

Bundesblatt

77. Jahrgang.

Bern, den 13. Mai 1925.

Band II.

Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.

Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. -- Inserate franko an Stämpfli & Cie. in Bern.

1972

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1924.

(Vom 6. Mai 1925.)

Wir beehren uns, Ihnen hiermit den Geschäftsbericht und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1924 mit folgenden Bemerkungen zu unterbreiten:

Baurechnung.

Die Aufwendungen für Bauten und für die Anschaffung von Betriebsmaterial sind nachstehend zusammengestellt. Zum Vergleich sind auch die Summen des Voranschlages für 1924 und die Ausgaben im Jahre 1923 aufgeführt.

Hinsichtlich der Angaben für die einzelnen Kreise ist zu beachten, dass das Bundesbahnnetz seit dem 1. Januar 1924 nicht mehr in fünf, sondern nur noch in drei Kreise eingeteilt ist.

	Ausgaben im Jahr 1924 Fr.	Voranschlag 1924 Fr.	Ausgaben im Jahr 1923 Fr.
A. Bau neuer Linien.			
Genfer Verbindungsbahn	409,082	130,000	78,081
Surbtalbahn	—	—	—
B. Neu- und Ergänzungsbauten.			
Einführung der elektrischen Zugförderung (Kraft- und Unterwerke, Leitungen und Nebenarbeiten)	44,426,106	66,815,140	35,765,970
wovon gedeckt durch Bundesbeitrag, I. Rate	— 10,000,000	—	—
Übertrag	34,835,188	66,945,140	35,844,051

	Ausgaben im Jahr 1924 Fr.	Voranschlag 1924 Fr.	Ausgaben im Jahr 1923 Fr.
Übertrag	34,835,188	66,945,140	35,844,051
Allgemeine Kosten, Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
Generaldirektion	—	—	191,916
Kreis I	5,254,725	5,191,000	2,639,018
Kreis II	6,954,878	6,253,300	9,425,636
Kreis III	9,179,427	8,210,200	5,263,283
Kreis IV	—	—	803,861
Kreis V	—	—	8,424,986
Rollmaterial, mit Inbegriff der elektrischen Fahrzeuge.			
Generaldirektion	28,633,046	29,265,000	18,925,101
Mobiliar und Gerätschaften . . . *)	1,884,005	405,000	435,226
Hilfsbetriebe (Werkstätten) . . . *)	— 544,517	822,200	474,011
Notstandsarbeiten **)	101,096	2,570,000	8,950,115
Total für Bahnbauten	86,297,848	119,661,840	91,377,204
Verwendungen auf Nebengeschäfte	7,377	8,800	5,847

Die Aufwendungen für Bahnbauten und Ausrüstungen erreichen mit Einschluss des Bundesbeitrages Fr. 96,297,848. Sie sind etwas höher als diejenigen des Vorjahres, dagegen um Fr. 23,363,992 niedriger als die Voranschlagssumme.

Die Länge der den Bundesbahnen gehörenden Linien beträgt auf Ende des Berichtsjahres 2882 km. Die Anlagekosten erreichen, mit Einschluss der Ausgaben für unvollendete Bauten und der Anzahlungen für Rollmaterial, auf den gleichen Zeitpunkt Fr. 2,294,032,447 oder Fr. 795,986 per km.

Finanzielle Ergebnisse.

Der Botschaft sind am Schlusse Auszüge aus der Betriebsrechnung, der Gewinn- und Verlustrechnung und der Bilanz beigelegt, die über die finanziellen Ergebnisse Aufschluss geben. Wir lassen zu den einzelnen Rechnungen die üblichen Erläuterungen und Vergleichen mit den Ergebnissen früherer Jahre folgen.

Betriebsrechnung.

Die Betriebseinnahmen für 1924 und die vorhergehenden Jahre haben betragen:

*) Veränderte Buchung infolge der Reorganisation.

