

Schweizerisches Bundesblatt.

65. Jahrgang.

21. Mai 1913.

Band III.

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

429

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der Berichte des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1912.

(Vom 9. Mai 1913.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat uns unterm 29. April 1913 den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1912 zu Ihren Händen vorgelegt.

Gemäss dem Berichte des Verwaltungsrates hat die aus der Mitte der ständigen Kommission zur Prüfung der vorliegenden Rechnungen bestellte Delegation Stichproben vorgenommen und sich von der richtigen Rechnungsführung und von der genauen Übereinstimmung der gedruckten Rechnungen mit den Eintragungen in die Bücher überzeugt.

Zu den gedruckten Jahresrechnungen bemerkt der Verwaltungsrat in formeller Beziehung, dass die Generaldirektion im Einvernehmen mit der ständigen Kommission folgende Vereinfachungen versuchsweise durchgeführt habe:

a. Der Abschnitt der Jahresrechnung „Vergleichung der Bauausgaben“ mit dem Budget und Zusammenzug auf Ende des Rechnungsjahres (Seiten 84/177 der Rechnung für 1911) sei mit Ausnahme der Rekapitulation weggelassen worden, indem das

bisher mitgeteilte Detail zu wenig allgemeines Interesse biete, um in der Rechnung abgedruckt zu werden.

b. Die Rechnungen der Hilfsgeschäfte, Materialverwaltungen und Werkstätten (Seiten 180/205 der Rechnungen für 1911 und Seiten 90/95 für 1912) seien in der Weise vereinfacht worden, dass die Vergleichung mit dem Budget und mit der Rechnung des Vorjahres nicht mehr für jeden Kreis durchgeführt, sondern nur noch für das Total der Kreise mitgeteilt sei; dadurch werden 20 Druckseiten erspart, ohne dass eine der massgebenden Ziffern weggelassen wäre. Die genannten zwei Vereinfachungen vermindern nicht nur die Druckkosten für die Jahresrechnung, sondern verkürzen auch die Zeit der Drucklegung, so dass mindestens eine Woche für die Rechnungsprüfung gewonnen worden sei.

Wir sind mit der Vornahme dieser Vereinfachungen einverstanden (vgl. auch den Abschnitt „Rechnungen und Bilanz“, Seite 39).

Der Verwaltungsrat spricht sodann seine Befriedigung darüber aus, dass der Rechnungsabschluss für das Jahr 1912 als ein guter bezeichnet werden dürfe. Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben mit Fr. 69,172,460 sei allerdings um Fr. 2,691,622 kleiner als der des Vorjahres mit Fr. 71,864,082. Dabei sei aber zu beachten, dass der Einfluss der Gehalts- und Lohnerhöhungen zufolge des neuen Besoldungsgesetzes für 9 Monate in volle Wirksamkeit getreten sei. Zuzufolge der hierdurch bedingten Mehrausgaben sei der Betriebskoeffizient um 2,5 gestiegen und betrage für 1912 66,76, während er sich im Jahre 1911 auf 64,26 beziffert habe.

Der Erneuerungsfonds sei auf Ende 1912 auf Fr. 75,083,311 angewachsen. Der Baukonto betrage Fr. 1,286,596,655. Ende 1911 habe er sich auf Fr. 1,263,464,507 beziffert, er habe somit um Fr. 23,132,148 zugenommen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weise einen Aktivsaldo von Fr. 13,780,807 auf oder abzüglich des Aktivsaldos vom Vorjahr mit Fr. 4,554,212 einen solchen um Fr. 9,226,595.

Der Verwaltungsrat erachtet es mit der Generaldirektion für zweckmässig, den nach Vornahme von Abschreibungen im Betrage von Fr. 7,355,000 verbleibenden Aktivsaldo von Fr. 6,425,807. 07 auf neue Rechnung vorzutragen (vgl. auch den Abschnitt „Reservefonds“, Seite 42).

In Würdigung aller massgebenden Faktoren könne die finanzielle Lage der Bundesbahnen als eine befriedigende bezeichnet werden. Es sei aber auch diesmal zu wiederholen, dass dieser

Stand nur erhalten werden könne, wenn in Bau und Betrieb vorsichtig Mass gehalten werde.

