

# Schweizerisches Bundesblatt.

64. Jahrgang. III.

№ 21

22. Mai 1912.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken.*

*Rückrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Ep. — Inserate franko an die Expedition.*

*Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

326

## 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 1911.

(Vom 17. Mai 1912.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat uns unterm 30. April 1912 den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1911 zu Ihren Händen vorgelegt.

Gemäss dem Berichte des Verwaltungsrates hat die aus der Mitte der ständigen Kommission zur Prüfung der vorliegenden Rechnung bestellte Delegation Stichproben vorgenommen und die Übereinstimmung der Saldi der einzelnen Posten der Bilanz mit den entsprechenden Eintragungen im Hauptbuche konstatiert. Er weist sodann neuerdings darauf hin, dass die für eine gründliche Untersuchung zur Verfügung stehende Zeit nicht ausreiche, und empfiehlt mit allem Nachdruck, es möchte Art. 63 der bundesrätlichen Vollziehungsverordnung zum Rückkaufgesetze in dem Sinne abgeändert werden, dass der auf Ende April angesetzte Termin zur Vorlage der Rechnungen und des Geschäftsberichtes an den Bundesrat hinausgeschoben und die Behandlung durch

die Bundesversammlung erst in einer Herbst- oder Wintersession vorgesehen würde.

Wir werden prüfen, ob es zweckmässig sei, vorgängig der Revision des Rückkaufgesetzes, den Art. 63 der Vollziehungsverordnung im angedeuteten Sinne zu revidieren.

Dem Berichte des Verwaltungsrates entnehmen wir sodann, dass das Rechnungsergebnis des Jahres 1911 ein befriedigendes ist. Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 196,511,857 und die Betriebsausgaben belaufen sich auf Fr. 124,647,775. Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt nach Tilgung des Passivaldos aus dem Jahre 1910 von Fr. 1,535,616 noch einen Überschuss von Fr. 5,575,268. Der Verwaltungsrat weist darauf hin, dass dieser Überschuss sich zur rechten Zeit eingestellt habe, um die grossen und bleibenden Mehrerfordernisse, welche die mit 1. April 1912 in volle Wirksamkeit tretenden Besoldungs- und Lohnerhöhungen erheischen, decken zu helfen.

Der Betriebskoeffizient, welcher für 1911 64,26 % ausmache, stehe tiefer als derjenige irgend eines Vorjahres.

Als wichtigstes Ereignis des Berichtsjahres bezeichnet der Verwaltungsrat die Verständigung mit den Aktionären der Gotthardbahngesellschaft über die zu bezahlende Rückkaufsumme und die Modalitäten der Auszahlung des vereinbarten Betrages. Durch die Angliederung der Gotthardbahn an das Netz der Bundesbahnen seien nun bis 31. Dezember 1911 für die bestehenden Anlagen samt Ausrüstung insgesamt Fr. 1,471,895,044 ausgelegt worden. Dieser Summe stehen als Amortisationen und Reserven Fr. 125,275,245 gegenüber. Ausser diesen Gegenposten seien noch verfügbare Mittel vorhanden, unter welchen der Bestand an Materialien mit Fr. 32,902,000 insofern besonderes Interesse verdiene, als darin die Kohlenvorräte inbegriffen seien, die während des abgelaufenen grossen Streikes so vielseitig Veranlassung zu Befürchtungen gegeben hätten. Der Ende 1911 vorhandene Vorrat an Kohlen reiche für zirka acht Monate aus. Der Verwaltungsrat werde aber der Frage des Ersatzes der auswärts bezogenen Brennmaterialien durch Wasserkraftausnützung alle Aufmerksamkeit schenken, denn es stehe wohl für jedermann fest, dass der Bezug auswärtiger Kohlen von Jahr zu Jahr mehr Bedenken erwecken müsse.

Mit Bezug auf die Vorarbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes hebt der Verwaltungsrat aus dem Bericht des Baudepartements als wesentlichsten Punkt hervor.

dass auf Grund der angestellten Berechnungen der elektrische Betrieb der Gotthardbahn, welcher im Jahre 1904 noch als unrentabel angesehen worden sei, infolge der seither eingetretenen Verkehrssteigerung sich bereits jetzt als finanziell vorteilhaft erweisen würde.

