

Bericht und Antrag
des
Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen
betreffend den
**Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die
Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr
1914**
an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 10. Mai 1915.)

*Hochgeachteter Herr Bundespräsident!
Hochgeachtete Herren Bundesräte!*

Die von der Generaldirektion aufgestellten Jahresrechnungen der schweizerischen Bundesbahnen und der von ihr erstattete Bericht für das Jahr 1914 sind von uns, gemäss Vorschrift von 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, geprüft worden. Die spezielle Prüfung fand durch eine Delegation aus der Mitte der ständigen Kommission statt. Die Delegation hat die Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Bilanz mit den entsprechenden Büchern verglichen und die Übereinstimmung der Einträge festgestellt.

Das Jahr 1914 hat den Krieg gebracht, dessen Schatten schon einige Zeit voraus auf die wirtschaftlichen Verhältnisse gefallen waren. Wenn das Jahr 1913 noch einen günstigen Abschluss unserer Rechnung gebracht hatte, so zeigte sich mit Beginn des Jahres 1914, dass ein geschäftlicher Rückgang in Aussicht stehe. Die sieben ersten Monate Januar bis Juli ergaben

bereits ein Zurückbleiben der Einnahmen hinter denjenigen der entsprechenden Periode des Vorjahres um Fr. 1,752,418. Dieser Rückgang betraf zwar nur den Güterverkehr, allein dieser erwies sich als der massgebende Barometer.

Seit dem ersten August besteht Krieg, und seit dem 5. August eine starke Einschränkung des Verkehrs, die sich in der Zahl der gefahrenen Lokomotivkilometer am greifbarsten erkennen lässt. Der Rückgang erreichte, an diesem Masstabe gemessen, für die Kriegsmonate 27,84 %/o. Der Überschuss der Betriebseinnahmen verminderte sich um 31,25 %/o. So hat denn das Jahr 1914, das zu einem Ehrenjahr des Landes bestimmt schien, an welchem es an der Landesausstellung die Fülle seiner Arbeit allem Volke vorführen wollte, die Not und Enttäuschung gebracht, die eine unvermeidliche Folge des Völkerzwistes sind.

Die schlimmen finanziellen Folgen für unser Unternehmen werden wir näher beleuchten, schicken aber hier voraus, dass der Betrieb der Bundesbahnen sich technisch auf der Höhe der besondern Anforderungen befand und dass durch entschlossenes Erfassen der Situation in einer Reihe von zweckmässigen Sparmassnahmen das Mittel gefunden wurde, der Sachlage ihre schlimmsten Spitzen zu brechen. Der Betriebskoeffizient ist allerdings um 6,72 auf 73,66 %/o gestiegen und hat damit den höchsten bisher erreichten Stand aufzuweisen. Dieser Satz ist immerhin nur um 0,84 höher als im Friedensjahre 1908. Ganz allgemein wird man von den Einschränkungen, die im Interesse der Sparsamkeit vorgenommen wurden, sagen können, dass sie zum Teil nur vorübergehender Natur und im Interesse des Verkehrs und einer guten Instandhaltung des Unternehmens in gegebenem Momente wieder aufzuheben sein werden. Dagegen liegt doch in manchen Massnahmen eine Art Einkehr in sich selbst, ein Erkennen, dass einfacher auch gewirtschaftet werden könne, ohne der Sache im geringsten zu schaden, und dass auch in normalen Zeiten in der einen und andern Richtung die Lehren der Kriegszeit beherzigt und weiter angewendet werden sollen. Die letzten Monate des Jahres brachten dann wieder eine namhafte Erleichterung der Lage durch das Anwachsen des Güterverkehrs, im besondern desjenigen über den Gotthard. Diese lange, unser Netz so sehr befruchtende Linie ist allmählig zu einer ganz besonders wichtigen Stellung gelangt, die sich im laufenden Jahre nur noch mehr befestigt hat. Im I. Quartal 1915 kann, trotz eines Ausfalles von Fr. 5,570,000 auf dem Personenverkehr, eine Erhöhung des Betriebsüberschusses gegenüber dem I. Quartal

1914 um Fr. 127,000 konstatiert werden, als Folge der Vermehrung der Einnahmen im Güterverkehr um Fr. 2,238,000, sowie der Ersparnisse von Fr. 3,614,000 in den Ausgaben.

