

**Zeitschrift:** Rechnungen für das Jahr ... / Schweizerische Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1912)

**Artikel:** Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung betreffend den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen der schweizerischen Bundesb...

**Autor:** Arx, Casimir von / Oetiker  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676170>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

D

g. 1.



## Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung betreffend den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912.

(Vom 29. April 1913.)

*Hochgeachteter Herr Bundespräsident!*

*Hochgeachtete Herren Bundesräte!*

Die von der Generaldirektion aufgestellten Jahresrechnungen der schweizerischen Bundesbahnen und der von ihr erstattete Geschäftsbericht für das Jahr 1912 sind von uns laut Vorschrift des Art. 17, Ziffer 3, des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen geprüft worden.

Gemäss bisheriger Übung wurden die Rechnungen für das Geschäftsjahr 1912 einer Delegation aus der Mitte unserer ständigen Kommission zur Vorprüfung überwiesen; diese hat sich durch Vornahme von Stichproben von der richtigen Rechnungsführung und von der genauen Übereinstimmung der gedruckten Rechnungen mit den Eintragungen in die Bücher überzeugt. Die Delegation hat ferner durch Stichproben den Bestand der eigenen Wertschriften der Bundesbahnverwaltung, der zur Aufbewahrung übergebenen Obligationen und der hinterlegten Kationen kontrolliert und sich die über alle Änderungen im Bestande der vorhandenen Titel geführten detaillierten Protokolle vorlegen lassen. Nach allen Richtungen ist eine pünktliche Ordnung fest-

gestellt worden. Um für diese Prüfung Zeit zu gewinnen, hat die Delegation die genannten Konstatierungen zum Teil schon im Laufe des Monats Februar 1913 vorgenommen.

Zu den gedruckten Jahresrechnungen ist vorerst in formeller Beziehung zu bemerken, dass die Generaldirektion im Einvernehmen mit der ständigen Kommission folgende Vereinfachungen versuchsweise durchgeführt hat:

a. Der Abschnitt der Jahresrechnung „Vergleichung der Bauausgaben mit dem Budget und Zusammenzug auf Ende des Rechnungsjahres“ (Seiten 84/177 der Rechnung für 1911) ist mit Ausnahme der Rekapitulation weggelassen worden, indem das bisher mitgeteilte Detail zu wenig allgemeines Interesse bietet, um in der Rechnung abgedruckt zu werden. Selbstverständlich wird die Vergleichung auch künftig vorgenommen und es steht die betreffende Tabelle bei der Verwaltung jederzeit zur Einsicht zur Verfügung, so dass über jedes in Ausführung begriffene Bauobjekt Aufschluss erteilt werden kann; nur die Veröffentlichung im Druck fällt weg. Es ist übrigens zu bemerken, dass dieser Abschnitt seit 1902 auf ausdrückliches Verlangen der ständerätlichen Bundesbahnkommission in die gedruckte Rechnung aufgenommen worden war. Die Ausgaben für die vollendeten Bauobjekte (Seiten 52/83 der Rechnung für 1911) sollen auch künftig im Detail mitgeteilt werden, da sich diese Darstellung auf eine Rechnungsvorschrift des Bundesrates stützt.

b. Die Rechnungen der HülfsGeschäfte, Materialverwaltungen und Werkstätten (Seiten 180/205 der Rechnungen für 1911 und Seiten 90/95 für 1912) sind 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 ist; 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 ist.

Mit diesem Versuche ist die Prüfung der im Geschäftsberichte der Generaldirektion auf Seite 23 unter Ziffer 17 erwähnten Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes nicht erledigt, das mit Schreiben vom 5. September 1912 erklärt hat, dass es zu der von uns angeregten Verlängerung der Frist für Aufstellung der Jahresrechnungen und des Geschäftsberichtes der Bundes-

bahnen nicht Hand bieten könne, dagegen Untersuchung verlangte, ob nicht eine Vereinfachung dieser Drucksachen möglich sei. Wir behalten uns vielmehr eine bezügliche Antragstellung nach Eingang eines Berichtes der Generaldirektion vor.

