

Schweizerisches Bundesblatt.

62. Jahrgang. V. № 46 16. November 1910.

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 6 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

104

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den
Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das
Jahr 1911.

(Vom 8. November 1910.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat
uns unterm 30. September dieses Jahres seinen Bericht und
Antrag betreffend das Budget für das Jahr 1911 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.

Das vorliegende Budget zeigt ein erfreulicheres Bild als dasjenige für das Jahr 1910. Die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage, die sich im laufenden Jahre durch eine starke Verkehrsvermehrung geltend gemacht hat, in Verbindung mit der Durchführung weiterer Sparmassnahmen, kommt darin zum Ausdruck.

Während im Budget 1910 unter Einbezug der Teuerungszulagen ein Fehlbetrag von Fr. 9,985,000 vorgesehen war, rechnen die Bundesbahnbehörden für das Jahr 1911 auf einen Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 2,007,680.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen betont aber in seinem Budgetberichte (Seite 48) mit Recht, dass dieser Überschuss noch nicht hinreiche, um für die nächsten Jahre den Fortbestand des finanziellen Gleichgewichtes im Haushalte der Bundesbahnen zu sichern. Er macht darauf aufmerksam, dass für die Verzinsung des zurzeit noch nicht feststehenden Rückkaufspreises der Gotthardbahn auf jeden Fall ein höherer als der im Budget vorgesehene Betrag nötig erscheine. Zudem erfordere die bevorstehende Umwandlung der Teuerungszulage für das Personal in eine Gehaltserhöhung eine vermehrte Einlage in die Pensions- und Hilfskasse, die noch nicht berücksichtigt worden sei.

Zieht man ferner in Betracht, dass im Jahre 1912 das neue Besoldungsgesetz in volle Wirksamkeit treten, in einigen Jahren sodann die Eröffnung der Lötschbergbahn die Betriebsergebnisse voraussichtlich ungünstig beeinflussen und im fernern die Ausführung der zahlreichen, notwendigen Ergänzungs- und Neubauten die Zinsenlast von Jahr zu Jahr vermehren wird, so muss man zu der Überzeugung gelangen, dass die vorgeschlagene kleine Erhöhung der seinerzeit offenbar zu niedrig bemessenen Retourtaxen durchaus nötig ist, um ein dauerndes Gleichgewicht zwischen den Einnahmen und Ausgaben zu erzielen.

II. Betriebsbudget.

Nachdem die Bahn Pruntrut-Bonfol (11 km) auf 1. Juli zum Selbstbetrieb übergegangen, am 1. Oktober 1910 die Rickenbahn (14 km) eröffnet worden ist und die Bundesbahnen den Betrieb der am 3. Oktober 1910 eröffneten Bodensee-Toggenburg-Bahn (54 km) übernommen haben, beträgt die gesamte Betriebslänge der Bundesbahnen 2996 km.

Um die Einnahmen und Ausgaben mit den Zahlen der Vorjahre vergleichen zu können, sind in der Vergleichungskolonne „Rechnung 1909“ die Einnahmen und Ausgaben der ehemaligen Gotthardbahn für die Monate Januar bis April 1909 einbezogen, sodass in allen drei Kolonnen des Budgets die Ziffern eines ganzen Jahres zur Darstellung gelangen.

Die Betriebseinnahmen werden auf Fr. 185,448,495 veranschlagt, was einer Vermehrung um Fr. 11,217,596 gegenüber der Rechnung 1909 und von Fr. 11,447,460 gegenüber dem Budgetansatz 1910 bedeutet. Der veranschlagte Betrag entspricht den für das laufende Jahr, gestützt auf die Ergebnisse der Monate Januar bis Juli, zu erwartenden Betriebseinnahmen. Eine Verkehrsvermehrung wurde vorsichtigerweise nicht in Aussicht genommen, weil die Rickenbahn und die Bodensee-Toggenburg-Bahn im ersten vollen Betriebsjahr durch die Ablenkung von Transporten auf kürzere Routen die Einnahmenentwicklung hemmen werden.

Die Betriebsausgaben sind einschliesslich der Ausgaben zu Lasten des Erneuerungsfonds auf Fr. 120,985,625 veranschlagt, Fr. 3,206,389 mehr als nach der Rechnung 1909, Fr. 767,050 weniger als nach dem Budget 1910.