Das Zusammenwirken besserer Einnahmen mit Sparsamkeit im Betriebe macht sich deutlich geltend und wird für die Zukunft wegleitend sein müssen, wenn wir in absehbarer Zeit aus der ungünstigen Lage herauskommen sollen, in die der Rechnungsabschluss von 1914 das Unternehmen gebracht hat.

Der Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung	erzeugt nämlich einen Passivsaldo von	Fr. 9,196,087
	gegenüber dem Aktivsaldo	„ 8,039,164
		<hr/>
für 1913, also eine Schlechterstellung um		Fr. 17,235,251
	gegenüber dem Vorjahre.	<hr/>

Dieses Ergebnis erklärt sich aus folgenden Einzelheiten, die wir, ohne der einlässlichen Darstellung im Berichte der Generaldirektion eine Wiederholung an die Seite stellen zu wollen, der Übersicht wegen hier anführen:

Betriebseinnahmen:

1914	Fr. 183,538,680
1913	„ 212,721,315

Mindereinnahme	<hr/> Fr. 29,182,635
----------------	----------------------

Betriebsausgaben:

1914	Fr. 135,194,538
1913	„ 142,405,716

Minderausgabe	<hr/> Fr. 7,211,178
---------------	---------------------

Somit Betriebsüberschuss

1913	Fr. 70,315,599
1914	„ 48,344,142

Reinausfall 1914	<hr/> Fr. 21,971,457
------------------	----------------------

Dieser reine Ausfall am Betriebsüberschusse ist der massgebende Faktor für die Gestaltung der Rechnung der Bundesbahnen. Inwiefern er direkt mit den Kriegsereignissen im Zusammenhange steht, zeigen folgende Zusammenstellungen:

	1914	1913
	Fr.	Fr.
Einnahmen Januar/Juli	118,161,818	119,498,187
Einnahmen August/Dezember	65,376,862	93,223,128
Ausfall Januar/Juli	Fr. 1,336,369.	
Ausfall August/Dezember	„ 27,846,266.	

An den Mindereinnahmen sind beteiligt

der Personenverkehr mit	Fr. 12,455,393 = 14,7 %
der Güterverkehr mit	„ 16,165,810 = 13,6 %
verschiedene Einnahmen mit	„ 561,432 = 6,3 %

Im gesamteten beträgt die Mindereinnahme 13,7 %, die Minder-
ausgabe dagegen 5,06 %. Diese letztere fällt naturgemäss aus-
schliesslich in die Monate August bis Dezember und verteilt sich
auf die Kapitel des Betriebs wie folgt:

Allgemeine Verwaltung	Fr. 91,846
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„ 1,738,275
Expeditions- und Zugdienst	„ 372,771
Fahrdienst	„ 3,763,061
Verschiedene Ausgaben	„ 1,047,248

Es ist erklärlich, dass in der allgemeinen Verwaltung am
wenigsten geändert werden konnte; dagegen ist der Unterhalt
der Bahn einer sparsamern Behandlung unterstellt worden. Es ist
hier zu bemerken, dass für viele dieser Arbeiten aufgeschoben nicht
aufgehoben heisst. Anders verhält es sich mit den Ersparnissen
im Expeditions- und im Fahrdienst. Die auf diesem Posten er-
zielten Ersparnisse sind endgültig. Sie spiegeln sich in der Ab-
nahme der Zahl der gefahrenen Lokomotivkilometer:

1913	48,348,356
1914	43,788,362
	<u>Abnahme 4,559,994</u>

Diese Abnahme ist das Ergebnis des seit August herrschenden
Kriegszustandes. Die ersten sieben Monate des Jahres zeigten gegen-
über dem Vorjahre noch ein Plus der Fahrleistungen, nämlich:

Januar/Juli 1914 mehr	1,244,224 Lkm
August/Dezember 1914 weniger	5,804,218 „
	<u>Rein weniger 4,559,994 Lkm</u>

In den verschiedenen Ausgaben zeigen diejenigen für
Rollmaterialmieten eine Abnahme von Fr. 966,000 als Folge des
Rückganges des internationalen Güterverkehrs in den ersten Kriegs-
monaten.