**) Verminderung infolge nachträglichen Einganges von Subventionsbeträgen.

	1924	1923	1922	1913
	in Millionen Franken			
von Reisenden	132,5	127,2	121,1	84,5
von Gepäck	12,3	11,2	10,9	8,5
von Tieren	6,7	6,4	6,5	2,9
von Gütern	223,2	196,9	181,7	105,7
von Poststücken	6,5	6,5	5,1	2,2
von Verschiedenem	23,3	19,5	18,9	8,9
	<u>404,5</u>	<u>367,7</u>	<u>344,2</u>	<u>212,7</u>
Voranschlagssummen	375,3	352,2	412,6	208,2

Bei einer Betriebslänge von 2942 km

entfallen auf 1 Bahnkilometer Fr. 137,495 124,981 117,000 76,491

Die reinen Betriebskosten, d. h. die Aufwendungen ohne die von den Spezialfonds getragenen Ausgaben, betragen:

	1924	1923	1922	1913
	in Millionen Franken			
Allgemeine Verwaltung	7,4	7,0	7,2	4,2
Unterhalt und Bewachung der Bahn	33,2	31,6	34,4	16,8
Stationsdienst und Zugsbegleitung .	96,9	95,7	101,0	47,0
Fahr- und Werkstättendienst . . .	99,6	98,2	144,4	52,8
Verschiedene Ausgaben	23,4	17,3	19,3	12,8
	<u>260,5</u>	<u>249,8</u>	<u>306,3</u>	<u>133,1</u>

oder auf 1 Bahnkilometer . . . Fr. 88,554 84,892 104,108 48,015

Als reine Betriebsüberschüsse verbleiben:

	1924	1923	1922	1913
	in Millionen Franken			
im ganzen	<u>144,0</u>	<u>117,9</u>	<u>37,9</u>	<u>79,6</u>
oder auf 1 Bahnkilometer . . . Fr.	48,941	40,089	12,892	28,476

Der Betriebskoeffizient, der das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen darstellt, beträgt für die einzelnen Jahre:

	1924	1923	1922	1913
a. bei Einrechnung der reinen Betriebskosten %	64,4	68,0	69,0	62,6
b. bei Einschluss der aus den Spezialfonds bestrittenen Kosten, Geschäftsbericht S. 83, %	67,2	70,8	91,1	66,9

Diese Gegenüberstellungen zeigen, dass die Betriebsrechnung für 1924 bedeutend günstiger abschliesst als im Vorjahr.

Die Einnahmen stiegen gegenüber 1923 um 36,8 Millionen Franken oder 10 %. Im einzelnen macht die Vermehrung aus: Bei den Einnahmen

von Reisenden 4,2 %, von Gepäck 10,0 %, von Tieren 4,9 % und von Gütern 13,3 %. Der Fremdenverkehr war grösser als in früheren Jahren und auch der Güterverkehr wies eine Zunahme auf, zu der neben der Besserung der wirtschaftlichen Lage auch der Umstand beigetragen hat, dass gewisse, sonst ausländischen Linien zufallende Verkehre wegen dort bestehender Hemmungen vorübergehend schweizerische Linien benutzten.

Bei den Ausgaben trat von 1923 auf 1924 eine Vermehrung um 10,7 Millionen Franken oder 4,3 % ein. Die Mehrbelastung wurde hauptsächlich verursacht durch die auf 1. April 1924 eingetretenen periodischen Gehaltserhöhungen und die damit verbundene Steigerung der Beiträge an die Unfallversicherung und an die Pensions- und Hilfskasse, sowie durch den Verkehrszuwachs. Bei den Zugkraftkosten ist die Minderausgabe für Kohlen von 3,8 Millionen Franken durch die als Folge der vermehrten Leistungen der elektrischen Lokomotiven entstandene Mehrausgabe für elektrische Kraft nahezu aufgewogen.

Die Fahrleistungen haben betragen:

	mit Dampflokomotiven km	mit elektr. Lokomotiven km	im ganzen km
1924 . .	29,576,854	9,692,887	39,269,741
1923 . .	29,063,449	5,936,850	35,020,299
1922 . .	27,822,683	4,427,031	32,249,714

Das Jahr 1924 weist eine Mehrleistung von 12,1 % auf. Von 1922 auf 1923 betrug die Zunahme 8,6 %.