\* \* \*

Nach diesen formellen Bemerkungen gehen wir zur materiellen Prüfung über und konstatieren mit Befriedigung, dass auch der Rechnungsabschluss für das Jahr 1912 als ein guter bezeichnet werden darf. Es gilt das in erster Linie von der Betriebsrechnung.

Es haben betragen:

die Betriebseinnahmen . . . . .	Fr. 206,056,419
die des Vorjahres . . . . .	„ 196,511,857
somit Vermehrung . . . . .	<u>Fr. 9,544,562</u>
die Betriebsausgaben . . . . .	Fr. 136,883,959
die des Vorjahres . . . . .	„ 124,647,775
somit Vermehrung . . . . .	<u>Fr. 12,236,184</u>

Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben mit Fr. 69,172,460 ist allerdings um Franken 2,691,622 kleiner als der des Vorjahres mit Fr. 71,864,082. Dabei ist aber zu beachten, dass der Einfluss der Gehalts- und Lohnerhöhungen zufolge des neuen Besoldungsgesetzes für 9 Monate in volle Wirksamkeit getreten ist

Die Transporteinnahmen erzeugen eine Vermehrung von Fr. 9,228,556 = 4,9 % (1911: 4,78 %); von denselben fallen auf den Personen-

	Fr.	1912	1911	1910
transport . . . . .	79,741,480	= 40,34%	41,31%	42,03%
Gepäck-, Güter- und				
Tiertransport . . . . .	117,955,693	= 59,66%	58,69%	57,97%

Wie im Jahre 1911 gegenüber 1910 hat sich somit auch 1912 das prozentuale Verhältnis wieder zugunsten des Güterverkehrs verschoben, ein finanziell günstiges Ergebnis, indem die Zugleistungen für den Güterverkehr ungefähr 30 % ausmachen gegenüber 70 % für den Personenverkehr (1911: Total der Zugskilometer 33,214,262, wovon Schnell- und Personenzüge 23,927,939 und Güterzüge 9,286,325, darunter reine Güterzüge 7,763,385 und solche mit Personenbeförderung 1,522,940 Zugskilometer).

Bezüglich der Vermehrung der Betriebsausgaben um Fr. 12,236,184 gleich 9,82 % gegenüber dem Vorjahre ist hervorzuheben, dass die zufolge der Durchführung des neuen Besoldungsgesetzes seit dem 1. April 1912 eingetretene Ausgabenvermehrung für Besoldungserhöhungen und Taglohnerhöhungen, nach Abzug der vorher schon für ausserordentliche Zulagen ausgerichteten Beträge von Fr. 4,483,154, Fr. 5,815,395 ausmacht; dazu kommen die damit zusammenhängenden ausserordentlichen Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse im Betrage von rund Fr. 1,800,000, und es betragen daher die zur Bewältigung des bedeutend gestiegenen Verkehrs aufgewendeten Mehrkosten rund Fr. 4,600,000 gleich 3,7 % der Betriebsausgaben von 1911, die sich auf Fr. 124,647,775 belaufen haben.

Der Betriebskoeffizient ist zufolge dieser Mehrausgaben um 2,5 gestiegen und beträgt für 1912 66,76, während er war: 1911: 64,26, 1910: 65,48, 1909: 70,32, 1908: 72,82, 1907: 69,22, 1906: 67,49, 1905: 66,42, 1904: 67,68, 1903: 65,53.