Dass die Sparmassnahmen nicht in völliger zeitlicher Über-
einstimmung mit dem Eintreten der den Ertrag schmälern-
den Umstände und auch nicht im gleichen Umfange einsetzen konnten,
erklärt das erwähnte Anwachsen des Betriebskoeffi-
zienten auf 73,66 %. Den niedrigsten Koeffizienten seit der
vollen Verstaatlichung zeigte das Jahr 1911 mit 64,26 %.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Rechnung konnte das Jahr glücklicherweise mit einem Aktivsaldo von Fr. 8,039,164 antreten. Der Umstand, dass dieser Betrag nicht etwa zu einem namhaften Teile in einer festen Reserve angelegt worden ist, kommt dem Jahre 1914 zugute. Diese Erscheinung zeigt, wie wohl daran getan wird, bei einer so grossen Unternehmung die möglichen Ertragschwankungen bei der Bemessung freibleibender Saldi nicht zu niedrig einzuschätzen. Mittelst dieses Saldos ist es möglich geworden, unter Aufrechterhaltung aller gesetzlich vorgesehenen und sonst bestimmten regelmässigen Abschreibungen den Passivsaldo nicht höher anschwellen zu lassen als auf die ja allerdings beträchtliche Summe von Fr. 9,196,087. Dieser Betrag bleibt immerhin um Fr. 288,287 hinter dem in der Rechnung 1909 enthaltenen Passivsaldo von Fr. 9,484,374 zurück. Wir stehen also bilanzmässig im Kriegsjahre 1914 immerhin noch besser da, als im Friedensjahre 1909, dessen Folgen in zwei Jahren überwunden waren.

Zu den einzelnen Posten ist folgendes zu bemerken:

Zinse für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien. Solche werden nur bei Bauten angerechnet, deren Wert Fr. 200,000 übersteigt. Der Zinssuss ist 4% und geht zu Lasten des Kontos Unvollendete Bauobjekte, respektive in der Folge des Baukontos. Der Eingang steht um Fr. 506,000 über dem Vorjahre und ist um Fr. 1,082,000 höher als das Budget. Den Hauptanteil trägt der Hauensteinbasistunnel und der II. Simplontunnel. Ersterer hat infolge Beschleunigung der Arbeiten beinahe zwei Millionen mehr Jahresaufwand aufzuweisen, als vorgesehen war. Im übrigen ist es für die Gestaltung dieses Postens von besonderer Bedeutung, ob die im Bau begriffenen Objekte grösserer Art stark überwiegen. Dies ist zurzeit der Fall.

Wertbestände und Guthaben haben Fr. 1,100,000 weniger Ertrag geliefert. Die Erklärung findet sich im geringeren Bestande dieses Bilanzpostens. Der Rückgang ist verursacht durch die Abnahme der Betriebseinnahmen, aus welchen in erster Linie alle Ausgaben gedeckt werden. Tritt hier Ebbe ein, so müssen die sonstigen vorhandenen verfügbaren Mittel angegriffen werden. Es fliesst dann aus ihnen selbstverständlich auch weniger Zinsertrag. Die Bilanz per 31. Dezember 1913 wies an solchen zinstragenden Mitteln Fr. 35,900,000 auf, während am Ende des Jahres 1914 noch Fr. 15,420,000 vorhanden waren.

Zuschüsse aus den Spezialfonds. Aus dem Erneuerungsfonds wurden Fr. 2,674,257 weniger geschöpft

als 1913. Der Grund liegt in der Verlangsamung des Tempos der Erneuerungsarbeiten, vornehmlich beim Rollmaterial. Dieser Minderentnahme, der eine gewisse Verschiebungstaktik zugrunde liegt, steht aber nicht etwa auch eine Mindereinlage in den Fonds zur Seite. Die Einlagen sind vielmehr genau nach dem Gesetze geleistet worden, sodass für ein späteres Nachholen der zurückgestellten Arbeiten die erforderlichen Mittel aus der Rechnung 1914 vorhanden sein werden.

Die Entnahme aus dem Versicherungsfonds für Feuerschaden ist sehr klein ausgefallen und erlaubt neben dem regelmässigen Einschusse auch den Hauptteil der Zinsen dem Fonds gutzuschreiben, der nun auf 1,203,400 angewachsen ist.