Das Berichtsjahr war das erste unter der Herrschaft des neuen Gesetzes über die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, das am 1. Januar 1924 in Kraft getreten ist. Die im Gesetz vorgesehenen organisatorischen Änderungen sind bis zum genannten Zeitpunkt oder in den ersten darauf folgenden Monaten im grossen und ganzen reibungslos durchgeführt worden. Die bei der Vorbereitung des Gesetzes als Folge der Reorganisation vorausgesehene Personaleinsparung wurde bis Ende des Jahres 1924 bereits zu zwei Dritteln verwirklicht. Die daraus entstehende Entlastung der Betriebsrechnung beläuft sich auf Fr. 3,240,000. Der Abbau des letzten Drittels, aus dem sich weitere Ersparnisse im Betrage von etwa Fr. 1,180,000 ergeben werden, ist bereits eingeleitet. Zu den vorausberechneten Ersparnissen an Personalausgaben und sonstigen Kosten tritt eine weitere Entlastung um rund Fr. 500,000 jährlich, indem es wegen der Verminderung der Zahl der Kreise möglich geworden ist, die Einteilung des Netzes in Bahningenieurbezirke, Bahnmeister- und Vorarbeiterstrecken zweckmässiger zu gestalten und dadurch bis jetzt 52 Beamte zu ersparen. Die Summe der direkten Ersparnisse, mit der bei dem Erlass des neuen Organisationsgesetzes gerechnet worden ist, wird also zum mindesten erreicht, wenn nicht überschritten werden.

Während die neue Organisation insbesondere beim Verwaltungspersonal die Einsparung von Beamten gestattete, hat anderseits die Zunahme des Verkehrs zu einer Vermehrung des Betriebspersonals genötigt.

Der gesamte Personalbestand hat daher nur um 138 Köpfe abgenommen. In den letzten Jahren standen durchschnittlich im Dienste:

	1924	1923	1922
Festangestelltes Personal	27,923	27,416	27,412
Tag- und Stundenlohnarbeiter	6,239	6,648	7,742
Total Verwaltung und Betrieb	34,162	34,064	35,154
Personal für mitbetriebene Linien und für den			
Bau	1,008	1,244	1,719
Gesamtbestand	35,170	35,308	36,873
Abnahme von Jahr zu Jahr	138	1,565	1,637

Gewinn- und Verlustrechnung.

Unter Hinweis auf die beige druckte Rechnung heben wir die wesentlichsten Veränderungen gegenüber den Posten des Vorjahres hervor.

Bei den Einnahmen besteht erfreulicherweise ein Mehrüberschuss der Betriebsrechnung von 25 Millionen Franken.

Die Ausgaben weisen insgesamt einen Zuwachs von 13,1 Millionen Franken auf, der durch das Anwachsen der Aufwendungen für die Verzinsung der Anleihen und der schwebenden Schulden, daneben aber in der Hauptsache durch eine ausserordentliche Abschreibung von 4,3 Millionen für Geldbeschaffungskosten und durch eine Verstärkung der Einlagen in den Erneuerungsfonds um 5,4 Millionen verursacht ist.

Es verbleibt ein Aktivsaldo von 15,2 Millionen Franken gegenüber einem solchen von 3,7 Millionen im Vorjahr. Der neue Überschuss ist zu einer zweiten Abschreibung auf dem Kriegsdefizit verwendet worden. Dieses konnte damit von seinem Höchstbestande von 210,7 Millionen im Jahre 1922 auf 191,9 vermindert werden.

Bei dem günstigen Rechnungsergebnis des Berichtsjahres konnte es nicht fehlen, dass von allen Seiten der Ruf nach einem weiteren Taxabbau laut wurde. Nachdem für den Personenverkehr auf den 1. Januar 1924 durch die Wiedereinführung ermässiger Hin- und Rückfahrtsbillette eine Verbilligung eingetreten ist, wird heute dringend eine weitgehende Ermässigung für den Güterverkehr gefordert.

