

Schweizerisches Bundesblatt.

66. Jahrgang.

20. Mai 1914.

Band III.

*Jahrespreis (postfrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken.**Einrückungsgebühr: 15 Rappen die Zeile oder deren Raum. — Anzeigen franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

535

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913.

(Vom 8. Mai 1914.)

Allgemeines.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat uns unterm 30. April 1914 den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen für das Jahr 1913 zu Ihren Händen vorgelegt. Eine aus der Mitte der ständigen Kommission bestellte Delegation hat die Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Bilanz mit den entsprechenden Büchern verglichen und die Übereinstimmung der Einträge festgestellt.

Gemäss dem Berichte des Verwaltungsrates wird, nachdem das Eisenbahndepartement die Verlängerung der Frist für die Einreichung der Jahresrechnungen vorläufig abgewiesen hat, von den S. B. B. untersucht werden, 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, Vereinfachungen zulasse und dadurch eine frühere Aufstellung der Jahresrechnungen ermöglichte, falls der Termin für die Abgabe des Berichtes des Verwaltungsrates an den Bundesrat nicht über den 30. April hinaus erstreckt werden könne, und als Geschäftsjahr der Bundesbahnen das Kalenderjahr beibehalten werden müsse.

Ein bezüglicher Bericht der Generaldirektion stehe in Aussicht.

Wir werden uns mit der Frage der Fristerstreckung wieder beschäftigen, sobald der erwähnte Bericht der Generaldirektion vorliegt. Wenn nicht ganz triftige Gründe für die Fristerstreckung vorgebracht werden können, sollte an der jetzigen Frist festgehalten werden, da andernfalls die Behandlung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen in der Juni-Session der eidgenössischen Räte nicht möglich wäre und auf die Herbst- bzw. Wintersession verschoben werden müsste, was entschieden Unzukömmlichkeiten mit sich bringen würde.

Als besonders wichtige Erscheinung auf dem Gebiete der Vervollständigung des Netzes der Bundesbahnen und damit der Verstaatlichungsaktion erwähnt der Verwaltungsrat die Ratifikation des Staatsvertrages zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien betreffend die Gotthardbahn, vom 13. Oktober 1909. Das Zustandekommen des Staatsvertrages enthebe die schweizerischen Bundesbahnen der Notwendigkeit einer besondern Rechnungsführung für das Netz der ehemaligen Gotthardbahn. Die im Staatsvertrage vereinbarte Herabsetzung der Bergzuschläge im Güterverkehre sei 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. Die damit im Zusammenhang stehende Frage der von den Anwohnern der Gotthardlinie gewünschten Anwendung der Transitarife auf Transporte im direkten Verkehr bildet zurzeit den Gegenstand eingehender Untersuchungen.

Als weitere wichtige Angelegenheiten betreffend die Vervollständigung des Netzes der Bundesbahnen bezeichnet der Verwaltungsrat den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und derjenigen der Neuenburger Jurabahn.

Mit Bezug auf die Ostalpenbahn weist der Verwaltungsrat daraufhin, dass ihm in dieser Frage gemäss Art. 17, Ziffer 21, des Rückkaufgesetzes die Begutachtung zustehe, wenn der Bundesrat den Bau einer solchen Bahn durch den Bund in Aussicht nehme. Dies gibt uns zu der Bemerkung Anlass, dass wir zu der grundsätzlichen Frage, ob die Ostalpenbahn als Staatsbahn erstellt werden solle, noch nicht Stellung genommen haben.

Finanzielle Ergebnisse.

Der Verwaltungsrat und die Generaldirektion bezeichnen den Rechnungsabschluss für 1913 als günstig. Wir schliessen uns dieser Beurteilung an.

Betriebsrechnung.

Die Betriebseinnahmen sind zwar gegenüber dem Vorjahr im ganzen nur um etwa 3% gestiegen. Die Zunahme ist um etwa 1,5% geringer als in den zwei früheren Rechnungen. Die Entwicklung erscheint bescheiden, namentlich wenn berücksichtigt wird, dass das Bahnnetz durch den Ankauf der Linien Genf-La Plaine und Neuenburg-Châux-de-Fonds-Loche 54 km Zuwachs erhielt. Beim Personenverkehr ist die Entwicklung stärker als beim Warentransport. Die Gründe sind bekannt.