Die gesamten Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung, die nicht Entnahmen aus eigenen Reserven sind, betragen

Betriebsüberschuss	Fr. 48,344,142
Wertbestände, Zinsen	„ 3,830,089
Nebengeschäfte	„ 61,505
Betriebssubvention	„ 66,000
Sonstige Einnahmen	„ 159,600
	<u>Fr. 52,461,336</u>

In den Ausgaben figurieren die Zinsen der festen Anleihen mit Fr. 55,109,888
gegenüber 1913 von „ 52,916,294

Das Mehrerfordernis beträgt Fr. 2,193,594

Die schwebenden Schulden erheischten Fr. 1,115,752, gegenüber einem Betrage von Fr. 2,056,519, also weniger Fr. 940,767. Diese Posten verglichen, ergibt sich ein Mehrbetrag an ausgelegten Zinsen von Fr. 1,252,827. Die Verschiebungen innert den Posten sind die Folge der Überführung von schwebenden Schuldbeträgen in das feste Anleiheverhältnis, d. h. der Ablösung der Kassescheine durch Obligationen.

Die Tilgungen und Abschreibungen sind im vollen Umfange der gesetzlichen Vorschriften erfolgt und erheischten Fr. 8,926,560, d. h. Fr. 570,777 mehr als im Vorjahre.

Die Abschreibung untergegangener Anlagen ist im vollen Betrage des Buchwertes der im Jahre untergegangenen Bauten erfolgt. Wir treten also das neue Jahr ohne Belastung mit solchen Posten an. Der Betrag, der Jahr für Jahr in Frage kommt, ist naturgemäss sehr verschieden und hängt sehr mit dem Umfange der Tätigkeit in der Erneuerung der Anlagen zusammen.

Die Tilgung der Anleihenkosten erstreckt sich dies Jahr auf die Ausrichtung der vorgesehenen Annuitäten und die

Abschreibung der Kosten der Couponserneuerung. Begreiflicherweise erlaubten es die Verhältnisse nicht, auch die Fr. 2,719,702 betragenden Kursverluste bei der Emission des Anleihens von Fr. 60,000,000 ganz oder auch nur teilweise zu tilgen. Es ergab sich hieraus ein Anwachsen des Bilanzpostens zu amortisierende Verwendungen um diesen Betrag. Dieser Sachlage gegenüber empfinden wir es um so angenehmer, dass gute Erträge früherer Jahre zur ausgiebigen Tilgung auf diesem Bilanzposten verwendet worden sind.

Der neugeschaffene Unfallrentenfonds stellte an die Rechnung hohe Anforderungen. Es musste die Summe von Fr. 545,669 zur Einlage verwendet werden, um die neu entstandenen Rentenverpflichtungen zu decken. Das Unglück in Reazzino ist hierbei vornehmlich beteiligt.

Wenn auch dem Betrage nach unbedeutend, ist doch der Posten Defizit der Wald-Rüti Bahn ein Zeichen der Zeit. Mit Fr. 5000 budgetiert, erreichte es Fr. 20,330 gegenüber einem Fehlbetrage von nur Fr. 426. 73 im Jahre 1913.

Die Einsetzung von weitem Fr. 1,500,000, Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse entspricht einer Schlussnahme des Verwaltungsrates und durfte umsoweniger unterlassen werden, als die Kasse infolge starker Überinvalidisierung neuerdings vor einer bedeutenden Erhöhung des notwendigen Deckungskapitals steht.

Die Ausgaben, welche wir an Dritte zu leisten hatten, also nicht Einlagen in Reserven darstellen, machen aus

Pachtzinse	Fr.	45,000
Anleihenszinse	„	55,131,154
Kontokorrentzinse	„	1,115,752
Diverse	„	77,183
		<hr/>
	Fr.	56,369,089

Kapitalrechnung.

Die gegenüber dem Vorjahre eingetretene Erhöhung des Saldos ist verursacht durch die Ausgabe des Anleihens von Fr. 60,000,000 und diejenige von Depotscheinen im Betrage von Fr. 12,086,000.

Bilanz.

Die sämtlichen Anlagen erreichen auf Ende Dezember folgende Beträge:

Baukonto	Fr.	1,487,068,820
Unvollendete Bauten	„	93,449,934
Dampfschiffunternehmung	„	2,057,241
		<hr/>
Total	Fr.	1,582,575,995

Hiebei ist zu bemerken, dass der für die Dampfschiff-unternehmung eingesetzte Betrag nicht, wie der Baukonto, die Gesamtsumme der stattgefundenen Verwendungen enthält, sondern in Folge jährlicher Abschreibung auf Betriebsrechnung einen Minderbetrag gegenüber der Gesamtanlagesumme aufweist, der sich bis Ende 1914 auf Fr. 1,119,211 bezieft.

