

## Bericht

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1901 an den schweizerischen Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung.

(Vom 30. Mai 1902.)

---

*Hochgeachteter Herr Bundespräsident!*

*Hochgeachtete Herren Bundesräte!*

Die vom Bundesrate am 7. November 1899 erlassene Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetze betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897 bestimmt, daß zur rechtzeitigen Vorbereitung der Übernahme des Betriebes der Bundesbahnen auf den 1. Mai 1903 der Verwaltungsrat auf den 1. Oktober 1900 und die Generaldirektion auf den 1. Juli 1901 in Funktion zu treten habe. Die erste Berichterstattung über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung, welche wir Ihnen gemäß Art. 13, A, 7, des genannten Bundesgesetzes hiermit vorzulegen die Ehre haben, muß daher zum Teil noch auf das Jahr 1900 zurückgreifen.

## A. Verwaltungsrat.

Der vom Bundesrate, den Kantonen und den Kreiseisenbahnräten ernannte Verwaltungsrat ist am 24. Oktober 1900 zur Konstituierung zusammengetreten und hat seinen Präsidenten und Vizepräsidenten, die Stimmzähler und die Mitglieder der ständigen Kommission ernannt. Die Namen der Mitglieder des Verwaltungsrates sind diesem Berichte beige druckt (Beilage 1). In einer zweiten Sitzung vom 28. November 1900 hat derselbe sein Geschäftsreglement erlassen und den unverbindlichen Vorschlag für die Wahl der Mitglieder der Generaldirektion festgestellt.

Im Laufe des Berichtsjahres haben sodann 9 weitere Sitzungen des Verwaltungsrates stattgefunden, in welchen die ersten Vorbereitungen für die Organisation der Verwaltung getroffen, die Genehmigung der Wahlen für die Bestellung der Dienstabteilungen der Generaldirektion successive ausgesprochen, die erforderlichen Kreditbewilligungen bei der Bundesversammlung nachgesucht und die Quartalberichte der Generaldirektion über ihre Geschäftsführung entgegengenommen wurden. Die Bethätigung des Verwaltungsrates wurde von dem Zeitpunkt an eine intensivere, als die Generaldirektion mit dem 1. Juli 1901 ihre regelmäßigen Funktionen übernommen hatte. Alle Vorlagen der letztern wurden vor der Einbringung an den Verwaltungsrat der ständigen Kommission desselben zur Vorberatung unterbreitet, und es darf mit Befriedigung konstatiert werden, daß über alle Anträge an den Verwaltungsrat vollständige Übereinstimmung erzielt worden ist. Die ständige Kommission hat im Laufe des Jahres 1900 3 und im Laufe des Jahres 1901 12 Sitzungen abgehalten.

Eine wesentliche Erweiterung erfuhr die Wirksamkeit der Verwaltungsorgane, nachdem der am 14. Dezember 1900 von der Bundesversammlung beschlossene freihändige Ankauf der schweizerischen Centralbahn vom 1. Juli 1901 an der Generaldirektion die Oberleitung des Betriebes derselben an Stelle des frühern Verwaltungsrates übertragen hatte und alle Vorbereitungen für die direkte Übernahme des Betriebes auf den 1. Januar 1902 zu treffen waren. Am 18. Dezember 1901 erfolgte sodann die Genehmigung des freihändigen Ankaufes der schweizerischen Nordostbahn durch die Bundesversammlung, und auch deren Betriebsübernahme mußte in kürzester Frist auf den 1. Januar 1902 organisiert werden.

Im einzelnen hat der Verwaltungsrat folgende Geschäfte behandelt:

1. Wahlvorschläge für die Generaldirektion. Dem Bundesrat wurden von uns zur Wahl vorgeschlagen und von demselben ernannt:

Herr Placid Weissenbach, Direktor der administrativen Abteilung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes (Präsident und Vorsteher des Rechtsdepartementes);

Herr Joseph Flury, Mitglied des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn (Vizepräsident und Vorsteher des Betriebsdepartementes);

Herr Leopold Dubois, Direktor der Kantonalbank in Neuenburg (Vorsteher des Finanzdepartementes);

Herr Julius Schmid, Chef des Gütertarifbureaus und kommerzieller Inspektor der Schweizerischen Nordostbahn (Vorsteher des kommerziellen Departementes);

Herr Johann Tschiemer, Direktor der technischen Abteilung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes (Vorsteher des Baudepartementes).

Nach dem zu unserem tiefsten Bedauern schon vor dem Amtsantritte erfolgten Hinscheide des Herrn Tschiemer ist an dessen Stelle vorgeschlagen und vom Bundesrate ernannt worden:

Herr Otto Sand, Mitglied der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen.

Die Amtsdauer hat mit dem 1. Juli 1901 begonnen und dauert bis zum 1. April 1906.

2. Reglemente. Es sind bisher folgende Reglemente erlassen worden:

Geschäftsreglement für den Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen (vom 28. November 1900);

Geschäftsreglement für die Kreiseisenbahnräte der schweizerischen Bundesbahnen (vom 27. Dezember 1901);

Nr. 1. Geschäftsordnung der Generaldirektion (vom 2. August 1901);

Nr. 2. Geschäftsordnung der Kreisdirektionen (vom 27. Dezember 1901);

Nr. 3. Reglement betreffend die Allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen Angestellten (vom 17. Oktober 1901);

Nr. 4. Reglement betreffend die allgemeine Organisation der Dienstabteilungen bei der Generaldirektion (vom 17. Oktober 1901);

Nr. 6. Reglement betreffend die gegenseitigen Beziehungen zwischen der Ausgabenkontrolle, der Hauptbuchhaltung und der Hauptkasse bei der Generaldirektion und den gleichen Dienst-  
abteilungen bei den Kreisdirektionen (vom 17. Oktober 1901);

Nr. 7. Reglement betreffend die Organisation der Dienst-  
abteilungen beim Finanzdepartement der Generaldirektion (vom  
17. Oktober 1901);

Nr. 9. Reglement für die Tarifbureaux bei der General-  
direktion (vom 28. Dezember 1901);

Nr. 13. Reglement für das Rechtsbureau bei der General-  
direktion (vom 17. Oktober 1901);

Nr. 15. Reglement betreffend die Beziehungen zwischen  
der Generaldirektion und den Kreisdirektionen (vom 27. De-  
zember 1901);

Nr. 17. Reglement betreffend die Rechnungsbureaux bei den  
Kreisdirektionen (vom 17. Oktober 1901);

Nr. 21. Reglement betreffend die Entschädigungen für  
Dienstreisen und die Beiträge an Umzugskosten (vom 28. De-  
zember 1901);

Nr. 27. Reglement betreffend die Gewährung freier Fahrt  
(vom 28. Dezember 1901);

Nr. 35. Reglement betreffend die Aufbewahrung von Obli-  
gationen bei den Kassen der schweizerischen Bundesbahnen (vom  
28. Dezember 1901);

Nr. 61. Reglement betreffend die Organisation der Dienst-  
abteilungen beim Betriebsdepartement der Generaldirektion (vom  
27. Dezember 1901);

Nr. 221. Reglement betreffend die Organisation der Dienst-  
abteilungen beim Baudepartement der Generaldirektion (vom  
28. Dezember 1901).

3. Genehmigung von Wahlen. Der Verwaltungsrat  
hat folgende von der Generaldirektion vorgenommene Wahlen  
von Dienstabteilungsvorständen genehmigt:

1. des Herrn Louis Mürset, zum Generalsekretär;
2. " " Robert Forter, zum Vorstand der Ausgaben-  
kontrolle;
3. " " Samuel Mosimann, zum Hauptbuchhalter;
4. " " Charles Besson, zum Hauptkassier;
5. " " Gustav Bünzli, zum Vorstand des Personen-  
tarifbureaus;

6. des Herrn Adolf Toggweiler, zum Vorstand des Gütertarifbureaus;
7. " " Friedrich Leu, zum Vorstand der Einnahmenkontrolle;
8. " " Othmar Senn, zum Vorstand des Frachtreklamationsbureaus;
9. " " Karl Emanuel Forster, bzw. nach dessen Wahl in die Kreisdirektion II,
10. " " Arsène Niquille, zum Vorstand des Rechtsbureaus;
11. " " Robert Leubin, zum Vorstand der Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen;
12. " " Paul Baldinger, zum Oberbetriebschef;
13. " " Paul Frei, zum Obertelegrapheninspektor;
14. " " Rudolf Weyermann, zum Obermaschineningenieur;
15. " " Eusebius Vogt, zum Oberingenieur.

4. Budgetvorlagen. Dem Bundesrate sind zu Händen der Bundesversammlung eingereicht worden:

1. Das Budget pro 1901 (Centralverwaltung in Bern), mit einem Gesamtausgabenbetrage von Fr. 225,000 (vom 15. Februar 1901);

2. Nachtragskredite pro 1901, im Betrage von Fr. 93,000 (vom 2. August 1901);

3. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen pro 1902 (Centralverwaltung in Bern und Kreis II), bestehend aus:

1. Betriebsbudget mit 5 Beilagen:

- a. Voranschlag der Materialverwaltung,
- b. " " Oberbaumaterialverwaltung,
- c. " " Drucksachenverwaltung,
- d. " " Hauptwerkstätte in Olten,
- e. " " Gasanstalt in Olten;

2. Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;

3. Baubudget;

4. Budget der Kapitalrechnung

(vom 8. November 1901).

5. Organisation der Kreise. Für die Übergangsperiode wurde als zweckmäßig erachtet, die bisherige Einteilung der Bahnnetze unverändert zu belassen, so daß der Kreis II die bisher von der Centralbahn und der Kreis III die bisher von der

Nordostbahn betriebenen Linien umfaßt; ebenso wird Kreis IV vorläufig die von den Vereinigten Schweizerbahnen betriebenen Bahnstrecken umfassen. Die Einteilung der bis dahin verstaatlichten Bahnen gemäß den Vorschriften der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 ist auf den 1. Januar 1903 in Aussicht genommen. Es wurden daher erlassen:

1. der Beschluß betreffend die provisorische Organisation des Kreises II in Basel (vom 17. Oktober 1901);
2. der Beschluß betreffend die provisorische Organisation des Kreises III in Zürich (vom 27. Dezember 1901).

Zu Mitgliedern der Kreisdirektionen wurden auf Vorschlag des Verwaltungsrates vom Bundesrate ernannt:

#### Kreis II:

Herr Karl Emanuel Forster, Vorstand des Rechtsbureaus bei der Generaldirektion (Präsidium; Finanz- und Rechtsdepartement);

Herr Emil Frey, Maschinenmeister der Gotthardbahn (Vizepräsidium; Betriebsdepartement);

Herr Jakob Hui, Mitglied des Direktoriums der Centralbahn (Baudepartement).

#### Kreis III:

Herr Philipp Birchmeier, Präsident der Direktion der Nordostbahn (Präsidium; Betriebsdepartement);

Herr Eusebius Mezger, Mitglied der Direktion der Nordostbahn (Vizepräsidium; Baudepartement);

Herr Dr. Heinrich Hafner, I. Sekretär der Direktion der Nordostbahn (Finanz- und Rechtsdepartement).

6. Die Pläne für die Vergrößerung des Verwaltungsgebäudes der Jura-Simplon-Bahn in Bern mit Krediterteilung im Betrage von Fr. 450,000 wurden am 28. Dezember 1901 genehmigt.

7. Folgende Lieferungsverträge erhielten unsere Genehmigung:

- a. Vertrag über Kohlenanschaffung mit dem rheinisch-westphälischen Kohlensyndikat in Essen und Hugo Stinnes in Mülheim a. Ruhr, vom 9./15. Oktober 1901 (am 7. November 1901).
- b. Vertrag über Schienen- und Schwellenlieferung mit der Firma Les Petits-fils de François de Wendel et Cie. in Hayingen, vom 28. November / 2. Dezember 1901 (am 27. Dezember 1901).

8. Über die Stellung der Bundesbahnen zum Schweizerischen Eisenbahnverband wurde am 17. Oktober folgender Beschluß gefaßt:

- a. Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen nimmt Vormerkung vom Beitritt zur Übereinkunft vom 25./26. November 1887 betreffend die Organisation des Verbandes der schweizerischen Eisenbahnen für die Zeit bis zum 1. Mai 1903.
- b. Die Generaldirektion wird beauftragt, rechtzeitig den Rücktritt von der genannten Übereinkunft auf den 1. Mai 1903 durch Kündigung zu veranlassen und für Neuordnung der durch den schweizerischen Eisenbahnverband geregelten Verkehrsbeziehungen zu den andern Bahnverwaltungen auf diesen Zeitpunkt besorgt zu sein.

