Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1934)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zu dem Geschäftsbericht und den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1934 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Walther, H. / Cottier, R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676069

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 05.07.2025

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

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen

zu dem

Geschäftsbericht und den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

für das Jahr 1934

an

den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 6. Mai 1935.)

———o———

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

In Ausführung von Art. 29, Absatz 2, der Vollziehungsverordnung vom 9. Oktober 1923 zum Bundesgesetz vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen beehren wir uns, Ihnen die Jahresrechnung und den Bericht der Generaldirektion für das Jahr 1934 zu unterbreiten.

Unser Ausschuss für die Rechnungsprüfung hat festgestellt, dass die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi übereinstimmen. Er hat sich auch durch Stichproben von der Richtigkeit der Bucheintragungen überzeugt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen schliesst für das Jahr 1934 mit einem Fehlbetrag von 42 969 107 Franken ab. Seit den letzten drei Jahren stellt dieses Ergebnis nun schon den dritten über 40 Millionen Franken hinausgehenden Ausgabenüberschuss dar. Dass die bedenkliche finanzielle Entwicklung der Bundesbahnen in den Umwälzungen auf dem Gebiete des Verkehrs und in der allgemeinen wirtschaftlichen Lage ihre Ursachen hat, belegen die folgenden Angaben über die Verkehrsleistungen und Verkehrseinnahmen:

Jahr	Personenverkehr		Güterverkehr		Gesamte Verkehrs-einnahmen
	Pkm	Einnahmen	Tkm	Einnahmen	
	Millionen	Millionen Fr.	Millionen	Millionen Fr.	Millionen Fr.
1929	2937,3	156,2	2208,6	245,7	401,9
1930	3029,4	159,1	2066,4	232,0	391,2
1931	2938,3	150,7	1904,5	222,7	373,5
1932	2776,4	136,8	1562,7	194,0	330,8
1933	2860,4	135,2	1568,4	189,0	324,2
1934	2840,4	133,2	1678,6	188,0	321,2

Im Personenverkehr sind die Einnahmen von 156,$_2$ im Jahre 1929 auf 133,$_2$ Millionen Franken im Jahre 1934 oder um 14,$_7$ % gefallen. Weniger ausgeprägt ist indessen die Verringerung in den Verkehrsleistungen, die von 2937 Millionen Personenkilometer im Jahre 1929 auf 2840 Millionen im Jahre 1934 oder um 3,$_3$ % zurückgegangen sind. Hatten die Bundesbahnen im Jahre 1929 noch eine Einnahme von 5,$_{32}$ Rappen auf den Personenkilometer zu verzeichnen, so waren es im Jahre 1934 nurmehr 4,$_{69}$ Rappen. Dass sich die Schrumpfung in den Einnahmen ungleich stärker als in den Verkehrsleistungen ausgewirkt hat, erklärt sich daraus, dass am Rückgang hauptsächlich der zu normalen Tarifen sich abwickelnde Verkehr beteiligt ist und in den letzten Jahren die Tarife weiterhin ermässigt und die Fahrpreisvergünstigungen auf einen grösseren Benützerkreis ausgedehnt worden sind.

Gegenüber dem Jahre 1933 sind die Personenverkehrserträgnisse im Jahre 1934 um 2 Millionen Franken oder um 1,$_5$ % gesunken. Diese erneut einschneidende rückläufige Entwicklung des Personenverkehrs dürfte einesteils auf den Ausfall im Sommerverkehr, der unter ungünstigen Witterungsverhältnissen litt, anderenteils auf die immer noch zunehmende Automobilkonkurrenz und die Krise zurückzuführen sein.