Als Personalausgaben sind Fr. 1,459,473 mehr als nach der Rechnung 1909 vorgesehen, was auf die gesetzlichen Besoldungserhöhungen zurückzuführen ist, dagegen Fr. 915,000 weniger gegenüber dem Budget 1910 infolge weiterer Personalverminderung. Die Teuerungszulage für das Personal von Fr. 4,860,000 ist, wie in den Vorjahren, nicht in die Betriebsrechnung, sondern in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt worden. Auf den Zeitpunkt der Umwandlung dieser Zulage in eine Gehaltserhöhung ist dieser Betrag in die Ausgaben der Betriebsrechnung aufzunehmen. Die veränderte Buchung wird eine ungünstigere Gestaltung der Betriebsrechnung zur Folge haben, was aber, abgesehen von der mit der Gehaltserhöhung verbundenen höheren Einlage in die Pensions- und Hilfskasse, das Geschäftsergebnis der Bundesbahnen nicht beeinflussen wird.

Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials sind auf Fr. 26,650,340 veranschlagt, Fr. 3,381,374 mehr als nach der Rechnung 1909 und Fr. 648,240 mehr als nach dem Budget 1910. Die Erhöhung ist auf eine vermehrte Ausrangierung von Rollmaterial und auf die Ausführung dringlicher Erneuerungsarbeiten, die nicht länger zurückgestellt werden konnten, zurückzuführen.

Der voraussichtliche Betriebsüberschuss stellt sich auf Fr. 64,462,870, um rund Fr. 8,000,000 höher als nach der Rechnung 1909 und rund Fr. 12,200,000 höher als nach dem Voranschlag 1910.

Auf Grund obiger Budgetansätze würde sich der **Betriebskoeffizient** für das Jahr 1911 auf 65,24 % stellen gegen 67,80 nach der Rechnung 1909 und 69,97 gemäss Budget 1910. Werden die Teuerungszulagen in die Betriebsausgaben einbezogen, so erhöht sich der Betriebskoeffizient für das Budget 1911 auf 67,85, für die Rechnung 1909 auf 70,39 und für das Budget 1910 auf 72,76 %.

Die Oberbau-Erneuerung soll sich auf 111 km Geleise und 125 Weichen erstrecken, während das Budget 1910 die Erneuerung von 104 km Geleise und 145 Weichen vorsah.

An Fahrleistungen (Rangierdienst inbegriffen) sind 44,010,000 Lokomotivkilometer vorgesehen, d. h. 449,337 km oder 1,03 % mehr als 1909 effektiv geleistet und 10,000 km oder 0,02 % mehr als für 1910 veranschlagt.

An Rollmaterial werden ausrangiert:

	Lokomotiven	Personenwagen	Lastwagen
Nach Budget 1911	36	61	205
„ Budget 1910	29	36	91
„ Budget 1909	22	45	70
„ Rechnung 1909	22	43	65

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

III. Baubudget.

Wie bei den Budgets der letzten Jahre, so ist auch bei demjenigen für das Jahr 1911 eine durch die immer noch ungünstige finanzielle Lage der Bundesbahnen begründete Zurückhaltung zu konstatieren, welche eine Entlastung des Budgets von allen denjenigen Bauten bezweckt, deren Ausführung als vorläufig nicht dringlicher Natur bezeichnet werden kann. Trotzdem ergibt sich aber, wie die nachstehende Tabelle zeigt, eine Vermehrung des budgetierten Ausgabenbetrages (exkl. Rollmaterial etc.) von Fr. 4,250,900 gegenüber demjenigen des Vorjahres, hauptsächlich verursacht durch die Einstellung grösserer Beträge für den Bau des zweiten Simplontunnels und des Hauensteinbasistunnels, sowie für die Ausführung grösserer Doppelspuranlagen und Bahnhofumbauten, deren weitere Hinausschiebung nicht tunlich erscheint.

	Effektive Bauausgaben		Baubudget		Vermehrung bezw. Verminderung
	im Jahr		1910	1911	
	1908	1909			
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Simplontunnel	755,405	46,561	1,000,000	2,000,000	+ 1,000,000
Rickenbahn	3,658,532	1,355,283	400,000	300,000	— 100,000
Brienzerseebahn	—	64,363	1,000,000	1,000,000	—
Kreis I	4,625,175	4,255,664	5,249,300	5,279,300	+ 30,000
Kreis II	3,958,258	2,880,325	6,781,000	6,507,200	— 273,800
Kreis III	4,755,228	4,387,895	3,233,000	3,618,000	+ 385,000
Kreis IV	2,984,128	3,315,722	5,435,100	6,282,300	+ 847,200
Kreis V	—	288,967	1,597,500	2,690,000	+ 1,092,500
Total der 5 Kreise	16,322,789	15,128,573	22,295,900	24,376,800	+ 2,080,900
Dazu Bauten der Generaldirektion auf Betriebslinien	380,940	911,713	502,000	1,772,000	+ 1,270,000
Gesamtsumme (exkl. Rollmaterial) .	21,117,666	17,506,493	25,197,900	29,448,800	+ 4,250,900