Diese Erhöhung des Betriebskoeffizienten trotz einer bedeutenden Zunahme des Verkehrs ruft nachdrücklich in Erinnerung, dass auch für die Zukunft vorsichtiges Masshalten in den Ausgaben geboten ist. Eine weitere erhebliche Steigerung derselben muss um so eher vermieden werden, da keine Sicherheit dafür besteht, dass die Einnahmen stets im gleichen Verhältnis sich vermehren werden, wie dieses 1912 beim Güterverkehr in der ganz ausnahmsweisen Höhe von 6,64 % der Fall war; normal war die Zunahme der Einnahmen aus dem Personenverkehr um 2,42 %. Laut der Zusammenstellung der monatlichen Betriebsergebnisse für das I. Quartal 1913 ist allerdings noch eine Einnahmenvermehrung von Fr. 1,067,004 zu konstatieren; sie wird aber durch die Ausgabenvermehrung von Fr. 3,535,021 überholt, so dass der Betriebsüberschuss um Fr. 2,468,017 kleiner ist. Der wesentlichste Teil der Ausgabenvermehrung gegenüber dem Vorjahr wird allerdings mit dem 1. April 1913 aufhören, da von diesem Zeitpunkt an das neue Besoldungsgesetz schon 1912 wirksam war.

Über die Betriebseinnahmen wie über die Betriebsausgaben gibt der Geschäftsbericht der Generaldirektion im einzelnen einlässlich Auskunft; wir glauben von einer Wiederholung der Zahlen und ihrer Beleuchtung hier Umgang nehmen zu dürfen. Wir heben hervor, dass die Einnahmen für Miete von Rollmaterial nur unerheblich um Fr. 14,426 gestiegen sind, während die den Bundesbahnen belasteten Ausgaben sich neuerdings



um Fr. 322,165 gesteigert haben, eine Erscheinung, die mit dem Anwachsen des Güterverkehrs zusammenhängt.

Die Steigerung der Personalausgaben für die Allgemeine Verwaltung, die Bahnaufsicht und den Betrieb mit Inbegriff der Bekleidungskosten und der Nebenbezüge um Fr. 6,550,560 gegenüber 1911, wozu noch Fr. 1,846,686 Mehreinlagen in die Hilfs- und Pensionskasse kommen, zeigt neuerdings, dass vorsichtiges Masshalten namentlich auch bei den Schlussnahmen der Verwaltung über die Gehaltserhöhungen und Taglohnaufbesserungen gerechtfertigt ist. Die notwendige Verbesserung der Personalbezüge wurde in einer Weise durchgeführt, die billigen Anforderungen entspricht. Deren Abschluss durch die vorgenommene Revision des Reglementes über die Nebenbezüge und die noch bevorstehende Abänderung des Kleidungsreglementes wird für 1913 neue Mehrbelastungen bringen.

Die Zunahme des Personalbestandes am Ende 1912 gegenüber 1911, nämlich

	1912	1911	Vermehrung
Beamte und Angestellte mit Jahresgehalt . . . . .	24,130	23,448	682
Im Taglohn oder Monatslohn Angestellte . . . . .	11,338	11,744	— 406
zusammen	35,468	35,192	276

ist durch die Verkehrsvermehrung bedingt.

Die namentlich im Güterdienst notwendig gewordene bedeutende Vermehrung der Fahrleistungen findet ihren Ausdruck nicht nur in den Kosten der Personalvermehrung, sondern auch in der erheblichen Steigerung des Materialverbrauchs der Lokomotiven und Wagen um Fr. 990,120. Die Zahl der geleisteten Lokomotivkilometer war nämlich 46,783,768 oder 1,795,218 = 3,99 % mehr als 1911; immerhin sind die Kosten des Materialverbrauchs per Lokomotivkilometer gegenüber 1911 von 40,92 auf 40,64 Cts. gefallen.

Die Unterhaltungskosten für das Rollmaterial sind im wesentlichen aus dem gleichen Grunde um Fr. 1,157,148 gestiegen. Eine erhebliche Steigerung im Betrage von Fr. 918,419 zeigt auch die Erneuerung der Personen- und Lastwagen, indem mehr erneuert worden sind: 4 Lokomotiven, 51 Personenwagen und 126 Lastwagen.