Unter dieser Voraussetzung werde die Bundesbahnverwaltung nicht nur den Anforderungen des täglichen Betriebes gerecht werden, sie werde auch ohne Beunruhigung an die grossen Aufgaben herantreten können, die ihrer in näherer und fernerer Zukunft warten; zu erwähnen sei ausser der Durchführung des elektrischen Betriebes auf den Hauptlinien und des weitem Ausbaues des Bundesbahnnetzes der Bau einer Ostalpenbahn.

Mit Bezug auf die Ostalpenbahn sehen wir uns zu der Bemerkung veranlasst, dass wir zu der grundsätzlichen Frage, ob die Ostalpenbahn als Staatsbahn erstellt oder ob eine Konzession erteilt werden solle, noch nicht Stellung genommen haben.

Der Verwaltungsrat erwähnt sodann aus dem Geschäftsberichte der Generaldirektion einige wichtige Begebenheiten aus dem Jahre 1912. Die unter Ziffern 1—7 und 9 erwähnten Begebenheiten geben uns zu keinen Bemerkungen Anlass. Unter Ziffer 8 teilt der Verwaltungsrat mit, die Generaldirektion habe seines Erachtens mit Grund zu einem Berichte des eidgenössischen Militärdepartements betreffend Tragung der Kosten der vom Bundesrate im Interesse der Landesverteidigung verlangten Erweiterungsbauten (Militärrampen usw.) an Anlagen der Bundesbahnen den Standpunkt geltend gemacht, dass Artikel 14 des Eisenbahngesetzes, welcher für solche Anlagen eine Entschädigungspflicht des Bundes vorsehe, auch auf die Bundesbahnen Anwendung finde, und dass über Streitigkeiten zwischen der Militär- und Bundesbahnverwaltung in solchen Fällen der Bundesrat zu entscheiden habe.

Betreffend diese Angelegenheit haben wir unterm 11. April 1913 grundsätzlich beschlossen, dass inskünftig die Kosten der von der Militärverwaltung verlangten und vom Bundesrate als notwendig befundenen Rampen- und Geleiseanlagen und dergleichen in bestehenden Bahnhöfen, die zum Netze der Bundesbahnen gehören, zu Lasten dieser letztern zu fallen haben. Vorbehalten bleiben Fälle, wo ausnahmsweise mit Rücksicht auf aussergewöhnliche Bedürfnisse der Militärverwaltung und in deren ausschliesslichem oder vorwiegendem Interesse Einrichtungen vorgeschrieben werden, die in einem Missverhältnis zu den Anforderungen auch eines gesteigerten Verkehrs stehen und daher billigerweise den Bundesbahnen nicht zu alleinigen Lasten überbunden werden können.

Weitere Bemerkungen haben wir zum Berichte des Verwaltungsrates nicht anzubringen.

Zum Berichte der Generaldirektion bemerken wir folgendes:

Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Die für Bauzwecke verausgabten Summen sind, soweit Bahnanlage und feste Einrichtungen betreffend, in der untenstehenden Tabelle im Vergleich mit den ins Baubudget aufgenommenen Beträgen zusammen- und denjenigen für das Jahr 1911 gegenübergestellt. Wie sich aus dieser Tabelle ergibt, belaufen sich bei einer Gesamtvoranschlagssumme von Fr. 35,673,200 die tatsächlichen Ausgaben auf insgesamt Fr. 30,710,043, das heisst auf rund Fr. 9,000,000 mehr als im Vorjahr.

Vergleichung der Bauausgaben 1912 mit dem Voranschlag.