Der Generaldirektion sei im Laufe des Jahres die schwierige Aufgabe der Vorbereitung der Vergebung des Hauenstein-Basistunnels zugefallen. Eine weitere bedeutungsvolle Unternehmung bilde der Ausbau des zweiten Simplontunnels, welcher letzterer allerdings erst im Jahre 1912 zur Vergebung gelangen werde. Die Erwerbung des Bahnhofes Genf-Cornavin, der Bahnstrecke Genf-La Plaine und die Erstellung der Verbindungsbahn Cornavin-Eaux-Vives nebst Umbau des Hauptbahnhofes seien weitere grosse Aufgaben der Bundesbahnen. Daneben bestehen eine Menge weit vorgeschrittener Projekte. Im Laufe des Jahres 1911 seien deren im Gesamtkostenbetrage von rund 36 Millionen Franken vom Verwaltungsrate zur Ausführung genehmigt worden.

Der Übertrag der vollendeten Bauten auf den definitiven Baukonto stehe mit brutto Fr. 32,462,625 erheblich über den Vorjahren, während die Aufwendungen für das Rollmaterial ganz wesentlich zurückgegangen seien.

Für die Jahre 1902—1911 betragen die Ausgaben der Neuverwendungen für den Bau Fr. 227,757,316 und diejenigen für das Rollmaterial Fr. 102,431,410. Der Bilanzwert der Anlagen und festen Einrichtungen hat im Jahre 1911 einen Betrag von Fr. 1,016,307,000 und derjenige des Rollmaterials einen solchen von Fr. 226,026,000 erreicht.

Bezüglich des Verkehrs mit Generalabonnements und kombinierten Billetten weist der Verwaltungsrat darauf hin, dass mit der Erhöhung der Preise der Generalabonnements im ganzen die erwünschte Wirkung erzielt worden sei. Die Gesamteinnahmen seien im Steigen begriffen und haben für 1911 Fr. 148,808 mehr betragen als 1910. Die Vermehrung entfalle aber ausschliesslich auf die langfristigen Abonnements. Sie haben Fr. 245,947 mehr abgeworfen, während die kurzfristigen Abonnements Fr. 97,139 weniger einbrachten. Der seinerzeit mit der Erhöhung des Preises verfolgte Zweck, die Benützung der kurzfristigen Abonnements einzuschränken, ohne die langfristigen in ihrer Entwicklung zu stören, sei also erreicht worden. Der Ausfall an kurzfristigen Abonne-

ments werde nach den Mitteilungen der Generaldirektion durch Übergang der betreffenden Reisenden zu kombinierten und andern Billettarten ausgeglichen.

Mit dem Ausdrücke des Dankes und der Anerkennung gedenkt sodann der Verwaltungsrat der hervorragenden Verdienste, die sich der auf den 31. Dezember 1911 zurückgetretene Präsident der Generaldirektion, Herr Weissenbach, und der im November 1911 verstorbene Herr Flury, Vizepräsident der Generaldirektion, um die Entwicklung der schweizerischen Bundesbahnen erworben haben.

Endlich wird unter Hinweis auf die weitere Konsolidierung, die das Jahr 1911 gebracht hat, mit Befriedigung konstatiert, dass die Erhöhung der Besoldungen und Löhne, welche mit diesem Jahre in definitiver Gestalt sich vollziehen und dem Personal die erwünschte Besserung seiner ökonomischen Lage bringen werde, nicht um den Preis einer Schwächung der finanziellen Grundlagen des Unternehmens gewährt werden müsse. Hieraus ergebe sich, dass die Grundsätze der Sparsamkeit im Haushalte der Bundesbahnen leitend sein und bleiben müssen. Eine weitblickende Verwaltung werde die Ausgaben immer so zu bemessen haben, dass nirgends über das nötige und zulässige Mass hinausgegangen werde, damit für grosse Notwendigkeiten Kraft und Mittel vorhanden bleiben.

Wir sind mit diesen Ausführungen einverstanden.

Zum Bericht der Generaldirektion bemerken wir folgendes:

### **Bahnanlage und feste Einrichtungen.**

Die für Bauzwecke verausgabten Summen sind, soweit Bahnanlage und feste Einrichtungen betreffend, in der beiliegenden Tabelle im Vergleich mit den ins Baubudget aufgenommenen Beträgen zusammen- und denjenigen für das Jahr 1910 gegenübergestellt. Wie sich aus dieser Tabelle ergibt, belaufen sich bei einer Totalbudgetsumme von Fr. 29,448,800 die tatsächlichen Ausgaben insgesamt auf Fr. 21,836,507, das heisst auf rund Fr. 1,500,000 mehr als im Vorjahr.

