

Schweizerisches Bundesblatt

mit schweizerischer Gesetzsammlung.

67. Jahrgang.

Bern, den 26. Mai 1915.

Band II.

*Erscheint wöchentlich. Preis 10 Franken im Jahr, 5 Franken im Halbjahr.
Einrückungsgebühr: 15 Rappen die Zeile oder deren Raum. — Anzeigen franko
an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

616

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914.

(Vom 21. Mai 1915.)

Allgemeines.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat uns unterm 10. Mai 1915 den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen für das Jahr 1914 zu Ihren Händen vorgelegt. Eine aus der Mitte der ständigen Kommission bestellte Delegation hat die Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Bilanz mit den entsprechenden Büchern verglichen und die Übereinstimmung der Einträge festgestellt.

In der Botschaft betreffend Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913 wurde darauf hingewiesen, dass das Eisenbahndepartement der Generaldirektion der S. B. B. seine vorläufige Meinung über die Verlängerung der Vorlagefrist für die Jahresrechnung und die möglichen Vereinfachungen in der gedruckten Vorlage mitgeteilt habe und dass die Organe der Bahnverwaltung einen bezüglichen Bericht abgeben werden. Dieser Bericht steht zurzeit noch aus. Inzwischen nahm das Eisenbahndepartement Veranlassung, der Generaldirektion weitere, auf Vereinfachung der jährlichen Berichterstattung hinzielende Abkürzungen vorzuschlagen.

Finanzielle Ergebnisse.

Bei der Aufstellung des Voranschlages für 1914 stellte die Generaldirektion, trotz der zu erwartenden besonderen Verkehrsbelebung durch die Landesausstellung, auf eine ganz bescheidene Zunahme von je 1% der Einnahmen aus der Personen- und Güterbeförderung ab. Die allgemeine Geschäftslage und der hohe Zinsfuss liessen kein günstigeres Ergebnis erwarten. Die Erfahrungen der ersten sieben Monate des Jahres rechtfertigten diese Annahme. Im Personenverkehr ergab sich eine Mehreinnahme von nur Fr. 450,000, während das Erträgnis des Güterverkehrs, hauptsächlich wegen Abnahme der Baumaterialbeförderung, gegen das Vorjahr um annähernd Fr. 2,000,000 zurückblieb. Unter gewöhnlichen Verhältnissen hätte man immerhin auf einen befriedigenden Rechnungsabschluss rechnen können.

Leider führte der anfangs August ausgebrochene Völkerkrieg mit seinen lähmenden Wirkungen auf Handel und Verkehr auch im Finanzhaushalte der Bundesbahnen zu empfindlichen Störungen. Die Monateinnahmen aus dem Personenverkehr erreichten nur noch die Hälfte bis zwei Drittel der üblichen Beträge und im Güterverkehr sanken sie im August sogar auf 40% zurück. Ein so ausserordentlicher und rascher Verkehrsrückgang ist im schweizerischen Eisenbahnbetriebe bis jetzt nie vorgekommen. Der Krieg von 1870/71 war in den Ergebnissen dieser Jahre kaum wahrnehmbar.

Die Gewinn- und Verlustrechnungen der Bundesbahnen weisen bis jetzt nur in den Jahren 1908 und 1909 wegen eingetretener Geschäftsstörung Ausgabenüberschüsse von 5,8 und 4 Millionen Franken auf. Von 1910—1913 betrug die reinen Überschüsse nach Vornahme reichlicher Abschreibungen 7,9, 6,1, 1,9 und 1,6 Millionen Franken. Im Kriegsjahr 1914 ergab sich nach Anrechnung der gesetzlichen Amortisationsquote von 8,9 Millionen und nach Abschreibung von 1,2 Millionen für Bauverluste und Geldbeschaffungskosten ein Ausgabenüberschuss von 17,2 Millionen Franken. Nach den Ergebnissen der ersten Kriegsmonate stand ein noch viel grösserer Ausfall zu erwarten. Der erfolgte Rückschlag lastet schwer auf der Unternehmung, um so mehr als die schädigenden Einflüsse des Krieges noch geraume Zeit nachwirken werden. Das gestörte Gleichgewicht bedingt eine umsichtige und sparsame Verwaltung und Betriebsführung. Die leitenden Behörden trafen unverzüglich dahinzielende Anordnungen. Die Betriebsausgaben wurden nach Möglichkeit vermindert. Sodann wird eine bleibende Aufbesserung der Einnahmen von der Erhöhung der Taxen der Hin- und Rückfahrtsbillette erwartet.

