

Zeitschrift:	Rechnungen für das Jahr ... / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber:	Schweizerische Bundesbahnen
Band:	- (1913)
Artikel:	Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen betreffend den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913 an den schweizerischen Bundesrat zuhande...
Autor:	Arx, Casimir von / Oetiker
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-676076

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: 25.01.2026

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

D



Bericht und Antrag
des
Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen
betreffend den
**Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die
Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr**
1913
an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 30. April 1914.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident !
Hochgeachtete Herren Bundesräte !

Die von der Generaldirektion aufgestellten Jahresrechnungen der schweizerischen Bundesbahnen und der von ihr erstattete Bericht für das Jahr 1913 sind von uns, gemäss Vorschrift von 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 schweizerischen Bundesbahnen, geprüft worden.

Die spezielle Prüfung fand durch eine Delegation aus der Mitte der ständigen Kommission statt. Die Delegation hat die Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Bilanz mit den entsprechenden Büchern verglichen und die Übereinstimmung der Einträge festgestellt. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat die Verlängerung der Frist für die Einreichung der Jahresrechnungen vorläufig abgewiesen, in der Meinung, dass vorerst Mittel und Wege zu suchen seien, weitere Vereinfachungen in der Aufstellung dieser Rechnungen und des Berichtes eintreten zu lassen. Es wird untersucht, ob die Einführung der revidierten

Verordnung des Bundesrates betreffend die Vorlage und Form der Jahresrechnungen und Bilanzen der schweizerischen Eisenbahnen, gültig ab 1. Januar 1915, solche Vereinfachungen zulasse und dadurch eine frühere Aufstellung der Jahresrechnungen ermögliche, falls der Termin für die Abgabe des Berichtes des Verwaltungsrates an den Bundesrat wirklich nicht über den 30. April hinaus erstreckt werden kann, und als Geschäftsjahr der Bundesbahnen das Kalenderjahr beibehalten werden muss. Ein bezüglicher Bericht der Generaldirektion ist uns in Aussicht gestellt.

Wir nehmen keinen Anstand, unsere schon mehrfach abgegebene Erklärung zu wiederholen, dass eine einigermassen eingehende Prüfung der Berichtsakten bei der Knappheit der dermalen zur Verfügung stehenden Zeit ein Ding der Unmöglichkeit ist. Unter Betonung dieses ausdrücklichen Vorbehaltes bringen wir unsere nachstehenden Bemerkungen an.

Das Jahr 1913 hat eine Anzahl wichtiger Erscheinungen auf dem Gebiete der Vervollständigung des Netzes der Bundesbahnen und damit der Verstaatlichungsaktion gebracht.

In erster Linie erwähnen wir die Ratifikation des Staatsvertrages zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien betreffend die Gotthardbahn, vom 13. Oktober 1909.

Nicht ohne lange und zum Teil erregte Diskussionen haben die eidgenössischen Räte die Ratifikation ausgesprochen. Es wird Sache der loyalen Durchführung des Staatsvertrages seitens aller Beteiligten sein, die ernsten Befürchtungen politischer und finanzieller Art zu zerstreuen, welche eine namhafte Zahl von Ratsmitgliedern bewogen haben, ihre Zustimmung zu verweigern.

Das Zustandekommen des Staatsvertrages enthebt die schweizerischen Bundesbahnen der Notwendigkeit einer separaten Rechnungsführung für das Netz der ehemaligen Gotthardbahn, und lässt dieses nun endlich vollständig im Gesamtnetz aufgehen. Es wird dadurch auch die Möglichkeit geschaffen, den Kreis V, den verkehrstechnischen Bedürfnissen entsprechend, durch die Zuteilung von Linien anderer Kreise zu vergrössern. Die im Staatsvertrage vereinbarte Herabsetzung der Bergzuschläge im Güterverkehr ist für die erste Periode, d. h. bis 1. Mai 1920, bereits auf den 1. Mai 1913 durchgeführt worden, und zwar sowohl im deutsch-, als auch im schweizerisch-italienischen Verkehr im Transit über die Gotthardbahn. Es sind nun allerdings noch besondere Forderungen seitens der Anwohner der Gotthardlinie geltend gemacht, und damit die Frage der Anwendung der Transittarife auf Transporte im direkten Verkehr zur Sprache gebracht worden. Die