## Vergleichung der Bauausgaben 1911 mit dem Budget.

	Budget 1911	Ausgaben im Jahre 1911		
		für budgetierte Bauten	für nicht im Budget enthaltene Bauten	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Simplontunnel . . . . .	2,000,000 <i>1,000,000</i>	36,548 <i>19,640</i>	— —	36,548 <i>19,640</i>
Rickenbahn . . . . . (Subvention des Kts. St. Gallen)	300,000 <i>400,000</i>	53,010 <i>1,164,292</i>	— —	53,010 <i>1,164,292</i>
Brienzerseebahn . . . . .	1,000,000 <i>1,000,000</i>	187,067 <i>34,151</i>	— —	187,067 <i>34,151</i>
Generaldirektion . . . . . (diverse Ausgaben)	1,772,000 <i>702,000</i>	305,073 <i>616,658</i>	— —	305,073 <i>616,658</i>
Kreis I . . . . .	5,279,300 <i>5,249,300</i>	3,927,576 <i>4,447,077</i>	32,621 <i>53,502</i>	3,960,197 <i>4,500,579</i>
Kreis II . . . . .	6,507,200 <i>6,781,000</i>	6,927,046 <i>4,741,217</i>	38,397 <i>73,792</i>	6,965,443 <i>4,815,009</i>
Kreis III . . . . .	3,618,000 <i>3,233,000</i>	2,506,896 <i>3,474,671</i>	—122,206 <i>58,812</i>	2,384,690 <i>3,533,483</i>
Kreis IV . . . . .	6,282,300 <i>5,435,100</i>	5,867,860 <i>4,696,276</i>	59,595 <i>25,516</i>	5,927,455 <i>4,721,792</i>
Kreis V . . . . .	2,690,000 <i>1,597,500</i>	2,247,772 <i>732,072</i>	269,252 <i>39,944</i> (+ 193,095)	2,517,024 <i>772,016</i> (+ 193,095)
Gesamtsumme . . . . .	29,448,800 <i>25,397,900</i>	21,558,848 <i>19,926,054</i>	277,659 <i>444,611</i>	21,836,507 <i>20,370,715</i>

NB. Die Kursivzahlen beziehen sich auf Baubudget und Bauausgaben pro 1910.

Es liegt in der Natur der Sache, dass sich die Verwendungen auf die verschiedenen Budgetposten sehr ungleich verteilen. Für einige wenige grössere Arbeiten gelangten wesentlich höhere Summen zur Ausgabe als im Budget vorgesehen, während

für eine grosse Zahl der übrigen Arbeiten die effektiven Verwendungen hinter den budgetierten Beträgen zurückgeblieben sind. Budgetüberschreitungen von über Fr. 100,000 sind für folgende Arbeiten zu verzeichnen:

- Kreis I: Bahnhöferweiterung Lausanne,  
Stationserweiterung Vallorbe;
- Kreis II: Bahnhöferweiterung Bern,  
Bahnhofumbau Biel,  
Doppelspur Aarburg-Sursee,  
Doppelspur Wilerfeld-Gümligen;
- Kreis III: Werkstätten Zürich,  
Unterführungen Rüslikon-Thalwil;
- Kreis IV: Stationserweiterung Rheineck,  
Stationserweiterung Wattwil,  
Doppelspuriger Tunnel St. Gallen-St. Fiden,  
Lokomotivremise St. Gallen.

Diesen Bauten entspricht eine Totalausgabe von Fr. 9,463,377, was bei den entsprechenden Budgetansätzen von Fr. 5,773,700 einer Überschreitung von Fr. 3,689,677 gleichkommt. Da es sich aber hierbei nicht um die Abrechnungssummen der einzelnen noch unvollendeten Bauwerke, sondern nur um die Ausgaben des Jahres 1911 handelt, sind diese Überschreitungen für die Beurteilung der endgültigen Kosten der betreffenden Bauten nicht massgebend.

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

- Ausbau des zweiten Simplontunnels<sup>2</sup>;  
Rickenbahn;  
Brienzerseebahn;  
Hauenstein-Basislinie Sissach-Olten;
- Kreis I: Croy-Vallorbe, Entwässerungen,  
Neuenburg-St. Blaise, Überführung „du Mail“,  
Stationserweiterung Payerne,  
Doppelspur Villeneuve-Aigle,  
Doppelspur St. Blaise-Neuveville,  
Stationserweiterung Nyon,  
Doppelspur Martigny-Riddes,  
Stationserweiterung Palézieux,  
Doppelspur Sviriez-Romont;

- Kreis II:** Stationserweiterung Pratteln,  
St. Karliunterführung Emmenbrücke-Luzern,  
Strassenunterführung Herzogenbuchsee,  
Doppelspur Sursee-Rothenburg,  
Neue Station Boncourt,  
Basler Verbindungsbahn, Doppelspur;
- Kreis III:** Umbau der linksufrigen Zürichseebahn,  
Bahnhöferweiterung Baden,  
Stationserweiterung Ziegelbrücke,  
Ersatz der obern Limmatbrücke bei Wettingen,  
Stationserweiterung Mühlehorn,  
Neue Wildbachbrücke bei Wetzikon;
- Kreis IV:** Geleiseerweiterung Uzwil,  
Viehrampe in Buchs;
- Kreis V:** Über- und Unterführungen Maroggia-Mendrisio,  
Überholungsgeleise Flüelen,  
Stationserweiterung Melide.

