

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1935)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen von dem Geschäftsbericht und den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1935 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Walther, H. / Hess, F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676049>

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

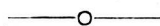
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 01.05.2026

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 1935
an
den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 27. April 1936.)



Hochgehrter Herr Bundespräsident!

Hochgeehrte 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 1935 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 1935 mit einem Fehlbetrag von 58 722 860 Franken ab. Bisher wies einzig das Jahr 1921 mit einem Fehlbetrag von rund 72 Millionen Franken ein noch ungünstigeres Ergebnis auf.

Seit Beginn der Krise Ende 1929 sind die Betriebseinnahmen in einem andauernden Rückgang begriffen. Schon das Jahr 1932 brachte eine Verkehrs- und Einnahmenschumpfung, die zum erstenmal seit der Prosperitätsperiode 1923—1930 ein Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung von beinahe 50 Millionen Franken verursachte. Die gesamten Betriebseinnahmen des Jahres 1932 betragen dabei nur noch 79,8 Prozent derjenigen des Jahres 1929. Damals hegte man allgemein die Erwartung, dass damit der Tiefpunkt erreicht sei, von dem man beim finanziellen und organisatorischen Neuaufbau der Bundesbahnen auszugehen habe. Der Finanzbericht unserer Verwaltung vom 7. Februar 1933 beruhte auf dieser Voraussetzung.

Diese Annahmen haben sich leider nicht erfüllt. In den Jahren 1933 und 1934 sind die Betriebseinnahmen weiter auf 77,6 % des Standes von 1929 gesunken. Am Ende des Jahres 1934 schien die rückläufige Bewegung zum Stillstand gekommen zu sein. Leider hat aber das Jahr 1935 diese Erwartungen wiederum gründlich getäuscht. Während sich in einer Reihe von Staaten der Verkehr etwas belebte, ist die Verkehrskrise in Frankreich, Holland und der Schweiz in ein zweites akutes Stadium eingetreten. Die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen betragen im vergangenen Jahre noch 73,0 % derjenigen des Jahres 1929, und im

I. Quartal 1936 waren die Betriebseinnahmen wieder um rund 5 Millionen oder 7,5 % niedriger als im Vorjahr. Überträgt man diesen während des I. Quartals eingetretenen Rückgang auf das ganze Jahr 1936, so wäre zu erwarten, dass die Betriebseinnahmen im laufenden Jahre um rund 20 Millionen niedriger ausfallen werden als im Jahre 1935 und um rund 120 Millionen niedriger als im Jahre 1929. Das von den eidgenössischen Räten am 31. Januar 1936 genehmigte II. Finanzprogramm lässt, zusammen mit den weiter von der Verwaltung in Aussicht genommenen Sparmassnahmen für das Jahr 1936, eine Verminderung der Betriebsausgaben von 13,3 Millionen erwarten, so dass damit zu rechnen ist, dass der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben im Jahre 1936 wieder um rund 10 Millionen kleiner sein wird als im Jahre 1935. Unter diesen Umständen wird es trotz aller Anstrengungen und bei bestem Willen nicht gelingen, die Aufwendungen für den Bahnbetrieb so zu senken, dass sie mit dem Rückgang der Einnahmen Schritt halten. Die Lage der Schweizerischen Bundesbahnen wird infolgedessen, und wir dürfen dies nicht verschweigen, immer beunruhigender.

Das Jahr 1929 leitete das Ende des freien internationalen Güterauschanges ein. Seither haben sich die Staaten in stets zunehmendem Masse mit Zollmauern umgeben und ihre einheimische Produktion durch Einfuhrbeschränkungen geschützt. Die Unsicherheit der Währungsverhältnisse hat den zwischenstaatlichen Warenaustausch gelähmt. Infolge der politischen Unsicherheit und der zunehmenden internationalen Vertrauenskrise haben die militärischen Rüstungen neuen Auftrieb erhalten. Auch die Wirtschaft wird vorzugsweise in ihren Dienst gestellt, und die Staaten streben schon aus militärischen Gründen einer möglichst vollständigen wirtschaftlichen Autarkie entgegen, die den zwischenstaatlichen Warenverkehr immer mehr abschnürt.