Die Betriebsausgaben sind um 5,5 Millionen Franken oder 3,69% höher als im Vorjahr. Die am 1. April 1912 eingetretenen Gehaltserhöhungen, die schon erwähnte Verstaatlichung weiterer Linien und vermehrte Unterhaltungskosten trugen dazu bei.

Zur Vergleichung führen wir auf:

		Betriebs- einnahmen Fr.	auf 1 km Fr.	Ver- mehrung %
Im Jahr	1913 . . .	212,721,315	76,711	3,24
" "	1912 . . .	206,056,419	75,038	4,86
" "	1911 . . .	196,511,857	71,407	4,75
" "	1910 . . .	187,604,055	68,419	7,66
" "	1909 . . .	174,261,181	63,122	1,73
" "	1908 . . .	171,299,110	62,541	— 1,26
		Betriebs- ausgaben Fr.	auf 1 km Fr.	Ver- mehrung %
Im Jahr	1913 . . .	133,147,697	48,015	3,69
" "	1912 . . .	128,403,938	46,897	8,05
" "	1911 . . .	118,821,314	43,334	2,36
" "	1910 . . .	116,079,243	42,334	0,07
" "	1909 . . .	116,001,885	42,367	— 0,47
" "	1908 . . .	116,545,938	42,566	3,92

In diesen Beträgen sind die aus dem Erneuerungsfonds und dem Versicherungsfonds zu deckenden Kosten, für 1913 Fr. 9,258,019 ausmachend, nicht inbegriffen; die Beträge stellen demnach die reinen Betriebs- und Unterhaltungskosten (Personal und Material) dar.

Die Ausgabenvermehrung von Jahr zu Jahr ist im allgemeinen eine mässige. Die grössere Zunahme im Jahr 1912 ist durch die gesetzliche Lohnaufbesserung begründet. Die ganze Zahlenreihe zeigt eine sorgfältige, sparsame Betriebsführung.

Die Schlussergebnisse des gesamten Bundesbahnhaushaltes befinden sich in der

Gewinn- und Verlustrechnung.

Zur bessern Veranschaulichung stellen wir die Beträge der beiden letzten Jahre nebeneinander:

<i>Einnahmen.</i>		
	1913	1912
	Fr.	Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen (auf Grund der reinen Betriebskosten)	79,573,618	77,652,481
Ertrag verfügbarer Kapitalien . .	4,901,957	5,115,192
Zinse zu Lasten des Baukonto . .	1,076,152	702,650
Ertrag der Bodenseeschiffe . . .	105,493	122,036
Betriebsbeitrag von Italien (Simplon)	66,000	66,000
Verschiedene Einnahmen	77,724	11,554
Zusammen	85,800,944	83,669,913

<i>Ausgaben.</i>		
	1913	1912
	Fr.	Fr.
Pachtzins für Vevey-Chexbres . .	45,000	60,000
Kontokorrentzinse und Provisionen	2,056,519	2,523,131
Verzinsung der festen Anleihen .	52,916,294	51,588,904
Gesetzliche Amortisation	8,355,783	7,840,777
Abschreibung beseitigter Anlagen .	1,345,764	1,971,072
Restabschreibung des Aufgeldes für die Anleihen der Gotthardbahn .	—	4,800,000
Amortisation von Anleihekosten .	5,867,797	2,280,208
Einlage in den Erneuerungsfonds .	9,783,121	9,325,715
Einlage in die Pensionsreserven .	30,121	33,626
Einlage in den Feuerversicherungsfonds	320,065	120,000
Rücklage für einen Unfallrentenfonds	1,900,000	—
Verzinsung und Abschreibung des Hilfsskassedefizites	1,500,000	1,100,000
Sonstige Ausgaben	67,123	154,885
Zusammen	84,187,587	81,798,318

	1913	1912
	Fr.	Fr.
Einnahmenüberschuss . . .	1,613,357	1,871,595
Dazu: Überschuss vom Vorjahr . .	6,425,807	4,554,212
Bleiben als Vortrag auf neue Rechnung	8,039,164	6,425,807

In Abweichung vom bisherigen Vorgehen hat die Bundesbahnverwaltung, statt besondere Anträge über die Verwendung des ganzen Gewinnüberschusses zu stellen, die ihr angezeigt scheinenden ausserordentlichen Abschreibungen und Rücklagen schon in die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen.