Die in das Budget 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, doch ist deren Prozentsatz gegenüber dem Vorjahre etwas zurückgegangen (Fr. 16,644,400 oder 68,8 % gegen Fr. 16,991,500 oder 76,2 % pro 1910). Dagegen sollen im kommenden Jahre ganz neue, d. h. zum erstenmal im Baubudget enthaltene Bauten in grösserm Umfange zur Ausführung gelangen als in den letzten Jahren (Fr. 7,732,400 oder 31,7 % gegen Fr. 5,304,400 oder 23,8 % im Jahre 1910).

Ausser diesen Erörterungen allgemeiner Natur erlauben wir uns, aus dem Baubudget pro 1911 im Einzelnen folgendes hervorzuheben:

Die Ausführung folgender, in frühern Baubudgets enthaltenen Bauten wird verschoben und das Baubudget pro 1911 enthält daher für dieselben keine Ansätze:

		Voranschlag bzw. noch auszugebender Betrag
		Fr.
Kreis I	Paudèze-Viadukt zwischen Pully und Lutry	42,000
	*Ersatz Niveauübergang bei Pully	25,000
	*Stationserweiterung Lutry	196,000
	*Kantonsstrassen-Unterführung in Territet	350,000
	*Bahnhoferweiterung Neuenburg	535,000
Kreis II	*Stationserweiterung Liestal	1,375,000
	*Geleiseerweiterung im Rangierbahnhof Olten	100,000
	*Südliches Ausziehgeleise im Bahnhof Olten	470,000
	*Erweiterung des Aufnahmsgebäudes Luzern	100,000
	*Überholungsgeleise Murgenthal	187,000
	*Unter- und Überführungen in Herzogenbuchsee	270,000
	*Bahnhofumbau Thun	1,845,000
	*Stationserweiterung Alt-Solothurn	710,000
	*Stationserweiterung Neu-Solothurn	1,480,000
	*Ausweichgeleise La Heutte	73,000
	*Ausweichgeleise Escholzmatt	84,000
Übertrag		7,842,000

		Voranschlag bezw. noch auszugeben- der Betrag
		Fr.
	Übertrag	7,842,000
Kreis III	*Stationserweiterung Schlieren	1,800,000
	*Stationserweiterung Wettingen	455,000
	*Stationserweiterung Lenzburg	370,000
	*Stationserweiterung Wädenswil	1,630,000
	*Neue Station Schübelbach	280,000
	*Stationserweiterung Uster	75,000
	*Stationserweiterung Affoltern a./Albis .	146,000
	*Strassenunterführung bei Stein-Säckingen	70,000
	*Feldwegüberführung Stein-Mumpf . .	34,000
	Unterführung der Horngasse in Oberrieden	106,000
Kreis IV	Erweiterung der Rangieranlagen Winter- thur	3,000,000
	Erweiterung der Rangieranlagen Rorschach	413,500
Kreis V	Keine.	
Total		<u>16,221,500</u>

Für die mit * bezeichneten Bauten waren bereits im Baubudget 1910 keine Beträge mehr ausgesetzt.

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

		Gesamtkosten- voranschlag	Budgetansatz pro 1911
		Fr.	Fr.
Kreis I	Stationserweiterung Nyon	950,000	80,000
	Stationserweiterung Gland	110,000	—
	II. Geleise Martigny-Riddes	1,400,000	100,000
	Stationserweiterung Vallorbe		
	I. Rate	—	300,000
	II. Geleise Sviriez-Romont	2,195,000	100,000
Kreis II	Neue Station Boncourt	268,000	180,000
	II. Geleise Basel S. B. B.- Bad. Bahnhof	690,000	150,000
Übertrag		5,613,000	910,000

		Gesamtkosten- voranschlag Fr.	Budgetansatz pro 1911 Fr.
	Übertrag	5,613,000	910,000
Kreis III	Stationserweiterung Mühle- horn	186,000	80,000
	Ausweichgeleise Oberrieden- Dorf	146,000	80,000
	Wildbachbrücke bei Wetzikon	110,000	110,000
	Stationserweiterung Uzwil .	160,000	160,000
Kreis IV	Stationserweiterung Altstätten	284,000	50,000
	Viehrampenanlage Buchs .	180,000	80,000
	Überholungsgeleise Flüelen	125,000	40,000
Kreis V	Stationserweiterung Melide	358,000	150,000
	Beleuchtung im Bahnhof Chiasso	105,000	105,000
	Total	7,267,000	1,765,000

Mit der Bemessung der Budgetbeträge für die einzelnen pro 1911 vorgesehenen Bauobjekte können wir uns im allgemeinen einverstanden erklären.