In viel stärkerem Grade als auf den Personenverkehr hat sich die Umbildung der wirtschaftlichen Verhältnisse auf den Güterverkehr der Bundesbahnen ausgewirkt. Aus der Gepäck-, Tier- und Güterbeförderung sind im Jahre 1934 188 Millionen Franken vereinnahmt worden, 57,$_7$ Millionen Franken oder 23,$_5$ % weniger als im Jahre 1929, dem Jahre mit dem bisher höchsten Güterverkehrserträgnis. Im selben Ausmasse wie die Einnahmen haben sich auch die Verkehrsleistungen verringert, die von 2209 Millionen Tonnenkilometer im Jahre 1929 auf 1679 Millionen Tonnenkilometer oder um 24 % im Jahre 1934 zurückgegangen sind. Im Vergleich zum Jahre 1933 haben die tonnenkilometrischen Leistungen im Jahre 1934 nicht unbedeutend zugenommen, beträgt doch die Verbesserung 7 %. Leicht hat sich auch die Beförderungsmenge erhöht; sie stieg von 14,$_5$ auf 14,$_7$ Millionen Tonnen an. Bemerkenswert ist, dass diese Vermehrung das Ergebnis zweier einander entgegengerichteter Verkehrsbewegungen darstellt: im Durchgangsverkehr ist die Zahl der beförderten Tonnen von 1,$_6$ Millionen im Jahre 1933 auf 2 Millionen Tonnen im Jahre 1934 gestiegen, im Inlandverkehr und im Verkehr nach und von dem Ausland hingegen ist eine Abnahme von 9,$_9$ auf 9,$_8$ und von 3 auf 2,$_9$ Millionen Tonnen festzustellen. Die Mehreinnahmen aus dem Durchgangsverkehr haben aber infolge der niedrigen Tarifsätze nicht genügt, die Ausfälle im Inland- und im Ein- und Ausfuhrverkehr auszugleichen, so dass gegenüber dem Vorjahr die Güterverkehrserträgnisse um 1 Million Franken zurückgeblieben sind. Die äusserst gedrückten Tarife im Durchgangsverkehr haben auch bewirkt, dass die mittlere tonnenkilometrische Einnahme von 12,$_{05}$ Rappen im Jahre 1933 auf 11,$_2$ Rappen im Jahre 1934 — das war auch der Ertragsdurchschnitt des Jahres 1930 — gesunken ist. Gerade die Ergebnisse des Jahres 1934 belegen wieder aufs neue, welche Bedeutung der inländische Güterverkehr im Haushalt der Bundesbahnen hat und welche Wichtigkeit infolgedessen einer Verkehrsteilung beizumessen ist, die den Bahnen den Fernverkehr zu erhalten und wiederzugewinnen sucht.

Die gesamten Erträgnisse der Bundesbahnen (Einnahmen der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung, doch ohne die Zuschüsse aus den Spezialfonds, ohne die Kapitalzinse der Nebengeschäfte und ohne die Bauzinse und die Erträgnisse aus den Wertbeständen und Guthaben, aber unter Berücksichtigung der Verluste aus den Nebengeschäften) bezifferten sich in den letzten zwei Jahren auf folgende Höhe:

1933	**1934**
Fr.	Fr.
336 580 692	333 565 283

Demgegenüber wurden in der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung an Aufwendungen gebucht:

1933	**1934**
Fr.	Fr.
385 399 297	376 534 390

An diesen Beträgen waren die hauptsächlichsten Aufwandposten annäherungsweise wie folgt beteiligt:

