

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung betreffend den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1911.

(Vom 30. April 1912.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Der Art. 17, Ziffer 3, des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen schreibt vor, dass die von der Generaldirektion aufgestellten Jahresrechnungen und der von ihr erstattete Jahresbericht vor ihrer Weiterleitung an den Bundesrat, beziehungsweise die Bundesversammlung, dem Verwaltungsrate zur Prüfung und Vernehmlassung zu unterbreiten sind.

Die vorliegende Rechnung für das Geschäftsjahr 1911 wurde, der bisherigen Übung entsprechend, zur Prüfung an eine Delegation aus der Mitte unserer ständigen Kommission gewiesen. Diese Prüfung musste in der gewohnten gedrängten Weise vor sich gehen. Sie konnte sich darum in formeller Beziehung nur auf die Vornahme von Stichproben und die Konstatierung der Übereinstimmung der Saldi der einzelnen Posten der Bilanz mit den entsprechenden Eintragungen im Hauptbuche erstrecken. Diese Prüfung ergab vollständige Richtigkeit der Einträge.

Die Tatsache, dass die für eine gründliche Untersuchung zur Verfügung stehende Zeit nicht ausreicht, haben wir schon in unserem letztjährigen Berichte hervorgehoben. Wir regten damals an, dass anlässlich der Revision des Rückkaufgesetzes die Bestimmung des Art. 63 der bundesrätlichen Vollziehungsverordnung zu demselben, wonach die Jahresrechnung und der Geschäftsbericht vom Verwaltungsrate dem Bundesrate zuhanden der Bundesversammlung bis Ende April einzureichen sei, in dem Sinne abgeändert werden sollte, dass dieser Termin hinausgeschoben und die Behandlung durch die Bundesversammlung erst in einer Herbst- oder Wintersession vorgesehen würde. Sollte die Revision des Rückkaufgesetzes noch längere Zeit auf sich warten lassen, so wäre der Bundesrat kompetent, vorgängig derselben, die Vollziehungsverordnung in der gewünschten Richtung zu modifizieren, was wir hiermit mit allem Nachdruck beantragen.

Das Rechnungsergebnis des Jahres 1911 ist ein befriedigendes.

Die Betriebseinnahmen betragen	Fr. 196,511,857
und ergeben gegenüber denjenigen des Vorjahres mit	„ 187,604,055
eine Vermehrung von	<u>Fr. 8,907,802</u>

Die Betriebsausgaben belaufen sich auf	Fr. 124,647,775
im Vorjahre auf	„ 117,130,672
Vermehrung somit	<u>Fr. 7,517,103</u>

Bringt man die Mehrausgaben von den Mehreinnahmen in Abzug, so ergibt sich demnach eine Verbesserung um Franken 1,390,699. In Wirklichkeit ist dieselbe aber um Fr. 5,071,526 grösser, indem in den Betriebsausgaben die ausserordentlichen Zulagen an die Fixbesoldeten, welche früher auf Gewinn- und Verlustrechnung gebucht wurden, pro 1911 der Betriebsrechnung belastet worden sind.

Der Personentransport ergab	Fr. 77,855,305
gleich 39,6 %	
Der Gepäck-, Güter- und Tiertransport	„ 110,613,312
gleich 56,3 %	
Die Verschiedenen Einnahmen betragen	„ 8,043,240
gleich 4,1 % der Gesamteinnahmen.	

Der prozentuale Anteil belief sich im Jahre 1910:

im Personenverkehr auf	40,3 %
im Güterverkehr auf	55,5 %
von Verschiedenem auf	4,2 %

Das Verhältnis hat sich also nicht unmerklich zugunsten des Güterverkehrs verschoben, was um so bemerkenswerter ist, als früher angestellte Erhebungen ergeben haben, dass zirka 70 % aller Zugsleistungen auf den Personenverkehr und nur zirka 30 % auf den Güterverkehr entfallen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt nach Tilgung des Passivsaldo aus dem Jahre 1910 von Fr. 1,535,616 noch einen Überschuss von Fr. 5,575,268. Damit sind nun die Passivsaldo früherer Jahre wieder aus der Bilanz verschwunden. Die Überschüsse haben sich, wie wir übrigens infolge der getroffenen Sparmassnahmen und der gleichzeitig einsetzenden Verkehrsentwicklung bestimmt erwarteten, zur rechten Zeit eingestellt, um die grossen und bleibenden Mehrerfordernisse, welche die mit 1. April 1912 in volle Wirksamkeit tretenden Besoldungs- und Lohnerhöhungen erheischen, decken zu helfen. Diese Mehrausgaben für Gehalte und Löhne werden sich vom 1. April bis 31. Dezember 1912, einschliesslich der ausserordentlichen Einlage von fünf Monatsbetroffnissen der Besoldungserhöhungen in die Pensions- und Hilfskasse, auf zirka Fr. 9,200,000 belaufen, für das ganze Jahr 1913 auf zirka Fr. 8,228,000.