Die Kosten für Bureaubedürfnisse und Drucksachen, sowie für Beleuchtung, Heizung und Reini-

gung der Dienstlokale und der Bahnhöfe und Stationen konnten dagegen neuerdings herabgesetzt werden.

Nur scheinbar ist die Vermehrung der Ausgaben für den Publizitätsdienst um Fr. 112,585; sie ist auf veränderte Buchung dieses Dienstes zurückzuführen, der mit seinen Agenturen im Ausland, in Paris, London, New York und Berlin, befriedigend arbeitet.

Unter den Verschiedenen Ausgaben sind die Kosten der Feuerversicherung mit Fr. 194,417 hervorzuheben. Nachdem nun der Fonds für Versicherung gegen Feuerschaden auf Fr. 573,300 angewachsen ist, ist auf den Zeitpunkt des Ablaufes der bestehenden Versicherungsverträge, den 30. Juni 1913, der Übergang zur Selbstversicherung in Erwägung zu ziehen. Während unsere Prämienleistungen von 1903/1912 Fr. 1,126,244. 75 betragen haben, haben wir vom Konsortium der Feuerversicherungsgesellschaften für 639 Brandfälle nur Entschädigungen von Fr. 248,957. 35 bezogen.

Die grosse Vermehrung der Beiträge an die Hülfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen um Fr. 1,940,172 ist in der Hauptsache den Gehaltserhöhungen zuzuschreiben, die sowohl wegen des neuen Besoldungsgesetzes als auch wegen der periodischen dreijährigen Aufbesserung eingetreten sind.

Die Rechnung über den Erneuerungsfonds schliesst dieses Jahr mit einer Mehreinlage von nur Fr. 316,327 ab, während diejenige von 1911 Fr. 1,589,934 betragen hat, die von 1910 Fr. 2,101,196 und die von 1909 sogar Fr. 2,279,586. Diese stark abweichenden Zahlen weisen nach, dass es verfrüht wäre, an eine Revision der Erneuerungsfondsreglemente im Sinne einer Herabsetzung der Einlagen zu denken. Über das Anwachsen und den heutigen Stand des Erneuerungsfonds gibt die Zusammenstellung auf Seite 61 des Geschäftsberichtes Aufschluss; dessen Bestand auf Ende 1912 beträgt Fr. 75,083,311.

Zur Gewinn- und Verlustrechnung ist hervorzuheben, dass die Verzinsung der konsolidierten Anleihen von Fr. 48,171,208 auf Fr. 51,588,904, somit um Fr. 3,417,696 gestiegen ist; anderseits haben sich die Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. von Fr. 7,399,642 auf Fr. 2,523,131, somit um Fr. 4,876,511 vermindert und der Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bauzinse von Fr. 5,431,247 auf Fr. 5,817,842, somit um Fr. 386,595 erhöht. Die Zinslasten sind daher im ganzen von Fr. 50,139,603 auf

Fr. 48,294,193 oder um Fr. 1,845,410 vermindert worden. Diese Verminderung ist in der Hauptsache zurückzuführen auf den Wegfall grosser Zinsvergütungen, die zufolge des Rückkaufes der Gotthardbahn 1911 verrechnet wurden.

Die gesetzlichen Amortisationsquoten für 1912 betragen Fr. 7,840,777; diese Amortisation hat auf Ende 1912 die Summe von Fr. 53,293,495 erreicht (vgl. die Tabelle, Beilage II zum Geschäftsbericht), dazu kommt die Amortisation von Bauausgaben Fr. 4,602,243, totale Amortisation Fr. 57,895,738 gegenüber einem zu amortisierenden Anlagekapital von Fr. 1,255,697,727. Wenn die andern Abschreibungen für untergegangene Anlagen, für Kursverluste u. dgl. auf Anleihen, für das Hilfskassendefizit und für Verschiedenes, die allerdings nicht den eigentlichen Amortisationen gleichzustellen sind, hinzugefügt werden im Betrage von Fr. 23,360,086, ergibt sich, dass von den Bundesbahnen seit 1902 im ganzen Fr. 81,255,824 für Tilgungen aufgewendet worden sind.