Für die Anschaffung von Rollmaterial sind Fr. 6,657,550 vorgesehen gegen Fr. 9,676,500 im Vorjahre. Die erstgenannte Summe setzt sich wie folgt zusammen:

27 Normalspur- und 2 Brünig-Lokomotiven .	Fr. 2,401,000
121 Personenwagen	„ 3,122,050
10 Gepäckwagen	„ 177,000
170 Güterwagen	„ 917,500
Ausrüstung von 40 Personenwagen mit Dynamos für die elektrische Beleuchtung	„ 40,000
Total	Fr. 6,657,550

Der Bedarf an Rollmaterial wird seit der am 19. Januar 1909 erfolgten Ausserkrafteklärung der Verordnung betreffend Normierung des Betriebsmaterialbestandes vom 8. Februar 1898 lediglich auf Grund der Erfahrungen im Betriebe bestimmt, wobei eine entschieden bessere Anpassung an die wirklichen Bedürfnisse erfolgt als durch Berechnung nach starren Formeln. Wir halten die vorgesehenen Anschaffungen als ausreichend.

Es sollen für die Periode 1911/12 beschafft werden:

- 51 Lokomotiven für die Normalspur- und
- 5 " " " Brünigbahn,
- 216 Personewagen,
- 20 Gepäckwagen,
- 500 Güterwagen.

Wir erachten diese Anschaffungen als genügend.

Der Lokomotifbestand wird sich zwar auf 31. Dezember 1912 gegenüber demjenigen pro 31. Dezember 1909 um 5 Stück verringern (1177 gegen 1182), das Verhältnis zwischen disponibeln, in Reparatur stehenden und eingeteilten Lokomotiven wird aber auch bei gewisser Verkehrszunahme noch genügend.

Bei den Personenwagen wird der Bestand auf Ende 1912 um 240 Stück grösser sein, bei den Gepäckwagen um 28 Stück und bei den Güterwagen um 337 Stück.

Die Vermehrung bei letztern Wagen stellt sich in Wirklichkeit noch höher, da auch die Kohlenwagen wieder für den allgemeinen Verkehr frei geworden sind infolge der Kündigung des deutschen Wagenverbandes.

Die Gesamtausgaben für Bahnanlagen und feste Einrichtungen, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften, sowie Nebengeschäfte sind für 1911 auf Fr. 36,416,450 veranschlagt. Davon sollen Fr. 5,676,000 von der Betriebsrechnung getragen werden und es bleiben daher zu Lasten des Baukontos Fr. 30,740,450.

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.

Gemäss Art. 15, Abs. 1 des Bundesgesetzes betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der S. B. B. vom 23. Juni 1910 wird den auf den 1. Mai 1909 von der Gotthardbahn in den Dienst der schweizerischen Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und ständigen Arbeitern die bis 30. April 1909 bezahlte Besoldung, einschliesslich der besonderen Zu-

wendungen, soweit sie auf Regulativen beruhen, bis zum 31. März 1912 weiter zugesichert, jedoch mit der Einschränkung, dass das Gehaltsmaximum von Fr. 9000 nicht überschritten werden darf.

Die Garantierung des Besitzstandes im Sinne des Art. 15, Abs. 1 des zitierten Bundesgesetzes vom 23. Juni 1910 ist im Betriebsbudget pro 1911 vorgesehen.

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

Bern, den 8. November 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der I. Vizekanzler:

David.

Beilage:

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 30. September 1910.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für
das Jahr 1911.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. eines Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 30. September 1910;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 8. November 1910,

beschliesst:

Die nachstehenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1911 werden genehmigt:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend mit Fr. 185,448,495 Einnahmen und mit Fr. 120,985,625 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend mit Fr. 76,185,230 Einnahmen und mit Fr. 74,177,550 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 30,740,450.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 37,403,450.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1911. (Vom 8. November 1910.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	104
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.11.1910
Date	
Data	
Seite	243-253
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 973

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.