Der Konto „Unvollendete Bauobjekte“ ist von Fr. 70,413,278 auf Fr. 62,300,448, also um Fr. 8,112,830, vermindert worden.

### **Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften.**

Für Rollmaterialanschaffungen wurden Fr. 6,764,430.47 gegenüber einer Budgetsumme von Fr. 6,657,550 und für Mobiliar und Gerätschaften Fr. 288,034.04 gegenüber einer Budgetsumme von Fr. 308,700 verausgabt.

### **Gesamtbauausgaben.**

Die Gesamtbauausgaben pro 1911 betragen, inklusive Kosten für Verwendungen auf Nebengeschäfte (Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee) und unter Berücksichtigung der Nachtragskredite Fr. 28,888,974.66 (Baubudget 1911 Fr. 36,416,450), wovon Fr. 5,137,512.29 der Betriebsrechnung belastet werden. Die Nettobauausgaben belaufen sich also auf Fr. 23,751,462.37 (1910 Fr. 25,895,155.91).

### **Geleiseerneuerungen und Verstärkungen.**

Im Berichtsjahre sind in Geleiseerneuerungen und Verstärkungen 94 km Geleise mit Material nach den neuen Normen für Hauptlinien verlegt worden, und liegen nun im

ganzen 1316 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 den Seiten 158 und 159 des Berichtes enthaltenen Angaben, wonach zufolge Eröffnung der Rickenlinie und der im Winter und im Sommer durchgeführten Verbesserungen gegenüber dem Vorjahr eine Mehrleistung von 374,763 Personenzugskilometern sich ergibt, wovon 93,594 Zugskilometer auf die am 1. Oktober 1910 eröffnete Rickenbahn entfallen.

### Rechnungen und Bilanz.

Die nach Massgabe des Rechnungsgesetzes vollzogene allgemeine Prüfung der einzelnen Rechnungsausweise und der Bilanz ergab deren Richtigkeit und gegenseitige Übereinstimmung. Die auf Baukonto verrechneten Ausgaben werden durch die Aufsichtsorgane des Eisenbahndepartements jeweilen belegweise nachgesehen. Diese Arbeit erfordert jedoch längere Zeit, so dass allfällig nötig werdende Berichtigungen erst in einer folgenden Rechnung berücksichtigt werden können.

### Betriebsrechnung.

Die Vergleichung der Ergebnisse des Bundesbahnbetriebes in den letzten fünf Jahren lässt die mit 1908 eingetretenen Schwankungen und den erfreulichen Wiederaufschwung des wirtschaftlichen Lebens im Lande deutlich erkennen. Es betrug auf dem ganzen Netze, mit Einschluss der Gotthardbahn:

#### Die Betriebseinnahmen.

	Fr.	Per Bahn- kilometer Fr.	Ver- mehrung %
Im Jahr 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 Betriebsausgaben,*

unter Zuzug der Zulagen an das Dienstpersonal und nach Abschluss der aus dem Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben:

	Fr.	Per Bahn-	Ver-
		kilometer	mehrung
		Fr.	%
Im Jahr 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

Es geht hieraus hervor, dass die Aufwendungen für den Betrieb und Unterhalt des Gesamtnetzes in den letzten Jahren trotz der Zunahme des Verkehrs, der besseren Bezahlung des Personals und der gesteigerten Materialkosten nahezu auf gleicher Höhe geblieben sind. Die auf sparsame Führung des Bundesbahnbetriebes gerichteten Bestrebungen sind deutlich wahrnehmbar.