Zunächst sei einmal festgestellt, dass die Klage, die Gütertaxen der Bundesbahnen ständen weit höher, als der Stand der Teuerung es rechtfertige, in dieser allgemeinen Form nicht begründet ist. Es wird dabei ausser acht gelassen, dass der Gütertarif der Bundesbahnen heute nach

einem ganz anderen System aufgebaut ist als vor dem Kriege. Die Frachtsätze des früheren Tarifs waren in der Weise gebildet, dass bei kurzen und langen Beförderungsstrecken für dasselbe Gut stets der gleiche kilometrische Einheitssatz angewendet wurde. Im heutigen Tarif sind die Grundtaxen nach Entfernungsstufen derart gestaffelt, dass der kilometrische Einheitssatz mit jeder Entfernungstufe sinkt. Je mehr Entfernungsstufen eine Beförderungsstrecke umfasst, je niedriger ist die kilometrische Durchschnittstaxe, so dass also Transporte auf längere Entfernungen verhältnismässig weniger belastet werden als solche auf kürzere Entfernungen. Der Übergang zu diesem Tarifsystem lag in erster Linie im Interesse der wirtschaftlichen Annäherung exzentrisch gelegener Landesteile an das übrige schweizerische Wirtschaftsgebiet, bezweckte aber zugleich auch, die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Bundesbahnen gegenüber ausländischen Linien zu heben. Da die Einheitssätze des heutigen Tarifs für die letzte Entfernungstufe um die Hälfte niedriger sind als diejenigen des vor dem Kriege gültigen Tarifs, ist es klar, dass sie für die erste Stufe nicht bloss auf den dem Stande der Teuerung entsprechenden Betrag angesetzt werden können, sondern höher gehalten werden müssen. Es ist daher auch nicht richtig, die Frachtverteuerung gegenüber der Vorkriegszeit einfach am Unterschiede zwischen den Frachtsätzen des damaligen Tarifs und den im heutigen Tarif für die erste Entfernungstufe festgesetzten Ansätzen zu messen, wie dies gewöhnlich geschieht, sondern es ist dem Umstande Rechnung zu tragen, dass der Unterschied zwischen den Frachtsätzen für längere Entfernungen stark abnimmt, die mittlere Steigerung der Frachten also wesentlich geringer ist.

Obwohl es für die Bundesbahnen in den letzten Jahren vor allem galt, das gestörte Gleichgewicht in ihrem Haushalte wieder herzustellen, haben sie es sich doch stets angelegen sein lassen, im Interesse der gesamten Volkswirtschaft alle Taxerleichterungen eintreten zu lassen, die mit ihrer Finanzlage irgendwie vereinbar waren. Dabei ist der Güterverkehr in erster Linie, vor der Einführung von Erleichterungen für den Personenverkehr, durch die Gewährung von Ausnahmetarifen und Ausnahmetaxen, sowie durch andere Sondermassnahmen berücksichtigt worden. Ein erster Schritt auf dem Wege eines allgemeinen Taxabbaues für den Güterverkehr ist auf den 1. Januar 1925 getan worden, indem die Bundesbahnen auf diesen Zeitpunkt die Taxen für die Entfernungen von mehr als 150 km herabgesetzt haben. Auch für die Entfernungen bis zu 150 km wird eine Ermässigung bereits vorbereitet. Für die Festsetzung des Zeitpunktes ihrer Durchführung wird die Gestaltung der Betriebsergebnisse in den nächsten Monaten den Ausschlag geben.

