

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1936)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zu dem Geschäftsbericht und den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1936 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Walther, H. / Hess, F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676035>

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: 23.12.2025

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 1936
an
den Bundesrat zuhänden der Bundesversammlung.

(Vom 30. April 1937.)

—○—

Hochgeehrter 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 1936 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 1936 mit einem Fehlbetrag von 67 680 375 Franken ab. Das Ergebnis ist somit noch wesentlich ungünstiger als dasjenige des Jahres 1935 und nähert sich dem grössten bisher erreichten Fehlbetrag, der (im Jahre 1921) rund 72 Millionen Franken betrug.

Die folgende Zusammenstellung gibt eine Übersicht über die Entwicklung der gesamten Transporteinnahmen in den letzten acht Jahren:

1929	401,9	Millionen Franken =	100,0 %
1930	391,2	» » =	97,3 %
1931	373,5	» » =	92,9 %
1932	330,8	» » =	82,3 %
1933	324,2	» » =	80,6 %
1934	321,3	» » =	79,9 %
1935	303,0	» » =	75,4 %
1936	279,3	» » =	69,5 %

Der andauernde Rückgang, der in den Jahren 1933/34 zu einem gewissen Stillstand kommen zu wollen schien, hat im Jahre 1935 erneut eingesetzt und hat sich im Jahre 1936 sogar noch verstärkt. Seit dem Jahre 1929 sind die Transporteinnahmen der Bundesbahnen insgesamt um 122,6 Millionen Franken oder um 30,5 % zurückgegangen.

Wie aus dem Berichte der Generaldirektion hervorgeht, liegen Anzeichen vor, die für die nächste Zukunft auf eine gewisse Besserung schliessen lassen. Infolge der nach der Abwertung des Schweizerfrankens festzustellenden Verkehrsbelebung hat sich die rückläufige Bewegung im letzten Quartal bedeutend verlangsamt. Betrag der Rückgang der gesamten Transporteinnahmen im ersten Quartal 1936 gegenüber dem Vorjahr 7,7 %, im zweiten und dritten Quartal je 11,2 %, so sank er in den letzten drei Monaten auf 0,6 %. Im Oktober und November verringerte sich die negative Spanne gegenüber dem Vorjahr in zunehmendem Masse, und im Dezember überstiegen die Transporteinnahmen erstmals diejenigen des Vorjahresmonats. Diese Entwicklung hat in den ersten Monaten des Jahres 1937 angehalten. Wenn es auch noch schwer zu beurteilen ist, ob die durch die Währungsabwertung ausgelöste Belebung der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit im bisherigen Umfang andauern wird, oder ob es sich dabei nur um eine vorübergehende Erscheinung handelt, so liegen anderseits doch Gründe für die Annahme vor, dass die rückläufige Bewegung der Verkehrsentwicklung sich nicht mehr fortsetzen werde. Seitdem die Weltwirtschaftskrise im Jahre 1932 ihr grösstes Ausmass erreichte, haben sich vom Jahr 1933 an in verschiedenen Ländern wirtschaftliche Auftriebstendenzen bemerkbar gemacht. Diese haben sich zum Teil verstärkt, zum Teil haben sie auf immer neue Länder übergreifen; im vergangenen Jahre verharren im allgemeinen nur noch die ehemaligen Goldblockländer in ihrer früheren Stagnation. Konnte man ohnehin erwarten, dass der Aufschwung der allgemeinen Weltwirtschaft früher oder später auch diese Länder befruchtet hätte, so wurde ihr Anschluss an die steigende Weltkonjunktur durch die Abwertung ihrer Währungen wahrscheinlich erleichtert und beschleunigt.

Über die Entwicklung der Verkehrsleistungen und Einnahmen der Bundesbahnen im Personen- und Güterverkehr geben die folgenden Zahlen Auskunft:

Jahr	Personenverkehr			Güterverkehr		
	Pkm	Einnahmen		Tkm	Einnahmen	
	Millionen	Millionen Fr.	%	Millionen	Millionen Fr.	%
1929	2937,3	156,2	100,0	2208,6	245,7	100,0
1930	3029,4	159,1	102,0	2066,4	232,0	94,3
1931	2938,3	150,7	96,6	1904,5	222,7	90,5
1932	2776,4	136,8	87,7	1562,7	194,0	78,9
1933	2860,4	135,2	86,7	1568,4	189,0	76,8
1934	2840,4	133,2	85,4	1678,6	188,0	76,4
1935	2707,1	126,3	81,0	1707,0	176,7	71,8
1936	2642,0	120,2	76,9	1435,3	159,1	64,7

Im Personenverkehr haben sich die Verkehrsleistungen (Personenkilometer) seit dem Jahre 1929 um 10% vermindert; die Einnahmen dagegen sind stärker gesunken, nämlich um 23,1 %. Das mittlere Erträgnis auf den Personenkilometer fiel von 5,32 Rappen im Jahre 1929 auf 4,55 Rappen (1935: 4,67 Rappen; 1913: 3,68 Rappen). Die stärkere Abnahme der Einnahmen als der Verkehrsleistungen ist zur Hauptsache darauf zurückzuführen, dass die Beförderungslänge zugenommen hat und die Tarife gesenkt worden sind.