Betriebsrechnung.

Den Mindererträgen von 14,7 % im Personen- und von 13,6 % im Güterverkehr stehen geringere Ausgaben für Personal und Material gegenüber. Nach den Angaben auf Seite 483 des Berichtes der Generaldirektion sind die Einnahmen nicht vollständig, weil die Transportvergütungen für die Mobilisation der Armee und hinsichtlich der Monate November und Dezember auch für die übrigen Militärtransporte nicht inbegriffen sind. Vergleichsweise führen wir die Beträge der letzten sechs Jahre auf:

Jahr	Betriebs-	auf	Ver-
	einnahmen	1 km	mehrung
	Fr.	Fr.	%
1914	183,538,680	65,503	— 13,72
1913	212,721,315	76,711	3,24
1912	206,056,419	75,038	4,86
1911	196,511,857	71,407	4,75
1910	187,604,055	68,419	7,66
1909	174,261,181	63,122	1,73

Jahr	Betriebs-	auf	Ver-
	ausgaben	1 km	mehrung
	Fr.	Fr.	%
1914	128,364,302	45,812	— 3,59
1913	133,147,697	48,015	3,69
1912	128,403,938	46,897	8,06
1911	118,821,314	43,334	2,86
1910	116,079,243	42,334	0,07
1909	116,001,885	42,367	— 0,47

Die reinen Betriebsausgaben umfassen nur die eigentlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten ohne die zu Lasten des Spezialfonds für Erneuerung, Feuerversicherung, Unfallrenten etc. fallenden Beträge von Fr. 6,830,235, die in der Bahnbetriebsrechnung inbegriffen sind. Diese Verminderung der reinen Betriebsausgaben um 4,3 Millionen Franken wurde in der Hauptsache durch die Einschränkung der Fahrleistungen und des Unterhaltes der Bahneinrichtungen erzielt. Von den Minderausgaben entfallen in runden Beträgen auf

	Millionen Franken
das Verwaltungs- und Betriebspersonal	0,4
den Unterhalt der Bahnanlagen	0,5
den Unterhalt der Fahrzeuge	1,0
den Verbrauch von Brenn- und Schmiermaterial	1,9
die verschiedenen Ausgaben, Rollmaterialmiete etc.	1,0
	<hr/>
zusammen wie oben	4,8

Der Personalbestand war kleiner als im Vorjahre. Es standen im Dienste:

	mit festem Gehalt	im Taglohn	im Ganzen
Ende 1914	25,863	10,095	35,958
Ende 1913	25,999	11,627	37,626
weniger 1914	136	1,532	1,668

Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Vergleichung mit den Beträgen des Vorjahres ergibt:

Einnahmen.

	1914 Fr.	1913 Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen auf Grund der reinen Betriebskosten, wie obenstehend . . .	55,174,377	79,573,618
Ertrag der Wertbestände und Guthaben	3,830,090	4,901,957
Zinse zu Lasten des Baukonto . .	1,582,035	1,076,152
Ertrag der Bodenseeschiffe . . .	61,505	105,493
Betriebsbeitrag von Italien (Simplon)	66,000	66,000
Verschiedene Einnahmen	159,600	77,724
Zusammen	60,873,607	85,800,944

Ausgaben.

	1914 Fr.	1913 Fr.
Pachtzins für Vevey-Chexbres . .	45,000	45,000
Verzinsung der festen Anleihen . .	55,109,888	52,916,294
Verzinsung der schwebenden Schulden	1,115,753	2,056,519
Gesetzliche Abschreibung	8,926,560	8,355,783
Abschreibung untergegangener Anlagen	816,834	1,345,764
Abschreibung von Anleihenskosten	442,814	5,867,797
Einlage in den Erneuerungsfonds . .	9,097,168	9,783,121
Einlage in die Pensionsreserven . .	27,164	30,121
Einlage in den Feuerversicherungsfonds	330,917	320,065
Einlage in den Unfallrentenfonds .	619,577	1,900,000
Verzinsung und Abschreibung des Hülfskassadefizites	1,500,000	1,500,000
Sonstige Ausgaben	77,183	67,123
Zusammen	78,108,858	84,187,587

	1914	1913
	Fr.	Fr.
Einnahmenüberschuss . . .	-17,235,251	1,613,357
dazu: Überschuss vom Vorjahr . .	8,039,164	6,425,807
bleiben zum Vortrag auf neue Rechnung —	9,196,087	8,039,164