### B. Generaldirektion.

Außer der Vorbereitung der soeben aufgezählten Verhandlungsgegenstände des Verwaltungsrates und außer den eigenen Geschäften für die Organisation der Bundesbahnverwaltung hatte die Generaldirektion gemäß der ihr durch Art. 5 des Vertrages betreffend den freihändigen Ankauf der Schweizerischen Centralbahn durch den Bund vom 5. November 1900 übertragenen Kompetenz an Stelle des Verwaltungsrates derselben folgende Geschäfte zu erledigen:

1. Genehmigung des Geschäftsberichtes des Direktoriums der Centralbahn für das I., II. und III. Quartal 1901.
2. Genehmigung der Jahresrechnung und Bilanz der Centralbahn für das Jahr 1900.

Da der Aktivsaldo der Jahresrechnung um Fr. 86,348. 39 kleiner war als die durch den Vertrag vom 5. November 1900 den Aktionären der Centralbahn zur Verfügung gestellte Summe, haben wir dem Vorschlage des Direktoriums zugestimmt, den genannten Betrag dem Reservefonds zu belasten.

3. Genehmigung der Jahresrechnungen der Bötzbeargbahn für die Jahre 1899 und 1900.
4. Notiznahme von der Genehmigung der Jahresrechnung der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten für das Jahr 1900 durch die zuständige Rechnungsprüfungskommission.
5. Kreditbewilligung für die Erweiterung der Station Grenchen im Betrage von Fr. 56,500, wovon Fr. 38,000 auf Bauconto und Fr. 18,500 auf Betriebsrechnung.

6. Kreditbewilligung für Erstellung zweier weiterer Geleise auf der Güterstation St. Johann im Betrage von Fr. 75,000 als Nachtrag zum betreffenden Baukredit.
7. Bewilligung eines Nachtragskredites von Fr. 310,000 für Erwerb des kantonalen Salzhauses beim Bahnhof Bern.
8. Genehmigung der Wahl des Herrn Ingenieur Stickelberger zum Oberingenieur der Centralbahn an Stelle des zum Oberingenieur bei der Generaldirektion ernannten Herrn Vogt.
9. Prüfung der Antwort des Direktoriums der Centralbahn namens der Bundesbahnen auf die Klage der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) betreffend Anschlußverhältnisse im Bahnhof Bern.

Dieser vor Bundesgericht anhängige Rechtsstreit betrifft den Anspruch an die Bern-Neuenburg-Bahn, die Kosten der durch ihre Einmündung in den Bahnhof Bern veranlaßten Bauarbeiten zu bezahlen; die Bern-Neuenburg-Bahn verweigerte grundsätzlich jede Beteiligung an der bezüglichen Kapitalbeschaffung mit der Behauptung, die Centralbahn als Bahnhofsbesitzerin habe die betreffenden Erweiterungsbauten auf ihre Kosten auszuführen und könne von der Anschlußbahn nur eine angemessene Beteiligung an der Verzinsung beanspruchen. Da dieser Standpunkt grundsätzlich nicht zugestanden werden konnte und dessen Annahme große finanzielle Konsequenzen für die Bundesbahnen zur Folge hätte, sind wir zur Durchführung dieses Prozesses genötigt, sofern nicht noch eine Verständigung zu stande kommen sollte.

10. Genehmigung des Nachtrages II vom 19. November 1901 zum Verträge mit der Schweizerischen Seethalbahn vom 11. September 1883 betreffend die Mitbenützung der Station Lenzburg der Aargauischen Südbahn.

Die von der Seethalbahn für die Mitbenützung zu leistende Aversalsumme wurde mit Rücksicht auf die Erstellung der Seethalbahnstrecke Lenzburg-Wildegg mit der neuen Station Lenzburg-Stadt und der dadurch eingetretenen Entlastung der bisherigen Station Lenzburg, sowie mit Rücksicht auf das Bundesgesetz betreffend den Bau und Betrieb der Nebenbahnen, vom 21. Dezember 1899, von Fr. 9500 auf Fr. 6000 per Jahr herabgesetzt.

11. Genehmigung der Verträge mit der Burgdorf-Thun-Bahn betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Thun und Burgdorf, vom 8./21. Oktober 1901.
12. Genehmigung des Vertrages mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen vom 2. Dezember 1901 betreffend die Verpachtung der neuen Bahnstrecke zwischen der Güterstation St. Johann und dem Hauptbahnhof der Schweizerischen Centralbahn in Basel an die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die gemeinschaftliche Benützung des Hauptbahnhofes der Schweizerischen Centralbahn in Basel und der Güterstation St. Johann. Vorbehalten bleibt die Ratifikation dieses Vertrages durch den Bundesrat und die Bundesversammlung.

Über den Inhalt der genannten Verträge wird im Geschäftsbericht der Schweizerischen Centralbahn für das Jahr 1901 berichtet. Da nämlich die Geschäftsleitung für das Centralbahnnetz auch nach dem Übergang der Centralbahnunternehmung an den Bund vom Direktorium der Centralbahn namens des Bundes weitergeführt wurde, ist für das Jahr 1901 ein besonderer Geschäftsbericht in bisheriger Weise erstattet worden, welchen wir unserem Berichte beilegen. Dieser Specialbericht giebt über die gesamte Betriebsführung der Centralbahn einläßlich Auskunft. Besondere Berichte sind ebenfalls erstattet über die von der Centralbahn betriebenen Gemeinschaftsbahnen, die Aargauische Südbahn und die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten.

Der Betrieb der Schweizerischen Nordostbahn für das Jahr 1901 ist von deren Gesellschaftsbehörden ohne Mitwirkung der Bundesbahnverwaltung geführt worden; daher können wir hierüber nicht berichten und müssen uns damit begnügen, die in bisheriger Weise erstellten Geschäftsberichte für das Nordostbahnnetz und für die von der Nordostbahn betriebenen Gemeinschaftslinien der Bötzberrgbahn, mit Inbegriff von Koblenz-Stein, als Beilagen unserem Berichte beizufügen.

Übergehend zur eigentlichen Geschäftsführung für die Bundesbahnen, ist hervorzuheben, daß die Hauptbeschäftigung der Generaldirektion die zur Vorbereitung der Verstaatlichung erforderlichen Maßnahmen betraf. Hierüber ist im einzelnen zu berichten:

## I. Allgemeines.

Mit dem 1. Juli 1901 hat die Generaldirektion ihre Funktionen angetreten und ihre erste Sitzung abgehalten. Deren Bureaux mußten in verschiedenen Häusern untergebracht werden, und es wurde mit Rücksicht auf die stetige Personalvermehrung notwendig, nach und nach die Zahl der gemieteten Räume zu vermehren; dieselben befanden sich an der Christoffelgasse 7 (Präsidium, Baudepartement und Rechtsdepartement), an der Schauptplatzgasse 37 (Betriebsdepartement) und am Falkenplatz 22 (Finanzdepartement und kommerzielles Departement).

Über den Personalbestand auf Ende des Jahres 1901 giebt die betreffende Tabelle Aufschluß (Beilage 2).

Neben der Einrichtung des Sekretariates (Kanzlei und Registratur) sind unter den behandelten Gegenständen zu erwähnen:

1. Die Verwaltungen der schweizerischen Hauptbahnen und die benachbarten ausländischen Bahnverwaltungen wurden um Zustellung der bei ihnen bestehenden Vorschriften über ihre innere Organisation ersucht; diesen Gesuchen wurde allseitig entsprochen, und es wurden bei der Ausarbeitung der betreffenden Reglemente diese Einrichtungen mitberücksichtigt.

2. Mit dem Verbandschweizerischer Eisenbahnverwaltungen wurden Verhandlungen über die Stellung der Bundesbahnen zum Verbandschweizerischer Eisenbahnverwaltungen eröffnet; dieselben fanden ihren Abschluß in den oben mitgeteilten Beschlüssen des Verwaltungsrates. Für das Jahr 1902 hat der Verband die Präsidialleitung unserer Generaldirektion übertragen.

3. Die eidgenössische Telegraphenverwaltung gestattete auf hierseitiges Ansuchen die unentgeltliche Benutzung des Bahntelegraphen zu bahndienstlichen Zwecken, wie früher schon von der eidgenössischen Postverwaltung die Portofreiheit der Bundesbahnverwaltung in ihrer Eigenschaft als eidgenössische Behörde nach Maßgabe des Posttaxengesetzes eingeräumt worden war, während für die Beförderung der bahndienstlichen Sendungen die nämliche Beordnung fortbestehen soll, wie sie zur Zeit für die Privatbahnverwaltungen gestattet ist.

4. Da die bis zum 31. März 1903 in den Dienst der Bundesbahnen eintretenden Beamten demselben nicht während einer vollen Amtsperiode angehören, waren Bestimmungen zu treffen, in welchem Umfang ihnen die gesetzliche Gehaltserhöhung

im Verhältnisse der effektiven Amtsdauer zukomme. Im Anschlusse an die vom Bundesrate für die allgemeine Bundesverwaltung getroffenen Verfügungen hat die Generaldirektion folgenden Beschluß gefaßt:

a. Für die laut Besoldungsgesetz vom 29. Juni 1900 eintretenden regelmäßigen Gehaltserhöhungen (Art. 4) gelten bezüglich der während einer Amtsdauer in den Dienst tretenden Beamten und Angestellten folgende Bestimmungen:

beim Eintritt vor dem 30. September des ersten Jahres der Amtsdauer wird die volle Gehaltserhöhung,

beim Eintritt vor dem 30. September des zweiten Jahres der Amtsdauer  $\frac{2}{3}$  derselben,

beim Eintritt vor dem 30. September des dritten Jahres der Amtsdauer  $\frac{1}{3}$  derselben und

beim Eintritt nach dem 30. September des dritten Jahres der Amtsdauer keine Gehaltserhöhung gewährt.

b. Der Genuß der Gehaltserhöhung beginnt mit dem 1. April des Jahres, mit welchem eine neue Amtsdauer anfängt.

5. Am 14. Dezember 1901 hat die Generaldirektion gemäß Art. 2 des Besoldungsgesetzes vom 29. Juni 1900 dem Bundesrate den Entwurf einer Gehaltsordnung, welcher das Minimum und Maximum der Besoldung für jede Beamtung und Anstellung festsetzt, zur Genehmigung vorgelegt. Bei diesem Entwurfe sind sachbezügliche Eingaben des Eisenbahnpersonals nach Möglichkeit berücksichtigt worden. Die Genehmigung der Vorlage durch den Bundesrat erfolgte am 7. Januar 1902.

6. Eine Eingabe der Tößthalbahn und der Bahn Uerikon-Bauma um thunlichste Begünstigung in ihren Verkehrsbeziehungen zu den Bundesbahnen wird erst nach Durchführung der Verstaatlichung der Vereinigten Schweizerbahnen erledigt werden können.

7. Der Freikartenaustausch mit andern Transportanstalten mußte gegen Ende November an die Hand genommen werden, um auf Jahresschluß thunlichst beendet werden zu können. Da die Beordnung nur eine provisorische sein konnte, mit Rücksicht auf die bloß teilweise Durchführung der Verstaatlichung, wurden in Anlehnung an das bisherige Verfahren der Schweizerischen Centralbahn die Vorschriften des nachher vom Verwaltungsrate genehmigten Reglementes Nr. 27 durchgeführt. Ausnahmen mußten

gemacht werden, insofern wir durch die Vereinbarungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes bis Ende 1902 noch vertraglich gebunden sind. Da die Verstaatlichung der Nordostbahn erst gegen Ende 1901 erfolgt ist, mußte deren Direktion überlassen werden, den Freikartenaustausch für ihre Linien noch vor Neujahr selbständig zu ordnen, immerhin unter Beachtung der Vorschriften der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 zum Rückkaufsgesetz. Für 1902 werden daher für den Kreis III noch besondere Jahresfreikarten ausgegeben.