Im Güterverkehr (Gepäck-, Tier-, Güter- und Postverkehr) sind die Einnahmen seit dem Jahre 1929 um 86,6 Millionen Franken oder 35,3 % gesunken. Während die Zahl der Tonnenkilometer in den drei vorausgehenden Jahren eine kleine Erhöhung zeigte, was vornehmlich auf eine gewisse Wiederbelebung des Transitverkehrs zurückzuführen war, ist sie im Berichtsjahre neuerdings stark gesunken. An diesem Rückgang ist sowohl der interne Güterverkehr als auch der Transitverkehr, der als Folge der gegen Italien verhängten wirtschaftlichen Sanktionen der Völkerbundsstaaten auf einen ausserordentlich geringen Umfang sank, beteiligt. Das mittlere Erträgnis des gesamten Güterverkehrs je Tonnenkilometer, das im Jahre 1935 noch 10,35 Rp. betrug, ist auf 11,09 Rp. angestiegen (1913 betrug es 8,66 Rp.). Diese Erscheinung ist keineswegs, wie man auf den ersten Blick vermuten könnte, auf eine gesteigerte Ertragsfähigkeit des schweizerischen Güterverkehrs zurückzuführen, sondern auf den verhältnismässig stärkeren Rückgang der Transitgüter, die infolge des Wettbewerbes ausländischer Verkehrswege zu besonders niedrigen Tarifen befördert werden müssen.

Die Generaldirektion weist in ihrem Berichte darauf hin, dass der Prozess der Abwanderung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse immer noch Fortschritte mache und dass er infolge der weiterhin zu erwartenden Verbilligung des Strassentransports in nächster Zukunft kaum zum Stillstand kommen werde. Auch wir sehen uns veranlasst, neuerdings auf die mit dieser Entwicklung zwangsläufig verbundenen verkehrs- und volkswirtschaftlichen Nachteile hinzuweisen. Die von den öffentlichen Transportanstalten erfüllten volkswirtschaftlichen Aufgaben werden von der Öffentlichkeit immer noch viel zu wenig erkannt und gewürdigt. Die gleichmässige Verkehrsbedienung aller Landesteile wird als Selbstverständlichkeit hingenommen, ohne dass man sich darüber Rechenschaft gibt, dass auch die Bahnen besser rentieren würden, wenn sie sich auf diejenigen Aufgaben beschränken könnten, die ihnen lohnend erscheinen. Wenige geben sich darüber Rechenschaft, was die den Bahnen auferlegte Transportpflicht für ihren Finanzhaushalt bedeutet. Sie zwingt sie, ihre Anlagen so auszubauen und ein so reichliches Material vorzuhalten, dass sie alle wiederkehrenden Verkehrsspitzen reibungslos bewältigen können. Obwohl diese Anlagen nur zeitweise voll ausgenützt sind, verursachen sie während des ganzen Jahres Kosten (Unterhalt, Abschreibung und Verzinsung des Anlagekapitals), die beinahe gleich hoch sind wie diejenigen von voll ausgenützten Anlagen. Während der private Strassenverkehr keine solchen Lasten trägt, lässt man es trotzdem zu, dass er die Bahnen frei konkurrenzieren und dadurch den Ausnützungsgrad der kostspieligen Bahnanlagen fühlbar verschlechtern kann. Wohl ist die volkswirtschaftliche Bedeutung des von den Bahnen angewandten Werttarifsystems allgemein anerkannt; und doch würdigt man die Tatsache kaum, dass bei der Fortdauer eines ungehinderten Wettbewerbes immer grössere Breschen in dieses System geschlagen werden müssen. Wir würden nicht immer wieder darauf hinweisen, dass zum Schutze der öffentlichen Transportanstalten eine Einschränkung des Wettbewerbes durch private Verkehrsmittel notwendig sei, wenn wir nicht von der Überzeugung durchdrungen wären, dass die heutige schrankenlose Konkurrenz Werte zerstört, die sie nicht zu ersetzen vermag. Unsere Forderungen haben keineswegs den Sinn, dass die Entwicklung eines neuen technischen Transportmittels zugunsten eines älteren unterbunden werden soll. Auch das Automobil kann öffentliche Verkehrsaufgaben (d. h. den fahrplanmässigen Betrieb mit einer vorgeschriebenen Mindestzahl von Kursen, mit Transportpflicht und den andern öffentlich-rechtlichen Lasten, die heute den Eisenbahnen obliegen) auf die Dauer nur dann übernehmen, wenn ihm der gleiche Schutz gegen die Eingriffe privater Konkurrenz gewährt wird, den heute die Eisenbahnen verlangen.