Der Überschuss der Betriebsrechnung ist der von den Ereignissen am stärksten betroffene Posten. Er ist um 24,4 Millionen niedriger als im Vorjahr und reicht gerade zur Verzinsung der festen Anleihen aus. Der übrige Teil der Einnahmen vermag die pflichtigen Rücklagen für Erneuerungen und die Abschreibungen bei weitem nicht zu decken. Die Bahnverwaltung nahm aber gleichwohl den Betrag der gesetzmässigen Amortisation auf dem Anlagekapital und einige andere Abschreibungen, sowie die Guthabenschriften an die besonderen Fonds und Reserven in die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung auf. Soweit die Einnahmen und der alte Saldo zur Deckung dieser Leistungen nicht ausreichen, ist diese Ausgabe vorläufig nur als reine Buchung zu betrachten. Der damit erzielten Bilanzverbesserung steht ein entsprechend erhöhter Passivsaldo gegenüber. Erst wenn dieser aus späteren Einnahmen gelöscht sein wird, sind die Verpflichtungen vollständig erfüllt.

Die übrigen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sind durch die Verhältnisse bedingt. Das gilt insbesondere von den Zinsen. Die Erhöhung der Eisenbahnschuld und des mittleren Zinsfusses führten zu einer Vermehrung der Nettozinslast um 1,8 Millionen Franken.

Die Abschreibung von 1,5 Millionen Franken auf dem Hilfskassadefizit erscheint durch das fortwährende Anwachsen des Fehlbetrages gerechtfertigt.

Die zweite Zuweisung von Fr. 619,577 an den Unfallrentenfonds, als Kapitalwert der im Berichtsjahre entstandenen neuen Rentenverpflichtungen, hätte nach den Bestimmungen der Rechnungsverordnung in der Betriebsrechnung anstatt in der Gewinn- und Verlustrechnung durchgeführt werden sollen, da es sich nicht um eine Reservestellung, sondern um die Deckung einer im Berichtsjahre entstandenen Schuldverpflichtung handelt.

Erneuerungsfonds.

Die bisher für die Linien der ehemaligen Gotthardbahn gültigen Einlageansätze sind mit der Aufgabe der besonderen

Ertragsrechnung für dieses Netz fallen gelassen worden. Die Gutschrift an den Fonds für 1914 erfolgte einheitlich nach den reglementarischen Ansätzen der S. B. B. vom 28. September 1906. Der um etwa Fr. 700,000 niedrigere Einlagebetrag ist eine Folge der verminderten Bauten der Lokomotiven und Wagen. Die Entnahmen aus dem Fonds betragen Fr. 2,628,000 weniger als im Vorjahr, weil mit den Erneuerungen, insbesondere mit der Ausserdienstsetzung von alten Fahrzeugen zurückgehalten wurde.

Reservefonds.

Die angestrebte Revision des Art. 8 des Rückkaufgesetzes, der von den Zuweisungen an diesen Fonds handelt, ist noch nicht abgeschlossen. Solange sich keine genügenden Einnahmenüberschüsse ergeben, hat die Vorschrift noch keine Bedeutung. Aus dem Jahre 1913 war eine Reserve von 8 Millionen Franken in Form des Aktivsaldos vorhanden, die den Ausfall in der neuen Rechnung entsprechend verminderte.

Bilanz.

Auf Baukonto ergab sich ein Zuwachs von 46 Millionen Franken, die reinen Bauausgaben betragen indessen nur 41,8 Millionen. Der Mehrbetrag rührt von Übertragungen vom Konto der unvollendeten Objekte her. Die bedeutendsten Zuwachsposten betreffen neues Rollmaterial, die Umbauten im Bahnhof Bern und in St. Fiden, sowie die Anlage der Doppelspur auf den Linien Bern-Thun und Winterthur-St. Gallen.

Den zu amortisierenden Verwendungen wurden 2,8 Millionen als Kosten und Mindererlöse auf dem 4 % Bundesbahnanleihen von 60 Millionen Franken beigelegt. Die Abgabe der Titel erfolgte zum Mittelkurs von 95,5 %.

Zu den festen Anleihen kamen die schon erwähnten 60 Millionen und weitere 12 Millionen durch Zuweisung von Deposcheinen an die Pensions- und Hilfskasse hinzu, während für 6,8 Millionen Titel zurückbezahlt wurden. Auf Ende 1914 belief sich die Summe der Anleihen auf rund 1560 Millionen Franken.