Der Betriebskoeffizient, welcher für 1911 64,26 % ausmacht, steht tiefer als derjenige irgend eines Vorjahres. Er weist eine Abnahme von 1,22 % gegenüber 1910 und von 8,56 % gegenüber dem ungünstigsten Jahre 1908 auf. Im Zeitpunkt des Inkrafttretens der höheren Personalausgaben (1. April 1912) wird sich derselbe voraussichtlich wieder heben; es darf aber anderseits doch darauf hingewiesen werden, dass die vorerwähnten ausserordentlichen Zulagen, sowie die entsprechenden einmaligen Einzahlungen in die Pensions- und Hilfskasse in dem Koeffizient von 64,26 % bereits inbegriffen sind und dass die Betriebseinahmen der drei ersten Monate des Jahres 1912 ganz wesentliche Erhöhungen gegenüber dem Vorjahre aufweisen.

Die Tatsache, dass eine Verkehrssteigerung von 4,5 % im Personenverkehr und 5,5 % im Güterverkehr mit einer Vermehrung des Personals um nur 505 Personen, gleich 1,4 % des Bestandes auf Ende 1910, bewältigt wurde, beweist, dass die Verwaltung mit Erfolg bemüht ist, die Ausgaben möglichst zu beschränken. Zieht man zur weiteren Beurteilung dieses Faktors auch die Zahl der gefahrenen Lokomotivkilometer heran, so zeigt

sich eine Vermehrung um 2,66 ‰, was gegenüber der Personalvermehrung um 1,4 ‰ ebenfalls als günstig zu bezeichnen ist.

Das wichtigste Ereignis des Berichtsjahres war die Verständigung mit den Aktionären der Gotthardbahngesellschaft über die zu bezahlende Rückkaufsumme und die Modalitäten der Auszahlung des vereinbarten Betrages. Der Überschuss des Rückkaufspreises über den Betrag der Aktiven beträgt Fr. 32,908,207. Durch die Angliederung der Gotthardbahn an das Netz der Bundesbahnen erreicht nun der „Baukonto“ die ansehnliche Höhe von Fr. 1,263,464,507 (ohne Nebengeschäfte) und der Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der früheren Gesellschaften“ Fr. 113,917,356.

Wir werfen hier die Frage auf, ob nicht der letztere Posten, nachdem nun die Verstaatlichung der Hauptbahnen durchgeführt ist, unter einem neuen Haupttitel „Anlagekapital“, welcher den Baukonto, wie auch den vorgenannten Überschuss des Rückkaufspreises als Untertitel aufweisen würde, gebucht werden könnte. Die Rechnung würde dadurch an Klarheit und Übersichtlichkeit wesentlich gewinnen.

Zu diesen Anlagekosten im Gesamtbetrage von	Fr. 1,377,381,863
gesellen sich noch die unvollendeten Bauobjekte mit	„ 62,300,448
die zu amortisierenden Verwendungen mit	„ 29,837,895
die Verwendungen auf Nebengeschäfte mit	„ 2,374,838

Daraus geht hervor, dass bis 31. Dezember 1911 für die bestehenden Anlagen samt Ausrüstung insgesamt Fr. 1,471,895,044 ausgelegt worden sind.

Dieser Summe stehen als Amortisationen und Reserven gegenüber:

der Amortisationskonto mit	Fr. 50,054,960. 80
der Erneuerungsfonds mit	„ 74,766,984. 34
der Versicherungsfonds mit	„ 453,300. —

Total Fr. 125,275,245. 14

Ausser diesen Gegenposten sind noch verfügbare Mittel vorhanden, unter welchen der Bestand an Materialien mit Fr. 32,902,000 insofern besonderes Interesse verdient, als darin die Kohlenvorräte inbegriffen sind, die während des abgelaufenen

grossen Streikes so vielseitig Veranlassung zu Befürchtungen gegeben haben. Der Ende 1911 vorhandene Vorrat an Kohlen reichte für zirka acht Monate aus. Sollte eine wirtschaftliche Störung eintreten, die deren Ersatz erschweren oder zeitweise verunmöglichen würde, so kann angenommen werden, dass auch eine namhafte Verminderung des Verkehrs und damit des Kohlenkonsums die Begleiterscheinung einer solchen Unterbrechung der wirtschaftlichen Tätigkeit sein würde. Aus diesem Grunde dürfte der Vorrat voraussichtlich länger reichen, als der normale Betrieb es mit sich bringen würde. Diese Betrachtung kann uns jedoch nicht abhalten, der Frage des Ersatzes der auswärts bezogenen Brennmaterialien durch Wasserkraftausnutzung alle Aufmerksamkeit zu schenken, denn es steht wohl für jedermann fest, dass der Bezug auswärtiger Kohlen von Jahr zu Jahr mehr Bedenken erwecken muss.