Angelegenheit ist noch im Studium. So viel Neigung auch bestehen mag, die ausnahmsweisen Verhältnisse der Gotthardanwohner wohlwollend in Betracht zu ziehen, darf daraus doch keine Erschütterung der Finanzen der Bundesbahnen erwachsen, wie es tatsächlich der Fall wäre, wenn die verlangte Anwendung der Grundtaxen für den Transitverkehr auf interne Strecken der Gotthardlinie vorgenommen würde. Eine solche Neuordnung hätte gefährliche grundsätzliche Bedeutung für das ganze Netz der Bundesbahnen und widersprüche der Natur und dem Zwecke der Transittaxen überhaupt. Man wird sich darauf beschränken müssen, Massnahmen zu treffen, die als billiger Ausgleich für die dem Transitverkehr zufolge der staatsvertraglichen Verpflichtungen gewährten Begünstigungen dienen.

Am 1. Mai 1913 sind auf der Gotthardroute die auf dem neuen Staatsverträge beruhenden Gütertarife Schweiz—Italien in Kraft getreten, und es ist in diesen Tarifen für die im Jahre 1906 zur Bildung der schweizerisch-italienischen Tarife via Simplon als Grundlage angenommene Strecke Pino transit—Luzern transit der Distanzzuschlag von 50 auf 33 km herabgesetzt worden. Die durch diese Distanzherabsetzung eingetretenen Frachtermässigungen sollen in vollem Umfange, nach dem gleichen Vorgehen wie im Jahre 1906, auf die bezügliche Zone der Simplonroute übertragen werden. Die Generaldirektion hat bereits am 12. Juni 1913 beschlossen, dem Verwaltungsrat eine bezügliche Vorlage zu unterbreiten. Die letztere bedingte eine sehr umfangreiche Arbeit, wird aber in einer der nächsten Sitzungen des Verwaltungsrates zur Beratung gelangen.

Eine zweite wichtige Angelegenheit bildet der Rückkauf der Linie Genf-La Plaine, welche dem Bundesbahnennetze 16 km zufügt. Die Linie wurde mit dem 1. Januar 1913 zum Betriebe übernommen.

In dritter Linie erwähnen wir den Rückkauf der Neuenburger Jurabahn, wodurch die Bundesbahnen eine weitere Vergrösserung ihres Netzes um 39 km erfahren haben. Der Betrieb wurde auf den 1. Juli 1913 von den Bundesbahnen übernommen.

Damit hat das Netz der Bundesbahnen 2800 km Betriebslänge erreicht.

Während der Preis der Neuenburger Jurabahn durch Abgabe von 3½ % Gotthardbahnobligationen sofort beglichen wurde, enthält das Abkommen mit der Vorbesitzerin der Linie Genf-La Plaine die Bestimmung, dass der Rückkaufspreis in Form von Annuitäten

erfolgen solle, die während der Jahre 1913—1958 zu entrichten sind. Damit ist die vollständige Abzahlung dieser Strecke auf ungefähr den gleichen Termin bewirkt, der auch für die Amortisation des Ankaufspreises der übrigen Teile des Bundesbahnnetzes festgesetzt ist.

In das Jahr 1913 fällt auch die Vernehmlassung des Verwaltungsrates an den Bundesrat, wonach die Bundesbahnen die Surbtalbahn, unter der Bedingung der Leistung einer Subvention à fonds perdu im Betrage von Fr. 900 000, der beteiligten Gegend als Bestandteil ihres Netzes bauen und betreiben sollen. Die weitere Behandlung der Angelegenheit liegt nun beim Bundesrat und den eidgenössischen Räten.

Der Bau der Brienzseebahn bildete unerwarteterweise nochmals Gegenstand der Diskussion in den Räten. Ein erneuter Anlauf der Befürworter der Normalspur gab Anlass zu sehr eingehender Erörterung, wurde aber schliesslich abgelehnt. Damit wird nun für dieses langumstrittene Bahnstück die Zeit der definitiven Bauausführung gekommen sein. Bereits sind die Arbeiten erheblich weit vorgerückt. Sie können nun ungehindert plangemäss gefördert werden.

Wir wissen auch, dass der Bundesrat sich mit der Frage der Verstaatlichung der Tösstalbahn beschäftigt, doch fallen diese Verhandlungen nicht in den Geschäftskreis der Organe der Bundesbahnverwaltung.

Ebenso ist bekannt, dass die Interessenten für eine Ostalpenbahn ihre Konzessionsgesuche eingereicht haben. In dieser Frage wird der Verwaltungsrat gemäss Art. 17, Ziff. 21, des Rückkaufsgesetzes, der ihm die Begutachtung von Anregungen für den Bau neuer Linien für Rechnung des Bundes zuweist, sich zu aussern haben, wenn der Bundesrat den Bau einer solchen Bahn durch den Bund in Aussicht nimmt.

