 1912 eintretenden periodischen Gehaltserhöhungen her, die sich für 9 Monate auf rund $5\frac{1}{2}$ Millionen belaufen. Die schon in den letzten Jahren verabfolgten ausserordentlichen Zulagen an die Beamten erreichen den Betrag von rund $4,3$ Millionen Franken. Es handelt sich hierbei um keine Mehrausgabe, sondern nur um eine veränderte Buchung. Die Zulagen werden jetzt wegen der im Jahre 1911 erfolgten Umwandlung in Gehaltserhöhungen in die Betriebsrechnung aufgenommen, während sie in der Rechnung des Jahres 1910 und im Voranschlag für 1911 unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung Aufnahme fanden.

Im weitern sind als Zulagen für Taglohnangestellte 850,000 Franken vorgesehen.

Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen und des Rollmaterials sind auf 28 Millionen veranschlagt, $3\frac{1}{2}$ Millionen mehr als in der Rechnung für 1910 und $1\frac{1}{2}$ Millionen mehr als im Budget für 1911. Von der Ausgabenvermehrung entfallen je 600,000 Franken auf die Erneuerung des Oberbaues und des Rollmaterials.

Der Betriebsüberschuss stellt sich mit $64\frac{1}{2}$ Millionen Franken dem für 1911 budgetierten ungefähr gleich; er ist um rund 6 Millionen Franken niedriger als nach der Rechnung des Jahres 1910. Hierbei darf nicht ausser acht gelassen werden, dass eine Differenz von $4,3$ Millionen, wie oben erwähnt, auf die veränderte Buchung der Gehaltszulagen zurückzuführen ist.

Werden diese Zulagen auch für die Jahre 1910 und 1911 zu den Betriebsausgaben gerechnet, so stellt sich der Betriebskoeffizient

nach der Rechnung 1910 auf $65,48\%$
 nach dem Budget 1911 auf $67,85\%$
 nach dem Budget 1912 auf $67,67\%$

Die Oberbau-Erneuerung soll sich auf 124 km Geleise

und 158 Weichen erstrecken, während das Budget 1911 die Erneuerung von 111 km Geleise und 125 Weichen vorsah.

An Fahrleistungen (inklusive Rangierdienst) sind vorgesehen 44,800,000 Dampflokomotivkilometer. Pro 1911 waren vorgesehen 44,010,000 und im Jahre 1910 44,000,000 km; effektiv geleistet wurden im Jahre 1910 43,683,487 Dampflokomotivkilometer. Die Leistungen der elektrischen Simplonlokomotiven sind darin nicht inbegriffen. Auf Ende 1911 werden 1220 Dampflokomotiven vorhanden sein (1184 Normalspur- und 36 Schmalspurlokomotiven); nimmt man an, dass stets nur 75% im Dienst stehen, so folgt, dass bei 44,800,000 im Jahr zu leistenden Kilometern pro Lokomotive und Tag zirka 134 km entfallen, also eine verhältnismässig geringe Leistung.

An Rollmaterial sind zur Ausrangierung vorgesehen:

	Loko- motiven	Personen- wagen	Last- wagen
Nach Budget 1912	36	69	289
„ Budget 1911	36	61	205
„ Budget 1910	29	36	91
„ Rechnung 1910	25	43	124

Vorausgesetzt, dass sie wirklich erfolgen, so können die pro 1912 vorgesehenen Ausrangierungen als genügend erachtet werden.

III. Baubudget.

Wenn auch im Budget für das Jahr 1912 immer noch eine gewisse, durch die finanzielle Lage der Bundesbahnen bedingte Zurückhaltung zu konstatieren ist, zeigt dasselbe doch gegenüber den Budgets der letzten Jahre eine nicht unbedeutende Aufwärtsbewegung des Gesamterfordernisses, das in den Jahren 1909, 1910 und 1911 seinen tiefsten Stand erreicht hatte. Wie die nachstehende Tabelle ausweist, beträgt die Vermehrung des budgetierten Ausgabenbetrages (exkl. Rollmaterial) gegenüber demjenigen des Vorjahres Fr. 6,224,400. Diese Vermehrung wird hauptsächlich verursacht durch die Einstellung höherer Raten für die neuen Linien und für eine Anzahl der in Ausführung befindlichen Bauten, durch die erstmalige Einstellung von Ausgabebeträgen für einige grössere, schon in frühern Budgets enthaltene Bauten, welche nun in das Stadium der Ausführung getreten sind, und durch die infolge der Verkehrszunahme notwendig gewordenen Erweiterungen von Bahnhöfen und Stationen, die in den letzten Jahren verschoben worden sind.