**Gewinn- und Verlustrechnung.**

Diese, die gesamte Geschäftsführung umfassende Nachweisung bildet mit dem Aktivsaldo von Fr. 5,575,267 den Beweis für eine merkhliche Verbesserung der Finanzlage. Zur Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben mit denen des Vorjahres folgt eine Gegenüberstellung der beiden Rechnungen:

*Einnahmen.*

	1911	1910
	Fr.	Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen, nach Einschluss der Zulagen an das Personal und nach Ausscheidung der Ausgaben zu Lasten des Erneuerungsfonds . . . . .	77,690,543	71,524,813
Ertrag verfügbarer Kapitalien . . .	4,830,820	4,741,641
Zinse zu Lasten des Baukontos . . .	600,427	729,219
Ertrag der Bodensee-Schiffe . . . .	147,620	219,826
Zuschuss aus dem Pensionsfonds J. S.	59,267	65,093
Betriebssubvention von Italien . . .	66,000	66,000
Sonstige Einnahmen . . . . .	161,628	10,226
<b>Zusammen</b>	<b>83,556,305</b>	<b>77,356,818</b>

*Ausgaben.*

	1911	1910
	Fr.	Fr.
Pachtzins für Vevey-Chexbres . . .	30,000	30,000
Kontokorrentzinse und Provisionen	7,399,643	3,640,473
Verzinsung der Anleihen . . . .	48,171,208	47,749,431
Gesetzliche Amortisation . . . .	8,078,980	6,779,181
Abschreibung beseitigter Anlagen .	1,188,457	805,766
Amortisation von Anleihekosten .	1,426,539	423,756
Einlage in den Erneuerungsfonds .	9,055,565	8,874,143
Einlage in den Versicherungsfonds	14,046	15,666
Rücklage für Feuerversicherung .	120,000	120,000
Verzinsung und Abschreibung des Hilfskassadefizits . . . . .	915,000	915,000
Sonstige Ausgaben . . . . .	45,985	54,643
Zusammen	<u>76,445,423</u>	<u>69,408,059</u>

Einnahmenüberschuss . . . . .	7,110,882	7,948,759
ab: Passivsaldo vom Vorjahr . . .	—1,535,615	—9,484,374
Saldovortrag . . . . .	5,575,267	—1,535,615

Der grössere Einnahmenüberschuss des Jahres 1910 von zirka Fr. 838,000 erklärt sich zum Teil dadurch, dass die schätzungsweisen Zins- und Amortisationsbeträge für die übernommene Gotthardbahn zu niedrig angesetzt waren. Nach Abschluss des Rückkaufsvergleiches mit der Gotthardbahngesellschaft ergaben sich wesentliche Mehrbeträge, die pro 1911 in den Ausgaben nachzutragen waren. Ohne diese Ausgleichungen hätte sich der Einnahmenüberschuss des Jahres 1911 von . . Fr. 7,110,882 um folgende Beträge höher gestellt:

Mehrbetrag der Zinse für G. B. . . . .	„	2,432,870
Gesetzliche Amortisation G. B., Nachtrag . .	„	614,915
Amortisation auf dem Aufgeld, 1909 und 1910	„	600,000
Ergänzter Überschuss für 1911 . . . . .	Fr.	<u>10,758,667</u>

Diese Erwägung führt nun allerdings zu keiner Besserstellung des Abschlussresultates, weil bei stärkerer Belastung der Jahre 1910 und 1909 die Fehlbeträge noch bedeutender geworden wären. Sie zeigt aber doch, dass bei Anhalten der bisherigen Verkehrsentwicklung in normalen Jahren mit wachsenden Überschüssen gerechnet werden kann. Die Jahre 1912 und 1913,

in denen sich die Wirkungen des neuen Besoldungsgesetzes und der Eröffnung der Lötschbergbahn geltend machen werden, können allerdings noch nicht als solche normale Jahre in Betracht kommen.

### Erneuerungsfonds.

Zum Fondsbestande des alten Netzes kamen für die Linien der Gotthardbahn Fr. 7,655,797 hinzu. Diese Summe bildet einen Teil des Abzuges von Fr. 11,660,000, der gemäss dem Rückkaufvergleich vom kapitalisierten Reinertrag der Gotthardbahn erfolgte.

Vom Gesamtbestande des Fonds von . . . Fr. 74,766,984

sind in besondern Aktiven angelegt:

a. in Obligationen der Bundesbahnen . . .	Fr. 62,741,100
b. in Staatspapieren . . . . .	„ 2,688,540
in den übrigen Aktiven sind inbegriffen . . .	„ 9,337,344