Wenn wir hier noch den bedeutsamen Entschluss des Verwaltungsrates erwähnen, die Elektrifikation der Strecke Erstfeld-Bellinzona an die Hand zu nehmen, so sind die Erscheinungen aufgezählt, welche besondere Bedeutung für die Bundesbahnen haben.

Wie aus der Gewinn- und Verlustrechnung ersichtlich ist, hat das Jahr 1913 noch einen günstigen Abschluss ermöglicht. Wir sagen noch, weil die Befürchtungen, dass eine Periode schlechten Ertrages eintreten werde, schon bei Beginn des Jahres 1914 sich verwirklicht haben. Wir stehen vor einer namhaften Abnahme des Überschusses der Einnahmen über die

Ausgaben. Das erste Quartal zeigt approximativ eine Differenz zuungunsten des Jahres 1914 von rund Fr. 3,489,000. Das mahnt zu grosser Vorsicht und lässt das von der Generaldirektion beobachtete Verfahren, bedeutende Abschreibungen auf den zu amortisierenden Verwendungen vorzunehmen, als sehr gerechtfertigt erscheinen. Dies um so mehr, als das Jahr 1914 bereits für die Emission des Apleihens von Fr. 60,000,000 mit Fr. 2,719,696. 55 Kursverlust neu belastet erscheint. Es ist ferner vorauszusehen, dass die grossen Bauausgaben weitere Geldaufnahmen nötig machen, bei denen Kursverluste zu amortisieren sein werden. Wenn die Ergebnisse im Jahre 1914 sich weiter in der Art der ersten drei Monate gestalten sollten, würden wir ähnlichen Verpflichtungen, wie sie das Jahr 1913 brachte, nur unter Herabminderung des Saldovortrages von Fr. 8,039,164. 15 gerecht werden können.

Die Rechnung schliesst mit einem

Aktivsaldo von	Fr. 8,039,164. 15
Aus dem Jahre 1912 stecken darin . . .	„ 6,425,807. 07
Das Jahr 1913 hat also ergeben	Fr. 1,613,357. 08

Im einzelnen ergeben sich:

Betriebseinnahmen	Fr. 212,721,314. 89
Im Jahre 1912	<u>Fr. 206,056,419. 20</u>
	Mehreinnahme 1913
	Fr. 6,664,895. 69
Die Betriebsausgaben	Fr. 142,405,716. 35
Im Jahre 1912	<u>Fr. 136,883,959. 31</u>
	Mehrausgaben 1913
	Fr. 5,521,757. 04

Überschuss der Mehreinnahmen über die

Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt Fr. 70,315,598. 54
 Im Jahre 1912 n 69,172,459. 89

Mehrbetrag 1913 wie oben Fr. 1,143,138.65

Wir stehen also vor einer befriedigenden Rechnung. Der Betriebskoeffizient berechnet sich aus diesen Zahlen auf 66,94.

Die Schwankungen dieses Koeffizienten zeigt nachstehende Übersicht:

Der Koeffizient des Jahres 1913 ist gegenüber demjenigen des Jahres 1912 um 0,18, also nur unbedeutend, gestiegen. Es ist aber zu befürchten, dass er im Jahre 1914 weiter anwachsen werde, weil die Errichtung von Nachtdienstentschädigungen und die Revision des Bekleidungsreglements dauernde Mehrausgaben verursachen werden, und weil die Transporteinnahmen der ersten drei Monate des genannten Jahres gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres bereits einen Ausfall von über zwei Millionen erzeugen.

Der kilometrische Ertrag beziffert sich auf Fr. 73,271; er hat sich um Fr. 1283 = 1,78 % gegenüber 1912 gehoben und ist der höchste bisher erreichte.

Die Einwirkungen der Lötschbergbahn sind im vergangenen Jahr noch nicht zu voller Wirkung gelangt, weil der Betrieb erst im Herbst im ganzen Umfange aufgenommen werden konnte.

Auch die volle Wirkung der Herabsetzung der Gotthardtarife wird erst im Jahre 1914 eintreten. Diese Tatsachen, vereinigt mit der etwelchen Berücksichtigung gewisser Forderungen der Anwohner des Gotthards, stellen erhebliche Rückgänge in Sicht, die uns das Ergebnis von 1913 mit umso mehr Vorsicht und Zurückhaltung beurteilen lassen.