Der Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung für 1912 ergibt unter Weglassung der Aktivsaldovorträge Fr. 84,342,943 Einnahmen und Fr. 75,116,348 Ausgaben, somit einen Überschuss von Fr. 9,226,595. Die Einnahmen sind um Fr. 1,239,127 kleiner als 1911, dagegen auch die Ausgaben um Fr. 2,333,783, so dass das Ergebnis um Fr. 1,094,656 günstiger ist.

In der Bilanz ist die formelle Änderung zu verzeichnen, dass der Baukonto und der Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der frühern Gesellschaften in einen Gesamttitel „Anlagekonto“ zusammengefasst und dargestellt sind wie folgt:

#### *I. Anlagekonto.*

1. Baukonto:	
a. Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 1,036,181,731
b. Rollmaterial . . . . .	„ 228,203,464
c. Mobiliar und Gerätschaften . . .	„ 22,211,460
	<hr/>
	Fr. 1,286,596,655
2. Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der frühern Gesellschaften	„ 113,917,356
	<hr/>
	Fr. 1,400,514,011

Der Baukonto hatte Ende 1911 Fr. 1,263,464,507 betragen, er hat somit um Fr. 23,132,140 zugenommen, und zwar: Bahnanlage und feste Einrichtungen um Fr. 19,873,778, Rollmaterial um Fr. 2,176,868 und Mobiliar und Gerätschaften um Fr. 1,081,502. Das Detail ist im Geschäftsbericht angegeben.



Die Änderungen im Konto „Unvollendete Bauobjekte“ sind auf Seite 82 des Geschäftsberichtes zusammengestellt; sie betragen an Nettobauausgaben 1912 Fr. 30,457,779 und an Übertragungen aus dem Konto „Unvollendete Bauobjekte“ auf den Baukonto Fr. 23,132,148; Bestand Ende 1912 Fr. 69,626,079, Differenz gegenüber 1911 Fr. 7,325,631.

Die „Zu amortisierenden Verwendungen“ haben Ende 1911 Kursverluste auf Obligationen-Emissionen in der gemäss Obligationenrecht zulässigen Höhe von Fr. 28,816,840 enthalten, sowie Fr. 1,021,055 für untergegangene Anlagen. Im Laufe des Jahres 1912 sind für untergegangene Anlagen 1,101,072 Franken und für Anfertigung von Anleihenstiteln und Couponsbogen Fr. 40,628 hinzugekommen. Diese zwei Beträge sind abgeschrieben worden und ausserdem obgenannte Fr. 1,021,055, und an Kursverlusten u. dgl. Fr. 739,580, so dass der Konto Ende 1912 nur noch mit Fr. 28,077,260 für Kursverluste auf Anleihen belastet ist.

Im übrigen verweisen wir auf die Erläuterungen und Vergleichen des Geschäftsberichtes zur Bilanz.

Der Rechnungsabschluss für 1912 ergibt das erfreuliche Resultat, dass die Gewinn- und Verlustrechnung einen Aktivsaldo von Fr. 13,780,807 oder abzüglich des Aktivsaldos vom Vorjahr mit Fr. 4,554,212 einen solchen von Fr. 9,226,595 verzeigt. Das Rechnungsjahr 1911 hatte einen Überschuss von rund 9½ Millionen ergeben, aus dem aber noch Rückrechnungen aus frühern Jahren zufolge des Rückkaufes der Gotthardbahn zu tilgen waren und ausserordentliche Abschreibungen vorgenommen wurden. Trotz der grossen Ausgabenvermehrung infolge des neuen Besoldungsgesetzes ist somit das Schlussresultat von 1912 dem von 1911 gleich geblieben.