	Effektive Bauausgaben		Baubudget		
	im Jahr		1911	1912	Vermehrung bezw. Verminderung
	1909	1910			
Simplontunnel	46,561	19,640	2,000,000	2,000,000	—
Rickenbahn	1,355,283	1,164,292	300,000	—	— 300,000
Brienzerseebahn	64,363	34,151	1,000,000	2,500,000	+ 1,500,000
Kreis I	4,255,664	4,500,579	5,279,300	5,728,000	+ 448,700
Kreis II	2,880,325	4,815,009	6,507,200	7,774,800	+ 1,267,600
Kreis III	4,387,895	3,533,483	3,618,000	4,433,000	+ 815,000
Kreis IV	3,315,722	4,721,792	6,282,300	6,806,000	+ 523,700
Kreis V	288,967	772,016	2,690,000	2,604,400	— 85,600
Total der 5 Kreise	15,128,573	18,342,879	24,376,800	27,346,200	+ 2,969,400
Dazu Bauten der Generaldirektion auf Betriebslinien	911,713	616,658	1,772,000	3,827,000	+ 2,055,000
Gesamtsumme (exkl. Rollmaterial) .	17,506,493	20,177,620	29,448,800	35,673,200	+ 6,224,400

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 unverändert geblieben (1911: Fr. 16,644,400 oder 68,8 %; 1912: Fr. 18,625,600 oder 68,2 %). Dementsprechend sind auch die für das kommende Jahr in Aussicht genommenen Beträge für ganz neue, d. h. zum erstenmal im Baubudget enthaltene Bauten in prozentualer Beziehung nicht verändert worden (1911: Fr. 7,732,400 oder 31,7 %; 1912: Fr. 8,720,600 oder 31,8 %). Auch in die Vermehrung des Gesamtbudgetbetrages teilen sich beide Gruppen ungefähr im gleichen Verhältnis.

Ausser diesen Erörterungen allgemeiner Natur erlauben wir uns, aus dem Baubudget pro 1912 im einzelnen folgendes hervorzuheben:

Die Ausführung folgender, in frühern Baubudgets enthaltenen Bauten wird verschoben und das Baubudget pro 1912 enthält daher für dieselben keine Ansätze:

		Voranschlag bzw. noch auszugebender Betrag
		Fr.
Kreis I	Stationserweiterung Nyon	950,000
	*Stationserweiterung Lutry	196,000
	Unterführung bei der Haltestelle La Tourde-Peilz	36,000
	*Kantonsstrassen-Unterführung in Territet	353,000
	Unterführung „du Mail“ Neuenburg-St. Blaise	187,000
Kreis II	*Stationserweiterung Liestal	1,375,000
	*Geleiseerweiterung im Rangierbahnhof Olten	100,000
	*Südliches Ausziehgeleise im Bahnhof Olten	470,000
	*Überholungsgeleise Murgenthal	303,000
	*Unter- und Überführungen in Herzogenbuchsee	270,000
	*Stationserweiterung Alt-Solothurn	710,000
	*Bahnhöferweiterung Neu-Solothurn	1,480,000
	*Ausweichgeleise Escholzmatt	84,000
Lawinenschutzbauten Giswil-Kaiserstuhl	30,000	
Übertrag		6,544,000

		Voranschlag bezw. noch auszugebender Betrag
		Fr.
		Übertrag 6,544,000
Kreis III	*Stationserweiterung Schlieren	1,800,000
	*Stationserweiterung Uster	75,000
Kreis IV	*Erweiterung der Rangieranlagen Rorschach	413,500
Kreis V	Keine.	
		<u>Total 8,832,500</u>

Für die mit * bezeichneten Bauten waren bereits im Baubudget 1911 keine Beträge mehr ausgesetzt.