	Vor- anschlag 1912	Ausgaben im Jahre 1912		
		für im Voranschlag enthaltene Bauten	für nicht im Voranschlag enthaltene Bauten	Zusammen
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Simpletunnel	2,000,000 <i>2,000,000</i>	63,394 <i>36,548</i>	— —	63,394 <i>36,548</i>
Brienzerseebahn	2,500,000 <i>1,000,000</i>	438,704 <i>187,067</i>	— —	438,704 <i>187,067</i>
Generaldirektion	3,827,000 <i>1,772,000</i>	3,492,483 <i>305,073</i>	1,348,463 —	4,840,946 <i>305,073</i>
Kreis I	5,728,000 <i>5,279,300</i>	6,444,322 <i>3,927,576</i>	25,199 <i>32,621</i>	6,469,521 <i>3,960,197</i>
Kreis II	7,774,800 <i>6,507,200</i>	7,909,365 <i>6,927,046</i>	— 15,067 <i>38,397</i>	7,894,298 <i>6,965,443</i>
Kreis III	4,433,000 <i>3,618,000</i>	2,053,962 <i>2,506,896</i>	68,018 — 122,206	2,121,980 <i>2,384,690</i>
Kreis IV	6,806,000 <i>6,282,300</i>	6,648,590 <i>5,867,860</i>	— 473,106 <i>59,595</i>	6,175,484 <i>5,927,455</i>
Kreis V	2,604,400 <i>2,690,000</i>	2,663,500 <i>2,247,772</i>	42,216 <i>269,252</i>	2,705,716 <i>2,517,024</i>
Gesamtsumme	35,673,200	29,714,320	995,723	30,710,043
Rechnung 1911 {	<i>29,148,800</i>	<i>22,005,838</i>	<i>277,659</i>	<i>22,283,497</i>
{ Rickenbahn	<i>300,000</i>	<i>— 446,990</i>	—	<i>— 446,990</i>

NB. Die Kursivzahlen beziehen sich auf Bauvoranschlag und Bauausgaben für 1911.

Es liegt in der Natur der Sache, dass sich die Verwendungen auf die verschiedenen Voranschlagsposten sehr ungleich verteilen. Für einige wenige grössere Arbeiten gelangten wesentlich höhere Summen zur Ausgabe als im Voranschlag vorgesehen, während für eine grosse Zahl der übrigen Arbeiten die tatsächlichen Aufwendungen hinter den Beträgen des Voranschlages zurückgeblieben sind.

Überschreitungen des Voranschlages von über Fr. 100,000 sind für folgende Arbeiten zu verzeichnen:

- Kreis I: Bahnhöferweiterung Renens,
Bahnhöferweiterung Lausanne,
Stationserweiterung Vallorbe,
Doppelspur Martigny-Riddes,
Bahnhöferweiterung Brig ;
- Kreis II: Bahnhöferweiterung Bern,
Bahnhofumbau Biel,
Stationserweiterung Konolfingen,
Doppelspur Ruchfeld-Aesch,
Doppelspur Aarburg-Sursee,
Transitpostgebäude Basel ;
- Kreis III: —
- Kreis IV: Bahnhofumbau St. Gallen,
Stationserweiterung St. Fiden,
Doppelspur Winterthur-Wil ;
- Kreis V: Stationserweiterung Melide,
Doppelspur Mendrisio-Chiasso.

Diesen Bauten entspricht eine Gesamtausgabe von Franken 13,275,017, was bei den entsprechenden Voranschlagsansätzen von Fr. 9,077,000 einer Überschreitung von Fr. 4,198,017 gleichkommt. Da es sich aber hierbei nicht um die Abrechnungssummen der einzelnen noch unvollendeten Bauwerke, sondern nur um die Ausgaben des Jahres 1912 handelt, sind diese Überschreitungen für die Beurteilung der endgültigen Kosten der betreffenden Bauten nicht massgebend.

Von den Bauten, für welche im Berichtsjahre die Voranschlagsansätze gar nicht oder nur zum geringen Teil verausgabt worden sind, begnügen wir uns, die folgenden mit einer Gesamtvoranschlagssumme über Fr. 100,000 hervorzuheben :

- Ausbau des zweiten Simplontunnels ;
Brienzerseebahn ;
- Kreis I: Unterführungen Yvorne-Aigle,
Bahnhöferweiterung Sitten,
Tivoli-Unterführung in Freiburg,