Dass der jetzige Bestand des Erneuerungsfonds dem infolge Abnutzung der in Betracht fallenden Anlagen entstandenen Minderwert entspreche, kann nicht mit Bestimmtheit behauptet werden. Um diesen Minderwert zu berechnen, wären zunächst umständliche Erhebungen über das durchschnittliche Alter der Schienen, Schwellen, Lokomotiven, Personenwagen, Güterwagen usw. vorzunehmen, deren Durchführung bei grossen Unternehmungen wie die S. B. B. besondern Schwierigkeiten begegnen würde. Aus dem seit 1903 erfolgten erheblichen Anwachsen des Fonds darf immerhin, auch ohne Vornahme einer genaueren Berechnung, der Schluss gezogen werden, dass die bisherigen Rücklagen im allgemeinen genügen. Beim Rollmaterial und Mobiliar überschreiten sie die jährlichen Anforderungen erheblich, während beim Oberbau die Entnahmen aus dem Fonds grösser sind als die Einlagen. Diese Erscheinung hat ihren Grund im notwendig gewordenen Umbau der Hauptstrecken mit stärkeren Schienen und Schwellen. Wenn diese beendet ist, werden die Ansprüche geringer werden. Zur Veranschaulichung der Bewegungen im Erneuerungsfonds folgt ebenfalls eine Übersicht.

*Einlagen.*

	Oberbau Fr.	Rollmaterial Fr.	Mobiliar Fr.	Total Fr.
1903 . .	4,046,808	3,604,509	334,741	7,986,058
1904 . .	4,215,357	3,800,353	353,381	8,369,091
1905 . .	4,389,978	3,970,344	374,748	8,735,070
1906 . .	3,286,980	3,464,596	333,133	7,084,709
1907 . .	3,506,534	3,825,109	360,508	7,692,151
1908 . .	3,539,031	3,883,613	392,513	7,815,157
1909 . .	3,837,940	4,183,414	502,682	8,524,036
1910 . .	3,958,501	4,399,653	515,990	8,874,144
1911 . .	4,032,364	4,499,134	524,068	9,055,566
	<u>34,813,493</u>	<u>35,630,725</u>	<u>3,691,764</u>	<u>74,135,982</u>

*Entnahmen.*

1903 . .	3,284,368	2,475,697	113,701	5,873,766
1904 . .	4,017,493	2,839,877	172,146	7,029,516
1905 . .	4,159,261	2,583,929	228,090	6,971,280
1906 . .	4,536,167	2,232,807	153,322	6,922,296
1907 . .	4,619,315	1,120,198	329,960	6,069,473
1908 . .	4,875,151	1,984,469	213,727	7,073,347
1909 . .	4,072,914	1,988,904	182,632	6,244,450
1910 . .	4,127,107	2,435,289	210,552	6,772,948
1911 . .	4,448,480	2,820,398	196,754	7,465,632
	<u>38,140,256</u>	<u>20,481,568</u>	<u>1,800,884</u>	<u>60,422,708</u>

**Reservefonds.**

Der in der Bilanz ausgewiesene Gewinnsaldo von 5,5 Millionen Franken hat die Frage der Dotierung eines Reservefonds wieder in Fluss gebracht. Das Bestreben, im Haushalte des zu selbständiger Rechnungsführung verpflichteten, grossen Staatsbetriebes eine ausreichende Gewinnreserve als Rückhalt bei ungenügenden Betriebsergebnissen zu besitzen, ist verständlich und im Rückkaufsgesetze in Art. 8 auch vorgesehen. Nach letzterem sollen vom Überschuss

20% in den Reservefonds gelangen und 80% im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs verwendet werden. Über die praktische Durchführung des zweiten Teiles der Vorschrift besteht aber nicht genügende Klarheit. Es wird notwendig sein, anlässlich der Revision des Organisationsgesetzes der Bundesbahnen auch diesen Artikel abzuändern.

Der Verwaltungsrat hält es für angezeigt, von einer Verwendung des Jahresgewinnes im Sinne von Art. 8 (3) des Rückkaufgesetzes für diesmal noch abzusehen, und nach weiterer Abschreibung von Fr. 1,021,055 auf Bauverlusten den Restbetrag von Fr. 4,554,212 als Aktivsaldo auf neue Rechnung vorzutragen. Wir können dieses Vorgehen zur Gutheissung empfehlen. In Anbetracht, dass unvorhergesehene Ereignisse Verkehrs- und Einnahmenschwankungen nach sich ziehen können, ist der Saldo keineswegs zu gross.

### Amortisationen.

Die gesetzlichen Quoten, mit Inbegriff des Nachtrages für die Gotthardstrecke, erreichen im ganzen Fr. 8,078,979 und entsprechen den Vorschriften und Bilanzgrundlagen.

Auch die Abschreibungen auf den Werten untergegangener Anlagen und auf den Anleihenkosten sind den Verhältnissen angemessen. Der Restbetrag von Fr. 1,021,055 auf Anlageverlusten soll aus dem Gewinnsaldo von 1911 nachträglich noch getilgt werden, so dass dann der Verlust-Konto in dieser Richtung ganz entlastet sein wird.