Über die Vorarbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes gibt der Bericht des Baudepartements sehr einlässliche und sehr erwünschte Auskunft. Als wesentlichsten Punkt heben wir daraus hervor, dass auf Grund der angestellten Berechnungen der elektrische Betrieb der Gotthardbahn, welcher im Jahre 1904 noch als unrentabel angesehen worden war, infolge der seither eingetretenen Verkehrssteigerung sich bereits jetzt als finanziell vorteilhaft erweisen würde. Darin liegt die massgebende Lehre für das Vorgehen. Der besondern Natur der Kraftlieferung bei elektrischer Kraftversorgung entsprechend, gestaltet sich der Betrieb um so ökonomischer, je dichter der Verkehr ist. Die zunehmende Verbilligung des elektrischen Betriebes einerseits und die stetige Erhöhung der Kosten der Kohlenfeuerung andererseits rufen einer baldigen Einführung des neuen Traktionssystems auf den hierzu geeigneten Strecken. Dabei ist wohl selbstverständlich, dass die Elektrifikation nur schrittweise vor sich gehen, sich aber keineswegs etwa an die Kreisgrenzen halten soll. Die Bemerkung der Generaldirektion, dass der elektrische Betrieb des Kreises II unrentabel sein werde, scheint uns daher unerheblich, indem das neue Betriebssystem selbstverständlich nicht auf alle Linien eines Kreises ausgedehnt werden darf, sondern nur auf solche mit grosser Verkehrsdichtigkeit, und welche betriebstechnisch den Charakter eines zusammenhängenden und in sich abgeschlossenen Ganzen bilden.

Noch werden mehrere Jahre vergehen, bis die vorläufig in Aussicht genommenen Projekte ausgeführt sein werden und der

elektrische Strom den Dampf ersetzen wird. Inzwischen haben die Organe der Bundesbahnverwaltung noch ausreichend Gelegenheit, die am Lötschberg sich ergebenden Erfahrungen zu benützen, um mit umso grösserer Sicherheit das Richtige für unser Unternehmen zu treffen. Neben den bereits bekannten Faktoren darf in der allgemeinen Auffassung der Wünschbarkeit des elektrischen Betriebes wohl auch der Umstand in Betracht fallen, dass auf diesem technisch neuen Gebiete Verbesserungen und Vervollkommnungen noch sehr wohl denkbar sind, welche das Rechnungsergebnis günstig beeinflussen werden. Die schrittweise Einführung wird die vorwiegend sich einstellenden vorteilhaften Neuerungen sich zu Nutzen machen können, und so das Gesamtergebnis in finanzieller Beziehung noch günstiger zu gestalten vermögen.

Der Generaldirektion ist im Laufe des Jahres die schwierige Aufgabe der Vorbereitung der Vergebung des Hauenstein-Basistunnels zugefallen. Die gegenüber dem Voranschlag voraussichtlichen Mehrkosten dieses Baues werden nach der Darlegung der Generaldirektion in einer entsprechenden Vermehrung der Ersparnisse im Betriebe ihren Ausgleich und damit ihre Rechtfertigung finden.

Eine weitere bedeutungsvolle Unternehmung bildet der Ausbau des zweiten Simplontunnels, welcher letzterer allerdings erst im Jahre 1912 zur Vergebung gelangen wird.

Die Erwerbung des Bahnhofes Genf-Cornavin, der Bahnstrecke Genf-La Plaine und die Erstellung der Verbindungsbahn Cornavin-Eaux-Vives nebst Umbau des Hauptbahnhofes sind weitere grosse Aufgaben; sie werden die Mittel der Bundesbahnen in hohem Grade in Anspruch nehmen und keine entsprechenden finanziellen Kompensationen in sich schliessen.

Daneben bestehen eine Menge weit vorgeschrittener Projekte. Im Laufe des Jahres 1911 sind deren im Gesamtkostenbetrage von rund 36 Millionen Franken von uns zur Ausführung genehmigt worden.