- Doppelspur Sviriez-Romont,
Stationserweiterung Versoix ;
- Kreis II: Erweiterung des Aufnahmgebäudes Luzern,
Unterführung der Niederönzstrasse in Herzogenbuchsee,
Bahnhofumbau Thun,
Stationserweiterung Luterbach,
Doppelspur Verbindungsbahn Basel,
Doppelspur Sursee-Rothenburg,
Depoterweiterung Basel,
Zentralanlage Basel,
Änderung der Bahnhofbeleuchtung Basel,
Stationserweiterung Emmenbrücke,
Stationserweiterung Rothrist,
Überführung im Bahnhof Delsberg,
Stationserweiterung Choindex,
Rampenanlage Tavannes,
Stationserweiterung Suberg ;
- Kreis III: Neue Werkstätte Zürich,
Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet
Zürich,
Bahnhöferweiterung Lenzburg,
Doppelspur Thalwil-Richterswil,
neue Station Schübelbach,
Stationserweiterung Ziegelbrücke,
Stationserweiterung Affoltern a/Albis,
Überholungsgeleise Rheinfelden,
Stationserweiterung Wildegg,
Bahnhöferweiterung Rapperswil,
Brückenverstärkungen Glarus-Linthal,
Verstärkung der untern Limmatbrücke bei Wettingen ;
- Kreis IV: Bahnhöferweiterung Winterthur,
Stationserweiterung Weinfelden,
Tunnel St. Gallen-St. Fiden,
Doppelspur Gossau-Winkeln,
Bahnhöferweiterung Romanshorn,
Transitpost und Lagerhaus Romanshorn,
Stationserweiterung Kradolf,
Zentralanlage Romanshorn ;
- Kreis V: Stationserweiterung Schwyz,
Doppelspur Lugano-Maroggia,
Stationserweiterung Lavorgo.

Der Konto „Unvollendete Bauobjekte“ ist von Fr. 62,300,448 auf Fr. 69,626,079, also um Fr. 7,325,631 erhöht worden.

Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften.

Für Rollmaterialanschaffungen wurden Fr. 6,289,481. 25 gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 6,850,750 und für Mobiliar und Gerätschaften Fr. 375,156. 66 gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 423,700 verausgabt.

Gesamtbauausgaben.

Die Gesamtbauausgaben für 1912 betragen, einschliesslich Kosten für Verwendungen auf Nebengeschäfte (Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee) Fr. 37,378,284. 05 (Bauvoranschlag 1912 Fr. 42,951,650), wovon Fr. 7,032,501. 94 der Betriebsrechnung belastet werden. Die reinen Ausgaben belaufen sich also auf Fr. 30,345,782. 11 (1911 Fr. 23,751,462. 37).

Geleiseerneuerungen und Verstärkungen.

Im Berichtsjahre sind in Geleiseerneuerungen und Verstärkungen 110 km Geleise mit Material nach den neuen Normen für Hauptlinien verlegt worden, und liegen nun im ganzen 1581 km Geleise nach den neuen Profilen der schweizerischen Bundesbahnen in der Bahn.

Zugsleistungen.

Im Anschlusse an die im Geschäftsberichte des Eisenbahndepartements enthaltenen Bemerkungen betreffend die Zugsleistungen verweisen wir auf die auf Seite 202 des Berichtes enthaltenen Angaben, wonach zufolge der im Winter und im Sommer durchgeführten Verbesserungen gegenüber dem Vorjahr eine Mehrleistung von 442,090 Personenzugskilometern sich ergibt.

Rechnungen und Bilanz.

Die Durchsicht der vorliegenden Rechnungsausweise im Sinne des Rechnungsgesetzes gab zu keinen Aussetzungen Anlass. Die Aufstellungen entsprechen den geltenden Vorschriften. Die Nachprüfung der Bauausgaben durch Vertreter des Eisenbahndepartements ist erst noch vorzunehmen. Die nötig werdenden Berichtigungen, die in der Regel nicht bedeutend sind, werden in der folgenden Rechnung durchgeführt.