	1933 Fr.	1933 %	1934 Fr.	1934 %
1. Besoldungen, Löhne, Zulagen, Dienstkleider, Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen usw. des Personals:				
a. Personal der Verwaltung und des Betriebes	138 957 707	36,06	129 380 736	34,36
b. Personal der Hilfsbetriebe und Nebengeschäfte (Bahnunterhalt, Werkstätten, Kraftwerke usw.)	40 104 525	10,41	38 345 221	10,18
c. Kranken-, Invaliden-, Alters- und Unfallversicherung	34 701 039	9,00	35 387 676	9,40
d. Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenuss sowie Bade- und Wascheinrichtungen u. dgl.	868 843	0,22	554 405	0,15
Gesamte Personalausgaben (ohne Baupersonal)	214 632 114	55,69	203 668 038	54,09
2. Sachliche Ausgaben der Betriebsrechnung	52 866 348	13,72	52 162 269	13,85
3. Nettozinsenlast der Gewinn- und Verlustrechnung, abzüglich Kapitalzinse der Nebengeschäfte	100 502 320	26,08	102 149 404	27,13
4. Tilgungen, Abschreibungen, Mehreinlagen in die Spezialfonds sowie verschiedene Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung	17 398 515	4,51	18 554 679	4,93
Zusammen	385 399 297	100	376 534 390	100

Von den 365 Einnahmentagen wurden für die verschiedenen Aufwendungen beansprucht:

	1933 Fr.	1933 Tage	1934 Fr.	1934 Tage
1. Für Besoldungen, Löhne, Ortszuschläge, Kinderzulagen, Nebenbezüge, Vergütungen für Nachtdienst, Vergütungen für Dienstreisen, Dienstkleider, Dienstaltersgeschenke, Besoldungsnachgenuss, Bade- und Wascheinrichtungen u. dgl. (ohne Baupersonal)	179 931 075	170	168 280 362	163
2. Für die Leistungen an die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen und für die Unfallfürsorge	34 701 039	33	35 387 676	34
3. Im ganzen für Personalaufwendungen (ohne Baupersonal)	214 632 114	203	203 668 038	197
4. Für sachliche Ausgaben der Betriebsrechnung	52 866 348	50	52 162 269	51
5. Für die Nettozinslast der Gewinn- und Verlustrechnung, abzüglich Kapitalzinse der Nebengeschäfte	100 502 320	95	102 149 404	99
6. Für Tilgungen, Abschreibungen, Mehreinlagen in die Spezialfonds sowie verschiedene Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung	17 398 515	17	18 554 679	18
Zusammen	385 399 297	365	376 534 390	365

Von den gesamten Aufwendungen der Bundesbahnen entfallen etwas mehr als die Hälfte auf die Personalausgaben. Dieser wichtigste Kostenteil hat sich auch im Berichtsjahre wiederum verringert. Auf Grund des Bundesbeschlusses über die ausserordentlichen und vorüber-

gehenden Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes im Bundeshaushalt vom 13. Oktober 1933 sind die Besoldungen, Gehälter und Löhne vom 1. Januar 1934 an bei einem abzugsfreien Betrag von 1600 Franken um 7 % herabgesetzt worden. Hiezu kam der Abbau der Nebenbezüge auf 1. Mai 1934 um 7 und 5 %, gestützt auf die Verordnung des Bundesrates vom 4. April 1934.

Nach dem Finanzprogramm vom Oktober 1933 sind im Jahre 1934 folgende Einsparungen möglich geworden:

	Fr.
1. Besoldungen und Löhne	7 563 404
davon Baupersonal Fr. 28 083 und Personal des Lebensmitteldepots Bellinzona Fr. 1902.	
2. Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenüsse	14 000
3. Nebenbezüge	252 327
4. Leistungen an die P. H. K.	776 000
5. Prämien für die Unfallversicherung	88 000
6. Taggelder und Reisevergütungen des Verwaltungsrates	1 075
7. Gesamte Einsparungen	8 694 806

Eine weitere Senkung der Personalausgaben ist im Jahre 1934 dadurch erzielt worden, dass der Abbau des Personalbestandes noch weitergeführt werden konnte. Haben die Bundesbahnen zu Beginn des Jahres 1934 31 067 Beamte, Angestellte und Arbeiter beschäftigt, so waren es am Ende des Jahres nur mehr 30 140 Mann. Die aus der Personalverminderung herrührenden Ersparnisse berechnen sich auf annäherungsweise 4,3 Millionen Franken. Anderseits haben die ordentlichen Besoldungs- und Lohnerhöhungen und die Mehreinlagen in die Pensionskasse eine Zunahme der Ausgaben gebracht.