Der Betrag, der 1911 auf Neubauten verwendet worden ist, d. h. der Übertrag der vollendeten Bauten auf den definitiven Baukonto, steht mit brutto Fr. 32,462,625 erheblich über den Vorjahre.

Die Aufwendungen für das Rollmaterial hingegen sind ganz wesentlich zurückgegangen.

Wir stellen beide Posten hier für eine Reihe von Jahren dar :

	Neuverwendungen	
	Bau	Rollmaterial
	Fr.	Fr.
1911 (inkl. Ricken) .	32,462,625	6,494,774
1910	11,775,906	9,572,277
1909	29,328,492	10,051,879
1908	7,621,256	18,100,207
1907 (inkl. Simplon) .	87,939,279	15,076,785
1906	5,704,280	12,202,515
1905	6,079,605	12,863,307
1904	16,612,941	10,152,369
1903	27,038,363	4,181,078
1902	3,194,569	3,736,219
Total 1902—1911	227,757,316	102,431,410

Von diesen **Bruttobeträgen** gehen für die Bilanz jeweilen die **Rückerstattungen** und **Erlöse** für **Altmaterialien**, sowie die **Abschreibungen** und **Subventionen** ab.

Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt ferner, in welchem Verhältnis der Bilanzbetrag des **Baukontos**, der **Anlagen** und **festen Einrichtungen**, verglichen mit demjenigen des **Rollmaterials**, sich gestaltet:

Bilanzwert der Anlagen und festen Einrichtungen		Bilanzwert des Rollmaterials	% des Baukontos
Fr.		Fr.	
426,027,000	1902	77,807,000	15,4
702,545,000	1903	122,617,000	14,9
715,277,000	1904	129,846,000	15,4
720,524,000	1905	140,054,000	16,3
725,801,000	1906	149,957,000	17,1
800,234,000	1907	163,644,000	17
807,215,000	1908	179,636,000	18,2
830,504,000	1909	187,698,000	18,4
988,229,000 G. B.	1910	222,450,000	18,4
1,016,307,000	1911	226,026,000	18,2

Es geht daraus hervor, dass der Anteil des **Rollmaterials** sich im Laufe der 10 Jahre vermehrt hat. Er ist von 15,4% im Jahr 1902 auf 18,2% im Jahr 1911 gestiegen, hat

aber in diesem selbst eine kleine Abschwächung erfahren. Diese Bewegung wird sich in der Folge noch in vermehrtem Masse bemerkbar machen, weil die Bauausgaben rascher zunehmen werden. Das Rollmaterial ist dagegen durch die reichlichen Verwendungen so vollständig geworden, dass es in der Hauptsache nur noch nach Massgabe der vorwegs sich geltend machenden Verkehrssteigerung und für den Ersatz der auszurangierenden Fahrzeuge vermehrt werden muss.

Aus dem Berichte des kommerziellen Departementes heben wir die Angaben über den Verkehr mit Generalabonnements und kombinierten Billetten hervor. Es zeigt sich, dass mit der Erhöhung der Preise der Generalabonnements im ganzen die erwünschte Wirkung erzielt worden ist. Die Gesamteinnahmen sind im Steigen begriffen und haben für 1911 Fr. 148,808 mehr betragen als 1910. Die Vermehrung entfällt aber ausschliesslich auf die langfristigen Abonnements. Sie haben Fr. 245,947 mehr abgeworfen, während die kurzfristigen Abonnements Fr. 97,139 weniger einbrachten. Der seinerzeit mit der Erhöhung des Preises verfolgte Zweck, die Benützung der kurzfristigen Abonnements einzuschränken, ohne die langfristigen in ihrer Entwicklung zu stören, ist also erreicht worden. Der Ausfall an kurzfristigen Abonnements wird nach den Mitteilungen der Generaldirektion durch Übergang der betreffenden Reisenden zu kombinierten und andern Billetarten ausgeglichen. Die übermässige Ausnutzung der Bundesbahnen hat damit ihre sachgemässe Einschränkung gefunden. Das inländische Publikum, welches den Hauptteil der langfristigen Abonnements kauft, findet sich gegenüber den Ausländern, die vornehmlich die kurzfristigen benützen, besser berücksichtigt:

Interessant ist der Durchschnittsbetrag per Reisenden, den die Bundesbahnen einnehmen. Er beträgt

für 1911	92,5	Cts.
„ 1910	93,7	„
„ 1909	85,7	„
„ 1908	80,0	„
„ 1907	80,7	„
„ 1906	82,4	„
„ 1905	81,4	„
„ 1904	83,5	„
„ 1903	87,8	„

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, dass der Durchschnitt seit dem Übergang der Gotthardbahn an den Bund erheblich gestiegen ist; er betrug für diese Bahn pro 1908 282,8 Cts. per Reisenden.