Der Umfang der Rechnungen hat gegenüber früheren Jahren durch Weglassung von Vergleichen und Vereinfachungen um die Hälfte vermindert werden können. Dadurch ist schon eine

bedeutende Ersparnis an Arbeitsaufwand und Kosten erzielt worden. Die Vorschläge des Eisenbahndepartementes vom 5. September 1912 gehen noch weiter. Es sind noch wesentliche Abkürzungen durch Zusammenfassung des Jahresberichtes mit den Rechnungen möglich. Die für die eidgenössische Staatsrechnung gewählte neue Darstellung, in der die Rechnungsposten auf der gleichen Blattseite mit den erläuternden Bemerkungen begleitet sind, kann als Vorbild gelten. Der Bericht des Finanzdepartementes der Bundesbahnen würde bei Wahl dieser Darstellungsweise von den vielen Wiederholungen der Rechnungsbeträge, der Vergleichen und Tabellen befreit. Jede mögliche Einschränkung und Verbesserung ist für die Aufstellung und die Prüfung von Bericht und Rechnungen von schätzbarem Vorteil, der angesichts der zahlreichen Prüfungsstellen und der kurz bemessenen Zeit ganz besonders ins Gewicht fällt.

Betriebsrechnung.

Die Ergebnisse des Bundesbahnbetriebes haben im Jahr 1912, das vom Wetter nicht so sehr begünstigt war, wie das Vorjahr, gleichwohl einen neuen, unerwarteten Aufschwung genommen. Die Vergleichung mit den Vorjahren zeigt das am besten.

	Betriebs- einnahmen Fr.	Der Bahn- kilometer Fr.	Ver- mehrung %
Im Jahr 1912 . . .	206,056,419	75,258	4,86
„ „ 1911 . . .	196,511,857	71,667	4,75
„ „ 1910 . . .	187,604,055	68,419	7,66
„ „ 1909 . . .	174,261,181	63,622	1,73
„ „ 1908 . . .	171,299,110	62,541	— 1,26
„ „ 1907 . . .	173,479,590	63,360	7,50

Die Steigerung der Einnahmen ist hauptsächlich auf den vermehrten Güterverkehr zurückzuführen.

	Betriebs- ausgaben Fr.	Der Bahn- kilometer Fr.	Ver- mehrung %
Im Jahr 1912 . . .	128,403,938	46,897	8,05
„ „ 1911 . . .	118,821,314	43,334	2,86
„ „ 1910 . . .	116,079,243	42,334	0,07
„ „ 1909 . . .	116,001,885	42,367	— 0,47
„ „ 1908 . . .	116,545,938	42,566	3,92
„ „ 1907 . . .	112,147,072	40,959	12,88

Diese Beträge stellen die reinen Betriebskosten dar, die sich nach Zuschlag der ausserordentlichen Vergütungen an das Personal

und nach Abzug der aus dem Erneuerungsfonds und den beson-
deren Pensionsreserven bestrittenen Ausgaben ergeben. Der Mehr-
aufwand im Jahr 1912 ist durch die Aufbesserung der Gehalte
des Personals, die daherigen grösseren Einlagen in die Hilfs-
kasse und die vermehrten Zugleistungen begründet.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

	1912	1911
	Fr.	Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen (auf Grund der reinen Betriebs- kosten)	77,652,481	77,749,810
Ertrag verfügbarer Kapitalien . . .	5,115,192	4,830,820
Zinse zu Lasten des Baukonto . . .	702,650	600,427
Ertrag der Bodenseeschiffe	122,036	147,620
Betriebsbeitrag von Italien	66,000	66,000
Verschiedene Einnahmen	11,554	161,628
Zusammen	83,669,913	83,556,305

Ausgaben.

	1912	1911
	Fr.	Fr.
Pachtzins für Vevey-Chexbres . . .	60,000	30,000
Kontokorrentzinse und Provisionen	2,523,131	7,399,643
Verzinsung der festen Anleihen . . .	51,588,904	48,171,208
Gesetzliche Amortisation	7,840,777	8,078,980
Abschreibung beseitigter Anlagen . .	1,101,072	1,188,457
Amortisation von Anleihenskosten . .	780,208	1,426,539
Einlage in den Erneuerungsfonds . . .	9,325,715	9,055,565
Einlage in die Pensionsreserven . . .	33,626	14,046
Rücklage für Feuerversicherung . . .	120,000	120,000
Verzinsung und Abschreibung des Hilfsskassendefizites	915,000	915,000
Sonstige Ausgaben	154,885	45,985
Zusammen	74,443,318	76,445,423