Über die Verrechnung des an die Gotthardbahn-Gesellschaft bezahlten Aufgeldes von 6 Millionen Franken für Übernahme des  $3\frac{1}{2}$  % Anleihs bestanden abweichende Auffassungen. Der Bundesrat entschied für die Einstellung zu den „zu amortisierenden Verwendungen“ statt zum „Überschuss des Rückkaufspreises über die übernommenen Aktiven“, von der Erwägung ausgehend, dass es sich um die in Art. 9 des Rechnungsgesetzes bezeichneten, zu amortisierenden Kursverluste handle, und nicht um einen Bestandteil der Rückkaufsumme.

Die Hilfskasse der ehemaligen Gotthardbahn ist nach Deckung des von den Experten ermittelten Defizits von Fr. 4,004,203 von den Bundesbahnen definitiv übernommen worden. Sie wird vorläufig getrennt verwaltet.

## Baurechnung.

Die schon erwähnte, nachträgliche Durchsicht der Bauausgabenbelege durch Delegierte des Eisenbahndepartements gilt auch für die Erstellungskosten der Rickenbahn, die mit Fr. 12,409,536 auf den Baukonto übertragen wurden.

Nach den Bilanzbeträgen (Baukonto und Rechnung für unvollendete Objekte) sind in den letzten Jahren für neue Linien, Ergänzungsanlagen und für die Beschaffung von Betriebsmaterial netto aufgewendet worden:

1911	. . . . .	Fr. 23,876,000
1910	. . . . .	„ 25,824,000
1909	. . . . .	„ 22,320,000
1908	. . . . .	„ 36,631,000
1907	. . . . .	„ 33,723,000
1906	. . . . .	„ 30,504,000
1905	. . . . .	„ 30,041,000
1904	. . . . .	„ 29,221,000

Seit 1. Mai 1909 sind auch die neuen Ausgaben für das Netz der Gotthardbahn inbegriffen.

Diese Zahlen zeigen, dass von 1908 an, d. h. mit dem Eintritt ungünstiger Betriebsergebnisse auch eine wesentliche Einschränkung in den Bauausgaben stattfand.

## Bilanz.

Nach der Übernahme der Gotthardbahn stehen nun die Anlagen und Ausrüstungen der Bundesbahnen mit 1,481,9 Mill. Fr.

in der Bilanz, zusammengestellt aus:

Anlagekosten der Betriebslinien . . . . .	1,263,4	Mill. Fr.
Objekte im Bau . . . . .	62,3	„
Bezahlter kommerzieller Mehrwert . . . . .	113,9	„
Dampfschiffe auf dem Bodensee . . . . .	2,4	„
Entbehrliche Liegenschaften . . . . .	7,0	„
Materialvorräte . . . . .	32,9	„

Die bestehenden Anleihenschulden erreichen ungefähr den gleichen Betrag.

Die der Hauptbilanz beigegebene Eingangsbilanz für die alte G. B. auf 1. Januar 1912 (sollte heissen auf Ende 1911) stützt

sich auf die Zahlen des Rückkaufsvergleichs, auf die erfolgten Abtretungen und auf die gegenseitige Abrechnung. Das Subventionskapital von 119 Millionen Franken an die Gotthardbahn, das vor Aufstellung des ersten Rechnungsgesetzes in die Bilanz der Gesellschaft aufgenommen worden war und bis zum Rückkauf darin als Passivum bestehen blieb, ist in der Bilanz der Bundesbahnen weggelassen worden, weil kein Anrecht auf Rückzahlung besteht. Zum Ausgleich erfolgte eine Verminderung der Anlagekosten der Gotthardlinie durch Abzug des Betrages auf der Ausgabenrubrik für die Tunnels.

Von den einzelnen Bilanzposten bedarf noch der Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der früheren Gesellschaften (Fr. 113,917,355) einer Erläuterung. Vom Verwaltungsrate ist in seinem Berichte zur Jahresrechnung S. B. B. für 1911 die Frage gestellt worden, ob dieser Bilanzbetrag, zur Erzielung grösserer Klarheit und Übersichtlichkeit, nicht mit dem Baukonto unter einem neuen Haupttitel, „Anlagekapital“ aufgeführt werden könnte.