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

		Gesamtkosten- voranschlag	Budgetansatz pro 1912
		Fr.	Fr.
Kreis I	Stationserweiterung Versoix	535,000	50,000
	Unterführung „Rue du Torrent“ in Clarens	140,000	100,000
	Bahnhöferweiterung Brig	485,000	150,000
Kreis II	Bahnhof Basel:		
	Transitpostgebäude	790,000	400,000
	Verbesserungen im Lokomotivdepot	300,000	70,000
	Zentralanlage	475,000	200,000
	Änderung der Bahnhofbeleuchtung	170,000	170,000
	Stationserweiterung Emmenbrücke	765,000	50,000
	Stationserweiterung Rothrist	365,000	50,000
	Strassenüberführung im Bahnhof Delsberg	390,000	100,000
	Stationserweiterung Choindez	363,000	30,000
	Rampenanlage Station Tavannes	190,000	37,000
Stationserweiterung Suberg	125,000	50,000	
		<u>Übertrag 5,093,000</u>	<u>1,457,000</u>

	Gesamtkosten- voranschlag Fr.	Budgetansatz pro 1912 Fr.	
	Übertrag	5,093,000	1,457,000
Kreis III	Überholungsgeleise Rheinfelden	178,000	100,000
	Stationserweiterung Wildegg .	610,000	100,000
	Aufnahms- und Nebengebäude Oerlikon	325,000	200,000
	Bahnhöferweiterung Rapperswil	605,000	100,000
	Auswechslung der Linthbrücke bei Ennenda	120,000	40,000
	Auswechslung der Linthbrücke bei Schwanden	135,000	40,000
	Verstärkung der untern Lim- matbrücke Wettingen . .	320,000	93,000
Kreis IV	Abstell- und Ausziehgeleise Romanshorn	310,000	150,000
	Transitpostlokale und Lager- haus Romanshorn	284,000	80,000
	Stationserweiterung Kradolf .	128,000	60,000
	Zentralanlage Bahnhof St. Gallen	370,000	270,000
	Zentralanlage Bahnhof Romans- horn	388,000	180,000
Kreis V	Überholungs- und Verlade- geleise Schwyz	132,000	50,000
	Ausziehgeleise Lavorgo . . .	180,000	50,000
	Bahnhöferweiterung Chiasso .	7,500,000	400,000
	Total	16,678,000	3,370,000

Mit der Bemessung der Budgetbeträge für die einzelnen pro 1912 vorgesehenen Bauobjekte können wir uns im allgemeinen einverstanden erklären.

Für die Anschaffung von Rollmaterial sind Fr. 6,850,750 vorgesehen gegenüber Fr. 6,657,550 im Vorjahre. Die erstgenannte Summe setzt sich wie folgt zusammen:

Normalspur- material	{ 24 Lokomotiven 95 Personenwagen 10 Gepäckwagen 330 Güterwagen	Fr. 2,462,000
		„ 2,028,250
		„ 177,000
		„ 1,707,500
	Übertrag	Fr. 6,374,750

	Übertrag	Fr. 6,374,750
Brünigbahn- material	3 Lokomotiven	„ 129,000
	10 Personenwagen	„ 180,000
	2 Gepäckwagen	„ 22,000
	10 Güterwagen	„ 65,000
Ausrüstung von 80 Personen- und Gepäckwagen mit Dynamos für die elektrische Beleuchtung	„	80,000
	Total	Fr. 6,850,750

Bis Ende 1913 sollen beschafft werden :

56 Lokomotiven	}	für die Normalspurbahn,
185 Personenwagen		
35 Gepäckwagen		
532 Güterwagen		
6 Lokomotiven	}	für die Brünigbahn.
10 Personenwagen		
2 Gepäckwagen		
10 Güterwagen		

Auf 31. Dezember 1913 sollen daher vorhanden sein :

1,178 Normalspur- und	37 Schmalspur-Lokomotiven,
3,307 „ „	103 „ -Personenwagen,
736 „ „	15 „ -Gepäckwagen,
14,307 „ „	126 „ -Lastwagen.