## II. Finanzdepartement.

### I. Ausgaben der Centralverwaltung in Bern.

	Budget- kredit Fr.	Nachtrags- kredit Fr.	Gesamt- kredit Fr.	Wirkliche Ausgaben Fr.
A. Verwaltungsrat . . . . .	25,000	—	25,000	6,731. 40
<b>B. Generaldirektion.</b>				
<i>I. Besoldungen.</i>				
1. Mitglieder der Generaldirektion . . . . .	37,500	—	37,500	37,500. —
2. Generalsekretariat . . . . .	15,500	3,625	19,125	15,911. 80
3. Finanzdepartement . . . . .	10,250	3,500	13,750	9,500. —
4. Kommerzielles Departement . . . . .	17,650	10,800	28,450	21,074. 25
5. Betriebsdepartement . . . . .	27,700	13,375	41,075	31,141. 80
6. Baudepartement . . . . .	13,000	9,150	22,150	14,383. 35
7. Rechtsdepartement . . . . .	6,100	—	6,100	5,119. 45
<i>II. Reiseentschädigungen.</i>				
Dienstreisen, Umzugskosten . . . . .	15,000	5,000	20,000	5,476. —
Übertrag	167,700	45,450	213,150	146,838. 05

	Budget- kredit Fr.	Nachtrags- kredit Fr.	Gesamt- kredit Fr.	Wirkliche Ausgaben Fr.
Übertrag	167,700	45,450	213,150	146,838. 05
<i>III. Bureaukosten.</i>				
1. Miete . . . . .	7,500	5,000	12,500	13,368. 20
2. Material, Heizung, Beleuchtung und Wasser . . . . .	2,500	2,500	5,000	7,285. 85
3. Möblierung . . . . .	30,000	30,000	60,000	62,719. 05
4. Druck- und Lithographiekosten . . . . .	8,000	2,000	10,000	22,869. 90
5. Bücher, Zeitschriften und Zeitungen . . . . .	3,000	—	3,000	2,261. 81
6. Allgemeine Bureaubedürfnisse* . . . . .	5,000	2,000	7,000	8,316. 38
7. Einlagen in die Hilfs- und Pensionskassen . . . . .	5,200	—	5,200	3,754. 25
8. Verschiedenes . . . . .	1,300	850	2,150	4,320. 88
	<u>225,000</u>	<u>93,000</u>	<u>318,000</u>	<u>271,734. 37</u>

Diese Ausgaben verteilen sich auf:

Betriebsausgaben . . . . .	Fr. 210,996. 32
Ausgaben, die auf Bauconto gebucht werden:	
Möblierung . . . . .	Fr. 62,719. 05
÷ Nicht auf Bauconto verrechnete Ausgaben für Möblierung . . . . .	„ 1,981. —
Auf Bauconto zu verrechnen . . . . .	<u>„ 60,738. 05</u>
Total Ausgaben . . . . .	<u>Fr. 271,734. 37</u>

*Ad A.* Es waren vorgesehen 8 Sitzungen des Verwaltungsrates und 16 Kommissionssitzungen, während im 2. Semester 1901 der Verwaltungsrat nur 7 und seine ständige Kommission nur 9 Sitzungen gehalten haben.

*Ad B, I, 2 bis 7.* Die Ausgaben haben den Betrag der verlangten Kredite nicht erreicht, weil der Dienstantritt eines Teils des Personals verschoben wurde.

*Ad B, II.* Infolge der kurzen Zeit, die wir für die Organisation der Generaldirektion und die Vorbereitung der Übernahme der Centralbahn und der Nordostbahn zur Verfügung hatten, haben wir die Reisen der Mitglieder der Generaldirektion und der Oberbeamten auf das allernotwendigste beschränken müssen.

*Ad B, III, 1.* Der Ausgabenüberschuß rührt davon her, daß vom 1. November an das Haus Falkenplatz 24 gemietet werden mußte.

*Ad B, III, 2.* Der Ausgabenüberschuß ist verursacht durch die Beleuchtungseinrichtungen in den neuen Bureaux.

*Ad B, III, 4 und 6.* Die Druckkosten der zahlreichen Berichte und Reglemente, sowie der Budgetentwürfe, haben unsere Voranschläge stark überschritten.

## II. Bilanz der Centralverwaltung der schweizerischen Bundesbahnen auf 31. Dezember 1901.

Zu der als Beilage 3. II. diesem Berichte beigefügten Bilanz haben wir folgende Erklärungen zu geben:

### Aktiven.

1. Baukonto, gebildet aus:	
Mobilien, von der Generaldirektion im 2. Semester 1901 angeschafft . . . . .	Fr. 60,738. 05
Mobilien (Kassenschränke etc.), welches vom eidg. Finanzdepartement vorher auf Rechnung der Bundesbahnverwaltung angeschafft wurde	„ 13,151. 15
	<hr/>
	Fr. 73,889. 20

2. Zu amortisierende Verwendungen, bestehend aus den Kursverlusten auf der Emission der Obligationen des 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % Anleihe von 1899 und den Kosten der Organisation der schweizerischen Bundesbahnen:

a. Kursverluste auf der Emission der Obligationen des 3 $\frac{1}{2}$  % Anleihe von 1899:

	Fr.
auf vom eidg. Finanzdepartement im Jahre 1900 begebenen Obligationen . . . . .	500,303. 20
auf vom eidg. Finanzdepartement im Jahre 1901 begebenen Obligationen . . . . .	1,827,625. —
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/> 2,327,928. 2 $\frac{1}{2}$

b. Kosten der Organisation der schweizerischen Bundesbahnen:

	Fr.	Fr.
Überschuß der Ausgaben des eidg. Finanzdepartementes für Rechnung der Bundesbahnverwaltung, laut Staatsrechnung von 1899 (Seiten 68 und 69) . . . . .	227,177. 40	
÷ Ankauf eines Kassenschranke, der auf Baukonto zu verrechnen ist	1,750. —	
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>	225,427. 40
Überschuß der Ausgaben des eidg. Finanzdepartementes für Rechnung der Bundesbahnverwaltung, laut Staatsrechnung von 1900 (Seiten 68 und 69) . . . . .	58,844. 41	
÷ Ankauf von 3 Kassenschranken, die auf Baukonto zu verrechnen sind . . . . .	5,339. 50	
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>	53,504. 91
Überschuß der Ausgaben des eidg. Finanzdepartementes für Rechnung der Bundesbahnverwaltung, laut Rechnungsauszug auf 31. Dezember 1901 . . . . .	332,473. 35	
÷ Ankauf eines Kassenschranke, der auf Baukonto zu verrechnen ist	Fr. 1,750. —	
Übertrag	1,750. —	332,473. 35
		<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/> 278,932. 31

	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	1,750. —	332,473. 35	278,932. 31
Auf Baukonto zu ver- rechnendes Mobi- liar . . . . .	4,311. 65		
Zahlungen für Rech- nung der General- direktion im 2. Se- mester 1901, in- begriffen im näch- sten Posten . . .	169,095. 35		
	<hr/>	175,157. —	
			157,316. 35
Ausgaben der Generaldirektion im 2. Semester 1901			210,996. 32
			<hr/>
			647,244. 98
			<hr/>

Die Organisationskosten der schweizerischen Bundesbahnen sollen innert 5 Jahren, von 1903 an, amortisiert werden.

3. Verfügbare Mittel. Dieselben bestehen in: Kasse und Bankguthaben, Wertschriften und Wechselportefeuille, sowie Verschiedene Debitoren.

#### a. Kasse und Bankguthaben.

Hauptkasse in Bern . . . . .	Fr.	12,708. 85
Gutschrift bei der Kantonalbank Bern durch das Finanzdepartement . . . . .	„	1,000,000. —
Restsaldo-Einzahlung bei der Kantonalbank Bern durch das Finanzdepartement . . . . .	„	1,138,915. 94
Depots des Finanzdepartements bei verschie- denen Banken . . . . .	„	3,262,710. 55
		<hr/>
	Fr.	5,414,335. 34
		<hr/>

**b. Wertschriften und Wechselportfeuille.**

Bezeichnung der Titel	Nominalwert	Kurs	Inventarwert	Zusammen per Titelnkategorie
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % Eisenbahnobligationen:</b>				
Jura-Bern-Luzern 1889 . . . . .	4,255,000. —	Pari	4,255,000. —	
"    " . . . . .	3,595,000. —	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3,505,125. —	
"    Brünig . . . . .	1,378,000. —	Pari	1,378,000. —	
"    " . . . . .	170,000. —	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	165,750. —	
Jura-Simplon 1894 . . . . .	18,373,000. —	Pari	18,373,000. —	
Schweizerische Centralbahn 1894 (Sept.) . . . . .	4,692,000. —	"	4,692,000. —	
"    "    "    (Dez.) . . . . .	3,531,000. —	"	3,531,000. —	
Schweizerische Nordostbahn 1894 . . . . .	1,914,000. —	"	1,914,000. —	
"    "    1895 . . . . .	1,257,500. —	"	1,257,500. —	
"    "    1896 . . . . .	4,870,000. —	"	4,870,000. —	
"    "    1897 . . . . .	684,000. —	"	684,000. —	
Gotthardbahn 1895 . . . . .	17,391,500. —	"	17,391,500. —	
	<u>62,111,000. —</u>		<u>62,016,875. —</u>	62,016,875. —
<b>4 % Eisenbahnobligationen:</b>				
Schweizerische Centralbahn 1876 . . . . .	888,000. —	Pari	888,000. —	
"    "    1880 . . . . .	516,000. —	"	516,000. —	
"    "    1892 . . . . .	3,463,000. —	"	3,463,000. —	
"    "    1900 . . . . .	4,800,000. —	"	4,800,000. —	
Übertrag	9,667,000. —		9,667,000. —	62,016,875. —

Bezeichnung der Titel	Nominalwert	Kurs	Inventarwert	Zusammen per Titeltategorie
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	9,667,000. —		9,667,000. —	62,016,875. —
Schweizerische Nordostbahn 1887 . . .	463,000. —	Pari	463,000. —	
„ „ 1889 . . .	107,000. —	„	107,000. —	
„ „ 1898 . . .	738,500. —	„	738,500. —	
„ „ 1899 . . .	1,510,000. —	„	1,510,000. —	
Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek .	302,500. —	„	302,500. —	
„ „ II. „ .	138,500. —	„	138,500. —	
„ „ III. „ .	420,500. —	„	420,500. —	
	<u>13,347,000. —</u>		<u>13,347,000. —</u>	13,347,000. —
Ausländische Staatspapiere :				
Preussische Konsols, 3 $\frac{1}{2}$ % , Zinstermin .				
Oktober, Mark 800,000 à 123. 50 . . .	988,000. —	99. 37	981,750. —	
Preussische Konsols, 3 $\frac{1}{2}$ % , Zinstermin .				
Januar, Mark 800,000 à 123. 50 . . .	988,000. —	99. 37	981,750. —	
4 % Österreichische Goldrente . . . . .	3,000,000. —	99. 56	2,987,000. —	
3 $\frac{1}{2}$ % Französische Rente . . . . .	4,000,000. —	101. 50	4,060,000. —	
	<u>8,976,000. —</u>		<u>9,010,500. —</u>	9,010,500. —
Übertrag				84,374,375. —

Bezeichnung der Titel	Nominalwert Fr.	Kurs Fr.	Inventarwert Fr.	Zusammen
				per Titelkategorie Fr.
Bankobligationen:				84,374,375. —
Übertrag				
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Kantonalbank von Zürich . . . . .	649,500. —	Pari	649,500. —	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Kantonalbank von Zug . . . . .	200,000. —	"	200,000. —	
3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 0/0 Kantonalbank von Zürich . . . . .	500,000. —	"	500,000. —	
3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 0/0 Hypothekarbank von Winterthur . . . . .	300,000. —	"	300,000. —	
3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 0/0 Thurgauische Hypothekarbank . . . . .	520,000. —	"	520,000. —	
3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 0/0 Kantonalbank von Baselland . . . . .	159,000. —	"	159,000. —	
3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 0/0 Hypothekarbank von Baselland . . . . .	50,000. —	"	50,000. —	
3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 0/0 Aargauische Bank . . . . .	300,000. —	"	300,000. —	
3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 0/0 Kantonalbank von Schaffhausen . . . . .	500,000. —	"	500,000. —	
4 0/0 Hypothekarkasse des Kantons Bern . . . . .	1,000,000. —	"	1,000,000. —	
4 0/0 Kantonalbank von Basel . . . . .	500,000. —	"	500,000. —	
4 0/0 Aargauische Bank . . . . .	500,000. —	"	500,000. —	
4 0/0 Hypothekarbank von Winterthur . . . . .	500,000. —	"	500,000. —	
4 0/0 Kantonalbank von Baselland . . . . .	250,000. —	"	250,000. —	
4 0/0 Aktiengesellschaft Leu & Cie., Zürich . . . . .	700,000. —	"	700,000. —	
4 0/0 Aktiengesellschaft Leu & Cie., Zürich . . . . .	500,000. —	"	500,000. —	
4 0/0 Hypothekarbank von Baselland . . . . .	150,000. —	"	150,000. —	
4 0/0 Hypothekarbank von Basel . . . . .	424,000. —	"	424,000. —	
4 0/0 Kantonalbank von Solothurn . . . . .	300,000. —	"	300,000. —	
	<u>8,002,500. —</u>		<u>8,002,500. —</u>	8,002,500. —
Übertrag				92,376,875. —