	Fr.	Fr.
	1912	1911
Einnahmenüberschuss	9,226,595	7,110,882
Übertrag vom Vorjahr	4,554,212	—1,535,615
Gesamter Überschuss	13,780,807	5,575,267

	1912 Fr.	1911 Fr.
Vollzogene oder beantragte Verwendungen:		
Abschreibung beseitigter Anlagen .	870,000	1,021,055
Mehrabanschreibung auf das Hilfskassen-Defizit	185,000	—
Restabschreibung des Aufgeldes für das Anleihen Gotthardbahn . .	4,800,000	—
Abschreibung auf andere Emissionskosten	1,500,000	—
Vortrag auf neue Rechnung . . .	6,425,807	4,554,212

Der bedeutendste Unterschied zwischen den Beträgen der beiden Jahre findet sich beim Posten „Kontokorrent-Zinse und Provisionen“, weil für 1911 eine nachträgliche Zinszahlung an die Gesellschaft der Gotthardbahn von Fr. 5,782,870 zu verrechnen war. Der Zinsbetrag von Fr. 2,523,131 für 1912 zeigt wieder die gewöhnliche Höhe.

Die Verminderung des Betrages der gesetzlichen Amortisation für 1912 um annähernd Fr. 240,000 erklärt sich aus gleichen Gründen.

Die übrigen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung weichen von denen des Vorjahres nicht merklich ab, so dass besondere Erklärungen unterbleiben können.

Mit der Frage der Verwendung des Rechnungsüberschusses steht auch die Anlage des

Reservefonds

im Zusammenhange. Nachdem schon bei der Behandlung der Jahresrechnung für 1911 allgemein festgestellt wurde, dass der gegenwärtige Art. 8 des Rückkaufgesetzes, nach dem vom Aktivsaldo 20 % dem Reservefonds zuzuweisen und 80 % zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs aufzuwenden seien, keine zweckmässige Vorschrift enthalte, wurden Vorschläge für die Verbesserung dieser Gesetzesbestimmung vorbereitet. Zur Zeit der Genehmigung der vorliegenden Rechnungen wird jedoch der abgeänderte Gesetzesartikel noch nicht Rechtskraft erhalten haben. Es empfiehlt sich daher, einen Teil des Überschusses nach Antrag der Verwaltungsbehörden der schweizerischen Bundesbahnen zu Verlustabschreibungen zu verwenden und einen Restbetrag von

Fr. 6,425,807 auf neue Rechnung zu übertragen. Der Übertrag besitzt die Eigenschaft einer Reserve. Die Abschreibung bewirkt ebenfalls eine Verbesserung der Bilanz und führt zu einer Entlastung der zukünftigen Jahre. Das Bestreben der Bundesbahnen, durch rasche Abschreibung des Kontos der zu amortisierenden Verwendungen die Bilanz zu bereinigen, muss gutgeheissen werden. Beide Anordnungen haben die Erhaltung der aus dem Betrieb verfügbar gewordenen Geldmittel zur Folge.

Erneuerungsfonds.

Die Zuweisungen an den Fonds geschehen für die schweizerischen Bundesbahnen auf Grund des im Jahre 1906 aufgestellten Reglementes und für die ehemalige Gotthardbahn nach den im Vergleich vor Bundesgericht Ende 1905 vereinbarten Ansätzen.

Innert den 10 Jahren von 1903 bis 1912 betragen:

	die Einlagen Fr.	die Entnahmen Fr.
für Oberbau	38,960,279	42,657,434
für Rollmaterial	40,267,887	24,715,866
für Mobiliar und Gerätschaften . .	4,233,532	2,058,797
Zusammen	83,461,698	69,432,097