Auf den Anleihenskosten erfolgten ausserordentliche Tilgungen von Fr. 5,428,000. Zur Deckung des Hilfskassedefizites wurden Fr. 400,000 mehr beigetragen als im Vorjahr. Als Kapitalwert für laufende Unfallrenten sind Fr. 1,900,000 einem bezüglichen Fonds zugewiesen worden. Während die Bundesversammlung bei Behandlung der Rechnung von 1912 noch über beantragte Verwendungen von zusammen Fr. 7,355,000 zu beschliessen hatte, beschränkt sich diesmal der Antrag auf die Übertragung des Gewinnsaldos von Fr. 8,039,164 auf neue Rechnung. Dieser Saldo ist um Fr. 1,6 Millionen grösser als der letztjährige.

Gegen das Vorgehen der Generaldirektion lässt sich nichts einwenden. Es liegt dieses im Sinne der Erörterungen über den Art. 8 des Rückkaufgesetzes, der die Vorschriften über die Verwendung des Reingewinns enthält. Die Tilgung der wertlosen Bilanzposten ist als nächstliegende Aufgabe zur Erreichung einer bereinigten und bessern Bilanz zu betrachten. Erst wenn keine Abschreibungen mehr vorzunehmen sind, ist die Bildung von Gewinnreserven am Platze. Die beschleunigte Löschung der Kursverluste empfiehlt sich besonders mit Rücksicht auf mögliche künftige Mindererträge infolge flauern Geschäftsganges, Einwirkung von Konkurrenzlinien, Taxherabsetzungen auf der Gotthardstrecke und dergleichen.

Die übrigen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung der beiden Vergleichsjahre weichen nur wenig voneinander ab und bedürfen keiner besondern Erklärung.

Erneuerungsfonds.

Für die Linien der ehemaligen Gotthardbahn wurden bis jetzt für die Bemessung der Einlagen stets noch die frühern,

von der alten Bahngesellschaft angewendeten Ansätze benützt. Nach Aufhebung der besondern Ertragsrechnung für die Gotthardlinien ist zu erwägen, ob diese besondern Einlageansätze nicht fallen gelassen werden können. Die Generaldirektion hat eine dahinzielende Anregung gemacht.

Bei gleichem Anlasse wird auch zu prüfen sein, ob die Einlagenormen der Bundesbahnen den Verhältnissen und Erfahrungen entsprechen, und ob der vorhandene Fondsbetrag dem gesetzlichen Sollbestand entspricht.

Im Jahr 1913 beliefen sich die Erneuerungen zu Lasten der Fonds auf Fr. 9,131,115
 die Einlagen betragen „ 9,783,120
 Die Entnahmen sind gegen 2 Millionen Franken höher als in den Vorjahren, weil die Geleiseumbauten vermehrte Kosten erforderten. Wir haben schon im letzten Bericht darauf hingewiesen, dass der grössere Verkehr und die grössere Zugsgewindigkeit zu einer Beschleunigung der Erneuerung führen müssen.

Reservefonds.

Den Anregungen auf Änderung von Art. 8 des Rückkaufgesetzes betreffend die Einlagen in einen Reservefonds folgend, haben der Verwaltungsrat und das Eisenbahndepartement Vorschläge für eine neue Fassung vorbereitet. Zu einer abschliessenden Behandlung ist aber die Angelegenheit noch nicht gelangt. Für das Jahr 1913 kommt die Rücklage in den Reservefonds noch nicht in Betracht; der Gewinnsaldo von Fr. 8,039,164 soll auf neue Rechnung vorgetragen werden und bildet auch in dieser Eigenschaft eine Reserve für künftige Bedürfnisse.

Unterstützungskassen für das Personal.