Als kleines, auf den Waren- und Reisendenaustausch angewiesenes Wirtschaftsgebiet wird die Schweiz von dieser Entwicklung besonders hart in Mitleidenschaft gezogen, und die heutige Finanzlage der Bundesbahnen ist zu einem wesentlichen Teil auf dieselben Ursachen zurückzuführen, von denen das Schicksal unseres ganzen Landes bestimmt wird.

Die folgenden Zahlen geben einen Überblick über die Entwicklung der Verkehrsleistungen und Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen:

Jahr	Personenverkehr		Güterverkehr		Gesamte Verkehrseinnahmen
	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
1935	2707,1	126,3	1707,0	176,7	303,0

Im Personenverkehr sind die Einnahmen von 156,2 Millionen Franken im Jahre 1929 auf 126,3 Millionen Franken oder um 19,2 % gefallen. Zahlreiche Tarifiermässigungen und Verkehrserleichterungen hatten zur Folge, dass die Verkehrsleistungen nicht im gleichen Ausmass zurückgegangen sind; von 2937 Millionen Personenkilometer im Jahre 1929 verminderten sie sich auf 2707 Personenkilometer oder um 7,9 Prozent. Das mittlere Erträgnis auf den Personenkm fiel von 5,32 Rappen im Jahre 1929 auf 4,67 Rappen. Aus volkswirtschaftlichen Gründen und zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit des Unternehmens konnten die Betriebsleistungen trotz des Verkehrsrückganges nicht vermindert werden. Wurden im Jahre 1929 auf eigenen und gepachteten Linien 26,6 Millionen Personenzugskilometer gefahren, so waren es im Jahre 1935 29,8 Millionen Personenzugskilometer. Um einer weiteren Verkehrsabwanderung auf das Automobil entgegenzuwirken, wird eher noch eine weitere Verdichtung des Fahrplans, d. h. eine Vermehrung der Betriebsleistungen, notwendig werden.

Im Güterverkehr (Gepäck-, Tier-, Güter- und Postverkehr) sind die Einnahmen von 245,7 Millionen Franken im Jahre 1929 auf 176,7 Millionen Franken oder um 28,0 Prozent gesunken. Wie im Jahre 1934, so hat auch im Berichtsjahre die Anzahl der beförderten Gütertonnen gegenüber dem Vorjahr eine kleine Erhöhung aufgewiesen. Diese rührt ausschliesslich vom niedrig tarifierten Transitverkehr her, während der schweizerische Verkehr auch mengenmässig eine starke Einbusse erlitten hat.

Wir können nicht eindringlich genug darauf hinweisen, dass der Verkehrs- und Einnahmenrückgang, den die Bundesbahnen neuerdings erlitten haben, zu einem wesentlichen Teil auf die schrankenlose Automobilkonkurrenz zurückzuführen ist. Namentlich durch die Schleuderkonkurrenz, die in der Güterbeförderung mit Lastwagen betrieben wird, sowie durch das herrschende Überangebot an Transportmitteln erleidet unsere Volkswirtschaft andauernd grosse Verluste, die sich noch erheblich steigern werden, wenn gegen das herrschende Verkehrschaos nicht endlich durch staatliche Massnahmen eingeschritten wird.

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:

1934	1935
Fr.	Fr.
333 768 465	314 967 014

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

1934	1935
Fr.	Fr.
376 737 572	373 689 874

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

	1934		1935	
	Fr.	%	Fr.	%
1. Besoldungen, Löhne, Zulagen, Dienstkleider, Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen usw. des Personals:				
a. Personal der Verwaltung und des Betriebes	129 380 736	34,34	125 302 496	33,53
b. Personal der Hilfsbetriebe und Nebengeschäfte (Bahnunterhalt, Werkstätten, Kraftwerke usw.)	38 844 632	10,31	37 602 823	10,06
c. Kranken-, Invaliden-, Alters- und Unfallversicherung	35 387 676	9,39	35 910 117	9,61
d. Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenuss	258 176	0,07	335 080	0,09
Total für das Personal	203 871 220	54,11	199 150 516	53,29
2. Sachliche Ausgaben der Betriebsrechnung ¹⁾	39 210 763	10,41	37 891 893	10,14
3. Nettozinslast der Gewinn- und Verlustrechnung	115 100 910	30,55	115 842 070	31,00
4. Tilgungen, Abschreibungen, Mehreinlagen in die Spezialfonds sowie verschiedene Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung	18 554 679	4,93	20 805 395	5,57
Zusammen	376 737 572	100	373 689 874	100

¹⁾ Ohne Kapitalzinse der Nebengeschäfte.