Bezeichnung der Titel	Nominalwert Fr.	Kurs Fr.	Inventarwert Fr.	Zusammen per Titelkategorie Fr.
Übertrag				92,376,875. --
Vorschuß an die Vereinigten Schweizerbahnen auf Rechnung des Bahnhofumbaues St. Gallen, zu 4 0/0 . . . . .	3,548,933. 35	Pari	3,548,933. 35	
Vorschuß auf Rechnung des Rückkaufspreises an die Gemeinde Bremgarten, zu 4 0/0 . . . . .	180,000. —	„	180,000. —	
	<u>3,728,933. 35</u>		<u>3,728,933. 35</u>	3,728,933. 35
Marchzinse . . . . .				834,061. 45
Wechselportfeuille:				
Auf die Schweiz . . . . .	2,479,166. 60	Pari		
÷ Rückskonto 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 0/0 . . . . .	21,603. 50			
			2,457,563. 10	
Auf Deutschland . . . . .	<i>Mk</i> 170,983. 88			
÷ Rückskonto 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 0/0 . . . . .	„ 349. 10			
	<u><i>Mk</i> 170,634. 78</u>	123. 65	210,989. 90	
Auf England . . . . .	£ 284,458 <sup>1</sup> / <sub>9</sub>			
÷ Rückskonto 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 0/0 und Stempel . . . . .	„ 2,226 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>			
	<u>£ 282,231 <sup>13</sup>/<sub>5</sub></u>	25. 24	7,123,527. 35	
			9,792,080. 35	9,792,080. 35
				<u>106,731,950. 15</u>

### c. Verschiedene Debitoren.

Kaufpreis der Nordostbahn in $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnobligationen, geliefert vom eidgenössischen Finanzdepartement . . . . .	Fr. 80,000,000.—
Kaufpreis in bar, der Nordostbahn bezahlt vom eidgenössischen Finanzdepartement . . . . .	„ 2,000,000.—
Betriebsjahr 1901 der Nordostbahnunternehmung, Jahreszins zu $3\frac{1}{2}\%$ vom Kaufpreis von Fr. 82,000,000. . . . .	„ 2,870,000.—
Verschiedene Debitoren . . . . .	„ 3,007.55
	<hr/> Fr. 84,873,007.55

### Passiven.

1.  $3\frac{1}{2}\%$  Anleihen der schweizerischen Bundesbahnen. Am 31. Dezember 1901 waren die 4 Serien A, B, C und D von je Fr. 50,000,000 im Umlauf:

Durch Umtausch al pari gegen $3\frac{1}{2}\%$ Obligationen der Hauptbahnen . . . . .	Fr. 58,449,000
Durch Begebung zum Kurse von 92 bis 99% . . . . .	„ 61,551,000
Durch Abgabe an die Nordostbahn als Kaufpreis, al pari . . . . .	„ 80,000,000
	<hr/> Fr. 200,000,000

2. Verschiedene Kreditoren. Hier handelt es sich um Ausgaben für die Centralverwaltung in Bern, welche, im 2. Semester 1901 gemacht, am 31. Dezember noch nicht ausbezahlt waren.

### III. Rechnung und Bilanz der Centralbahnunternehmung pro 1901.

Da der freihändige Ankauf der Centralbahn nach Maßgabe der Bilanz der Gesellschaft auf 31. Dezember 1900 erfolgte (siehe Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend den freihändigen Ankauf der Centralbahn, vom 28. November 1900), haben wir auf Grund dieser Bilanz die **Eingangsbilanz der schweizerischen Bundesbahnen** auf 1. Januar 1901 betreffend die ehemalige Centralbahn (Beilage 3. III.) erstellt mit Berücksichtigung der aus dem Rückkauf sich ergebenden Änderungen.

Zur Vergleichung lassen wir eine Gegenüberstellung der beiden Bilanzen (derjenigen der Centralbahn auf 31. Dezember 1900 und derjenigen der schweizerischen Bundesbahnen auf 1. Januar 1901) folgen.

**Aktiven.**

	Centralbahn. Fr.	Schweizerische Bundesbahnen. Fr.
Baukonto . . . . .	146,389,083. 56	146,389,083. 56
Anteil an andern Eisenbahn- unternehmungen . . . . .	21,190,000. —	21,190,000. —
Zu amortisierende Verwen- dungen . . . . .	14,974,254. 81	
Verfügbare Mittel . . . . .	30,671,788. 59	30,671,788. 59
Überschuß des Kaufpreises über den Baukonto der Centralbahn . . . . .		43,377,979. 16
	213,225,126. 96	241,628,851. 31

**Passiven.**

Gesellschaftskapital . . . . .	50,000,000. —	
Konsolidierte Anleihen . . . . .	135,094,500. —	210,094,500. —
Schwebende Schulden . . . . .	15,410,794. 76	21,936,829. 31
Specialfonds der Centralbahn Erneuerungsfonds der Bun- desbahnen . . . . .	7,533,370. 29	
Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung . . . . .	5,186,461. 91	9,597,522. —
	213,225,126. 96	241,628,851. 31

Über die Differenzen haben wir folgende Erklärungen zu geben:

**Zu amortisierende Verwendungen:** Dieser Posten bildete seiner Natur nach keinen Bestandteil der Aktiven der Centralbahn; in den Berechnungen der Botschaft vom 28. November 1900 ist er nicht berücksichtigt worden und kann nicht unter den Aktiven der Bundesbahnen figurieren.

**Gesellschaftskapital und konsolidierte Anleihen.** Das Gesellschaftskapital ist der Gesellschaft zurückerstattet worden; sie erhielt außerdem einen Mehrbetrag von Fr. 25,000,000. Die Gesamtsumme von Fr. 75,000,000 wird dargestellt durch die Bundesbahnrente von 1900, welche der Summe der konsolidierten Anleihen der Centralbahn zuzurechnen ist.

**Schwebende Schulden.** Außer den schwebenden Schulden der Centralbahn müssen wir Rechnung tragen:

- a. dem Deficit der Hülfskasse der Beamten und Angestellten (Art. 7 des Kaufvertrages vom 5. November 1900). Dieses vorläufig unter den schwebenden Schulden aufgeführte Deficit wird durch Zuweisung von Titeln aus dem Wertchriftenportefeuille gedeckt werden.
- b. dem Reinertrag des Betriebsjahres 1900, wie er durch Art. 2 des Kaufvertrages bestimmt wurde: Fr. 5,272,810. 30. In Wirklichkeit hat sich dieser Reinertrag infolge des Rückganges der Einnahmen während der letzten Monate des Jahres 1900 nur auf Fr. 5,186,461. 91 belaufen. Die Differenz von Fr. 86,348. 39 hat dem Reservefonds entnommen werden müssen.

Specialfonds der Centralbahn. Es waren deren drei:

- a. der Erneuerungsfonds, der durch den neuen Erneuerungsfonds der Bundesbahnen ersetzt wird;
- b. der Reservefonds, dem keine Rechnung mehr zu tragen ist, da der Reservefonds der Bundesbahnen nach den Vorschriften von Art. 8 des Rückkaufgesetzes vom 15. Oktober 1897 gebildet werden wird;
- c. der Amortisationsfonds des Pariseranleihs. Er verschwindet, weil das sogenannte Pariseranleihen, d. h. das 4% Anleihen vom 1. Februar 1876, bei der Berechnung der jährlichen Amortisationsquote für die Amortisierung der Bundesbahnanleihen in 60 Jahren vom Jahre 1903 an, welche in Art. 7 des Rückkaufgesetzes vorgesehen ist, in Rechnung gezogen werden wird.

Der Betrag der drei Specialfonds der Centralbahn muß vom Überschuß des Rückkaufspreises in Abzug gebracht werden.

Erneuerungsfonds der schweizerischen Bundesbahnen. Wir haben denselben festgesetzt auf den Betrag, welcher vom Baukapital der Centralbahn abgezogen wurde, um den Minderwert der vorhandenen Anlagen zu decken (siehe Botschaft vom 28. November 1900, Seiten 13 und 14). Da der Erneuerungsfonds gesondert von den übrigen Aktiven verwaltet werden muß (Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899, Art. 59), werden wir ihn in Staatspapieren und andern Wertchriften anlegen.

Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung. Dieser der Centralbahngesellschaft überlassene Saldo gehört nicht in die Bilanz der Bundesbahnen (siehe oben unter Schwebende Schulden).

Überschuß des Kaufpreises über den Baukonto der Centralbahn. Dieser Überschuß umfaßt den über das Aktienkapital hinaus bezahlten Betrag, die zu amortisierenden Verwendungen, welche unter den bilanzmäßigen Aktiven der Centralbahn figurieren, das Deficit der Hilfskasse zu Lasten der schweizerischen Bundesbahnen und den Betrag des neuen Erneuerungsfonds, welcher den Abzügen für Minderwert der vorhandenen Anlagen entspricht. Davon sind in Abzug gebracht die drei Specialfonds der Centralbahn.

Die **Gewinn- und Verlustrechnung** der früheren Centralbahnunternehmung pro 1901 giebt zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

### Einnahmen.

- |                                       |                   |
|---------------------------------------|-------------------|
| 1. Überschuß der Betriebseinnahmen    | Fr. 8,939,624. 74 |
| Dieser Überschuß betrug im Jahre 1900 | „ 9,279,430. 40   |

Die Verminderung hat zu Hauptursachen den Rückgang der Einnahmen aus dem Güterverkehr, der nur teilweise durch den Mehrertrag aus dem Personenverkehr aufgewogen wird, und die Vermehrung der Betriebsausgaben, welche teilweise durch das Steigen der Kohlenpreise hervorgerufen wurde.

- |   |                   |
|---|-------------------|
| 2. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien . . . . . | Fr. 1,042,979. 56 |
| Er hatte 1900 betragen . . . . .                        | „ 1,240,629. 51   |
- Die Verminderung rührt von denselben Ursachen her.

- |                                  |                 |
|----------------------------------|-----------------|
| 3. Ertrag verfügbarer Kapitalien | Fr. 495,998. 86 |
| Er hatte 1900 betragen . . . . . | „ 495,868. 33   |

Die Centralbahn hatte während eines Teiles des Jahres 1901 die Kapitalien zu ihrer Verfügung, welche aus der zweiten Hälfte des 4 % Anleihe im Betrage von 16 Millionen von 1900 herührten.

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 4. Zins für die zum Bauneuer Linien verwendeten Kapitalien . . . . . | Fr. 170,364. 15 |
| Sie hatten 1900 abgeworfen . . . . .                                 | „ 124,468. 55   |

Inbegriffen sind die Zinsen der auf den Bahnhofumbau Basel, auf die Verlegung der Elsässerlinie und die Anlage der Güterstation St. Johann verwendeten Kapitalien.

- |   |                 |
|---|-----------------|
| 5. Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds . . . . . | Fr. 656,960. 96 |
| Sie hatten sich 1900 belaufen auf . . . . .     | „ 997,589. 15   |

(Siehe das Nähere über diese Zuschüsse in der Rechnung über den Erneuerungsfonds.)

### Ausgaben.

1. Verlust auf dem Betrieb der Wohlen-Bremgarten-Bahn. . . . . Fr. 10,348. 66  
 Er hatte 1900 betragen . . . . . „ 9,546. 98

Infolge des Kaufvertrages über den Anteil der Gemeinde Bremgarten, welcher vom 1. Mai 1902 an wirksam wird, wird keine gesonderte Betriebsrechnung der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten mehr aufgestellt werden; dieser Posten der Gewinn- und Verlustrechnung wird demnach in Zukunft wegfallen.