Die Transporteinnahmen zeigen ein

Total von Fr. 203,789,262. 90
 Sie betrugen im Vorjahr " 197,697,173. 69

somit mehr im Jahre 1913 Fr. 6,092,089.21

Die Vermehrung beträgt 3,08 %. Das Jahr 1912 hatte hingegen seinen Vorgänger um Fr. 9,228,556, d. h. um 4,9 % übertrffen. Die prozentuale Verkehrszunahme hat also eine rückläufige Bewegung angenommen, die sich, wenn nicht alles trügt, im Jahre 1914 noch verschärfen wird.

An den Transporteinnahmen sind beteiligt:

Der Personenverkehr mit . . .	Fr. 84,589,151.90	= 41,50 %
Der Gepäck-, Tier- und Güter-		
verkehr mit	" 119,200,111.—	= 58,50 %
Im Jahre 1912 betrugen die betreffenden Anteile	40,34 %	
	59,66 %	

Das Verhältnis hat sich also bereits etwas zu ungünstigen des besser rentierenden Gütertransportanteils zu verschieben begonnen.

Der Ertrag per Reisenden erzielte 1912: 90,7 Cts., 1913: 92,3 Cts. Es macht sich hier möglicherweise der Einfluss der Abnahme der Zahl der kurzfristigen Abonnements geltend, die jedenfalls niederdrückend auf die Höhe der Durchschnittseinnahme per Reisenden einwirken. Die Einnahmen per Gütertonnen sind von 7,99 Cts. im Jahre 1912 auf 8,15 Cts. im Jahre 1913 gestiegen.

Die Betriebsausgaben betrugen 1913 . .	Fr. 142,405,716.35
" " " 1912 . .	" 136,883,959.31
Somit mehr im Jahre 1913 Fr.	5,521,757.04

Die Vermehrung der Betriebsausgaben steht hinter derjenigen von 1911 auf 1912 allerdings erheblich zurück, weil eben im Jahre 1912 die Gehaltserhöhung mit allen ihren Folgen eingetreten war, während ein Unterschied aus diesem Titel von 1912 auf 1913 nicht erfolgte. Das für 1912 ausfallende erste Jahressdrittel der Erhöhung (Januar — März) wurde nämlich damals wettgemacht durch die Einlagen in den Pensionsfonds, so dass das Jahr 1912 in dieser Beziehung mit dem Jahre 1913 fast gleichstehen wird. Dagegen sind 1913 die Betriebsausgaben für die Neuenburger Jurabahn und die Linie Genf-La Plaine neu hinzugekommen. Unter den Betriebsausgaben figurieren die Ausgaben für die Gehalte und Löhne mit total Fr. 75,833,000, d. h. mit rund Fr. 5,100,000 mehr als 1912. Es macht dies 53,2 % der gesamten Betriebsausgaben aus.

Der Personalbestand zeigt folgendes Bild:

	1912	1913	Vermehrung
Beamte und Angestellte mit festem			
Gehalt	24,130	25,999	1869
Taglohnarbeiter	11,338	11,627	289
	35,468	37,626	2158

Auf die Anzahl betriebene Kilometer verteilt, entfallen auf

den Kilometer im Jahre 1912: 12,89, im Jahre 1913: 13,48 Mann. Die Differenz erklärt sich daraus, dass für Genf-La Plaine, mit Einschluss des Bahnhofes Cornavin, eine verhältnismässig starke Vermehrung eintrat, wie sich aus folgender Übersicht ergibt:

	Genf-La Plaine auf 1. Januar 1913	Neuenburger Jurabahn auf 1. Juli 1913
I. Allgemeine Verwaltung	—	19
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	50	92
III. Expeditions- und Zugsdienst . . .	395	188
IV. Traktionsdienst	21	58
Total Betrieb	466	357
Werkstätten	9	18
Gesamttotal	475	375

Genf-La Plaine für sich allein weist also einen Durchschnitt von zirka 30 Mann per Kilometer auf.

In den Ausgaben zeigen diejenigen für Unterhalt und Aufsicht der Bahn eine verhältnismässig stärkere Steigerung als die der andern Rubriken, nämlich zirka 11 %. Sie entfällt in der Hauptsache auf den Oberbau. Die Räumung der Bahn von Schnee und Eis erforderte verhältnismässig wenig. Die Ausgaben für den Expeditions- und Zugsdienst stiegen um 7,6 %. Die Kosten des Lokomotivkilometers betragen 298,51 gegen 297,88 Cts. im Jahre 1912. Der Verbrauch an Brennmaterial der Lokomotiven ist da und dort Gegenstand der Erörterung gewesen, weil die Wirkung der Aufhebung der Ersparnisprämien damit in Zusammenhang gebracht wurde.