Von diesen Aufwendungen entfallen auf jeden einzelnen Tag des Jahres:

1934	1935
Fr.	Fr.
1 031 601	1 023 808

Auf die 365 Tage übertragen verteilen sich die Gesamtausgaben wie folgt:

	1934	auf	1935	auf
	Fr.	Tage	Fr.	Tage
1. Für Besoldungen, Löhne, Ortszuschläge, Kinderzulagen, Nebenbezüge, Vergütungen für Nachtdienst, Vergütungen für Dienstreisen, Dienstkleider, Dienstaltersgeschenke, Besoldungsnachgenuss	168 483 544	163	163 240 399	159
2. Für die Leistungen an die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen und für die Unfallfürsorge. .	35 387 676	34	35 910 117	35
3. Im ganzen für Personalaufwendungen . . .	203 871 220	197	199 150 516	194
4. Für die Sachausgaben der Betriebsrechnung ¹⁾	39 210 763	38	37 891 893	37
5. Für die Nettozinslast der Gewinn- und Verlustrechnung	115 100 910	112	115 842 070	113
6. Für Tilgungen, Abschreibungen, Mehreinlagen in die Spezialfonds sowie verschiedene Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung. . .	18 554 679	18	20 805 395	21
Zusammen	376 737 572	365	373 689 874	365

Auch im vergangenen Jahr hat sich der wichtigste Aufwandposten der Bundesbahnen, die Personalausgaben, neuerdings verringert. Von 30 140 Beamten, Angestellten und Arbeitern am Ende des Jahres 1934 wurde der Personalbestand bis Ende 1935 auf 29 061 Mann abgebaut. Die daraus sich ergebenden Ersparnisse belaufen sich auf rund 4,7 Millionen Franken.

Fast ein Drittel aller Aufwendungen erfordert bei den Bundesbahnen der Zinsendienst. Diese Kosten fallen um so mehr ins Gewicht, als ihre Höhe von der Unternehmensleitung nur innerhalb sehr enger Grenzen beeinflusst werden kann. Die Nettozinslast mit Einchluss 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
1935	115 842 070	+ 741 160

¹⁾ Ohne Kapitalzinse der Nebengeschäfte.

Trotzdem für die Deckung der Fehlbeträge der letzten Jahre in erheblichem Umfang neue Mittel erforderlich wären, ist die Steigerung der Zinsenlast verhältnismässig gering. Infolge der Konversionen von zwei 5 % Anleihen in 3½ % Anleihen und durch niedrige Verzinsung der schwebenden Schulden konnte sie im vergangenen Jahr auf ein geringes Mass beschränkt werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass im Jahre 1935 erstmals zur Deckung der Bauausgaben keine neuen Mittel erforderlich waren, sondern dass die aus Abschreibungen und Tilgungen verfügbaren Beträge teilweise noch zur Deckung des Defizits verwendet werden konnten. Über die Entwicklung der Bauausgaben und der zu ihrer Deckung verfügbaren Mittel gibt die folgende Übersicht, die auf einer für den besonderen Zweck vorgenommenen Zusammenstellung der zulasten der Baurechnung der Betriebsrechnung und des Erneuerungsfonds gebuchten Bauausgaben beruht, Aufschluss:

	1930	1931	1932	1933	1934	1935
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Bauausgaben:						
1. Baurechnung ¹⁾ . . .	74 382 137	88 501 687	66 926 949	38 240 367	29 514 179	18 692 500
2. Betriebsrechnung ²⁾ .	3 974 606	4 376 944	3 898 967	2 823 908	3 022 447	1 587 690
3. Erneuerungsfonds ³⁾ .	12 319 793	11 933 985	9 799 274	9 150 124	8 412 960	6 859 770
4. Total der Bauausgaben	90 676 536	104 812 616	80 625 190	50 214 399	40 949 586	27 139 960
II. Verfügbare Mittel:						
1. Erlös aus Altmaterial	266 867	137 968	142 652	108 945	119 836	163 745
2. Aus dem Betriebsertrag ⁴⁾	3 974 606	4 376 944	3 898 967	2 823 908	3 022 447	1 587 690
3. Abschreibungen und Tilgungen ⁵⁾	32 743 474	32 110 406	33 992 791	33 385 854	34 021 631	34 795 479
4. Total der verfügbaren Mittel	36 984 947	36 625 318	38 034 410	36 318 707	37 163 914	36 546 914
III. Unterschied:						
Überschuss der Bauausgaben	53 691 589	68 187 298	42 590 780	13 895 692	3 785 672	
Überschuss der verfügbaren Mittel						9 406 954

Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass wir in unserem Bericht über die Finanzlage der Bundesbahnen und die zu ihrer Sanierung zu ergreifenden Massnahmen vom 7. Februar 1933 von der Voraussetzung ausgegangen sind, dass sich die künftigen Betriebseinnahmen auf der im Jahre 1932 erreichten Höhe stabilisieren werden. Damals wurde eine jährliche Entlastung der Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahnen um 40 Millionen Franken durch den Bund als notwendig erachtet.

In den Jahren 1933 und 1934 sind aber die Verkehrseinnahmen weiter zurückgegangen. Ferner war im Finanzbericht des Jahres 1933 mit einem Abbau der Besoldungen und Löhne um 13 Millionen Franken gerechnet worden; das Finanzprogramm für das Jahr 1934 brachte aber aus diesem Titel nur eine Einsparung von 8,7 Millionen Franken. Das hatte zur Folge, dass unser Bericht vom 16. Oktober 1934, in dem wir uns über den Vorentwurf für ein Bundesgesetz über die Organisation der Verwaltung des dem Bunde gehörenden Eisenbahnnetzes vom 1. Juni 1934 ausgesprochen haben, eine jährliche Entlastung der Bundesbahnen um 57 Millionen Franken vorsah. Auch dieser Bericht ist durch die seitherige Entwicklung wieder überholt worden.

¹⁾ Brutto-Bauausgaben (Fr. 20 402 259), vermindert um die Bauausgaben zulasten des Betriebes (Fr. 1 709 759); vgl. S. 60.

²⁾ Kapitel VI₁ der Ausgaben der Betriebsrechnung ohne die Bauausgaben zulasten des Erneuerungsfonds.

³⁾ Ausgaben für die Erneuerung des Oberbaues, der Fahrleitungen, der mechanischen und elektrischen Einrichtungen, der Kraftwerke sowie von Mobiliar und Gerätschaften.

⁴⁾ Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung, Ausgabenkapitel VI₁.

⁵⁾ Ohne die Abschreibungen auf den Materialvorräten und den Werttiteln.

Als uns der Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes am 24. Oktober 1935 das «Volksbegehren zur Entpolitisierung der Bundesbahnen» zur Vernehmlassung überwies, wurde uns anheimgestellt, gleichzeitig die Änderungen, Ergänzungen und Präzisierungen bekanntzugeben, die wir mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse an unserem Bericht vom 16. Oktober 1934 vornehmen möchten. Wir haben dieser Aufforderung am 23. März 1936 Folge geleistet und haben dem Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements einen zweiten Bericht über die Reorganisation und Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen mit einem abgeänderten Entwurf für ein neues Bundesbahngesetz übermittelt.