Was den Umfang der Ermässigung anbelangt, so wird es allerdings nicht möglich sein, so weit zu gehen, wie es von verschiedenen Seiten verlangt worden ist. Es heisst beim Taxabbau die grösste Vorsicht walten zu lassen, um so mehr als die bisherigen Betriebsergebnisse des laufenden

Jahres einen Rückgang des Verkehrs und der Einnahmen aufweisen, der, wenn er andauern sollte, zu Befürchtungen Anlass gäbe. Wollte man eine den Postulaten der Verkehrsinteressenten entsprechende Taxherabsetzung vornehmen, so würde man nicht nur die Möglichkeit weiterer Abschreibungen auf dem in den Krisenjahren entstandenen Defizit einstweilen ganz ausschliessen, sondern auch das kaum wiedererlangte Gleichgewicht im Finanzhaushalte der Gefahr einer neuen Erschütterung aussetzen. Es liegt aber nicht zuletzt im Interesse der verschiedenen Zweige der Volkswirtschaft selbst, dass alles aufgeboten wird, um die Wiederkehr einer neuen Defizitperiode zu vermeiden, da ihnen nur eine erstarkte Verwaltung alle die Verkehrserleichterungen zu gewähren vermag, deren sie zu ihrer Entwicklung bedürfen.

Bei der Würdigung der Frage des Taxabbaues darf schliesslich auch nicht übersehen werden, dass die Betriebskosten der Bundesbahnen seit dem Jahre 1913 nicht bloss im Verhältnis der allgemeinen Teuerung zugenommen haben, sondern höher gestiegen sind. Der Grund liegt insbesondere darin, dass die Personalausgaben auf den Mann berechnet infolge des sogenannten Sozialzuschlages, der für die untern Besoldungsklassen bewilligt worden ist, und wegen anderer Zugeständnisse um mehr als den Teuerungsindex angewachsen sind. Die durchschnittlichen Personalausgaben für einen Angestellten sind im Jahre 1924 um rund 115 % höher als im Jahre 1913. Andererseits wurde im Jahre 1924 im Personenverkehr eine durchschnittliche Einnahme von Fr. 1.37 pro Reisenden erzielt gegen Fr. 0.92 im Jahre 1913; im Güterverkehr betrug der Durchschnittsertrag pro Tonne Fr. 14.93 im Jahre 1924 gegen Fr. 7.58 im Jahre 1913. Somit war im Jahre 1924 die durchschnittliche Einnahme pro Reisenden nur um 50 % und pro Gütertonne nur um 97 % höher als im Jahre 1913. Wenn die Bundesbahnen mit diesen Erträgen ungeachtet der starken Steigerung der Betriebskosten auskommen, so zeugt dies dafür, dass die Verwaltung alles aufbietet, den Betrieb durch geeignete Massnahmen aller Art zu verbilligen.

Bilanz.

Dem beigefügten Bilanzauszuge ist zu entnehmen, dass die Soll- und Habensummen um annähernd 60 Millionen Franken grösser sind als im Vorjahre.

In den Aktiven erscheint der Baukonto mit einem Mehrbetrag von 113,8 Millionen, wogegen die Verwendungen auf unvollendete Objekte um 37 Millionen vermindert sind. Infolge der Abschreibungen ging auch der Betrag der zu tilgenden Verwendungen um 17,6 Millionen zurück.

Bei den Passiven treten besonders hervor: Die Zunahme der Anleiensschuld um insgesamt 124,9 Millionen, des getilgten Schuldkapitals um 3,7 Millionen und des Spezialfonds um 5,2 Millionen. Die schwebenden Schulden konnten um etwa 74 Millionen Franken verringert werden.

Kapitalbeschaffung.

Die erforderlichen Kapitalaufnahmen erfolgten durch die Ausgabe des Anleiheins vom März 1924 zu 5 % Fr. 150,000,000 die Ausgabe von Depotscheinen zu 5 % zugunsten der

Hilfskasse	„	9,950,000
eine Vorschussleistung des eidg. Finanzdepartements von	„	37,000,000

Summa der Kapitalbeschaffung	Fr. 196,950,000
------------------------------	-----------------

Diese Geldmittel dienten zur Rückzahlung der Schatzscheinschuld bei der Nationalbank im Betrage von Fr. 72,370,000, zur Einlösung verfallener alter Anleihenstittel, zum Austausch von Depotscheinen von zusammen Fr. 35,100,000 und zur Bestreitung der Baukosten.

Pensions-, Hilfs- und Krankenkasse.