Am 31. Dezember 1913 waren bei der Pensions- und Hilfskasse der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen versichert: 20,563 aktive Mitglieder mit einer Besoldungssumme von Fr. 56,700,020; ferner mit Jahrespensionen: 2423 Invalide mit Fr. 3,589,805; 2007 Witwen mit Fr. 1,229,704; 963 Waisen mit Fr. 132,922 und 137 Waisengruppen mit Fr. 50,584. Das Deckungskapital ist mit Einschluss der Sparguthaben (Fr. 225,349) und der sonstigen Verpflichtungen (Fr. 7777) auf Fr. 136,579,848, und das Defizit auf Fr. 29,995,220 angestiegen. Es trat im Berichtjahre ein neuer Verlust von Fr. 834,660 ein, der im wesentlichen auf die eingetretene Überinvalidisierung zurückzu-

führen ist. Zur Tilgung des Defizites wurde ein erhöhter Zuschuss von (Fr. 185,000 als Nachtragsleistung für 1912 und Fr. 1,500,000 für 1913) Fr. 1,685,000 verrechnet.

Bei der Kranken- und Hilfskasse der ständigen Arbeiter ist die Zahl der versicherten Aktiven auf 8506, und die der pensionierten Invaliden auf 599 gestiegen. Der Fehlbetrag der Krankenversicherung macht für 1913 Fr. 50,318 aus, gegenüber Fr. 5931 pro 1912. An die Invaliditäts- und Sterbeversicherung leisteten die Bundesbahnen Fr. 311,327.

Im Jahre 1913 haben die Bundesbahnen die Hilfskasse des J. N. übernommen und sie, wie die der Gotthardbahn, auf den bisherigen Grundlagen weitergeführt. Das Deckungskapital der Gotthardbahnhilfskasse beträgt Fr. 20,335,591, dasjenige der Hilfskasse des J. N. Fr. 1,048,129 bei einem Defizit von Fr. 150,840. Diese zwei Kassen sollen demnächst mit der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen verschmolzen werden. Über den Verkehr und die Betände der vier Hilfsinstitute geben für 1913 folgende summarische Angaben Auskunft:

Beiträge der Mitglieder	Fr.	4,274,899
Beiträge der Verwaltung	"	7,130,156
Sonstige Einnahmen	"	5,390,412
Summe der Einnahmen	Fr.	<u>16,795,467</u>
Unterstützungen	Fr.	7,264,869
Rückerstattungen an Mitglieder	"	177,875
Sonstige Ausgaben	"	381,906
Summe der Ausgaben	Fr.	<u>7,824,650</u>
Einnahmenüberschuss	Fr.	<u>8,970,817</u>
Bestand auf Ende 1912.	Fr.	<u>119,914,432</u>
Bestand auf Ende 1913.	Fr.	128,885,249
Fehlbetrag auf Ende 1913.	"	30,146,061
Gesamtbestand	Fr.	<u>159,031,310</u>

Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Die für Bauzwecke verausgabten Summen sind, soweit Bahnanlage und feste Einrichtungen betreffend, in der beiliegenden Tabelle im Vergleich mit den in den Bauvoranschlag aufgenommenen

menen Beträgen zusammen- und denjenigen für das Jahr 1912 gegenübergestellt. Wie sich aus dieser Tabelle ergibt, belaufen sich bei einer Gesamtvoranschlagssumme von Fr. 39,526,240 die tatsächlichen Ausgaben auf insgesamt Fr. 45,569,844, d. h. auf rund Fr. 15,000,000 mehr als im Vorjahr. In diesen Zahlen sind die auf Betriebsrechnung fallenden Beträge inbegriffen, die sich nach Voranschlag auf Fr. 2,501,380, nach Rechnung auf Fr. 4,405,669 belaufen. Die dem Baukonto zur Last fallenden Ausgaben betragen somit nach Voranschlag Fr. 37,024,860, nach Rechnung Fr. 41,164,176.

Vergleichung der Bauausgaben 1913 mit dem Voranschlag.