2. Kontokorrentzinse, Provisionen, Kursdifferenzen . . . . . Fr. 123,684. 25  
 Sie betragen 1900 . . . . . „ 51,373. 36

Die Differenz rührt her vom Marchzins vom 15. November bis 31. Dezember 1900 auf den während der ersten Monate des Jahres 1901 stattgefundenen Verkäufen von Obligationen des 4 % Anleihe von 1900.

3. Verzinsung der konsolidierten Anleihen . . . . . Fr. 8,089,446. 30  
 Sie betrug 1900 . . . . . „ 4,706,613. 95

Der Zins des 4 % Anleihe von Fr. 16,000,000 vom 15. November 1900 ist für das ganze Jahr gebucht. Sodann ist dieser Rubrik zum erstenmal die Jahresrente von Fr. 3,000,000 des Anleihe der sogenannten Bundesbahnrente von 1900, welches im Umtausch gegen die Centralbahnaktien ausgegeben wurde, belastet worden.

4. Amortisation des Anlagekapitals. Dieser Posten erscheint nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung 1901; die gesetzlich vorgesehene 60jährige Amortisation wird erst von 1903 an beginnen.

5. Einlagen in den Erneuerungsfonds. . . . . Fr. 1,473,860. 40  
 Sie hatten 1900 betragen . . . . . „ 1,455,744. 60

Bis zum Erlaß des Reglementes über den Erneuerungsfonds, welches nach ergangenem Urteil des Bundesgerichts über den Rekurs der Eisenbahngesellschaften ausgearbeitet werden wird, haben wir für gut gefunden, diese Einlagen auf Grund des Reglementes der Centralbahn zu machen, welches den bezüglichen Vorschriften des Bundesrates Rechnung trägt.

6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken . . . . .	Fr.	128,302. 42
Sie hatten 1900 betragen . . . . .	„	291,287. 24

Die wichtigste Differenz rührt davon her, daß der außerordentliche Beitrag zur Deckung des Deficits der Hilfskasse (Fr. 180,000) auf den Zins (Fr. 50,128. 95) des Deckungskapitals reduziert worden ist, da das Deficit dem Überschuß des Rückkaufspreises zugeschlagen worden ist und der allgemeinen Amortisation, welche das Rückkaufgesetz vorsieht, unterliegt.

7. Aktivsaldo . . . . .	Fr.	1,480,286. 24
Er betrug im Jahr 1900. . . . .	„	5,186,461. 91

Zur Vergleichung muß man dem Ergebnis des Jahres 1901 den Jahreszins der Bundesbahnrente im Betrage von Fr. 3,000,000 zurechnen, der unter der Rubrik Verzinsung der konsolidierten Anleihen aufgeführt wird.

Die **Bilanz der schweizerischen Bundesbahnen auf 31. Dezember 1901 betreffend die Centralbahn**, verglichen mit der Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901, weist folgende Unterschiede auf:

Der Baukonto hat zugenommen um Fr. 9,074,302. 75. Der größte Teil dieser Zunahme rührt her von den Verwendungen für den Umbau des Bahnhofs Basel, die Verlegung der Elsässerlinie und die Anlage der Güterstation St. Johann.

Die verfügbaren Mittel haben sich vermindert um Fr. 12,675,816. 87, hauptsächlich durch den Verkauf von Wertpapieren, besonders des nicht emittierten Teiles des 4% Centralbahnanleihe von 1900.

Die konsolidierten Anleihen haben abgenommen um Fr. 415,500 infolge der Rückzahlungen gemäß den Amortisationsplänen für die Anleihen von 1876 und 1880.

Die schwebenden Schulden haben sich vermindert um Fr. 5,483,199. 80, hauptsächlich infolge der Auszahlung des Aktivsaldos des Jahres 1900 an die Centralbahngesellschaft in Liquidation.

Der Erneuerungsfonds ist angewachsen um Fr. 816,899. 44, d. h. um die Differenz zwischen den reglementarischen Einlagen und den Entnahmen für Verwendungen zu Erneuerungszwecken.

Der Aktivsaldo beläuft sich auf Fr. 1,480,286. 24.

In den letzten Jahren ihres Bestandes entnahm die Centralbahngesellschaft dem Reinertrag des Betriebsjahres als Gratifikation

für ihr Personal eine Summe, die zur Ausrichtung einer halben Monatsbesoldung ausreichte. Obschon diese Gratifikation den Charakter einer Verpflichtung nicht hat und obwohl das Ergebnis des Jahres 1901 geringer ist als die Ergebnisse der beiden vorhergehenden Jahre, haben wir unter Vorbehalt Ihrer Genehmigung und ohne Verpflichtung für die Zukunft beschlossen, in gleicher Weise vorzugehen, weil das Netz, welches heute den provisorischen Kreis II der schweizerischen Bundesbahnen bildet, im Jahre 1901 noch unter dem Namen der Centralbahn und durch deren Organe betrieben worden ist, und der Bundesrat durch Schlußnahme vom Dezember 1900 deren Personal bis zum 1. Mai 1903 bezüglich der Gratifikationen Gleichbehandlung wie bisher zugesichert hat. Die Summe, die zu dieser allgemeinen Gratifikation verwendet werden wird, beläuft sich in runden Zahlen auf Fr. 300,000, was den verfügbaren Saldo auf Fr. 1,180,286.24 vermindert.

Betreffend die Verwendung dieses Saldos ziehen wir die Thatsache in Betracht, daß die Gewinn- und Verlustrechnung weder mit einer regelmäßigen Amortisation, noch mit einer Einlage in den Reservefonds, noch mit dem außerordentlichen Beitrag zum Deficit der Hülfskasse belastet worden ist, und folgern daraus, daß es am Platze sei, ihn zu einer außerordentlichen Amortisation zu verwenden. Nun weist die Bilanz unserer Centralverwaltung unter den Aktiven zwei Posten zu amortisierender Verwendungen auf: die Kosten der Organisation, welche sich am 31. Dezember 1901 beliefen auf Fr. 647,244.98, denen sich die Organisationskosten pro 1902 zugesellen werden, und die Kursverluste auf der Emission von Obligationen des  $3\frac{1}{2}\%$  Bundesbahnanleihens von 1899 im Gesamtbetrage von Fr. 2,327,928.20. Der erste dieser Konti ist noch offen, und wir beabsichtigen, ihn in einer Periode von höchstens 5 Jahren zu amortisieren; deshalb haben wir unter Vorbehalt Ihrer Genehmigung beschlossen, den verfügbaren Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Centralbahn pro 1901 im Betrage von Fr. 1,180,286.24 zur teilweisen Amortisation des Kontos: Kursverluste auf der Emission von Obligationen des  $3\frac{1}{2}\%$  Anleihens von 1899 zu verwenden.

#### IV. Rechnung und Bilanz der schweizerischen Nordostbahn pro 1901.

Dieses Netz ist im Jahre 1901 durch die Nordostbahn betrieben worden, aber der freihändige Ankauf desselben fand

statt nach Maßgabe der Bilanz der Gesellschaft auf 31. Dezember 1900 (siehe Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den freihändigen Ankauf der Nordostbahn, vom 8. November 1901). Wir haben deshalb auf Grund dieser Bilanz die **Eingangsbilanz der schweizerischen Bundesbahnen** auf 1. Januar 1901 betreffend die schweizerische Nordostbahn (Beilage 3 V.) erstellt unter Berücksichtigung der durch die Durchführung des Rückkaufes erforderlichen Änderungen.

Zur Vergleichung lassen wir eine Gegenüberstellung der beiden Bilanzen (Bilanz der Nordostbahn auf 31. Dezember 1900 und Bilanz der schweizerischen Bundesbahnen auf 1. Januar 1901) hier folgen:

	Nordostbahn	Schweizerische Bundesbahnen
<b>Aktiven.</b>	Fr.	Fr.
Baukonto . . . . .	245,791,805. 37	245,791,805. 37
Anteil an andern Eisenbahnunternehmungen . . . . .	21,190,000. —	21,190,000. —
Nebengeschäfte . . . . .	2,314,840. 86	2,314,840. 86
Zu amortisierende Verwendungen . . . . .	15,439,071. 39	—
Verfügbare Mittel . . . . .	13,147,700. 55	13,147,700. 55
Überschuß des Kaufpreises über den Baukonto der Nordostbahn . . . . .	—	19,799,304. —
	<u>297,883,418. 17</u>	<u>302,243,650. 78</u>

<b>Passiven.</b>		
Gesellschaftskapital . . . . .	80,000,000. —	—
Konsolidierte Anleihen . . . . .	194,632,000. —	274,632,000. —
Schwebende Schulden . . . . .	4,682,726. 38	13,011,650. 78
Specialfonds der Nordostbahn . . . . .	13,686,215. 52	—
Erneuerungsfonds der Bundesbahnen . . . . .	—	14,600,000. —
Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung . . . . .	4,882,476. 27	—
	<u>297,883,418. 17</u>	<u>302,243,650. 78</u>

Die Differenzen zwischen den beiden Bilanzen geben zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Zu amortisierende Verwendungen. Dieser Posten ist ein Non-valeur, der in der Botschaft vom 8. November 1901 nicht in Betracht gezogen wurde und auch nicht als Aktivum in unserer Bilanz erscheinen darf.

Gesellschaftskapital und konsolidierte Anleihen. Das Gesellschaftskapital ist der Nordostbahn zurückerstattet worden; es fällt als solches aus unserer Bilanz weg. Dagegen sind der Gesellschaft zu teilweiser Deckung des Kaufpreises Fr. 80,000,000 in  $3\frac{1}{2}\%$  Bundesbahnobligationen von 1899 übermacht worden; dieses Kapital ist demjenigen der konsolidierten Anleihen der Nordostbahn zuzurechnen.

Schwebende Schulden. Ferner sind neben den schwebenden Schulden der Nordostbahn unter diesem Titel anzuführen:

- a. Das Deficit der Hilfskasse der Beamten und Angestellten, das nach Art. 7 des Kaufvertrages vom 1. Juni 1901 zu Lasten des Bundes fällt. Dieses Deficit wird gedeckt werden durch Übertragung von Titeln aus Wertschriftenkonto auf die Hilfskasse.
- b. Barzahlung von Fr. 2,000,000, zu leisten von der Bundeskasse als Ergänzung des Kaufpreises, laut Vertrag vom 1. Juni 1901, Art. 2, Ziff. 2. Diese Zahlung wurde ausgerichtet durch Vermittlung des eidgenössischen Finanzdepartements, welches uns dafür belastet hat (siehe Seite 22 dieses Berichtes); wenn die Bilanz der Centralverwaltung mit derjenigen der Nordostbahn vereinigt wird, werden die beiden Posten durch Kompensation sich aufheben.
- c. Den Reinertrag des Betriebsjahres 1900, welcher der Gesellschaft zu freier Verfügung überlassen worden ist (Kaufvertrag, Art. 2, Ziff. 2).

Specialfonds der Nordostbahn. Die Nordostbahn besaß drei eigentliche Specialfonds und eine außerordentliche Reserve:

- a. den Erneuerungsfonds, der durch den neuen Erneuerungsfonds der Bundesbahnen ersetzt wird;
- b. den Versicherungsfonds, den als solchen beizubehalten nicht angeht, da die Versicherungsfragen von der Generaldirektion zu behandeln sind, welche auch untersuchen wird, ob für die Bundesbahnverwaltung ratsamer sei, ihr eigener Versicherer zu sein oder sich durch Dritte versichern zu lassen, und welche uns hierüber ihre Anträge stellen wird;

- c. den Fonds zur Förderung specieller Eisenbahninteressen. Dieser Fonds, von geringer Bedeutung, ist durch Entnahmen im Jahre 1901 zum Teil aufgezehrt worden;
- d. die außerordentliche Reserve, welche nicht beibehalten werden kann, da unser Reservefonds nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften (Art. 8 des Rückkaufgesetzes) gebildet werden wird.

Wir haben den Betrag dieser vier Fonds vom Überschuß des Kaufpreises in Abzug gebracht.