Aus diesen Zahlen könnte geschlossen werden, dass die Ansprüche für die Auswechslung des Oberbaues durch die Rücklagen nicht vollständig gedeckt werden, und ferner, dass für Rollmaterial und Mobiliar grössere Einlagen in den Fonds stattfinden, als die Auswechslungen bedingen. Solche Folgerungen wären jedoch verfrüht. Die Unterschiede erscheinen erklärlich. Die Verstärkung der Geleise musste infolge des vermehrten Zugsverkehrs, der Anschaffung stärkerer Maschinen und der grössern Fahrgeschwindigkeit beschleunigt werden. Beim Betriebsmaterial ist dagegen innerhalb der zehnjährigen Periode ein grosser Zuwachs erfolgt. Der Wertbestand der Fahrzeuge stieg von 123 Millionen Franken auf 228 Millionen und derjenige der Mobilien und Gerätschaften von 11,4 Millionen auf 22,2 Millionen. Ein grosser Teil dieser Ausrüstungen besitzt daher noch ein niedriges Betriebsalter und spielt einstweilen nur bei den Einlagen eine Rolle. Auf jeden Fall sind die bisherigen Erfahrungen noch nicht ausreichend, um daraus die Notwendigkeit einer Neuberechnung der Einlagen und des Sollbestandes ableiten zu können.

Die Frage der Ergänzung des Fondsbestandes für die Linie der Gotthardbahn harret ebenfalls noch der Lösung.

Der Bestand des Erneuerungsfonds von 75 Millionen Franken ist laut dem betreffenden Nachweis fast vollständig in Wertchriften angelegt. 2,5 Millionen Franken entfallen auf Staatspapiere und über 72 Millionen auf zu $3\frac{1}{2}\%$ verzinliche Obligationen der Bundesbahnen.

Bilanz.

Die Bilanz bietet eine klare Übersicht der Vermögensbestände und der Verpflichtungen der Bundesbahnen. Die beim Rückkauf der Hauptbahnen bezahlten Beträge für den kommerziellen Mehrwert sind neu eingereicht und mit dem Baukonto zum „Anlagekonto“ zusammengefasst worden. Diese Änderung entspricht den Erörterungen in unserer Botschaft zur Jahresrechnung von 1911.

Unterstützungskassen für das Personal.

Nach dem Spezialberichte der Generaldirektion über die Pensions- und Hilfskasse der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen waren am 31. Dezember 1912 bei dieser Kasse versichert 19,986 aktive Mitglieder mit einer Besoldungssumme von Fr. 55,815,723; 2246 Invalide mit einer Jahrespension von Fr. 3,162,979; 1964 Witwen mit einer Jahrespension von Fr. 1,150,612; 908 Waisen mit einer Jahrespension von Fr. 122,274 und 129 Waisengruppen mit Fr. 50,651 Jahrespension. Das Deckungskapital beträgt auf Ende 1912, mit Einschluss der Sparguthaben (Fr. 192,860) und der sonstigen Verpflichtungen (Fr. 11,231), Fr. 128,210,255. Die Gewinn- und Verlustrechnung der Kasse schliesst mit einem Verlust von Fr. 4,059,906 ab. Der Fehlbetrag ist damit auf Fr. 29,802,472 angestiegen. Der aussergewöhnlich hohe Verlust rührt hauptsächlich von der starken Überinvalidisierung ($90,2\%$) und von der Zunahme der versicherten Besoldungen infolge des neuen Besoldungsgesetzes her. Laut dem Bericht über die Kranken- und Hilfskasse der ständigen Arbeiter ist im Jahre 1912 die Zahl der versicherten Aktiven von 8619 auf 8280 zurückgegangen und die Zahl der pensionierten Invaliden von 457 auf 528 gestiegen. Die Krankenversicherung ergab bei den verschiedenen Abteilungen zusammen einen Ausgaben-

überschuss von Fr. 5931, der gemäss den Statuten von der Bahnverwaltung gedeckt wurde. Im Vorjahre waren Fr. 47,914.35 zu decken.

Bei der Invalidenversicherung, die auf dem Umlageverfahren so aufgebaut ist, dass die jährlichen Mehrausgaben durch die Betriebskasse der schweizerischen Bundesbahnen gedeckt werden, beträgt der Jahresbeitrag der Bahnverwaltung pro 1912 Fr. 243,626 gegenüber von Fr. 201,980 im Jahre 1911. Der Vermögensbestand der Kranken- und Hülfskasse der Arbeiter besteht aus einem Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen von Fr. 74,806 und einer Reserve für die Invaliditäts- und Sterbeversicherung von Fr. 1,001,285, zusammen Fr. 1,076,091.