Wir bemerken hierzu folgendes:

	1912	1913
Kosten des Brennmaterials . . .	Fr. 17,949,712	Fr. 18,890,762
Lokomotivkilometer	46,783,768	48,348,356

Daraus ergeben sich die Kosten pro Lokomotivkilometer 38,87 Cts. 39,07 Cts., demnach wären die Kosten um 0,7 Cts. pro Lokomotivkilometer gestiegen. Nun sind aber infolge der Einführung des neuen Nebenbezugsreglements die auf den Zwischenstationen von Streckenlokomotiven geleisteten Rangierkilometer im Jahre 1913 ausser Anrechnung gefallen, die im Jahre 1912 rund 1,100,000 km betragen haben. Im Vergleich mit dem Jahre 1912 muss deshalb pro 1913 mit 1,100,000 Lokomotivkilometer mehr gerechnet

werden, d. h. mit 49,448,356 Lokomotivkilometer, was einen Kostenbetrag von 38,20 Cts. pro Lokomotivkilometer ergibt, oder 0,17 Cts. weniger als im Jahre 1912. Abgesehen hiervon, bildet der Kohlenverbrauch pro Lokomotivkilometer überhaupt nicht eine einwandfreie Vergleichsbasis zur Beurteilung der Ökonomie im Kohlenverbrauch. Seit Jahren geht das Bestreben dahin, durch Beschaffung stärkerer Lokomotiven grössere Züge zu führen unter möglichster Einschränkung des Vorspanndienstes. Es ist klar, dass diese Lokomotiven pro Lokomotivkilometer mehr Kohlen brauchen als die leichteren Lokomotiven. Wird z. B. ein Zug von Zürich nach Bern (130 km) mit einer Lokomotive geführt, die 15 kg pro Lokomotivkilometer braucht, so ergibt dies einen Totalkohlenverbrauch von $15 \times 130 = 1950$ kg. Verwendet man zwei leichtere Lokomotiven für den gleichen Zug, die vielleicht jede 10 kg pro Lokomotivkilometer benötigen, so ist der Totalkohlenverbrauch $2 \times 10 \times 130 = 2600$ kg. d. h. die Lokomotive mit dem grösseren kilometrischen Kohlenverbrauch ergibt, abgesehen von der Personalersparnis, eine erhebliche Kohlenersparnis gegenüber den zwei Lokomotiven, die jede nur 10 kg Kohlen pro Lokomotivkilometer verbrennen. Ein besserer Massstab ist der Verbrauch pro Tausend Bruttotonnenkilometer; aber auch diese Berechnungsweise lässt nicht den Schluss zu, dass, wenn im Jahre 1913 mehr Kohlen gebraucht wurden als pro 1912, die Differenz zu Lasten der Abschaffung der Kohlenprämien falle. Es ist keine Frage, dass durch bessere Führung der Züge (mehr Zeit einfahren) und bessere Heizung der Züge infolge Abschaffung der Prämien der Kohlenverbrauch gestiegen ist; wie viel dies ausmacht, lässt sich nicht nachweisen! Die Einführung neuer Züge, Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten, Änderungen im Rangierdienst, Witterungsverhältnisse (grosse Kälte), Einführung neuer Lokomotivtypen, sind alles Faktoren, die den Kohlenverbrauch wesentlich beeinflussen, und die einen einwandfreien Vergleich des Kohlenverbrauchs in verschiedenen Jahren verunmöglichen.

Eine Verminderung erfuhren die Ausgaben für Gemeinschaftsbahnhöfe und -bahnstrecken, weil die Ausgaben für Pacht- und Mietzinse für Genf und La Chaux-de-Fonds weggefallen sind. Die Beiträge an die Hülfskassen verminderten sich um 2,5 Millionen. Es erklärt sich dies aus der einmaligen grossen Einlage im Jahre 1912. Im Frühjahr 1915 wird dieselbe Erscheinung wieder eintreten.