Mehr als ein Viertel aller Aufwendungen kommen bei den Bundesbahnen auf den Zinsendienst. Diese Kosten fallen um so mehr ins Gewicht, als ihre Höhe von der Unternehmungsleitung nur innerhalb sehr enger Grenzen beeinflusst werden kann. Die Nettozinsenlast, mit Einschluss der Zinse für die Nebengeschäfte, hat sich im Laufe der Jahre wie folgt entwickelt:

	Fr.	Fr.
1913	48 994 704	
1921	76 786 938	
1922	86 394 739	+ 9 607 801
1923	91 386 128	+ 4 991 389
1924	96 736 667	+ 5 350 539
1925	100 154 249	+ 3 417 582
1926	103 069 403	+ 2 915 154
1927	107 678 387	+ 4 608 984
1928	110 692 592	+ 3 014 205
1929	110 398 714	— 293 878
1930	109 680 577	— 718 137
1931	109 063 297	— 617 280
1932	111 141 246	+ 2 077 949
1933	113 448 598	+ 2 307 352
1934	115 100 910	+ 1 652 312

Da die Zinssätze gesunken sind, ist die Steigerung der Kapitalkosten trotz der grossen Fehlbeträge der letzten Jahre und der für ihre Deckung erforderlichen neuen fremden Mittel verhältnismässig gering. An der Vermehrung sind zu einem Teil auch die Bauausgaben beteiligt, da die aus den Abschreibungen und Tilgungen verfügbaren Mittel zur Bestreitung der zu Lasten des Erneuerungsfonds und des Baukontos gehenden Verwendungen nicht genügten. Über die Entwicklung der Bauausgaben und der zu ihrer Deckung verfügbaren Mittel gibt die folgende Übersicht ein Bild:

Jahr	Gesamte Bauausgaben	Ausgaben für die Elektrifikation	Aus den Abschreibungen und Tilgungen verfügbare Mittel	Durch die Abschreibungen und Tilgungen nicht gedeckte Bauausgaben
	in Millionen Franken			
1929	43,6	10,8	35,9	7,7
1930	86,4	23,5	32,7	53,7
1931	100,3	30,3	32,1	68,2
1932	76,6	18,4	34,0	42,6
1933	47,3	10,5	33,4	13,9
1934	37,8	8,3	34,0	3,8

Vom Jahre 1935 an werden voraussichtlich die Abschreibungen und Tilgungen die Bauausgaben überschreiten. Die Nettoschuldenlast der Bundesbahnen würde alsdann nur noch um das Defizit der jährlichen Gewinn- und Verlustrechnung ansteigen.

Im Unterschied zu den Aufwendungen für das zur Deckung der Fehlbeträge erforderliche Kapital stehen den Zinsen für das Baukapital Minderausgaben oder Mehreinnahmen im Betriebe gegenüber. So wird die Elektrifikation, die Beseitigung schienengleicher Übergänge und andere Bauverwendungen den überwiegenden Teil ihrer Kosten einbringen.