Bedauerlich ist die Einbusse, welche der Güterverkehr durch den Simplontunnel erlitten hat. In der Hauptsache wird dieselbe wohl darauf zurückzuführen sein, dass im Jahr 1910 wegen des gänzlichen Ausfalles der Weinernte in der französischen Schweiz ganz abnormal grosse Quantitäten Wein aus Italien importiert worden sind. Wir geben der Erwartung Ausdruck, dass durch das Inkrafttreten der abgeschlossenen Verträge und der direkten Tarife wieder eine allmähliche Besserung eintreten werde.

* * *

Am Ende unserer Berichterstattung angelangt, erachten wir es als eine Ehrenpflicht, an dieser Stelle dankend zweier Männer zu gedenken, welche den schweizerischen Bundesbahnen hervorragende Dienste geleistet und die nun die Hand vom Pfluge gelassen haben.

Herr *Weissenbach*, seit dem Beginne des Betriebes der Bundesbahnen Präsident der Generaldirektion, hat aus Altersrücksichten auf den 31. Dezember 1911 seinen Rücktritt genommen. Obwohl noch in voller geistiger Frische, wollte er die Arbeit an jüngere Kräfte übergehen lassen und leistete damit einen Beweis mehr, wie sehr ihm die Sache der Bundesbahnen nicht bloss persönliches Interesse bot, sondern höchste Gewissensangelegenheit war. Er war die Seele der Verstaatlichungsaktion überhaupt. Gemeinsam mit Herrn Bundesrat Zemp hat er, getragen von einer festen Überzeugung, gepaart mit ungewöhnlicher Arbeitskraft und tiefgründigster Fachkenntnis das grosse Werk vorbereitet und nachher, an dessen Spitze stehend, die Grundsätze mit nie versagender Konsequenz anzuwenden verstanden, nach welchen sich eine günstige Entwicklung gestalten und sichern liess. Es bleibt ihm die hohe Befriedigung, zu sehen, wie auf diesen Grundsätzen aufgebaut, die Verwaltung der Bundesbahnen erfolgreich gewesen ist.

Als getreuer Mitarbeiter hat ihm Herr *Flury*, Mitglied und Vizepräsident der Generaldirektion, zur Seite gestanden. Eine schwere Krankheit hat denselben unmittelbar vor dem Rücktritt des Herrn Präsidenten Weissenbach dahingerafft. Wir verlieren

in ihm einen unermüdliehen und überaus gewissenhaften Leiter des so wichtigen Betriebsdepartementes und einen mit allen Verhältnissen des Eisenbahndienstes wohlvertrauten Berater. Sein Hinscheid ist für uns um so bedauerlicher, als er als Präsident der Studienkommission für Einführung des elektrischen Betriebes auf den schweizerischen Vollbahnen wohl der richtige Mann gewesen wäre, um aus der nun abgeschlossenen umfangreichen Arbeit die für unser Unternehmen rationellste praktische Nutzanwendung abzuleiten.

Der Rückblick auf das Jahr 1911 ist erfreulich. Es hat uns eine weitere Konsolidierung gebracht. Die gewaltigen Mehrlasten, welche nun eintreten werden, können eher ohne hemmende Rückwirkung ertragen werden. Die Erhöhung der Besoldungen und Löhne, welche mit diesem Jahre in definitiver Gestalt sich vollziehen wird, bringt dem Personal die erwünschte Besserung seiner ökonomischen Lage. Dass sie nicht um den Preis einer Schwächung der finanziellen Grundlagen des Unternehmens gewährt werden muss, ist wohl allen gleich willkommen. Man darf daraus die Lehre ziehen, dass die Grundsätze der Sparsamkeit im Haushalte der Bundesbahnen leitend sein und bleiben müssen. Eine weitblickende Verwaltung wird die Ausgaben immer so zu bemessen haben, dass nirgends über das nötige und zulässige Mass hinausgegangen wird, damit für grosse Notwendigkeiten Kraft und Mittel vorhanden bleiben.

Zum Schlusse beehren wir uns, Ihnen zu

beantragen:

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

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

und der Überschuss von Fr. 4,554,212. 32 auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1911 wird genehmigt.

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

Bern, den 30. April 1912.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Oetiker.



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

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.05.1912
Date	
Data	
Seite	107-117
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 608

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.