Der vorliegende Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt bereits die Abschreibungen und

Rückstellungen, welche die Generaldirektion in Aussicht nimmt. Wir können ihnen unserseits nur zustimmen und ihre Gutheissung empfehlen. Diese besondern Amortisationen beziehen sich vornehmlich auf die Kursverluste bei Anleihen. Der Posten betrug in der Bilanz 1912 noch Fr. 28,077,259. 95, von denen aber Fr. 6,300,000 schon aus dem Saldo 1912 getilgt worden sind. Nach dem Vorschlage der Generaldirektion wird nun der Konto durch die Abschreibung von weiteren Fr. 5,867,797 aus dem Saldo 1913 auf Fr. 15,909,462. 95 herabgesetzt. Diese Erleichterung der Bilanz ist um so angezeigt, als schon das Jahr 1914 infolge Aufnahme des Anleihens von Fr. 60,000,000 einen neuen solchen Verlust im Betrage von Fr. 2,719,000 aufweist.

Der Wert der bei Stations- und Bahnhofumbauten untergegangenen Objekte ist, wie letztes Jahr, durch die Gewinn- und Verlustrechnung gänzlich saldiert, was Fr. 2,215,764 erforderte, wovon Fr. 870,000 bereits dem Saldo pro 1912 entnommen wurden.

Zur Deckung des Rechnungsdefizites der Pensions- und Hülfskasse sollen Fr. 1,500,000 verwendet werden. Wir hatten für diese Amortisation ursprünglich eine Jahresquote von Fr. 915,000 vorgesehen, steigerten aber den Betrag auf Fr. 1,100,000 im Jahre 1912 und nun auf Fr. 1,500,000. Diese erhöhte Zuwendung erscheint deshalb angemessen, weil die Leistungen der Kasse in stets höherem Masse in Anspruch genommen werden, als früher berechnet worden war. Einmal hat die Kasse überhaupt ein Defizit von Fr. 834,660. 64 erlitten. Dann ist die Zahl der neueingetretenen Invaliditätsfälle $2\frac{1}{3}$ mal grösser, der Abgang von Pensionsberechtigten um $\frac{1}{4}$ kleiner als vorgesehen war. Die Kasse ist also für die Zukunft neuerdings bedeutend schwerer belastet als die Berechnungen ergaben. Sie zu sanieren wird noch wesentlich höhere Mittel erheischen, als gegenwärtig eingestellt werden.

Auf Grund einer Spezialvorlage der Generaldirektion soll ferner durch besondern Beschluss ein Deckungsfonds für die Verpflichtungen geschaffen werden, welche den Bundesbahnen aus Haftpflichtfällen obliegen, in denen durch das Bundesgericht Renten statt einmalige Abfindungen gesprochen worden sind. Diese Einlage von Fr. 1,900,000 wird nur dieses eine Mal in solcher Höhe erscheinen. In Zukunft werden für die Rentenfälle Jahr für Jahr aus der Betriebsrechnung die entsprechenden Kapitalbeträge ausgeschieden, d. h. der Fonds wird um diesen Beitrag verstärkt werden. Wir halten diese Ausscheidung für zweckmässig, da sie der Rechnung einen höhern Grad von Liquidität verleiht.

Das von der Generaldirektion dieses Jahr beobachtete

Verfahren, die Rückstellungen bereits im Saldo der dem Verwaltungsrate vorgelegten Rechnung zum Ausdrucke zu bringen, ist sehr empfehlenswert. Einmal kann doch als Saldo nur betrachtet werden, was in der Tat als überschüssig anzusehen ist und nicht zu Abschreibungen verwendet werden sollte, die, wenn auch nicht obligatorisch, doch sachlich durchaus geboten erscheinen. Es wird dadurch ein viel klarerer Begriff von dem wirklich verfügbaren Überschusse gegeben, als wenn ein „Saldo“ konstruiert wird, aus dem nachträglich noch Beträge entnommen werden müssen, wenn man den Anforderungen einer einwandfreien Aufstellung gerecht werden will. Zwei verschiedene Saldi, einen vor Vornahme, den andern nach Vornahme der Abschreibung, vorzuführen, wie es in der Gewinn- und Verlustrechnung geschehen ist, wirkt unübersichtlich und sollte in Zukunft unterbleiben.

Der Erneuerungsfonds zeigt eine Nettoeinlage von Fr. 652,005.47 und steht damit erheblich über dem Stande des Vorjahres. Die neuen Linien Genf-La Plaine und Neuenburger Jurabahn wirken bei der Berechnung der erforderlichen Einlagen bereits mit. Dagegen wurde davon abgesehen, für diese Strecken eine einmalige besondere Einlage zu machen, wie dies seinerzeit für die Gottthardbahn geschah, weil bei diesen Neuerwerbungen keine Abzüge für Minderwert geltend gemacht wurden, für die ein Gegenwert durch Einlage eines besondern Postens in den Erneuerungsfonds hätte geschaffen werden müssen.