Die vom Bunde übernommene Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn wurde auf bisheriger Grundlage weitergeführt. Sie blieb noch in der Verwaltung der Kreisdirektion V in Luzern. Die jährliche Festsetzung von Gewinn und Verlust hat noch nicht erfolgen können. Das Deckungskapital beträgt auf Ende 1912 Fr. 19,537,678.

Über den Verkehr und die Bestände der drei Hilfsinstitute geben für 1912 folgende summarische Angaben Auskunft:

Beiträge der Mitglieder	Fr.	6,066,529
Beiträge der Verwaltung	„	8,991,511
Sonstige Einnahmen	„	4,955,092
Summa der Einnahmen	Fr.	20,113,132
Unterstützungen	Fr.	6,411,444
Rückerstattungen an Mitglieder	„	143,821
Sonstige Ausgaben	„	430,286
Summa der Ausgaben	Fr.	6,985,551
Einnahmenüberschuss	Fr.	13,027,581
Wertbestände und Guthaben auf Ende 1912 .	Fr.	148,824,063
Desgleichen auf Ende 1911	Fr.	135,796,482

Die besondere Berichterstattung über die Hilfskassen der schweizerischen Bundesbahnen wurde diesmal so gefördert, dass sie dem allgemeinen Geschäftsbericht beigelegt werden konnte.

Bei den in Aussicht genommenen weiteren Vereinfachungen in der Darstellung von Bericht und Rechnungen dürfte darauf gehalten werden, dass die Mitteilungen über die Hülfskasse, analog den Rechnungen, im Hauptberichte Aufnahme finden.

Im allgemeinen ist noch anzuführen, dass verschiedene Verhältnisse demnächst eine Revision des Hilfskassawesens der Bundesbahnen bedingen werden. Wir führen an: die Anpassung der Kranken- und Unfallversicherung an das Gesetz vom 13. Juni 1911, die Vereinigung der Hilfskasse der ehemaligen Gotthardbahn mit derjenigen der Bundesbahnen und die Abänderung der statistischen Grundlagen für die Bilanzberechnung gemäss den bisherigen Erfahrungen. Ebenso erscheint es im Sinne einer Anregung in der Verwaltungsratssitzung vom 18. Januar 1913 durchaus als geboten, zu prüfen, ob die starke Zunahme der Zahl der Invaliden nicht teilweise auf Missbräuche zurückzuführen sei und in welcher Weise solchen wirksam entgegengetreten werden könnte. Die Hilfskassen der Bundesbahnen zählen zu den besteingerichteten Anstalten dieser Art. Die der Bundesbahnverwaltung zufallenden grossen Geldopfer sind bis dahin stets bereitwillig gewährt worden. Alle diese Aufwendungen erfolgten stets in der Meinung, dass sie nicht in unverdienter Weise beansprucht werden.

Schlussbemerkungen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf, der den Anträgen des Verwaltungsrates entspricht, zur Annahme, und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 9. Mai 1913.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

Beilagen:

1. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 29. April 1913.
 2. Bericht der Generaldirektion vom 4. April 1913.
-

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen
der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1912.Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1912, vom 4. April 1913, nebst Beilagen;
2. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 29. April 1913;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. Mai 1913,

beschliesst:

1. Die Rechnungen des Jahres 1912 und die Bilanz auf 31. Dezember 1912 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1912 mit einem Aktivsaldo von Fr. 13,780,807. 07 wird genehmigt. Aus diesem Saldo wird für die auf Seite 271 des Berichtes der Generaldirektion aufgeführten ausserordentlichen Abschreibungen eine Summe von 7,355,000. —

verwendet und der Überschuss von . . . Fr. 6,425,807. 07 auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1912 wird genehmigt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der
Berichte des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der schweizerischen
Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1912. (Vom 9.
Mai 1913.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1913
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	429
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.05.1913
Date	
Data	
Seite	33-47
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 999

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.