Über die Verhältnisse der Pensions- und Hilfskasse ist folgendes zu berichten:

	Ende 1924	Veränderung seit 1923
Versicherte Aktive	33,875	— 28
Pensionierte Invalide	7,444	+ 569
Pensionierte Witwen und Waisen	6,524	+ 120
	Fr.	Fr.
Versicherte Jahresverdienste	163,836,658	+ 3,574,455
Jahrespension der Invaliden	24,341,884	+ 2,005,101
Jahrespension der Witwen und Waisen . .	6,368,658	+ 330,588

Die versicherungstechnische Bilanz auf Ende 1924, die wie die der beiden Vorjahre auf Grund der bei den Bundesbahnen gemachten Erfahrungen und eines technischen Zinsfusses von 5 % erstellt ist, setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Aktiven.

Wertbestände	Fr. 238,727,646
Nicht verfallene Aktivzinse	„ 166,218
Erforderliche Erhöhung der Reserven	„ 361,412,577
zusammen	Fr. 600,306,441

Passiven.

Erforderliches Deckungskapital für Aktive, Pensionierte und Hinterlassene	Fr. 599,651,543
Guthaben der Spareinleger	„ 279,699
Unterstützungsfonds	„ 374,613
Sonstige Verpflichtungen	„ 586
zusammen	Fr. 600,306,441

Der Krankenkasse gehörten Ende 1924 insgesamt 18,363 Versicherte an gegen 17,101 im Vorjahre.

Die Kasse ist der Kontrolle des Amtes für Sozialversicherung unterstellt. Auf Ende des Jahres besass sie ein Reservekapital von Fr. 269,451.

Schlussbemerkungen und Antrag.

Obwohl das abgelaufene Rechnungsjahr mit einem guten Ergebnis abgeschlossen hat, erfordert die Finanzlage der Bundesbahnen doch auch fernerhin, dass auf allen Gebieten die äusserste Sparsamkeit geübt und der ganze Betrieb so wirtschaftlich als möglich gestaltet wird. Die endgültige Konsolidierung wird um so eher erreicht werden, je mehr die Öffentlichkeit sich dieser Notwendigkeit bewusst wird und es sich zur Pflicht macht, die Bestrebungen der Verwaltung durch ein vernünftiges Masshalten in ihren Ansprüchen, mögen sich diese auf bauliche Einrichtungen, auf die Fahrleistungen oder auf die Tarife beziehen, zu unterstützen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf, der den Anträgen des Verwaltungsrates entspricht, zur Annahme.

Bern, den 6. Mai 1925.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Musy.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**die Genehmigung der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes
der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1924.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen vom 9. April 1925,
2. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates vom 28. April 1925 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung und
3. der Botschaft des Bundesrates vom 6. Mai 1925,

beschliesst:

I. Die Rechnungen des Jahres 1924 und die Bilanz auf 31. Dezember 1924 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

II. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1924 wird genehmigt.

Auszug

aus den

**Rechnungen und der Bilanz der schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1924.****Baurechnung.**

	Bestand auf 31. Dezember 1923		Vermehrung pro 1924		Bestand auf 31. Dezember 1924	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Bau der Bahn.						
I. Allgemeine Kosten . .	167,796,658	47	3,437,645	49	171,234,303	96
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen:						
a. Erwerb von Grund und Rechten	171,296,781	21	899,881	84	175,196,663	05
b. Unterbau	581,740,073	65	7,417,791	86	592,157,865	51
c. Oberbau	184,527,577	25	845,248	57	185,872,825	82
d. Hochbau und mecha- nische Einrichtungen	169,114,259	80	2,522,000	45	171,636,260	25
e. Einrichtungen für die elektrische Zugförde- rung	47,040,829	87	14,430,142	27	61,470,972	14
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . .	54,197,775	65	8,150,649	87	62,348,425	52
III. Rollmaterial	384,583,882	12	22,812,432	70	407,396,314	82
IV. Mobiliar und Gerät- schaften	18,272,153	92	2,191,992	94	20,464,146	86
V. Hilfsbetriebe (Material- verwaltung, Werkstätten, Kraftwerke)	133,810,349	42	51,048,320	11	184,858,669	53
Total Baukonto	1,918,380,341	36	113,756,106	10	2,032,136,447	46
Verwendungen auf Neben- geschäfte.						
(Dampfschiffe etc.)	1,577,786	05	— 64,315	80	1,513,470	25
Gesamttotal	1,919,958,127	41	113,691,790	30	2,033,649,917	71

Betriebsrechnung für das Jahr 1924.