Gleiche Erörterungen ergaben sich schon früher bei der Aufstellung der ersten Bilanz der Bundesbahnen. Das Rechnungsgesetz bestimmt in Art. 4, Absatz 2, dass wenn der Kaufspreis einer Unternehmung höher sei, als der alte Bilanzwert, letzterer nicht überschritten werden dürfe. Ferner schreibt Art. 13 vor, dass alle Posten, die nicht auf Baukonto verrechnet werden dürfen, vorübergehend als zu ersetzende Posten in die Bilanz aufzunehmen und zu tilgen seien. Der Bundesrat hielt damals dafür, diese Gesetzesartikel seien auch für die Bilanz der Bundesbahnen massgebend und zu befolgen. Eine Ausnahme wurde nur in dem Sinne gestattet, dass die Beträge der Überzahlung, in Abweichung vom Verfahren bei den Privatbahnen, unter einem besondern, von den „Zu amortisierenden Verwendungen“ getrennten Titel aufgeführt werden durften.

Bei der heutigen Beurteilung der Frage ist nun festzustellen, dass die Vorschriften des Rechnungsgesetzes auf diesen Bilanzposten nur teilweise Anwendung finden, indem dieser nicht direkt getilgt wird, sondern in die allgemeine Amortisation der Anlagekosten innerhalb 60 Jahren einbezogen ist.

Im weitern ist zu berücksichtigen, dass das Rechnungsgesetz für die Bundesbahnen nur insoweit gelten soll, als die Voraussetzungen vorhanden sind. Nun ist bekannt, dass ein Teil der Bestimmungen des Rechnungsgesetzes im Hinblick auf den Rück-

kauf der Privatbahnen entstanden ist. Darunter fällt auch die Vorschrift über die Behandlung des Überschusses des Kaufpreises über den Bauwert einer Bahn. Der Bund wollte verhüten, dass der konzessionsgemässe Anlagewert der Bahnen durch Verkäufe und dergleichen erhöht werde. Nach vollzogenem Rückkauf der Hauptbahnen kommen nun diese Erwägungen bei der Bilanzstellung nicht mehr in Betracht. Die vom Bund bezahlten Mehrbeträge entsprechen im Grundsatz dem Überschuss des Ertragswertes über den Bauwert und können ohne Bedenken neben dem letztern aufgeführt werden.

Der Bundesrat hält demnach dafür, es könne, nach Abklärung der Verhältnisse, die Anregung des Verwaltungsrates ausgeführt und der Konto „Überschuss der Rückkaufspreise . . .“ anders eingereiht und neben dem „Baukonto“ unter dem neuen Haupttitel „Anlagekonto“ aufgeführt werden.

### **Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.**

Der Jahresbericht der Pensions- und Hülfskasse der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen und der Jahresbericht der Kranken- und Hülfskasse der ständigen Arbeiter der S. B. B. für das Jahr 1911 werden den Mitgliedern der Bundesversammlung, wie bisher, erst später zugestellt werden können. Zur vorläufigen Orientierung dienen die Rechnungen und Bilanzen dieser Kassen, die den allgemeinen Rechnungen beigedruckt sind. Daraus ist ersichtlich, dass die allgemeine Pensions- und Hülfskasse mit einem erheblichen Nettoverlust von Fr. 1,677,309.72 abschliesst. Für 1910 betrug der Ausfall nur Fr. 340,762 und für 1909 sogar nur Fr. 86,379. Aus der vorhandenen Berichterstattung der Verwaltung der Hülfskasse ist über diese Erscheinung noch nichts zu entnehmen. Die spätern Erklärungen sind daher abzuwarten.

Bei der Kranken- und Hülfskasse der Arbeiter ergab die Krankenversicherung ein Defizit von Fr. 47,914.35, das von den Bundesbahnen statutengemäss gedeckt werden musste.

### **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 17. Mai 1912.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**L. Forrer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**

#### ***Beilagen:***

1. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 30. April 1912.
2. Bericht der Generaldirektion vom 12. April 1912.

(Entwurf.)

**Bundesbeschluss**

betreffend

**Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen  
der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1911.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

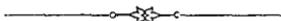
1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1911, vom 12. April 1912, nebst Beilagen;
2. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 30. April 1912;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. Mai 1912,

beschliesst:

1. Die Rechnungen des Jahres 1911 und die Bilanz auf 31. Dezember 1911 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1911 mit einem Aktivsaldo von . . . . . Fr. 5,575,267. 77 wird genehmigt. Aus diesem wird der Restbetrag des Bilanzkontos IV b der Aktiven, Abschreibung von untergegangenen Anlagen infolge von Bahnhof- und Stationsumbauten, gedeckt mit . . . . . „ 1,021,055. 45  
und der Überschuss von . . . . . Fr. 4,554,212. 32 auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1911 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 1911. (Vom 17.  
Mai 1912.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	326
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.05.1912
Date	
Data	
Seite	89-106
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 607

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.