In unserem Bericht über die Finanzlage der Bundesbahnen und die zu ihrer Sanierung zu ergreifenden Massnahmen vom 7. Februar 1933 wurde eine jährliche Entlastung der Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahnen um 40 Millionen Franken durch den Bund als notwendig erachtet. In der Botschaft zum Finanzprogramm vom 2. September 1933 wurde von Ihnen ausgeführt: «...Doch steht heute schon fest, dass die Sanierung der Bundesbahnen nur möglich ist, wenn der Bund einen erheblichen Beitrag leistet. Wenn das Ausmass dieser Hilfeleistung auch erst nach Abschluss der Revisionsarbeiten über die Grundlagen und die Verwaltung der Bundesbahnen bestimmbar sein wird, so wissen wir doch schon, dass die Leistung nicht unter 800 Millionen Franken bleiben kann. Das Post- und Eisenbahndepartement ist sogar der Ansicht, dass dieser Betrag nicht völlig genügt. Die Verzinsung und Tilgung eines Betrages von 800 Millionen Franken belastet den eidgenössischen Voranschlag mit einer neuen jährlichen Ausgabe von wenigstens 40 Millionen Franken. Die Voraussetzungen für den Wiederaufbau der Bundesfinanzen und namentlich die Wahl der Mittel müssen daher auch der Sanierung der Bundesbahnen Rechnung tragen.» «Deshalb ist», wie die Botschaft an die Bundesversammlung zum *Voranschlag* der Eidgenossenschaft für das Jahr 1934 vom 10. November 1933 mit Recht bemerkt, «schon heute beharrlich an der Bereitstellung der ..... unerlässlichen materiellen Mittel zu arbeiten.»

Der Bundesbeschluss über die ausserordentlichen und vorübergehenden Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes im Bundeshaushalt vom 13. Oktober 1933 hat denn auch in Art. 31 über die Ausführung des Finanzprogramms und dessen Sicherung bestimmt: «Die durch die Einsparungen frei werdenden Mittel sowie die im Beschluss vorgesehenen Mehreinnahmen sind vor allem zur Herstellung des Gleichgewichtes im Bundeshaushalt und zur Ordnung der Finanzlage der Bundesbahnen zu verwenden.»

Am 12. Juni 1934 sind uns vom Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes die ersten Vorschläge über die Neuordnung der rechtlichen und finanziellen Grundlagen der Schweizerischen Bundesbahnen zugekommen. Über den Vorentwurf für ein Bundesgesetz über die Organisation der Verwaltung des dem Bunde gehörenden Eisenbahnnetzes vom 1. Juni 1934 haben wir uns im Bericht vom 16. Oktober 1934 ausgesprochen. Nach den Richtlinien des Vorentwurfes vom 1. Juni 1934 und dem im Bericht vom 16. Oktober 1934 für das Jahr 1934 (auf Grund der Januar/August-Ergebnisse) bereinigten Voranschlag würden die festen Aufwendungen der Bundesbahnen jährlich um 57 Millionen Franken abnehmen. Diese Entlastung würde erreicht durch eine Herabsetzung der Kapitalkosten in der Höhe von 42 Millionen Franken, indem der gesamte Zinsendienst an den Bund

überginge und die Bundesbahnen daran einen festen Beitrag von 80 Millionen Franken zu zahlen hätten, und sodann durch einen Beitrag des Bundes an die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen bis zum Höchstbetrage von 15 Millionen Franken. Dass der Vorentwurf für ein neues Bundesbahngesetz eine höhere Entlastung als der Finanzbericht vom 7. Februar 1933 bringt, erklärt sich daraus, dass verschiedene, auf Ende 1932 angenommene Voraussetzungen sich nicht erfüllt haben. So sind in den Jahren 1933 und 1934 die Verkehrseinnahmen weiter zurückgegangen. Diese rückläufige Entwicklung hat sich im I. Vierteljahr 1935 zudem noch verschärft. Wir haben schon in unserer Eingabe an den Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes vom 18. April 1935 auf die dadurch geschaffene beunruhigende Lage hingewiesen und dabei festgestellt, dass die im erwähnten Bericht vom 16. Oktober 1934 vorgesehenen Leistungen des Bundes schon jetzt nicht mehr ausreichen würden, um das Gleichgewicht im Haushalt der Bundesbahnen herbeizuführen, und noch viel weniger genügen, wenn sich die Lage weiter verschlimmern sollte. Dazu kommt, dass im Finanzbericht vom 7. Februar 1933 mit einem Abbau der Besoldungen und Löhne um 13 Millionen Franken gerechnet worden war, während das Finanzprogramm für das Jahr 1934 aus diesem Titel nur eine Einsparung von 8,$_7$ Millionen Franken gebracht hat. Angesichts der ungewissen künftigen Erträgnisse muss die Entlastung so gewählt werden, dass auch bei noch niedrigeren Einnahmen das Gleichgewicht gewahrt werden kann; es ist dies auch deswegen erforderlich, weil den Bundesbahnen die Möglichkeit gegeben werden muss, ihre Abschreibungen zu erhöhen und weiter notwendig werdende Tarifreduktionen durchzuführen. Wir erachten es deshalb als unerlässlich, dass auch die auf möglichste Einschränkung der Ausgaben gerichteten Anstrengungen fortgesetzt werden.