Rechnung 1923	Voranschlag 1924		Rechnung 1924	
Fr.	Fr.		Fr.	Cts.
		Betriebseinnahmen.		
127,163,161	117,500,000	I. Aus dem Personenverkehr	132,450,507	02
214,472,580	230,000,000	II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güter- verkehr	242,197,583	59
6,530,812	5,200,000	III. Aus dem Postverkehr	6,543,692	20
348,166,553	352,700,000	Total der Transporteinnahmen	381,191,782	81
19,527,633	22,559,540	IV. Verschiedene Einnahmen	23,318,518	27
367,694,186	375,259,540	Total der Betriebseinnahmen	404,510,301	08
		Betriebsausgaben.		
		<i>I. Allgemeine Verwaltung.</i>		
6,637,845	6,345,480	A. Personalkosten	6,780,257	80
629,310	682,200	B. Nebenkosten	808,128	04
7,267,155	7,027,680	Total I	7,588,385	84
		<i>II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.</i>		
10,148,822	10,459,270	A. Personalkosten	9,746,922	07
859,294	796,500	B. Nebenkosten	982,210	91
22,735,904	24,592,900	C. Unterhalt und Erneuerung der Bahn- anlagen	26,198,020	51
33,744,020	35,848,670	Total II	36,922,153	49
		<i>III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.</i>		
93,742,887	94,602,530	A. Personalkosten	95,701,767	50
4,673,781	4,903,900	B. Nebenkosten	4,736,408	43
98,416,668	99,506,430	Total III	100,438,175	93
		<i>IV. Fahr- und Werkstättendienst.</i>		
33,093,818	33,376,820	A. Personalkosten	34,172,545	56
1,090,342	1,074,600	B. Nebenkosten	1,163,798	10
36,989,686	37,637,800	C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials	36,649,599	29
601,941	696,500	D. Unterhalt und Erneuerung der me- chanischen und elektr. Einrichtungen	875,113	79
33,402,014	43,238,000	E. Unterhalt und Erneuerung des Roll- materials	34,970,940	90
105,177,801	116,023,720	Total IV	107,831,997	64

Rechnung 1923	Voranschlag 1924		Rechnung 1924	
Fr.	Fr.		Fr.	Cts.
2,302,869	3,448,900	<i>V. Verschiedene Ausgaben.</i>		
—	—	A. Pacht- und Mietzinse	2,397,991	45
15,685,323	18,323,800	B. Verlust auf Hilfsbetrieben	—	—
17,988,192	21,772,700	C. Sonstige Ausgaben	21,899,459	79
		Total V	24,297,451	24
		<i>Zusammenzug der Ausgaben.</i>		
7,267,155	7,027,680	I. Allgemeine Verwaltung	7,588,885	84
33,744,020	35,848,670	II. Unterhalt und Bewachung der Bahn	36,922,153	49
98,416,668	99,506,430	III. Stationsdienst und Zugsbegleitung .	100,438,175	93
105,177,801	116,023,720	IV. Fahr- und Werkstätten dienst . . .	107,831,997	64
17,988,192	21,772,700	V. Verschiedene Ausgaben	24,297,451	24
262,593,836	280,179,200	Total	277,078,164	14
+ 3,551,104	+ 3,628,000	Bausgaben zu Lasten der Betriebs- rechnung	+ 2,014,870	43
— 5,898,103	— 4,587,660	Mehreinnahmen für Gemeinschaftsbahn- höfe und Betrieb anderer Bahnen usw.	— 7,061,545	45
260,246,837	279,219,540	Total der Betriebsausgaben	272,031,489	12
		<i>Rechnungsabschluss.</i>		
367,694,186	375,259,540	Total der Betriebseinnahmen	404,510,301	08
260,246,837	279,219,540	Total der Betriebsausgaben:		
249,753,090	258,054,540	mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds	272,031,489	12
		ohne die Kosten „ „ „ „	260,528,071	64
		<i>Überschuss der Einnahmen.</i>		
107,447,349	96,040,000	mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds	132,478,811	96
117,941,096	117,205,000	ohne die Kosten „ „ „ „	143,982,229	44

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1924.