Es entsteht neuerdings die Frage, wie der Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnung zu verwenden sei, speziell ob Art. 8 des Rückkaufgesetzes über Bildung eines Reservefonds Anwendung zu finden habe. Diese Frage ist schon letztes Jahr im Nationalrat erörtert worden, und es hat sich gezeigt, dass der genannte Art. 8 in der heutigen Redaktion praktisch nicht vollzogen werden kann. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns den Entwurf einer Gesetzesänderung zur Begutachtung zugestellt; die bezüglichen Untersuchungen sind aber noch nicht abgeschlossen, indem sie eine sorgfältige Abwägung erfordern, damit nicht neuerdings tatsächlich nicht aus-

föhrbare oder für eine solide Finanzwirtschaft nachteilige Bestimmungen erlassen werden.

Wir erachten es unter diesen Umständen mit der Generaldirektion für zweckmässig, den Überschuss auch diesmal zum grossen Teil zu ausserordentlichen Abschreibungen zu verwenden und damit eine weitere Konsolidierung der Finanzlage der Bundesbahnen herbeizuföhren. Das erscheint heute um so angezeigt, als der Stand des Geldmarktes es äusserst wünschbar macht, dessen Beanspruchung tunlichst hinauszuschieben und die verfügbaren Mittel zu reservieren. Laut Bilanz betrugen diese auf Ende 1912 an Kassenbeständen, Wechseln und Bankguthaben Fr. 50,028,258, so dass auch für 1913 die Emission eines neuen Anleihens vermieden werden kann.

In Übereinstimmung mit der Generaldirektion halten wir es für richtig, vom Rest der Emissionskosten und der Kursverluste auf dem  $3\frac{1}{2}\%$  Bundesbahnanleihen von 1899/1902 von Fr. 2,987,977 einen Betrag von Fr. 1,500,000 abzuschreiben.

Sodann sind vom Disagio von 6 Millionen für Übernahme des  $3\frac{1}{2}\%$  Anleihens der Gotthardbahn noch Fr. 4,800,000 ungedeckt. Wir waren der Ansicht, dass dieses Disagio ohne weiteres dem Rückkaufspreis der Gotthardbahn, beziehungsweise dem Posten: „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der frühern Gesellschaft“ beizufügen sei, da dieses Verfahren bei allen andern verstaatlichten Bahnen beobachtet worden war. Der Bundesrat hat aber verfügt, diese 6 Millionen seien als Kursverlust zu behandeln und in jährlichen Raten von je Fr. 300,000 zu tilgen. Da nun die Mittel zur Verfügung stehen, ist es am einfachsten, den Posten sofort ganz abzuschreiben.

Fraglich kann sein, ob untergegangene Bauten, die schon 1912 ausser Betrieb gesetzt worden sind, aber erst im Jahre 1913 abgebrochen werden und zur Abschreibung kommen, anticipando schon aus dem Saldo von 1912 abgeschrieben werden sollen. Diese Posten sind: Fr. 170,000 für die alte Limmatbrücke in Wettingen und Fr. 700,000 für die Gebäude der alten Werkstätte in Zürich, zusammen Fr. 870,000. Wir erachten diese Abschreibung als zulässig.

Endlich beantragen wir, die Erhöhung der Einlage zur Deckung des versicherungstechnischen Defizits der Pensions- und Hülfskasse von Fr. 915,000 auf Fr. 1,100,000, die im Budget für 1913 vorgesehen ist, schon für das Jahr 1912 eintreten zu lassen und die Ergänzungsquote von Fr. 185,000 dem Saldo zu entnehmen. Es steht ausser Zweifel, dass auf Grund der bisherigen

Erfahrungen die Defizite der Hülfskassen grösser sind, als früher angenommen wurde, und daher grössere Einlagen zu deren Deckung gemacht werden müssen; je früher damit begonnen wird, um so besser.