Um eine klarere, den Rechnungen des Bahnbetriebes und der Nebenbetriebe besser angepasste Ausscheidung der Kosten in Personal- und Sachausgaben, Abschreibungen und Kapitalkosten zu ermöglichen, haben wir im folgenden die gesamten Erträgnisse und Aufwendungen nach neuen, gegenüber dem Geschäftsbericht 1935 veränderten Gesichtspunkten zusammengefasst. Dabei wurden die gesamten tatsächlichen Erträgnisse und Aufwendungen unter möglicher Ausscheidung aller derjenigen Posten bestimmt, die nur eine buchmässige Verrechnung zwischen den Rechnungen des Bahnbetriebes und der Nebenbetriebe sowie der Gewinn- und Verlustrechnung darstellen. Diese Betrachtungsweise erlaubt es, die Veränderungen im Kostenaufbau des gesamten Unternehmens «Schweizerische Bundesbahnen» im Laufe der Jahre zu verfolgen. Bei Vergleichen mit anderen Unternehmungen darf jedoch nicht ausser acht gelassen werden, dass diese Gesamtrechnung sich aus den Rechnungen sehr verschiedenartiger Betriebe (Bahnbetrieb, Schiffsbetrieb, Kraftwerke, Werkstätten usw.) zusammensetzt, von denen jeder wieder seinen besonderen Kostenaufbau aufweist.

Die nach den erwähnten neuen Gesichtspunkten berechneten gesamten Erträgnisse der Bundesbahnen (Verkehrseinnahmen aus dem Bahn-, Schiffs- und Seilbahnbetrieb, Lieferungen und Leistungen der Kraftwerke und Werkstätten an Dritte, Arbeiten zulasten der Baurechnungen, Einnahmen aus Pacht-, Miet- und Gemeinschaftsverhältnissen, Ertrag der Wertbestände und Guthaben und sonstige Erlöse) erreichten im Jahre 1936 den Betrag von 305,6 Millionen Franken gegenüber 328,6 Millionen Franken im Jahre 1935. Demgegenüber betrugen die tatsächlichen Gesamtaufwendungen im Jahre 1936 373,3 Millionen Franken (1935: 387,4 Millionen Franken).

Diese Beträge verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Aufwandsposten:

	1935		1936	
	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%
I. Personalkosten ¹⁾				
1. Bezüge				
a. Besoldungen, Löhne, Sozialzulagen, Dienstaltergeschenke und Besoldungsnachgenüsse	152 780	39,4	140 577	37,6
b. Nebenbezüge, Vergütungen für Dienstreisen, Dienstkleider usw.	10 162	2,6	8 532	2,3
Zusammen	162 942	42,0	149 109	39,9
2. Soziale Ausgaben				
a. Ordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse	10 722	2,8	10 184	2,7
b. Ausserordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse	22 192	5,7	22 675	6,1
c. Leistungen für die Unfallversicherung ²⁾	2,937	0,8	2 739	0,7
Zusammen	35 851	9,3	35 598	9,5
Gesamte Personalkosten	198 793	51,3	184 707	49,4
II. Sachkosten.	34 623	8,9	32 302	8,7
III. Abschreibungen ³⁾	26 653	6,9	26 389	7,1
IV. Kapitalkosten ³⁾	120 320	31,1	122 690	32,9
V. Rücklagen ⁴⁾	6 979	1,8	7 201	1,9
Insgesamt	387 368	100	373 289	100

Auch im vergangenen Jahre haben die Personalausgaben sowohl eine absolute wie eine relative Senkung erfahren. Der Anteil der Besoldungen, Löhne und festen Sozialzulagen am Gesamtaufwand ging unter der Wirkung des mit dem Finanzprogramm II verfügbaren Lohnabbaues und der Senkung des Personalbestandes um 1192 Mann von 39,4 % auf 37,6 % zurück. Dasselbe trifft für die Nebenbezüge zu. Die Sozialleistungen der Verwaltung blieben absolut ungefähr auf der Vorjahreshöhe; doch ist ihr Anteil am Gesamtaufwand etwas gestiegen. Die gesamten Personalausgaben konnten um 14,1 Millionen Franken gesenkt werden, so dass sich ihr Anteil an den Gesamtaufwendungen von 51,3 % auf 49,4 % verminderte. Von dieser Senkung entfallen 7,4 Millionen Franken auf die durch das Finanzprogramm II herbeigeführte Herabsetzung der Bezüge, und der Rest auf die Sparmassnahmen der Verwaltung.