Wir erachten die vorgesehenen Anschaffungen als genügend.

Ebenso gibt uns der pro 1912 vorgesehene Posten von Fr. 40,000 für die Beschaffung eines Dynamometerwagens, sowie derjenige von Fr. 100,000 für Ausarbeitung der Projekte und Beginn der Arbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Erstfeld-Airolo und endlich die Beschaffung von 140 Akkumulatoren-Batterien für elektrische Zugsbeleuchtung im Betrage von Fr. 34,800 zu keinen Bemerkungen Anlass.

Die Gesamtausgaben für Bahnanlage und feste Einrichtungen, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften, sowie Nebengeschäfte sind für 1912 auf Fr. 42,951,650 veranschlagt. Davon sollen Fr. 6,823,550 von der Betriebsrechnung getragen werden, und es bleiben daher zu Lasten des Baukontos Fr. 36,128,100.

IV. Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung.

Dieses Budget gibt uns zu keinen Bemerkungen Anlass.

V. Garantierung des Besitzstandes der ehemaligen, nun im Dienste der S. B. B. stehenden Beamten, Angestellten und Arbeiter der Gotthardbahn.

Laut dem Berichte des Verwaltungsrates vom 22. September 1911 (Seite 477) sind vom 1. April 1912 hinweg die Mehrbeträge der Besoldungen des ehemaligen Gotthardbahnpersonals über die Maxima des neuen Gesetzes, sowie die sonstigen Zugeständnisse an dieses Personal nicht mehr, bzw. nur auf Grund der S. B. B.-Reglemente budgetiert worden. Der Minderbetrag der Besoldungen ist für 9 Monate rund Fr. 25,000, derjenige für Nebenbezüge, Nachtzulagen und für die sonstigen Zuwendungen Fr. 275,000.

Wenn daher im Jahre 1912 die Wahrung des Besitzstandes im bisherigen Umfange zugestanden würde, so ergäbe dies nach obiger Berechnung für das Jahr 1912 eine Mehrbelastung des Betriebsbudgets von Fr. 300,000, was eine entsprechende Verminderung der Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung zur Folge hätte.

Im Sinne von Art. 15, Abs. 2, des Bundesgesetzes betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1910 werden wir die erforderlichen Massnahmen treffen, um den Besitzstand der ehemaligen Beamten, Angestellten und Arbeiter der Gotthardbahn über den 31. März 1912 hinaus in bestimmtem, noch näher zu präzisierenden Umfange zu sichern. Die Untersuchungen darüber, in welchem Umfange der Besitzstand nach dem genannten Termin gewährt werden solle, sind zurzeit noch nicht abgeschlossen.

Die finanzielle Wirkung der Beschlüsse, die hinsichtlich der Gewährung des Besitzstandes noch zu fassen sind, kann daher heute noch nicht genau festgestellt werden. Jedenfalls wird der fragliche Betrag die Summe von Fr. 300,000 nicht erreichen. Man kann sich fragen, ob eine approximative Summe als besonderer Posten ins Ausgabenbudget eingestellt werden solle.

Angesichts des Umstandes, dass dieser Posten im Vergleich zu den mit Fr. 135,221,555 budgetierten Ausgaben des Betriebsbudgets nicht sehr erheblich in Betracht fällt, glauben wir, von der Einstellung eines besondern Postens ins Ausgabenbudget Umgang nehmen zu können.

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

Bern, den 7. November 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

Beilage:

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 22. September 1911.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für
das Jahr 1912.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. eines Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 22. September 1911;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. November 1911,

beschliesst:

Die nachstehenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912 werden genehmigt:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend mit Fr. 199,815,310 Einnahmen und mit Fr. 135,221,555 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend mit Fr. 78,142,805 Einnahmen und mit Fr. 71,184,370 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 36,128,100.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 42,941,550.

↔ ↔ ↔

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912. (Vom 7. November 1911.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	233
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.11.1911
Date	
Data	
Seite	451-462
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 390

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.