Nach Vornahme dieser ausserordentlichen Zuwendungen reduziert sich der Aktivsaldo von . . . . Fr. 13,780,807. 07  
um den Betrag von . . . . . „ 7,355,000. —  
auf . . . . . Fr. 6,425,807. 07  
welcher Überschuss auf neue Rechnung vorzutragen ist.

Zur Begründung dieses erheblichen Saldovortrages verweisen wir auf den oben erwähnten Umstand, dass im ersten Quartal des Jahres 1913 die Betriebseinnahmen allerdings noch eine Steigerung von Fr. 1,067,004 aufweisen, dagegen die Betriebsausgaben auch eine noch grössere Steigerung von Fr. 3,535,021, wovon rund Fr. 1,950,000 auf die Gehalts- und Lohnerhöhungen fallen, die vom 1. April an letztes Jahr auch schon ausgegeben worden sind.

In Würdigung aller massgebenden Faktoren kann die finanzielle Lage der Bundesbahnen als eine befriedigende bezeichnet werden. Es ist aber auch diesmal zu wiederholen, dass dieser Stand nur erhalten werden kann, wenn in Bau und Betrieb vorsichtig Mass gehalten wird. Wenn auch feststeht, dass für den Ausbau des Bundesbahnnetzes notwendigerweise noch recht viel zu tun ist, kann die aus den Neu- und Umbauten sich ergebende Vermehrung der Zinslast aufgebracht werden, falls die erforderlichen Arbeiten, wie bisher, nach und nach zur Ausführung kommen. Auch im Betrieb und speziell im Fahrplanwesen ist eine vorsichtige Zurückhaltung angezeigt, damit die Ausgabenvermehrung mit der Verkehrssteigerung Schritt hält.

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

\*       \*       \*

Aus dem Geschäftsberichte, den Ihnen die Generaldirektion erstattet hat, heben wir folgende wichtige Begebenheiten des Jahres 1912 hervor:

1. In eisenbahnpolitischer Hinsicht ist für die Bundesbahnen von grosser Bedeutung der Bundesbeschluss vom 10. Juli 1912 betreffend die Genfer Bahnhoffragen, welcher die Vereinbarungen über den Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Linie Genf-La Plaine durch den Bund, den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives, sowie die Abtretung der Bahn Eaux-Vives-Annemasse durch den Kanton Genf an den Bund regelt.

Auf Grundlage dieser Vereinbarungen ist der Vertrag vom 23. Mai 1912 zwischen den Bundesbahnen und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn betreffend den Durchlauf der Züge der P. L. M. auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin abgeschlossen worden. Obwohl das französische Parlament den genannten Vertrag noch nicht genehmigt hat, ist er durch Vereinbarung mit der P. L. M. provisorisch auf den 1. Januar 1913 in Kraft gesetzt worden und wird der Bahnhof Genf samt der Zufahrtslinie seither von den Bundesbahnen betrieben. Der Vollzug der andern Vertragsbestimmungen, namentlich die Bahnhofserweiterung Genf und der Bau der Verbindungsbahn, wird die Bundesbahnen noch oft beschäftigen und ihre Finanzen stark belasten.

2. Die vom eidgenössischen Eisenbahndepartement verlangte Begutachtung des Rückkaufes der Neuenburger Jura-bahn und der Tösstalbahn durch die Generaldirektion eröffnet die Aussicht auf eine bruchstückweise Weiterführung der Verstaatlichungsaktion.

3. Unter den Bauangelegenheiten sind die wichtigsten die Inangriffnahme des Baues des II. Simplontunnels in Regie und die Vergebung des Hauenstein-Basistunnels an eine Bauunternehmung, deren Arbeiten programmgemäss fortschreiten.

Zu erwähnen ist ferner der Beginn der Bauarbeiten an der schmalspurigen Brienzerseebahn, die nach endlosen Verzögerungen während des Plangenehmigungsverfahrens endlich in Angriff genommen werden konnten.