Während auch die Sachkosten gesenkt werden konnten, sind die Abschreibungen, Kapitalkosten und Rücklagen absolut und relativ gestiegen.

Die nachfolgende Gegenüberstellung der nach vorstehenden Gesichtspunkten gruppierten Gesamtaufwendungen des Jahres 1936 sowie derjenigen der Jahre 1913 und 1920 zeigt die Veränderungen des Kostenaufbaues, die sich in den genannten Zeiträumen vollzogen haben.

¹⁾ Ohne Baupersonal.

²⁾ Ohne die auf das Personal entfallenden Ausgaben zulasten des Fonds zur Deckung von Unfallrenten, aber mit den Einlagen in diesen Fonds (kapitalisierte Unfallrenten).

³⁾ Vgl. die Zusammenstellung auf S. 10 des Geschäftsberichtes.

⁴⁾ Gesetzliche Tilgung, Tilgung der Kraftwerke und Einlagen in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds.

	1913		1920		1936	
	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%
1. Personalkosten						
a. Bezüge	95 367	43,0	225 320	49,9	149 109	39,9
b. Soziale Ausgaben	8 318	3,7	¹⁾ 17 700	3,9	35 598	9,5
Insgesamt	103 685	46,7	243 020	53,8	184 707	49,4
2. Sachkosten	37 445	16,9	115 654	25,6	32 302	8,7
3. Abschreibungen	11 976	5,4	10 234	2,3	26 389	7,1
4. Kapitalkosten	60 278	27,1	79 643	17,6	122 690	32,9
5. Rücklagen	8 676	3,9	3 235	0,7	7 201	1,9
Gesamtausgaben	222 060	100	451 786	100	373 289	100

Eine starke Senkung haben seit 1920 die Ausgaben für Besoldungen, Löhne und Nebenbezüge erfahren; ihr Anteil ist in diesem Zeitraum von 49,9 % auf 39,9 % gesunken und ist damit im Jahre 1936 noch niedriger als im Jahre 1913, wo er 43,0 % betrug. Dass die Sachausgaben in noch stärkerem Masse zurückgingen, erklärt sich aus dem seit dem Jahre 1920 eingetretenen Rückgang der Preise und den durchgeführten Rationalisierungsmassnahmen, insbesondere der Elektrifikation. Demgegenüber sind alle übrigen Aufwandsposten gestiegen. Vor allem treten die infolge jener Massnahmen, der Bauausgaben und der Fehlbeträge stark angewachsenen Kapitalkosten hervor; die Ausgaben für die soziale Fürsorge des Personals haben sich vor allem unter dem Einfluss der grösseren Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse erhöht. Auch die Abschreibungen und Rücklagen sind seit dem Jahre 1920 annähernd verdoppelt worden, wobei daran zu erinnern ist, dass die heute vorgenommenen Abschreibungen das betriebswirtschaftlich notwendige Mass nicht erreichen. Der Umstand, dass die Rücklagen im Jahre 1913 absolut und relativ höher waren als 1920 und 1936, ist darauf zurückzuführen, dass im Jahre 1913 noch die 60jährige Tilgung des Anlagekapitals bestand, während vom Jahre 1920 an bekanntlich die Tilgungsdauer auf 100 Jahre erstreckt wurde, wodurch sich die jährliche Tilgungsquote entsprechend verkleinerte.

Trotz der erwähnten ungünstigen Faktoren konnte der Gesamtaufwand des Jahres 1936 gegenüber demjenigen des Jahres 1920 um 78,5 Millionen Franken gesenkt werden. Der Personalbestand verminderte sich von 39 676 Mann im Mittel des Jahres 1920 auf 28 642 Mann im Mittel des Jahres 1936, d. h. um 11 034 Mann oder 27 %. Über die Rationalisierungs- und Sparmassnahmen, die diesen Abbau ermöglicht haben, hat die Generaldirektion vor kurzem einen ausführlichen Bericht herausgegeben. Daraus ist ersichtlich, dass die Zahl der Dienstabteilungen, die früher 52 betrug, auf 22 herabgesetzt wurde. 14 Zug- und 4 Lokomotivpersonaldepots, 7 Bahningenieurbezirke, 26 Bahnmeister- und 71 Vorarbeiterstrecken wurden aufgehoben. 11 Eilgutexpeditionen wurden mit der Frachtgutaufgabe vereinigt. Ausserdem wurden 3 Hauptwerkstätten geschlossen und die verbleibenden 6 Werkstätten für bestimmte Aufgaben spezialisiert.