Bemerkenswert ist, dass in den Jahren 1908—1913 betragen haben für:

Oberbau:

Einlagen	Entnahmen
Fr. 23,848,000	Fr. 27,694,000
Die Mehrentnahme also: Fr. 3,846,000.	

Dagegen für Rollmaterial:

Einlagen	Entnahmen
Fr. 26,479,000	Fr. 16,573,000
Die Minderentnahme also: Fr. 9,906,000.	

Aus der seit einigen Jahren zu Tage getretenen Erscheinung, dass für die Oberbauerneuerung die Entnahmen höher sind als die Einlagen, und dass für die Erneuerung des Rollmaterials die Einlagen die Entnahmen übersteigen, kann nicht geschlossen werden, die Einlagen seien für den Oberbau zu gering und für das Rollmaterial zu hoch. In dieser Beziehung ist vielmehr folgendes zu bemerken:

Oberbau. Man war sich bei der Aufstellung des Reglements betreffend den Erneuerungsfonds im Jahre 1906 bewusst, dass die durch die erhöhte Fahrgeschwindigkeit und die Verwendung schwererer Lokomotiven nötige Oberbauverstärkung während eines Zeitraumes von 15—18 Jahren eine Mehrentnahme von jährlich zirka 1 Million Franken zur Folge habe. Nach der Durchführung der Oberbauverstärkungen werden die Einlagen voraussichtlich mehr als ausreichend sein, um die Entnahmen zu decken, so dass dannzumal wieder eine Ausgleichung eintreten wird.

Rollmaterial. Das Reglement betreffend den Erneuerungsfonds beruht auf der Annahme einer Lebensdauer von 38 Jahren für Lokomotiven, von 40 Jahren für Personenwagen und von 50 Jahren für Lastwagen. Wenn in den letzten Jahren die Erneuerungskosten für Rollmaterial erheblich unter den Einlagen stunden, so wird sich dieses Bild im Laufe der Jahre ändern, da nicht anzunehmen ist, dass die hohen Gebrauchszeiten von 38—50 Jahren eingehalten werden können. Zudem ist zu beachten, dass nach und nach viel teureres Rollmaterial zur Ausrangierung gelangen wird als dies gegenwärtig noch der Fall ist.

Die Bilanz zeigt im Posten Anlagekonto	
die Summe von	Fr. 1,441,004,083
gegenüber 1912	<u>Fr. 1,400,514,010</u>
Vermehrung	<u>Fr. 40,490,073</u>

Der Konto: Unvollendete Bauobjekte:	
1913	Fr. 98,243,030
1912	" 69,626,079

Die starke Vermehrung von zirka 29 Millionen Franken zeigt, dass in sehr lebhaftem Tempo gebaut worden ist. Es sind namentlich die beiden Posten Hauensteinbasistunnel und Simplontunnel II, welche dazu beigetragen haben, diese Vermehrung zu bewirken. Wir werden auch in der nächsten Zeit aus den gleichen Gründen einen starken Extrazuwachs vorzusehen haben. Sind einmal diese beiden grossen Objekte vollendet und abgerechnet, so werden sich die Verhältnisse wieder normaler gestalten. Der rasche Fortschritt der Arbeiten kann vom technischen Standpunkte aus sehr befriedigen und wirft ein günstiges Licht auf die Leitung der Unternehmungen; sie belastet aber die Baurechnung pro 1913 erheblich intensiver, als bei Abschluss der Verträge in Aussicht genommen war.

Um eine Übersicht über die Lage zu geben, bringen wir folgende Zusammenstellung:

	Bahnanlage und feste Einrichtungen			Rollmaterial und Mobiliar			Total		
	Budget	Ausgaben	Ausgaben in % des Budgets	Budget	Ausgaben	Ausgaben in % des Budgets	Budget	Ausgaben	Ausgaben in % des Budgets
Vergleichung der wirklichen Bauausgaben mit dem Budget									
1910	23,570,300	18,604,392	78,98	7,575,000	7,413,125	97,86	31,145,300	26,017,517	83,64
1911	27,502,600	19,750,401	71,81	3,236,450	4,125,561	127,47	30,739,050	23,875,962	77,67
1912	33,285,650	28,273,180	84,94	2,838,450	2,184,599	76,96	36,124,100	30,457,779	84,81
1913	37,024,860	41,164,176	111,18	4,720,150	5,174,156	109,62	41,745,010	46,338,332	111,00