Erneuerungsfonds der schweizerischen Bundesbahnen. Dieser neue Erneuerungsfonds muß dem Minderwert der dem Bunde abgetretenen Objekte gleichkommen. Bis wir das bezügliche Specialreglement aufgestellt haben werden und dasselbe vom Bundesrat genehmigt worden ist, müssen wir uns an die Ziffern der Botschaft vom 8. November 1901 halten. Der Minderwert ist dort angeschlagen auf Fr. 13,500,000; aber der Bundesrat erinnert daran, daß dieser Minderwert in seiner Botschaft vom 15. März 1897 auf Fr. 19,441,888 geschätzt wurde, und daß die zugestandene Reduktion, wenn keine besonderen Gründe vorhanden gewesen wären, nur 25% der Schätzung von 1897 hätte betragen können. Wir haben deshalb den Erneuerungsfonds auf 75% von Fr. 19,441,888, in runden Zahlen auf Fr. 14,600,000 festgesetzt. Da dieser Erneuerungsfonds von den übrigen Aktiven gesondert verwaltet werden muß, werden wir ihn in Wertschriften anlegen, wie denjenigen des Centralbahnnetzes.

Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung. Dieser Saldo gehört nicht in die Bilanz der schweizerischen Bundesbahnen (siehe weiter oben: Schwebende Schulden).

Überschuß des Kaufpreises über den Baukonto der Nordostbahn. Er wird gebildet aus der Differenz zwischen dem Kaufpreis (Fr. 82,000,000, wovon Fr. 80,000,000 in Obligationen und Fr. 2,000,000 in bar) und dem Aktienkapital der Gesellschaft (Fr. 80,000,000), aus den zu amortisierenden Verwendungen, welche unter den Aktiven der Nordostbahn verbucht waren, aus dem Deficit der Hülfskasse und aus dem Betrag des neuen Erneuerungsfonds. Er wird vermindert um den Betrag der Specialfonds der Nordostbahn.

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn pro 1901, verglichen mit derjenigen von 1900, giebt zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

## Einnahmen.

1. Überschuß der Betriebseinnahmen . . . . . Fr. 9,389,555. 16  
Dieser Überschuß hatte 1900 betragen „ 11,917,985. 16

Der enorme Ausfall von mehr als 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Franken rührt gleicherweise von der Zunahme der Ausgaben und dem Sinken der Einnahmen her.

Die Ausgaben haben von einem Jahr zum andern um ungefähr 1 Million Franken zugenommen, wovon zwar Fr. 150,000 durch eine stärkere Entnahme aus dem Erneuerungsfonds kompensiert werden. Die besonders hiervon berührten Kapitel sind Unterhalt der Bahn und Brennmaterialien, die letztern infolge der bezahlten sehr hohen Kohlen- und Brikettpreise.

Die Einnahmen haben sich um mehr als 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Franken vermindert, da die industrielle Krisis ihre Wirkungen besonders im Gebiete der Nordostbahn bemerkbar machte. Obwohl der Güterverkehr mehr als der Personenverkehr davon berührt wurde, ging dieser letztere, im Gegensatz zu dem, was auf dem Centralbahnnetz eintrat, ebenfalls zurück.

2. Anteil am Ertrage gemeinschaftlicher Linien . . . . . Fr. 1,032,630. 91  
Er hatte 1900 betragen . . . . . „ 1,231,082. 52

Dies sind dieselben Ziffern wie für die Centralbahn, mit dem Unterschied, daß die Nordostbahn direkt von diesem Ertrag ihren Anteil am Deficit der Wohlen-Bremgarten-Bahn abzieht, während die Centralbahn ihn unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung bucht.

3. Ertrag verfügbarer Kapitalien . Fr. 207,997. 89  
Er hatte 1900 betragen . . . . . „ 366,261. 78

Es war bei der Nordostbahn gebräuchlich, einen guten Teil der verfügbaren Kapitalien zum Ankauf von Wechseln zu verwenden, deren Ertrag 1901 infolge des Sinkens des Diskontfußes in der Schweiz geringer war.

4. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien. Fr. 10,331. 80  
Sie hatten 1900 abgeworfen . . . . . „ 4,043. —
5. Ertrag von Nebengeschäften . . . . . „ 39,764. 92  
Er hatte 1900 betragen . . . . . „ 75,955. 27

Die Einnahmen der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee haben den Einfluß der allgemeinen Depression erfahren, und die Ausgaben derselben sind infolge des Steigens der Kohlenpreise gewachsen.

6. Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds . . . . .	Fr. 744,522. 95
Sie hatten 1900 betragen . . . . .	„ 622,899. 33

(Siehe das Nähere über diese Entnahmen in der Rechnung über den Erneuerungsfonds).

7. Zuschüsse aus den übrigen Specialfonds. Hier handelt es sich um Ordnungsbuchungen betreffend die Bilanz dieser Fonds und ihre Verwendung als Abzug vom Überschuß des Rückkaufspreises.

8. Betriebssubvention . . . . .	Fr. 39,375
Sie hatte 1900 betragen . . . . .	„ 39,375

Es ist dies die Subvention, die die Nordostbahn erhält für die Linie Etwilen-Schaffhausen.

9. Einnahmen aus sonstigen Quellen . . . . .	Fr. 1,698,848. 15
Sie hatten sich 1900 belaufen auf . . . . .	„ 117,574. 21

Die beträchtliche Differenz zu gunsten des Jahres 1901, ohne welche die Rechnung der Nordostbahn pro 1901 mit einem starken Deficit abschließen würde, rührt von folgenden außergewöhnlichen Einnahmen her:

a. Zinsen und allgemeine Bauleitungskosten betreffend die Erweiterung des Bahnhofs Zürich. Die Nordostbahn hatte in ihrer Spezifikation der Bauausgaben pro 1900 als mittleren Zins für die Bauperiode (1890 bis 1900) angenommen einen Jahreszins zu 4% der wirklichen Ausgaben, und diesen ferner als allgemeine Bauleitungskosten zugeschlagen einen Betrag von 3% der wirklichen Bauausgaben. Der Bundesrat hat mit seinem Schreiben vom 20. Juni 1901 an die Direktion der Nordostbahn, für den Fall der Annahme des freihändigen Ankaufs, der Rechnung betreffend den Umbau des Bahnhofs Zürich ohne Vorbehalt seine Genehmigung erteilt; diese Rechnung ist damit eine definitive geworden. Die Nordostbahn hat diese Einnahmen jedoch in ihre Gewinn- und Verlustrechnung pro 1900 nicht eingestellt; sie beschränkte sich darauf, einen transitorischen Konto unter den Passiven bei: Verschiedene Kreditoren einzuschalten. Der

Gesamtbetrag dieses Kontos beläuft sich auf Fr. 733,793. 49, welcher Betrag auf die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1901 übertragen wird.

- b. Mehrwert der zur Bahnhöferweiterung in Zürich verwendeten Grundstücke. Diese Grundstücke gehörten früher zum Liegenschaftenkonto. Im Jahre 1897 beschloß die Direktion der Nordostbahn, den Baukonto mit einem dem Verkaufswert dieser Liegenschaften entsprechenden Betrag zu belasten, einem Betrage, der höher war als derjenige, womit sie auf dem Liegenschaftenkonto figurierten. Diese neuen Preise, welche von Fr. 4 bis 16 per m<sup>2</sup> variierten, können als mäßige betrachtet werden und sind jedenfalls geringer als die Preise, die im Expropriationswege hätten bezahlt werden müssen. Sie sind übrigens gleicherweise wie die Bauzinse und allgemeinen Bauleitungskosten vom Bundesrate genehmigt worden. Der Mehrwert von Fr. 715,334. 54 war im Jahr 1900 von der Nordostbahn nicht als Einnahme auf Gewinn- und Verlustrechnung getragen worden, sondern figuriert unter den bilanzmäßigen Passiven bei: Verschiedene Kreditoren. Er ist somit verfügbar geworden.
- c. Reserve des Kontos der Gemeinschaftsbahnhöfe. Der größte Teil dieses Betrages betrifft die Gemeinschaftsbahnhöfe Winterthur und Zürich; sie war infolge des Prozesses der Nordostbahn mit den Vereinigten Schweizerbahnen streitig geblieben. Durch den freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizerbahnen fällt dieser Prozeß dahin, und die von der Nordostbahn bisher unter den Passiven bei: Verschiedene Kreditoren eingestellte Reserve im Betrage von Fr. 162,242. 40 wird verfügbar.

Wie ungewöhnlich auch die von der Kreisdirektion III vorgeschlagene Verbuchung dreier außerordentlicher Einnahmeposten von derartiger Bedeutung, die von einer Reihe von Jahren herdatieren, zu gunsten eines einzigen Betriebsjahres erscheinen mag, so haben wir ihr dennoch zugestimmt, weil diese Posten materiell begründet sind und von der Aufsichtsbehörde genehmigt waren, und es notwendig erschien, diese Beträge, die noch aus der Betriebsperiode der Nordostbahn herrühren, mit Ende 1901 definitiv zu verrechnen und für die Rechnung der Bundesbahnen reinen Tisch zu schaffen.

### Ausgaben.

1. Kontokorrentzinse, Provisionen etc. Fr. 129,653. 02  
 Sie hatten sich 1900 belaufen auf . . . „ 25,221. 69

Die Differenz rührt her von dem der Liquidationskommission der Nordostbahn ausbezahlten Zins vom Reinertrag des Jahres 1900.

2. Verzinsung der konsolidierten  
 Anleihen . . . . . Fr. 7,345,548. 75  
 Sie hatte sich 1900 belaufen auf . . . „ 7,342,957. 50

Der Mehrbetrag rührt her von der zufolge den Verträgen eingetretenen Erhöhung des Zinsfußes auf Subventionsanleihen.

3. Verlust auf dem Betrieb von Neben-  
 geschäften . . . . . Fr. 39,362. 51  
 Er hatte 1900 betragen . . . . . „ 13,214. 15

Dieser Verlust rührt her aus dem Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee. In Wirklichkeit ist er noch beträchtlicher, da die Amortisation des Anlagekapitals anerkanntermaßen ungenügend ist.

4. Amortisationen . . . . . Fr. 308,392. 47  
 Sie hatten 1900 betragen . . . . . „ 1,177,998. 73

Die Abschreibung am Konto der zu amortisierenden Verwendungen erscheint 1901 nicht mehr, da diese Verwendungen im Überschuß des Kaufpreises enthalten sind; ebenso verhält es sich mit dem außerordentlichen Beitrag an die Hilfskasse. Dagegen hat der Anteil der Nordostbahn an der Uerikon-Bauma-Bahn eine Abschreibung von Fr. 320,131. 12, gleich 20 % des Nennwertes der Obligationen und des Vollwertes der Aktien bis zum Betrage von Fr. 6000 erfahren.

5. Einlagen in den Erneuerungsfonds . . . . . Fr. 2,000,000. —  
 Sie hatten sich 1900 belaufen auf . . . „ 1,050,000. —

Bis zur Aufstellung des besonderen Reglementes über den Erneuerungsfonds sind wir nach den für die Centralbahn bestehenden Normen verfahren.

6. Ausgaben zu verschiedenen  
 Zwecken . . . . . Fr. 187,757. 65  
 Sie hatten sich 1900 belaufen auf . . . „ 32,471. 75

Die Posten, welche die Vermehrung hervorrufen, sind die einem Direktor, der auf Anfang des Jahres 1901 seine Demission eingereicht hatte, und an zwei frühere Direktoren ausgerichteten

Entschädigungen, alles gemäß zwei prinzipiellen Entscheiden des Verwaltungsrates der Nordostbahn von 1890 und 1895, sowie die nachträgliche Steuerzahlung an die zürcherischen Gemeinden.

7. Verzinsung des Rückkaufskapitals . . . . . Fr. 2,870,000. —

Da der Ankauf auf 31. Dezember 1900 rückwirkende Kraft hatte, muß die Rechnung des Jahres 1901 mit dem Zins zu  $3\frac{1}{2}\%$  des Rückkaufskapitals von Fr. 82,000,000 belastet werden.

8. Verzinsung des zur Deckung des Hülfskassendefizites bestimmten Kapitals. Von 1902 an wird das Defizit durch Zuweisung von Wertschriften gedeckt werden. Für das Jahr 1901 muß die Gewinn- und Verlustrechnung die Verzinsung dieses Kapitals tragen.