	Vor- anschlag 1913	Ausgaben im Jahre 1913		
		für im Voranschlag enthaltene Bauten	für nicht im Voranschlag enthaltene Bauten	Zusammen
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Simplontunnel II	3,000,000 2,000,000	5,936,289 63,394	— —	5,936,289 63,394
Brienerseebahn	2,000,000 2,500,000	1,263,259 438,704	— —	1,263,259 438,704
Generaldirektion	6,150,240 3,827,000	10,356,928 3,492,483	— 1,348,463	10,356,928 4,840,946
Kreis I	7,316,500 5,728,000	8,399,243 6,444,322	48,325 25,199	8,447,568 6,469,521
Kreis II	7,519,600 7,774,800	7,264,271 7,909,365	— 161,430 — 15,067	7,102,841 7,894,298
Kreis III	5,098,400 4,433,000	3,114,700 2,053,962	256,535 68,018	3,371,235 2,121,980
Kreis IV	5,417,100 6,806,000	6,108,354 6,648,590	— 199,217 — 473,106	5,909,137 6,175,484
Kreis V	3,024,400 2,604,400	3,015,593 2,663,500	166,994 42,216	3,182,587 2,705,716
Gesamtsumme	39,526,240 35,673,200	45,458,637 29,714,320	111,207 995,723	45,569,844 30,710,043

NB. Die Kursivzahlen beziehen sich auf Bauvoranschlag und Bauausgaben für 1912.

Es liegt in der Natur der Sache, dass sich die Verwendungen auf die verschiedenen Voranschlagsposten sehr ungleich verteilen. Für einige wenige grössere Arbeiten gelangten wesentlich höhere Summen zur Ausgabe als im Voranschlag vorgesehen, während für, eine grosse Zahl der übrigen Arbeiten die tatsächlichen Aufwendungen hinter den veranschlagten Beträgen geblieben sind.

Voranschlagsüberschreitungen von über Fr. 100,000 sind für folgende Arbeiten zu verzeichnen:

General-

direktion: Hauenstein-Basislinie Sissach-Olten;

Kreis I: Bahnhofumbau Lausanne,
Bahnhöferweiterung Brig,
Tivoli-Unterführung in Freiburg,
Stationserweiterung Payerne,
Doppelspur Martigny-Riddes,
Doppelspur St. Blaise-Neuveville,
Doppelspur Bern-Flamatt;

Kreis II: Änderung der Bahnhofbeleuchtung in Basel,
Stationserweiterung Pratteln,
Bahnhöferweiterung Bern,
Doppelspur Aarburg-Sursee,
Doppelspur Gümligen-Thun;

Kreis III: neue Station Schübelbach;

Kreis IV: Verlegung der Station Gossau,
Stellwerk- und Signalanlage Romanshorn,
Doppelspur Winterthur-Wil,
Doppelspur Gossau-Winkeln,
Freiverladeanlagen im Bahnhof St. Gallen;

Kreis V: Stationserweiterung Melide,
Doppelspur Maroggia-Mendrisio.

Diesen Bauten entspricht eine Gesamtausgabe von Fr. 21,698,275, was bei den entsprechenden Voranschlagsansätzen von Fr. 12,051,000 einer Überschreitung von Fr. 9,647,275 gleichkommt. Da es sich aber hierbei nicht um die Abrechnungssummen der einzelnen noch unvollendeten Bauwerke, sondern nur um die Ausgaben des Jahres 1913 handelt, sind diese Überschreitungen für die Beurteilung der endgültigen Kosten der betreffenden Bauten nicht massgebend.

Von den Bauten, für welche im Berichtjahre die vorgesehenen Ansätze gar nicht oder nur zum geringen Teil verausgabt worden sind, begnügen wir uns, die folgenden mit einer Gesamtvoranschlags-summe von über Fr. 100,000 hervorzuheben:

- Kreis I:** Stationserweiterung Lutry,
 Doppelspur Siviriez-Romont,
 Strassenüberführung Rivaz-Vevey,
 Stationserweiterung Martigny,
 Strassenüberführung in Sitten,
 Aufnahmegebäude Visp,
 Doppelspur Visp-Brig,
 Streckenblockanlage Lutry-Montreux;
- Kreis II:** Einführung der Juralinie im Bahnhof Basel,
 Stellwerk- und Signalanlage Basel,
 Bahnhöferweiterung Liestal,
 Erweiterung des Aufnahmegebäudes Luzern,
 Stationserweiterung Rothrist,
 Bahnhofumbau Thun,
 Stationserweiterung Luterbach,
 Bahnhöferweiterung Neu-Solothurn,
 Stationserweiterung Alt-Solothurn,
 Strassenüberführung in Delsberg,
 Neue Station Boncourt,
 Stationserweiterung Choindez,
 Stationserweiterung Suberg,
 Doppelspur Basel S. B. B.—Basel badischer Bahnhof,
 Umladeanlage Bahnhof Luzern,
 Stationserweiterung Herzogenbuchsee,
 Stationserweiterung Schönbühl,
 Stationserweiterung Lengnau,
 Bahnhöferweiterung Delsberg,
 Neue Station Hasle,
 Doppelspur Lengnau-Biel;
- Kreis III:** Stationserweiterung Schlieren,
 Stationserweiterung Wettingen,
 Bahnhöferweiterung Baden,
 Bahnhöferweiterung Brugg,
 Stationserweiterung Rheinfelden,
 Doppelspur Thalwil-Richterswil,
 Bahnhöferweiterung Wädenswil,
 Stationserweiterung Ziegelbrücke,
 Stationserweiterung Uster,
 Bahnhöferweiterung Lenzburg,
 Ersatz der untern Limmatbrücke in Wettingen,
 Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich,
 Postdienstgebäude Zürich,

Strassenunterführungen im Bahnhof Turgi,
 Stationserweiterung Rüti,
 Bahnhofumbau Bülach,
 Stationserweiterung Jestetten,
 Bahnhöferweiterung Schaffhausen;

Kreis IV: Erweiterung der Rangieranlage Winterthur,
 Bahnhöferweiterung Romanshorn,
 Stationserweiterung Emmishofen-Kreuzlingen,
 Stationserweiterung Kradolf,
 Abgrabungen beim Bahnhof Rorschach,
 Verlegung der Station Rebstein-Marbach,
 Ersatz der hölzernen Rheinbrücke bei Ragaz;

Kreis V: Umladegleise Flüelen,
 Stationserweiterung Gurtellen,
 Stationserweiterung Giornico.

Der Konto „Unvollendete Bauobjekte“ ist von Fr. 69,626,079 auf Fr. 98,243,031, also um Fr. 28,616,952, erhöht worden.

Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften.

Für Rollmaterialanschaffungen wurden Fr. 7,884,364, gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 8,202,250, und für Mobiliar und Gerätschaften Fr. 713,890. 99, gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 726,400, verausgabt

Gesamtbauausgaben.

Die Gesamtbauausgaben für 1913 betragen, einschliesslich Kosten für Verwendungen auf Nebengeschäfte (Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee) Fr. 54,169,013. 83 (Bauvoranschlag 1913 Fr. 48,456,590), wovon Fr. 7,933,730. 05 der Betriebsrechnung belastet werden. Die Nettobauausgaben belaufen sich also auf Fr. 46,235,283. 78 (1912 Fr. 30,345,782. 11).

Gleiseerneuerungen und Verstärkungen.

Im Berichtjahre sind in Gleiseerneuerungen und Verstärkungen 133 km Gleise mit Material nach den neuen Normalien für Hauptlinien verlegt worden, und liegen nun im ganzen 1785 km Gleise nach den neuen Profilen der schweizerischen Bundesbahnen in der Bahn.

Zugsleistungen.

Im Anschlusse an die im Geschäftsberichte des Eisenbahndepartements enthaltenen Bemerkungen betreffend die Zugsleistungen verweisen wir auf die auf Seite 135 des Berichtes enthaltenen Angaben, wonach infolge der im Winter und im Sommer am Fahrplan durchgeführten Verbesserungen, sowie infolge des auf 1. Januar 1913 an die Bundesbahnen übergegangesenen Betriebes der Linie Genf-La Plaine und der auf 1. Juli 1913 erfolgten Verstaatlichung der Neuenburger Jurabahn gegenüber dem Vorjahre eine Mehrleistung von 1,207,832 Personenzugkilometern sich ergibt.

Schlussbemerkung.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf, der den Anträgen des Verwaltungsrates entspricht, zur Annahme, und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. Mai 1914.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Hoffmann.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

Beilagen:

1. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 30. April 1914.
 2. Bericht der Generaldirektion vom 8. April 1914.
-

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der
Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr
1913. (Vom 8. Mai 1914.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1914
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	535
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.05.1914
Date	
Data	
Seite	51-62
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 375

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.