Der Baukonto enthält einen Zuwachs von Fr. 46,064,737 aus der Überweisung zur Vollendung gelangter Objekte. Der Betrag verteilt sich auf feste Anlagen mit Fr. 37,579,353

Mobiliar	„	537,691
Rollmaterial	„	7,947,693

Im Laufe des Jahres sind tatsächlich für Bauten und Rollmaterial ausgegeben worden Fr. 45,634,153; budgetiert waren Fr. 58,819,740. Die Minderverwendung von Fr. 13,185,587 ist vornehmlich die Folge der bei Kriegsausbruch verfügten Stillstellung der nicht absolut dringlichen Bauten, sowie der Zurückhaltung in der Ausrangierung von Rollmaterial. Die Minderausgabe gegenüber dem Budget verteilt sich auf

Bau neuer Linien	Fr.	417,097
Bahnanlagen und feste Einrichtungen	„	9,789,880
Rollmaterial	„	2,636,202
Mobiliar und Geräte	„	331,119
Nebengeschäfte	„	11,289
Total	Fr.	13,185,587

Die Arbeiten an den drei grossen im Bau begriffenen Objekten: Hauensteinbasistunnel, II. Simplontunnel und Brienerseebahn, weisen an Ausgaben gegenüber dem Budget auf

Hauensteinbasistunnel	+	Fr. 1,926,222
Brienerseebahn	+	„ 39,648
II. Simplontunnel	—	„ 456,746

Die zu amortisierenden Verwendungen sind auf Fr. 18,249,345 gestiegen. Es ist darüber bereits gesprochen worden. Der Posten enthält nur noch Kurseinbussen und Kosten von Anleihen. Für untergegangene Anlagen ist nichts mehr vortragen.

Die Wertbestände und Guthaben sind von Fr. 160,399,196 der Bilanz per Ende 1913 auf Fr. 141,931,790 gesunken. Die Abnahme betrifft Kassa, Wechsel und Bankguthaben mit Fr. 14,008,254, Wertschriften Fr. 6,379,522, dagegen weist der

Posten Materialvorräte einen Zuwachs von Fr. 2,059,012 auf, was unter den jetzigen Verhältnissen sehr zu begrüßen ist. Dieser Zuwachs betrifft allerdings nicht etwa die Kohlenvorräte, welche im Gegenteil einen erheblichen Rückgang aufweisen und zum Beispiel auch Ende März 1915 noch für 6 Monate ausreichen würden, während sonst für mindestens 8 Monate Vorrat gehalten wird.

Die Passiven zeigen den Stand der Konsolidierten	
Anleihen mit	Fr. 1,559,750,356
Schwebenden Schulden	„ 34,828,871
	<hr/>
Total Schuld an Dritte	Fr. 1,594,579,227

Der Amortisationskonto erzielt Fr. 75,178,080. Seit Eintritt des Rückkaufes sind nun an gesetzlichen Quoten zusammen Fr. 75,002,098 an einem zu tilgenden Kapital von Fr. 1,344,436,096 abgeschrieben worden. Dazu kommen die Abschreibungen für Genf-La Plaine Fr. 175,982 und die Einlagen zur Tilgung des Defizits der Pensions- und Hilfskasse Fr. 8,675,000. Die weiteren Amortisationen im Betrage von Fr. 33,513,295 betreffen Buchungen, die als reine Verlustposten anzusehen sind, nämlich untergegangene Anlagen und Anleihenskosten.

Nachdem in neuerer Zeit die Bestellung der Inventarbestände der verschiedenen Fonds aus den eigenen Obligationen der Bundesbahnen sich vermehrt hat, ist es von Interesse nachzusehen, welchen Anteil die verschiedenen Kategorien von Wertschriften am Bestande dieser Rücklagen haben. Es ist dabei zu betonen, dass es sich unter heutigen Verhältnissen ja als das einzig Richtige erweist, die notwendigen, flüssigen Mittel den Einnahmen aller Art, so auch den Beiträgen an die Fonds zu entnehmen, anstatt die eigenen Geldbedürfnisse durch Aufnahme von Anleihen unter schweren Zinsbedingungen zu decken. Es ist auch sonst besser, wenn die Bundesbahnen nicht fortwährend wieder mit Anleihensforderungen auftreten, sondern in der Geldbeschaffung sich in erster Linie auf sich selbst stützen. Dagegen bietet es, wie gesagt, Interesse, zu sehen, wie die Zusammensetzung der pflichtigen Bestände sich gestaltet hat.