9. Aktivsaldo . . . . . Fr. 228,070. 58  
Er betrug 1900 . . . . . „ 4,882,476. 27

Zur Vergleichung müssen dem Ergebnis des Jahres 1901 Fr. 2,870,000 Jahreszins des Rückkaufkapitals zugeschlagen werden.

**Die Bilanz der schweizerischen Bundesbahnen auf 31. Dezember 1901 betreffend die Nordostbahn** (Beilage 3, VI), verglichen mit der Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901 weist folgende Differenzen auf:

Der Baukonto hat zugenommen um Fr. 1,521,149. 92, welche sich auf die verschiedenen Rubriken dieses Kontos verteilen.

Die verfügbaren Mittel haben um Fr. 2,745,654. 43 abgenommen; die Verminderung betrifft hauptsächlich das Wechselportefeuille und die Bankguthaben.

Der Betrag der konsolidierten Anleihen hat sich nicht geändert. Wir müssen dazu bemerken, daß die Nordostbahn in den Jahren 1898, 1899, 1900 und 1901 die im Amortisationsplan des  $4\%$  Anleihe von 1887 vorgesehenen Rückzahlungen im Wege der Auslosung nicht vorgenommen hat. Wir werden dies im Laufe des Jahres 1902 nachholen.

Die schwebenden Schulden haben um Fr. 2,708,052. 14 abgenommen infolge der Auszahlung des Reinertrages des Betriebsjahres 1900 an die Nordostbahn.

Der Erneuerungsfonds hat sich vermehrt um Fr. 1,255,477. 05, d. h. um die Differenz zwischen den zufolge Beschlusses der General-

direktion gemachten Einlagen und den Entnahmen zu Erneuerungszwecken.

Betreffend den Aktivalsaldo haben wir aus denselben Gründen, die wir bei der Centralbahn geltend gemacht haben, unter Vorbehalt Ihrer Genehmigung beschlossen, ihn zur teilweisen Abschreibung des Kontos: Kursverluste auf der Emission der 3 $\frac{1}{2}$  % Obligationen des Anleihe von 1899 zu verwenden.

Die auf die Rechnungen und Bilanzen bezüglichen Anträge finden sich am Schlusse dieses Berichtes.

### III. Kommerzielles Departement.

Dessen Thätigkeit war während des II. Halbjahrs 1901 teils durch organisatorische Arbeiten, teils durch die Vorbereitung der auf 1. Mai 1903 herauszugebenden neuen Tarife für den Personen- und Güterverkehr in Anspruch genommen.

#### a. Organisation.

Mit Anfang des Semesters war von den Dienstabteilungen des Departements nur das Tarifbureau für den Güterverkehr mit dem Vorstand, einem Tarifbeamten und drei Gehülfen in Funktion getreten. Die rasch fortschreitende Verstaatlichung und der Umfang der zu bewältigenden Tarifarbeiten machte aber bald die Verstärkung dieses Bureaus um zwei weitere Gehülfen, sowie die Einberufung des Vorstandes des Personentarifbureaus mit Stellvertreter und drei Gehülfen und des Vorstandes der Einnahmenkontrolle mit drei Gehülfen erforderlich. Der Dienst Eintritt dieser Beamten erfolgte teils auf Anfang, teils im Laufe des Monats Oktober. Sie wurden ohne Ausnahme dem Personal der zu verstaatlichenden Bahnen entnommen.

Im Laufe des IV. Quartals erfolgte sodann auch die Einrichtung der Billetdruckerei, für welche uns die Direktion der Jura-Simplon-Bahn ein passendes Lokal im Souterrain ihres Verwaltungsgebäudes zur Verfügung gestellt hatte. Dieselbe enthält vorläufig drei neue Billetdruckmaschinen mit elektrischem Antrieb und eine Billetzählmaschine. Im Laufe des Monats Dezember trat auch ein I. Billetdrucker in den Dienst. Die Inbetriebsetzung der Druckerei erfolgte indessen erst Mitte Januar 1902.

Von den Reglementen für die Dienstabteilungen des kommerziellen Departements konnte in der Berichtsperiode nur dasjenige für die beiden Tarifbureaux ausgearbeitet werden. Das

Reglement für die Einnahmenkontrolle kann mit Rücksicht auf die einstweilige provisorische Organisation dieser Dienstabteilung (Belassung der bisherigen Betriebskontrollen der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn in Basel bzw. Zürich) erst später, d. h. auf den Zeitpunkt der Vereinigung der ganzen Abteilung im projektierten neuen Dienstgebäude auf dem Brückfeld in Bern erstellt werden.

## b. Tarifarbeiten.

Die Hauptthätigkeit des II. Departements, sowie seiner Dienstabteilungen, war in der Berichtsperiode auf die Erstellung der neuen Tarife der Bundesbahnen gerichtet. Zunächst wurde der einheitliche Distanzenzeiger, enthaltend die kilometrischen Entfernungen von allen nach allen Stationen des künftigen Bundesbahnnetzes, nebst Angabe der kürzesten Routen, ausgearbeitet und so weit fertiggestellt, daß zu Anfang des Jahres 1902 mit dessen Drucklegung begonnen werden konnte. Gleichzeitig wurden die Vorarbeiten für die Aufstellung der Tarife für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr an die Hand genommen und zunächst die Grundlagen hierfür festgestellt im Anschluß an das mit 11. Oktober in Kraft getretene Gesetz für das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901. Der sachbezügliche Bericht und Antrag der Generaldirektion ist vom Verwaltungsrat in der Sitzung vom 18. Oktober genehmigt worden. Unterm 9. Dezember erhielt er auch die Genehmigung des Bundesrates, mit einem Vorbehalt hinsichtlich der Hin- und Rückfahrtstaxen der Bergstrecke Giswil-Meiringen der Brünigbahn, dessen Weiterbehandlung nicht mehr in die gegenwärtige Berichtsperiode fällt. Von andern Vorarbeiten für die Tarifierstellung erwähnen wir die Prüfung der Frage betreffend die fakultative Benützbarkeit der Billete über Parallelrouten, die Untersuchung über ausnahmsweise Taxbildungen bei den an den Bund übergehenden Bahnen und die Möglichkeit der Forterhaltung derselben, die Beordnung der künftigen Instradierung der Güter im innern Verkehr der Bundesbahnen und die Taxbildung im Transit über die im Innern des künftigen Bundesbahnnetzes liegenden Privatbahnen. In letzterer Beziehung ist zu bemerken, daß sämtliche Privatbahnen die Annahme der Einheitstaxen der Bundesbahnen abgelehnt oder deren Annahme nur unter der Bedingung der Schadloshaltung für die ihnen dadurch entstehenden Einnahmehausfälle durch die Bundesbahnen in Aussicht gestellt haben. In die neuen Bundesbahntarife werden daher, soweit die Taxbildung über diese Privatbahnen

in Betracht kommt, besondere Ausnahmetaxen aufzunehmen sein. Endlich wurden von den beiden Tarifbureaux auch die bei den vier Hauptbahnen bestehenden Ausnahmetarife, so diejenigen für Gesellschaften und Schulen, für Abonnementsfahrten im Personenverkehr, und die zahlreichen Ausnahmetarife für einzelne Artikel im Güterverkehr, zum Zwecke ihrer Revision und Vereinheitlichung auf den Zeitpunkt der Einführung der neuen allgemeinen Tarife, einer eingehenden Untersuchung unterzogen. Diese Arbeiten sind indessen noch nicht zu Ende gediehen.

### c. Laufende Geschäfte.

Von den im Jahre 1901 zur Behandlung gelangten Geschäften erwähnen wir noch kurz folgende:

1. Zufolge einer Anregung der französischen Ostbahn auf Vereinheitlichung der Billetfarben im internationalen Verkehr hat der schweizerische Eisenbahnverband beschlossen, für den internationalen, wie für den innern schweizerischen Verkehr zu den im Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen eingeführten Billetfarben (I. Klasse gelb, II. Klasse grün, III. Klasse braun) überzugehen. Die von den Bundesbahnen auf 1. Mai 1903 auszugebenden neuen Billete werden daher in diesen Farben gedruckt werden.

2. Nachdem sich die Generaldirektion auf Anfrage des schweizerischen Eisenbahnverbandes bereit erklärt hatte, in die Vereinbarungen mit dem deutschen Eisenbahnverkehrsverbände über die Vertretung der schweizerischen Eisenbahnen in der ständigen deutschen Tarifkommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, sowie im Ausschuß für Angelegenheiten des Personenverkehrs, einzutreten, ist dieselbe vom Verbands, zusammen mit der Direktion der Gotthardbahn, als Vertreterin der schweizerischen Bahnen in den genannten deutschen Verkehrsinstituten ernannt worden.

3. Die Verwaltungen der sogenannten Union Commerciale (Jura-Simplon-Bahn, Schweizerische Centralbahn, Schweizerische Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen) haben am 6. Dezember im Einverständnis mit der Generaldirektion beschlossen, das Centralabrechnungsbureau für Ermittlung und Abrechnung von Umwegtransporten in Luzern baldthunlichst, spätestens auf 15. März 1902, aufzuheben. Die Auflösung des Bureaus ist auf 15. März erfolgt, und die Beamten desselben haben teils bei den Bundesbahnen, teils bei den andern beteiligten Verwaltungen Anstellung erhalten.

## IV. Betriebsdepartement.

### a. Allgemeines.

1. Einer besondern Prüfung wurde die Frage der Wahl der Initialen der Bundesbahnen unterstellt. Solche sind mit Rücksicht auf das Rapportwesen nicht entbehrlich; sie müssen aber möglichst einfach sein und vor Verwechslung schützen. In Anlehnung an den Text des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes wurden für das deutsche und italienische Sprachgebiet die Initialen S. B. B. und für das französische Sprachgebiet die Initialen C. F. F. bestimmt. Dabei hat es die Meinung, daß an den Personen-, Gepäck- und Güterwagen die beiden Initialengruppen angeschrieben werden, und an den Personen- und Gepäckwagen überdies als besonderes Abzeichen das weiße Kreuz im roten Feld anzubringen sei.

2. Auf erfolgte Eingaben betreffend Monopolisierung des Schlaf- und Restaurationswagendienstes auf den Bundesbahnen zu gunsten von schweizerischen, noch zu gründenden Gesellschaften, wurde den Petenten geantwortet, daß die Bundesbahnen auf längere Zeit noch durch die von den zu verstaatlichenden Bahnen für ihre wichtigeren Routen eingegangenen Verträge mit der internationalen Schlafwagengesellschaft gebunden seien, daß man aber auch nach Ablauf dieser Verträge nicht gesonnen sei, für diesen Dienst auf den Bundesbahnen ein Monopol zu schaffen, weder zu gunsten von inländischen, noch zu gunsten von ausländischen Gesellschaften.

3. Auf gestelltes Gesuch hin wurde beschlossen, den in der Schweiz bestehenden Eisenbahnschulen unter einigen schützenden Bedingungen die Bewilligung zu erteilen, die Stationen und Bahnhöfe des Bundesbahnnetzes zu Instruktionszwecken zu besuchen und zu besichtigen. Gleichzeitig wurde zugestanden, den betreffenden Eisenbahnschulen die erlassenen Reglemente, Instruktionen, Tarife etc., sowie das Fahrplanmaterial in einer beschränkten Zahl von Exemplaren zu Lehrzwecken gratis abzugeben.

4. Die Generaldirektion hat, veranlaßt durch die Eingabe einer Kantonsregierung, den Entscheid gefaßt, daß die Verkaufsautomaten auf den Stationen der Bundesbahnen zugelassen bleiben sollen, dabei aber angeordnet, daß durch geeignete Plazierung und Aufsicht deren Benutzung durch unbeauf-

sichtige Kinder verhindert werde. Zu einem Verbote der Automaten konnte dieselbe sich nicht entschließen, weil sie manchem Reisenden für die Befriedigung kleiner Bedürfnisse Dienste leisten.

### **b. Expeditions- und Zugsdienst.**

1. Auf Grundlage der Bestimmungen des allgemeinen Fahrdienstreglementes der schweizerischen Normalbahnen vom 1. November 1895 wurde ein Schema für die einheitliche Numerierung der Züge der Bundesbahnen beschlossen. Danach bewegt sich die Numerierung innert den Grenzen von 1—9999 mit Unterscheidung der Hauptzugsgattungen, sowie der durchgehenden Züge des Bundesbahnnetzes und der lokalen Züge der Kreise, durch die Höhe der Ordnungsnummern.