4. Die Mithülfe der Bundesbahnen ist vom eidgenössischen Eisenbahndepartement beansprucht worden für die Untersuchungen, welche eine Förderung der Rheinschiffahrt bezwecken. Die Bundesbahnen waren der Verbesserung der Rheinschiffahrt bis Basel von jeher freundlich gesinnt und haben sich immer um die Projekte einer Hafenanlage in Basel interessiert; dagegen haben sie Bedenken gegen die derzeitige Ausdehnung der Schifffahrtsbestrebungen bis zum Bodensee, wollen sich aber der Mit-



arbeit nicht entziehen, um eine bessere technische Abklärung der Angelegenheit zu erzielen.

5. Die Organisation der Abteilung für den elektrischen Bahnbetrieb und die Gewinnung eines tüchtigen Sachverständigen für deren Leitung bürgt dafür, dass die Elektrifizierung der schweizerischen Hauptbahnen, in erster Linie der Bergstrecke der Gotthardbahn, energisch an die Hand genommen wird.

6. Die Herabsetzung der Gütertarife der Basler Verbindungsbahn kommt einem seit längerer Zeit geäußerten Wunsche der Stadt Basel entgegen.

7. Die günstigen Erfahrungen, welche mit der 1911 provisorisch eingeführten Ermächtigung an die Stationen zur direkten Erledigung von Entschädigungsansprüchen wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung von Transportgegenständen gemacht wurden, veranlassten deren definitive Einführung auf den 1. Februar 1913 durch ein Reglement, das von uns am 18. Januar genehmigt worden war, nachdem der Bundesrat durch eine entsprechende Abänderung der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz die erforderliche Grundlage geschaffen hatte. Durch dieses Reglement sind die Kompetenzen der Stationsbeamten zur Erledigung von Reklamationen erheblich erweitert worden.

8. Die Generaldirektion hat unseres Erachtens mit Grund zu einem Berichte des eidgenössischen Militärdepartements betreffend Tragung der Kosten der vom Bundesrate im Interesse der Landesverteidigung verlangten Erweiterungsbauten (Militärrampen etc.) an Anlagen der Bundesbahnen den Standpunkt geltend gemacht, dass Art. 14 des Eisenbahngesetzes, welcher für solche Anlagen eine Entschädigungspflicht des Bundes vorsieht, auch auf die Bundesbahnen Anwendung finde und dass über Streitigkeiten zwischen der Militär- und Bundesbahnverwaltung in solchen Fällen der Bundesrat zu entscheiden habe.

9. Für das Personal der Bundesbahnen brachte das Jahr 1912 die vollständige Durchführung des neuen Besoldungsgesetzes und die Einreihung in die Klassen und Stufen der neuen Gehaltsordnung, eine neue Klassifikation der Stationen, neue Reglemente betreffend die Nebenbezüge des Zugs- und Lokomotivpersonals sowie des Dampfbootpersonals und die Entschädigungen für Dienstreisen und bei Versetzungen, endlich revidierte Lohnreglemente für die Arbeiter des Betriebes und der Werkstätten. Alle Änderungen sind im Sinne der Besserstellung vorgenommen worden.



Durch den Bundesbeschluss vom 9. Juli 1912 betreffend die Ermächtigung von Beamten, Angestellten und Arbeitern der Bundesbahnen zur Annahme eines öffentlichen Amtes sind die Grundsätze für das ganze Bundesbahnnetz einheitlich festgestellt worden. Ein Reglement vom 18. November trifft die erforderlichen Ausführungsbestimmungen.

\*            \*            \*

Zum Schlusse beehren wir uns, Ihnen in Übereinstimmung mit dem Vorschlage der Generaldirektion zu

b e a n t r a g e n :

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 212 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.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 29. April 1913.

Namens des Verwaltungsrates  
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

**Casimir von Arx.**

Der Sekretär:

**Oetiker.**