Mit aller Entschiedenheit glauben wir ferner bei diesem Anlass zum Ausdruck bringen zu müssen, dass die weitere Anhäufung von Fehlbeträgen der Gewinn- und Verlustrechnung nicht mehr fortgesetzt werden darf. Unter den bestehenden Verhältnissen und angesichts der für eine gründliche Neuregelung bestehenden Schwierigkeiten muss unserer Ansicht nach der erste Schritt für die Sanierung der Bundesbahnen unverzüglich in der Richtung getan werden, dass der Bund, wenigstens vorübergehend, bis zur Schaffung eines neuen Bundesbahngesetzes, für die Deckung der jährlichen Fehlbeträge aus Bundesmitteln sorgt, damit die Aufnahme von neuen Bundesbahnanleihen zur Deckung dieser Fehlbeträge vermieden werden kann. In diesem Sinne möchten wir denn auch anregen, dass geprüft werde, ob der Fehlbetrag des Jahres 1934 durch allgemeine Bundesmittel gedeckt werden könne und nicht auf neue Rechnung der Bundesbahnen vorgetragen werden müsse.

In der Volksabstimmung vom 5. Mai 1935 ist das am 28. September 1934 beschlossene Bundesgesetz über die Regelung der Beförderung von Gütern und Tieren mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen aus ganz entgegengesetzten Gründen verworfen worden, zum Teil, weil der Eingriff des Staates in den Strassenverkehr als zu weitgehend, zum Teil, weil die Einschränkung des Gütertransportes mit Lastautos als zu gering befunden wurde. Die Lage der Bahnen erfährt durch diesen Ausgang des Volksentscheides eine neue beträchtliche Erschwerung. Denn das Fortdauern der Automobilkonkurrenz wird den Bahnen weitere Einnahmenausfälle bringen, sei es durch die fortgesetzte Abwanderung von Transporten zum Automobil oder sei es durch tarifarische Abwehrmassnahmen, die den Bahnen zwar die Transporte erhalten, jedoch nur zu stark gedrückten Preisen. Die baldige Lösung des Sanierungsproblems wird dadurch nur um so dringlicher.

Wir beehren uns, Ihnen folgende Anträge zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1934 und die Bilanz auf 31. Dezember 1934 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1934 wird genehmigt.

3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 1931, 1932, 1933 und 1934 im Betrage von Fr. 132 185 198. 04, der im Jahre 1934 die Höhe von Fr. 42 969 107. 19 und in den Vorjahren Fr. 89 216 090. 85 erreichte, werden auf 1. Januar 1935 Fr. 7 093 354. 35 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet und der verbleibende Betrag von Fr. 125 091 843. 69 als Passivsaldo auf neue Rechnung vorgetragen, sofern nicht der Fehlbetrag des Jahres 1934 von Fr. 42 969 107. 19 durch allgemeine Mittel des Bundes gedeckt wird.

Der Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern sprechen wir für die im Berichtsjahre geleistete unermüdliche Arbeit im Dienste unseres grössten nationalen Verkehrsunternehmens die verdiente Anerkennung aus.

Wir benützen den Anlass, um Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 6. Mai 1935.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
Dr. **H. Walther.**

Der Sekretär:
Dr. **R. Cottier.**