In unserem Begleitbericht zu den Rechnungen des Jahres 1934 haben wir sodann mit Entschiedenheit darauf hingewiesen, dass die weitere Anhäufung von Fehlbeträgen der Gewinn- und Verlustrechnung nicht mehr fortgesetzt werden dürfe. Auf unsere Anregung, dass die Deckung des Fehlbetrages des Jahres 1934 aus allgemeinen Bundesmitteln geprüft werden solle, wurde zwar vom Bundesrat und der Bundesversammlung nicht eingetreten. Dagegen wurde in den Bundesbeschluss vom 31. Januar 1936 die Bestimmung aufgenommen, dass die Hälfte der durch das zweite Finanzprogramm beschlossenen neuen Mittel zur Äufnung eines Fonds zu verwenden sei, aus dem die finanziellen Lasten zu tilgen sind, die dem Bund aus dem Besitz der Schweizerischen Bundesbahnen sowie aus seinen Aufwendungen zugunsten der konzessionierten Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen erwachsen werden. Nach den eidgenössischen Voranschlägen werden dem Eisenbahnfonds jährlich 35,7 Millionen Franken zufließen. Welcher Anteil davon auf die Bundesbahnen entfallen soll, ist noch nicht bestimmt. Ferner wurde in den Voranschlag des Bundes erstmals seit dem Jahre 1935 eine Rücklage von 8 Millionen Franken für die Sanierung der Bundesbahnen aufgenommen. Alle diese Aufwendungen werden aber nicht genügen, um die jährlichen Fehlbeträge aus laufenden Mitteln zu decken, so dass ein weiteres Anwachsen der Verschuldung vorläufig nicht zu verhindern ist. Um so dringender ist die baldige Verwirklichung der in unserem Bericht vom 23. März 1936 enthaltenen Vorschläge für die Sanierung der Bundesbahnen.

Wir möchten in diesem Zusammenhang nicht verfehlen, in Erinnerung zu bringen, dass die Bundesbahnen im Jahre 1929 als «Entschädigung» für die ihnen aufgebürdeten bahnfremden Lasten aus der Bundeskasse einen Beitrag von 35 Millionen Franken erhalten haben, der nur einen geringen Bruchteil der Aufwendungen ausmacht, die sie unter diesem Titel zu leisten hatten. Wenn man berücksichtigt, dass selbst jene ausländischen Bahnen, die für die Kriegsschäden völlig schadlos gehalten wurden oder die sich durch Währungsentwertungen ganz oder teilweise ihrer finanziellen Lasten entledigen konnten, infolge der Weltwirtschaftskrise und der Automobilkonkurrenz in Not geraten sind, wird man ohne weiteres einsehen, dass die Vorwürfe, die heute gegen die Bundesbahnen wegen ihrer schwierigen Finanzlage erhoben werden, vielfach von ungerechten Übertreibungen nicht frei sind.

Die öffentliche Kritik geht nicht selten so weit, dass sogar die Elektrifikation als eine verfehlte Massnahme dargestellt wird. Demgegenüber sei hier vor allem an die Schwierigkeiten erinnert, denen die Schweiz im Falle neuer kriegerischer Verwicklungen mit Bezug auf die Betriebsstoffversorgung ihrer Verkehrsmittel ausgesetzt würde, wenn das Bahnnetz nicht in der Hauptsache elektrifiziert wäre. Auf die zahlreichen andern Vorteile des elektrischen Betriebes (grössere Leistungsfähigkeit, Personalsparnis, verkehrswerbende Wirkung der rauch- und ruffreien Fahrt usw.) sei hier nur nebenbei noch hingewiesen. Der Wert der elektrifizierten Anlagen kommt freilich erst voll zur Auswirkung, wenn die Anlagen auch entsprechend ausgenützt werden. Es ist daher auch unter diesem Gesichtspunkt dringend geboten, den Bahnen durch Eindämmung der ruinösen Automobilkonkurrenz wieder diejenigen Transporte zuzuhalten, für deren Bewältigung sie in erster Linie ausgerüstet und befähigt sind.

Wir beehren uns, Ihnen in Übereinstimmung mit der Generaldirektion folgende Anträge zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1935 und die Bilanz auf 31. Dezember 1935 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1935 wird genehmigt.

3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1935 im Betrage von Fr. 58 722 859. 69 werden auf 1. Januar 1936 wie in den Vorjahren $4\frac{1}{2}\%$ Zins des Kriegsdefizites oder Fr. 7 412 555. 30 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet. Der Rest von Fr. 51 310 304. 39 und die Passivsaldi der Jahre 1931, 1932, 1933 und 1934, welche auf 1. Januar 1935 den Betrag von Fr. 125 091 843. 69 erreichten, werden mit Fr. 176 402 148. 08 auf neue Rechnung vorgetragen.

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, hochgeehrter Herr Bundespräsident, hochgeehrte Herren Bundesräte, unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 27. April 1936.

*Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,*

Der Präsident:

Dr. H. Walther

Der Sekretär:

Dr. F. Hess