2. Um die Einrichtung durchgehender Züge Bayern-Schweiz und vice-versa via Bregenz-St. Margrethen, welcher sich die österreichische Staatsbahn entgegengestellt hatte, zu erreichen und zur Verbesserung der Arlbergzugsverbindungen wurde die Zustimmung gegeben zur Herstellung einer zweiten Schnellzugsverbindung Paris-Wien via Basel-Zürich-Arlberg auf spätestens 1. Mai 1903. Infolgedessen sind dann schon mit 1. Oktober 1901 direkte Wagenkurse Bayern-Schweiz via Bodenseegürtelbahn zu stande gekommen, und auf den 1. Mai 1902 folgte eine Erweiterung dieser direkten Wagenkurse durch die neuen Nachtschnellzüge München-Zürich-München. Auch die oben genannte neue Arlbergzugsverbindung ist schon auf 1. Mai 1902 ins Leben getreten.

3. Da auf den 1. Januar 1902 die Centralbahn und die Nordostbahn in den Bundesbetrieb überzugehen hatten, mußte auf diesen Zeitpunkt ein einheitlicher Wagenkontroll- und Wagenabrechnungsdienst für beide Netze organisiert werden. Dieser Dienst wurde der Centralwagenkontrolle in Bern in Verbindung mit den vorläufig fortbestehenden Wagenkontrollbureaux in Basel und Zürich übertragen. Die Instruktion vom 27. Dezember 1901 betreffend die provisorische Geschäftsordnung für die Centralwagenkontrolle in Bern in Verbindung mit den Wagenkontrollbureaux in Basel und Zürich ordnet diese Verhältnisse.

### **c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.**

Dieser Dienst ist erst gegen Ende des Berichtsjahres in Funktion getreten, und der Obertelegrapheninspektor hatte wöchent-

lich noch zwei bis drei Tage bei wichtigen Arbeiten der Telegrapheninspektion der frühern Centralbahn, seines bisherigen Wirkungskreises, thätig zu sein.

#### **d. Fahr- und Werkstättendienst.**

1. Das rheinisch-westfälische Kohlensyndikat in Essen in Verbindung mit Herrn Hugo Stinnes in Mülheim a/Ruhr, mit welchem der Vertrag über Lieferung von Ruhrkohlen und Steinkohlenbrikets zur Lokomotivfeuerung in den Jahren 1903—1906 abgeschlossen worden ist, hat sich verpflichtet, den Briketsbedarf für das ehemalige Centralbahnnetz pro 1902 zum nämlichen herabgesetzten Preise zu liefern.

2. Im Zusammenhang mit dem vorher erwähnten Geschäfte wurden einheitliche Bedingungen über Lieferung von Steinkohlenbrikets und Ruhrkohlen zur Lokomotivfeuerung aufgestellt.

3. Die im Baubudget für das Jahr 1902 enthaltenen 40 gedeckten Güterwagen wurden unserer Hauptwerkstätte in Olten zur Ausführung übertragen, und zwar nach dem bisherigen Typus der Güterwagen der Serie G<sup>B1</sup> mit Bremshütte und automatischer Westinghousebremse.

#### **V. Baudepartement.**

1. Das Baudepartement hat seine Thätigkeit mit der Sammlung und dem Studium der Normalien und Reglemente der schweizerischen und einer Anzahl ausländischer Hauptbahnen begonnen. Sodann sind die verschiedenen Bahnbewachungssysteme und die übrigen organisatorischen Fragen untersucht und anschließend daran ist die Entwerfung von Reglementen an die Hand genommen worden.

2. Im weitem ist die Frage der Beschaffung von Lokali-täten für die gesamte Centralverwaltung der Bundesbahnen eingehend geprüft und studiert worden. Dabei ergab eine vorläufige Aufstellung über das auf 1. Mai 1903 erforderliche Personal einen Bestand von 614 Mann. Im bisherigen Verwaltungsgebäude der Jura-Simplon-Bahn auf der großen Schanze in Bern können etwas über 200 Personen untergebracht werden, so daß für circa 400 Beamte und Angestellte neue Bureaux zu beschaffen bleiben. Die Unterbringung der nötigen Bureaux in Privathäusern zeigte

sich als unthunlich, und zwar sowohl in finanzieller wie namentlich in administrativer Hinsicht. Die Mietkosten kämen gemein hoch zu stehen, und der Geschäftsgang würde sehr nachteilig beeinflusst, wenn Dienstzweige, welche in engem Kontakt stehen, in einer Reihe auseinander gelegenen Gebäude untergebracht werden müßten. Auch die Erstellung eines neuen Gebäudes für die Gesamtverwaltung wurde in Erwägung gezogen, der großen Kosten wegen aber davon Umgang genommen. Ferner kam in Frage der Ankauf des beim Bahnhof gelegenen Burgerspitals, welches mit entsprechenden Um- und Erweiterungsbauten den dermaligen Anforderungen genügen würde. Die Kosten für den Ankauf der Gebäulichkeiten, deren Umbau und die erforderlichen Erweiterungen würden indessen derart hoch, daß von einer Lösung der Lokalfrage auf dieser Grundlage abgesehen werden mußte, um so mehr als eine angemessene Verwertung für das Verwaltungsgebäude der Jura-Simplon-Bahn hätte gefunden werden müssen, für welche sich keine Anhaltspunkte zeigten.

Die Lokalfrage wurde daher in dem Sinne gelöst, daß das Verwaltungsgebäude der Jura-Simplon-Bahn mit einem Kostenaufwande von Fr. 450,000 durch zwei Flügelanbauten vergrößert und auf dem Brückfeld in cirka 800 m. Entfernung auf einem von der frühern Centralbahn erworbenen, an der Mittelstraße gelegenen Areal ein zweites Dienstgebäude erstellt wird. In letzteres Gebäude, für welches Fr. 880,000 in Aussicht genommen sind, kommen die Personen- und Gütertarifbureaux, die Einnahmenkontrolle, das Frachtreklamationsbureau, die Drucksachenverwaltung mit der Billetdruckerei, sowie Archive und Magazine, während alle andern Dienstzweige für einmal im vergrößerten Gebäude der Jura-Simplon-Bahn untergebracht werden.

Die Vorbereitungen für die Ausführung der Bauarbeiten sind derart getroffen, daß die Vergrößerung des J. S.-Gebäudes bis 1. Mai 1903 vollendet werden soll, während der Bezug des Dienstgebäudes auf dem Brückfeld für den 1. November 1903 geplant ist.

3. Der zur Deckung des Bedarfes an Schienen und eisernen Schwellen in den Jahren 1902 bis 1905 mit der Firma de Wendel & Cie. in Hayingen abgeschlossene Lieferungsvertrag über 17,000 Tonnen Schienen und 17,000 Tonnen eiserne Schwellen bezog sich nur auf den Bedarf für die ehemalige Nordostbahn, da derjenige für das ehemalige Centralbahnnetz für die

Jahre 1902 bis 1906 mit Zustimmung des Eisenbahndepartements schon vom Direktorium der Schweizerischen Centralbahn der gleichen Firma übertragen worden war.

4. Gegen Ende des Jahres wurde ferner mit dem Studium der Oberbaukonstruktionen für die Hauptlinien der Bundesbahnen begonnen und die Aufstellung entsprechender neuer Normalien vorbereitet, deren Einführung in das Jahr 1902 fallen wird.

5. Eine Reihe von Vorlagen für Stations- und Bahnhofserweiterungen waren zu prüfen und darüber an das Eisenbahndepartement zu berichten.

## VI. Rechtsdepartement.

1. Außer der Mitarbeit an verschiedenen der vom Verwaltungsrat erlassenen Reglemente war namentlich die Frage der Sicherheitsleistung durch Beamte und Angestellte zu prüfen. Nachdem schon die Generaldirektion gegenüber dem Stande bei der Mehrzahl der zu verstaatlichenden Bahnen eine erhebliche Reduktion der Kautionspflicht vorgeschlagen hatte, ging der Verwaltungsrat noch einen Schritt weiter und beschränkte dieselbe auf den Hauptkassier, dessen Stellvertreter und erste Gehülfen bei der Generaldirektion, sowie die Kassiere und deren Stellvertreter bei den Kreisdirektionen. Die abschließende Festsetzung des Reglementes fand am 21. März 1902 statt.

2. Eine Anfrage der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn, ob sie für das Jahr 1901 die an Kantone und Gemeinden zu entrichtenden Steuern noch in bisheriger Weise zu leisten habe, wurde bejaht.

3. Auf den 1. Januar 1902 sind als Domizilträger der Bundesbahnverwaltung im Gebiete der Kreise II und III die Stationsvorstände der Kantonshauptorte je für das Gebiet des betreffenden Kantons bezeichnet und die erforderlichen Publikationen und Anzeigen an die Kantonsregierungen erlassen worden.

4. Mit den Verwaltungen der Hauptbahnen ist eine Vereinbarung getroffen worden, wonach deren in den Dienst der Bundesbahnen übergetretene Beamte Mitglieder der Hilfs- und Pensionskassen, denen sie zur Zeit angehören, bleiben können, unter der Voraussetzung, daß die Bundesbahnverwaltung die gemäß den bestehenden Statuten den Bahnverwaltungen auf-

fallenden Leistungen an die genannten Kassen übernimmt. Die Generaldirektion nahm keinen Anstand, diese Verpflichtung einzugehen und ferner die Vermittlung der Einhebung der Mitgliederbeiträge zu besorgen.

5. Eine Eingabe des Herrn Dr. med. Vannod-Gobat in Bern, betreffend Einrichtung eines bahnärztlichen Dienstes bei den Bundesbahnen, wurde zurückgelegt, um im Zusammenhange mit der Neuordnung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen behandelt zu werden.

\*            \*            \*

Wir beehren uns, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgende Beschlüsse zu beantragen:

1. Die Rechnung pro 1901 und die Bilanz auf 31. Dezember 1901 der Centralverwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Rechnung pro 1901 und die Bilanz auf 31. Dezember 1901 betreffend die ehemalige Centralbahn werden genehmigt; der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 1,480,286. 24 wird, nach Entnahme eines Betrages von Fr. 300,000 zur Ausrichtung einer allgemeinen Gratifikation an das Personal der früheren Centralbahn, zu Abschreibungen auf dem Konto Kursverluste auf der Emission der  $3\frac{1}{2}$  % Obligationen des Bundesbahnanleihens von 1899 verwendet.

3. Die Rechnung pro 1901 und die Bilanz auf 31. Dezember 1901 betreffend die ehemalige Nordostbahn werden genehmigt; der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 228,070. 58 wird zu Abschreibungen auf dem Konto Kursverluste auf der Emission der  $3\frac{1}{2}$  % Obligationen des Bundesbahnanleihens von 1899 verwendet.

4. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1901 wird genehmigt.

Genehmigen Sie, Hochgeachteter Herr Bundespräsident, Hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 30. Mai 1902.

Im Namen des Verwaltungsrates  
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

**Casimir von Arx.**

Der Sekretär:

**Mürset.**



## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Vouvry (Bahnhof) nach Le Cormat.

(Vom 4. Oktober 1902.)

---

Tit.

Unterm 18. Januar 1902 reichten die Herren Louis Genoud, Großrat, R. B. Ritter und K. A. Breuer, Ingenieure, alle drei in Freiburg, dem Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Eisenbahn von Vouvry (Bahnhof) nach dem Tanaysee.

Dieses Gesuch weicht teilweise ab von einem andern Gesuche, das die Konzessionsbewerber schon unterm 1. Februar 1901 vorgelegt hatten und das vom Eisenbahndepartement der Regierung des Kantons Wallis zur Vernehmlassung zugestellt worden war.

Laut dem allgemeinen Berichte handelt es sich um eine elektrische Schmalspurbahn, welche den Bahnhof von Vouvry mit dem Fuße des Ostabhanges des am Tanaysee gelegenen Berges Le Tâche verbinden soll.

Die Länge der projektierten Linie betrage 3600 Meter; diese zerfalle in zwei getrennte Sektionen, nämlich:

1. Die Adhäsionsstrecke vom Bahnhof Vouvry bis „en Sallaz“ bei km. 1,500.

**Bericht des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen über die  
Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1901 an den schweizerischen Bundesrat  
zu Händen der Bundesversammlung. (Vom 30. Mai 1902.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1902
Date	
Data	
Seite	450-497
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 252

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.