Zu dieser Übersicht ist noch folgendes zu bemerken:

Sie gibt die reinen Bauausgaben an nach Abzug aller Beiträge zu Lasten des Betriebes. Der Mehrbetrag der Ausgaben gegenüber dem Budget für 1913 beträgt für die Bahnanlagen etc. Fr. 4,139,300, für Simplon und Hauenstein allein aber Fr. 7,375,600. Mithin wurden gegenüber dem Budget auf den sonstigen Arbeiten Fr. 3,236,300 weniger verausgabt. Für die Arbeiten, mit Ausschluss der beiden Tunnels, waren nämlich 1913 budgetiert Fr. 28,524,800. Verausgabt wurden Fr. 25,288,500. Die Minderausgabe beträgt 11,3 %. Simplon und Hauenstein haben 186,7 %, die sämtlichen übrigen Arbeiten 88,6 % der für sie speziell bestimmten Budgetquoten beansprucht. Auf den übrigen Arbeiten ist also immerhin ein Verbrauch von 88,6 % zu konstatieren, während die vorstehende Tabelle zeigt, dass vor Beginn der Tunnelbauten im Jahre 1910 78,93 %, und im Jahre 1911 71,81 % verwendet worden sind. Es hat also nicht allein durch die Tunnelarbeiten eine stärkere Inanspruchnahme der Kredite stattgefunden, sondern auch die übrigen Bauten sind in rascherem Tempo vor sich gegangen als dies durchschnittlich in den Jahren 1910 und 1911 der Fall war.

Beim Rollmaterial sind die Nettoausgaben nur deshalb grösser als der Budgetkredit, weil die Ausrangierung erheblich hinter dem Voranschlag zurückgeblieben ist, wodurch sich der Beitrag des Betriebes an die Anschaffungskosten vermindert hat. Es ist nicht mehr Rollmaterial bestellt worden, als gemäss Budget vorgesehen war.

Die Erhöhung des Bilanzpostens der unvollendeten Objekte ist übrigens kein genauer Gradmesser für die stattgefundene Tätigkeit. Sie wird wesentlich beeinflusst von der mehr zufälligen Tatsache, ob eine grosse Baute fertig geworden und mit ihrem bedeutenden Betrage aus dem Konto „Unvollendete Objekte“ ausscheidet und in den Anlagekonto hinüberwandert. Das Jahr 1913 weist nun gerade in dieser Beziehung eine etwälche Ausnahmestellung auf, indem der in den Anlagekonto übergegangene Betrag nur Fr. 17,721,380 ausmacht und kein einziges grosses Bauobjekt in sich schliesst. Wenn einmal die nahe bevorstehenden Abrechnungen über Bauten wie die Station St. Fiden, Rosenbergtunnel, Bahnhöfe Vallorbe, Lausanne und St. Gallen etc., durchgeführt sein werden, wird sich die Lage des Kontos „Unvollendete Objekte“ wesentlich ändern.

Unter den Passiven der Bilanz figurieren die festen Schulden mit Fr. 1,494,425,300 gegenüber dem Vorjahr mit Fr. 1,474,384,900.

Der Mehrbetrag von zirka 20 Millionen entspricht der Aufwendung für den Ankauf der Neuenburger Jurabahn in der Höhe von Fr. 9,800,000 in Form von Obligationen, und der Linie Genf-La Plaine kapitalisiert zu Fr. 10,780,988.

Unter den schwebenden Schulden finden wir im Posten *e* die Kassascheine mit Fr. 34,000,000. Sie werden infolge des Anleihens von 60 Millionen in feste Schulden verwandelt und in der nächsten Bilanz nicht mehr erscheinen.

Der Versicherungsfonds gegen Feuerschaden hat ein gutes Jahr hinter sich und erreicht bereits den Betrag von Fr. 883,330.

* * *

Zum Schlusse beeihren wir uns, Ihnen in Übereinstimmung mit der Generaldirektion zu

be a n t r a g e n :

1. Die Rechnungen des Jahres 1913 und die Bilanz auf 31. Dezember 1913 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1913 mit einem Aktivsaldo von Fr. 8,039,164. 15

wird genehmigt. Der Saldo wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1913 wird genehmigt.

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

Bern, den 30. April 1914.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Oetiker.