Der Bestand erzielt:	Fr.
Depotscheine der S. B. B.	86,200,000. —
Obligationen der frühern Gesellschaften, jetzt	
S. B. B.	66,566,850. —
	<hr/>
Total eigene Wertschriften	152,766,850. —

	Fr.
Übertrag	152,766,850. —
Obligationen anderer Bahnen	5,505,097. 90
Staatspapiere	4,892,948. 10
Städteobligationen	1,825,376. 25
Bankobligationen	14,687,413. —
Diverse Obligationen	1,335,714. 70
Hypothekendarleihen	30,232,123. 43
Aktien von Eisenbahnen und diverse	949,497. —
Totalinventarbestand	<u>212,195,020. 38</u>

Beteiligt sind die einzelnen Konti resp. Fonds wie folgt:

	S. B. B. Fr.	Andere Fr.
Eigene Wertschriften	709,750	2,401,034. 65
Erneuerungsfonds	65,820,100	7,291,648. 70
Pensions- und Hülfskasse S. B. B.	76,038,000	36,847,940. 28
Hülfskasse der G. B.	10,000,000	11,036,191. 75
Hülf- und Pensionsfonds J. N.	199,000	792,975. —
Kranken- und Hülfskasse	—	888,470. —
Fonds für ausserordentliche Unter- stützungen S. C. B.	—	31,110. —
Fonds für Belohnung hervorragender Leistungen G. B.	—	138,800. —
Total	<u>152,766,850</u>	<u>59,428,170. 38</u>

Zu den hier angegebenen eigenen Schuldverschreibungen kommen nun noch hinzu die Kontokorrentguthaben verschiedener Fonds und zwar

Erneuerungsfonds	Fr. 5,263,877. 47
Unterstützungskassen	„ 973,849. 06
Total	<u>Fr. 6,237,726. 53</u>
mit obigen	„ 152,766,850. —
Zusammen	<u>Fr. 159,004,576. 53</u>

Der Sollbestand der Fonds macht, diese Guthaben inbegriffen, Fr. 218,432,746. 91 aus. Er besteht also zu 73,6 % aus den eigenen und zu 26,4 % aus fremden Obligationen und Aktien. Man ist demnach dem Zustande nahe gerückt, dass die Bundesbahnen in der Hauptsache die Schuldner der Fonds sind. Zur Zeit sind diese nur noch zu $\frac{1}{4}$ Besitzer von Effekten, die nicht Schuldverschreibungen des eigenen Unternehmens sind.

Wir konstatieren, dass die Bilanz den gesetzlichen Anforderungen entspricht.

Wir haben ein ereignisreiches Jahr hinter uns und noch stehen uns Möglichkeiten bevor, die unser Unternehmen auf weitere harte Proben stellen können. Wir werden Vorsicht und Zurückhaltung anwenden müssen, wo immer die Aufrechterhaltung eines guten Zustandes der Bahn und eines gesicherten Betriebes dies erlaubt. Wir können aber auch konstatieren, dass die Bundesbahnen als Verkehrsunternehmen eines internationalen Durchgangslandes selbst in so abnormen Zeiten begründete Aussicht darauf haben, einen namhaften Teil des Weltverkehrs auf ihre Linien zu ziehen. Können wir hierüber auch nicht selbst bestimmen, so darf doch aus der allmählig eingetretenen Gestaltung der Lage die Hoffnung geschöpft werden, dass bleibende günstige Umstände uns helfen werden, vereint mit richtiger Sparsamkeit die Finanzen des Unternehmens in angemessenem Gleichgewichte zu halten.

Gestützt auf unsere Prüfung der Rechnung und der Bilanz beehren wir uns, Ihnen in Übereinstimmung mit der Generaldirektion zu

beantragen:

1. Die Rechnungen des Jahres 1914 und die Bilanz auf 31. Dezember 1914 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung für 1914 mit einem Passivsaldo von Fr. 9,196,086. 81 wird genehmigt. Der Saldo wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1914 wird genehmigt.

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

Bern, den 10. Mai 1915.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Oetiker.

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen betreffend den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914 an den schweizerischen Bundesrat zuha...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1915
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.05.1915
Date	
Data	
Seite	360-370
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 743

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.