Wesentlich erleichtert wurde der Personalabbau durch die Elektrifizierung, durch die Einführung der durchgehenden Güterzugbremse und durch den Ersatz der örtlichen Bedienung von über 200 Niveauübergängen durch Fernbedienung. 73 % des Bundesbahnnetzes sind heute elektrifiziert, 85 % aller Züge und 92 % aller Bruttotonnenkilometer werden elektrisch befördert. Der elektrische Betrieb hat sich bis jetzt ausgezeichnet bewährt. Eine in allerletzter Zeit vorgenommene Vergleichsrechnung ergab, dass er bei einem Verkehr, wie er im Jahre 1936 bestand, jährlich eine Einsparung von 10,6 Millionen Franken ermöglicht. Dabei sind die zahlreichen Vorteile und Annehmlichkeiten, die rechnerisch nicht erfassbar sind, unberücksichtigt. Seit der Abwertung, die eine Verteuerung der Kohle um etwa 40 % zur Folge hatte, dürfen alle früheren Zweifel über die ökonomische Wirkung der Elektrifizierung als abgeklärt betrachtet werden.

¹⁾ Mit den Teuerungszulagen an die Pensionierten (Fr. 4,377,000).

Auch im Jahre 1936 waren zur Deckung der Bauausgaben keine neuen Mittel erforderlich. Über die Entwicklung der Bauausgaben der letzten Jahre und der zu ihrer Deckung aus Abschreibungen und Tilgungen verfügbaren Mittel gibt die nachfolgende Zusammenstellung Aufschluss:

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	in 1000 Franken						
I. Bauausgaben:							
1. Baurechnung ¹⁾ . . .	74 382	88 502	66 927	38 240	29 514	18 692	18 781
2. Betriebsrechnung ²⁾ .	3 975	4 377	3 899	2 824	3 022	1 588	1 089
3. Erneuerungsfonds ³⁾ .	12 320	11 934	9 799	9 150	8 413	6 860	7 795
4. Total der Bauausgaben	90 677	104 813	80 625	50 214	40 949	27 140	27 665
II. Verfügbare Mittel:							
1. Erlös aus Altmaterial	267	138	142	109	120	164	146
2. Aus dem Betriebsertrag ⁴⁾	3 975	4 377	3 899	2 824	3 022	1 588	1 089
3. Abschreibungen und Tilgungen ⁵⁾	32 743	32 110	33 993	33 386	34 022	34 795	36 911
4. Total der verfügbaren Mittel	36 985	36 625	38 034	36 319	37 164	36 547	38 146
III. Unterschied:							
Überschuss der Bauausgaben	53 692	68 188	42 591	13 895	3 785		
Überschuss der verfügbaren Mittel						9 407	10 481

Mit unserem Bericht vom 23. März 1936 über die Reorganisation und Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen haben wir dem Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes einen zweiten Entwurf für ein neues Bundesbahngesetz übermittelt. Am 24. November 1936 haben Sie eine Botschaft mit einem Gesetzesentwurf veröffentlicht. Es ist zu wünschen, dass das gesetzliche Sanierungs- und Reorganisationswerk bald zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden kann.

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

1. Die Rechnungen des Jahres 1936 und die Bilanz auf 31. Dezember 1936 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1936 wird genehmigt.
3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1936 im Betrage von Fr. 67 680 374. 85 werden auf 1. Januar 1937 wie in den Vorjahren 4½% Zins des Kriegsdefizites oder Fr. 7 746 120. 30 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet. Der Rest von Fr. 59 934 254. 55 und die Passivsaldi der Jahre 1931—1935, welche auf 1. Januar 1936 den Betrag von Fr. 176 402 148. 08 erreichten, werden mit Fr. 236 336 402. 63 auf neue Rechnung vorgetragen.

¹⁾ Brutto-Bauausgaben (1936=Fr. 20 345 642), vermindert um die Bauausgaben zulasten des Betriebes (1936=Fr. 1 564 112); vgl. S. 58 des Geschäftsberichtes.

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.

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

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

Bern, den 30. April 1937.

*Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen,*

Der Präsident:
Dr. H. Walther

Der Sekretär:
Dr. F. Hess