Rechnung 1923	Voranschlag 1924		Rechnung 1924	
Fr.	Fr.		Fr.	Cts.
Einnahmen.				
107,447,349	96,040,000	1. Überschuss der Betriebseinnahmen	132,478,811	96
4,175,479	3,140,000	2. Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien	2,868,728	20
1,923,886	1,048,000	3. Ertrag der Wertbestände und Guthaben	1,766,150	66
4,762	6,740	4. Rohertrag der Nebengeschäfte . .	1,565	70
10,614,437	21,165,000	5. Zuschüsse aus den Spezialfonds .	11,646,992	18
16,665	16,000	6. Betriebssubventionen	15,246	—
8,942	6,260	7. Sonstige Einnahmen	15,845	90
124,186,520	121,422,000	Total der Einnahmen des Jahres	148,793,340	60
Ausgaben.				
47,000	47,000	1. Entschädigung für gepachtete Bahnstrecken	47,000	—
92,432,904	94,363,000	2. Verzinsung der festen Anleihen . .	98,603,671	86
3,163,312	8,650,000	3. Verzinsung der schwebenden Schulden	1,189,302	56
1,889,277	280,000	4. Finanzunkosten, Kursverluste etc. .	1,578,571	86
65,964	118,760	5. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften	47,241	88
9,726,958	7,352,000	6. Tilgungen und Abschreibungen . .	12,748,969	62
11,522,105	12,091,090	7. Einlagen in die Spezialfonds . . .	16,827,027	65
1,500,000	1,500,000	8. Sonstige Ausgaben:		
—	—	a. Für Verzinsung und Tilgung des Defizits der Pensions- und Hilfskasse	1,500,000	—
—	—	b. Abschreibung der Drucksachenvorräte	451,726	70
—	—	c. Rückstellung für den Unfall Bel-linzona	500,000	—
148,012	100,150	d. Verschiedenes	146,294	49
120,495,532	124,502,000	Total der Ausgaben des Jahres	133,639,806	62
+ 3,690,988	—	Jahressaldo	+ 15,153,533	98

Bilanz auf 31. Dezember 1924.

Rechnung 1923		Rechnung 1924	
Fr.		Fr.	Cts.
Aktiven.			
	I. Anlagekonto:		
1,918,380,341	a. Bankkonto der Bahn	2,082,136,447	46
113,917,356	b. Überschuss des Rückkaufpreises über die Anlagekosten	113,917,355	77
184,988,059	II. Unvollendete Bauobjekte	147,978,644	22
1,577,786	III. Verwendungen auf Nebengeschäfte	1,513,470	25
249,981,311	IV. Zu tilgende Verwendungen	232,426,952	48
102,248,712	V. Wertbestände und Guthaben	102,847,594	92
2,571,043,565	Total der Aktiven	2,630,820,465	10
Passiven.			
2,283,549,322	I. Feste Anleihen	2,408,399,108	10
41,278,607	II. Getilgtes Schuldkapital	44,944,972	84
150,158,323	III. Schwebende Schulden	76,172,969	85
	IV. Spezialfonds:		
87,064,904	a. Erneuerungsfonds	91,684,905	10
4,413,128	b. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden	4,751,827	81
4,579,281	c. Fonds zur Deckung von Unfallrenten	4,866,682	40
2,571,043,565	Total der Passiven	2,630,820,465	10

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der
Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr
1924. (Vom 6. Mai 1925.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1972
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.05.1925
Date	
Data	
Seite	385-399
Page	
Pagina	
Ref. No	10 029 377

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.