Das neue Anleihen von 60 Millionen diente mit 34 Millionen zur Rückzahlung von Kassascheinen, was eine entsprechende Verminderung der schwebenden Schulden bewirkte.

Die Veränderungen auf den übrigen Bilanzposten blieben innert den üblichen Grenzen.

Unterstützungskassen für das Personal.

Laut dem Spezialberichte der Generaldirektion über die Pensions- und Hülfskasse der Beamten und Angestellten ist der Versicherungsbestand angewachsen auf: 20,668 aktive Mitglieder mit einer versicherten Besoldungssumme von Fr. 56,544,717, 2572 pensionierte Invalide mit einer Jahrespension von Fr. 3,996,450, 2096. pensionierte Witwen mit einer Jahrespension von 1,323,292 Franken, 1041 Waisen mit einer Jahrespension von Fr. 145,962 und 136 pensionierte Doppelwaisengruppen mit Fr. 51,160 Pension.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Verluste von Fr. 1,200,460 ab, der namentlich auf die eingetretene Überinvalidisierung von 123 % zurückzuführen ist. Das Deckungskapital ist mit Einschluss der Sparguthaben auf Fr. 145,180,933 und der Fehlbetrag auf Fr. 30,745,513 angewachsen. Zur Tilgung des letzteren wurden auch dieses Jahr Fr. 1,500,000 verrechnet.

Im Juni traten die im Sinne des Gesetzes betreffend die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911 umgearbeiteten Statuten der Kranken- und Hülfskasse der ständigen Arbeiter in Kraft. Die Krankenversicherung (Krankenkasse) wurde von der Invaliditäts- und Sterbeversicherung (Hülfskasse) getrennt. Die Krankenkasse zählt in zwei Versicherungsklassen 11,911 Mitglieder. Ihre Rechnung ergibt einen Jahresgewinn von Fr. 25,687, der vom Bundesbeitrag von Fr. 32,400 herrührt. Ohne diesen wäre ein Verlust zu Lasten der Bundesbahnen entstanden. Bei der Arbeiterhülfskasse waren am Ende des Jahres 8692 aktive Mitglieder und 694 pensionierte Invaliden versichert. An diese Invaliditäts- und Sterbeversicherung, die auf dem Umlegeverfahren so aufgebaut ist, dass die jährlichen Mehrausgaben durch die Betriebskasse der S. B. B. gedeckt werden, leisteten diese Fr. 338,332.

Die beiden Hülfskassen für die Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn und der Neuenburger Jurabahn sind nun mit der Pensions- und Hülfskasse der S. B. B. vereinigt. Für 1914 wurden aber noch getrennte Rechnungen geführt. Das Deckungskapital der Gotthardbahnhülfskasse beträgt Fr. 21,185,857, das der Neuenburger Jurabahnkasse Fr. 1,125,052 bei einem Fehlbetrage von Fr. 156,874. In den Ausweisen der S. B. B. sind für die letztere Kasse die Beträge nicht richtig angegeben. Der Fehler hat keine Bedeutung, weil das Deckungskapital für die vereinigte Hülfskasse ohnehin neu berechnet werden muss. Ausserdem bestehen noch folgende Hilfsfonds: Fonds de retraites P. L. M., Fonds zur

Deckung von Pensionen der ehemaligen J. S., Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen G. B., Fonds für ausserordentliche Unterstützungen der ehemaligen S. C. B.

Die Verkehrs- und die Bestandsziffern sämtlicher Hilfsinstitute betragen für 1914:

Beiträge der Mitglieder	Fr.	4,174,821
Beiträge der Verwaltung	„	6,821,160
Sonstige Einnahmen	„	5,774,403
Summe der Einnahmen	Fr.	16,770,384
Unterstützungen	Fr.	7,852,711
Rückerstattungen an Mitglieder	„	150,196
Sonstige Ausgaben	„	4,491
Summe der Ausgaben	Fr.	8,007,398
Einnahmenüberschuss	Fr.	8,762,986
Bestand auf Ende 1913	Fr.	129,961,394
Bestand auf Ende 1914	Fr.	138,724,380
Fehlbeträge auf Ende 1914	„	30,902,387
Gesamtbestand	Fr.	169,626,764

Für die Wertschriften wurden die Kurse vom 31. Dezember 1913 beibehalten, so dass keine neuen Kursverluste zu verrechnen waren.

Bau- und Betriebsverhältnisse.

Die für Bauzwecke verausgabten Summen sind, soweit Bahn-anlage und feste Einrichtungen betreffend, in der nachfolgenden Tabelle im Vergleich mit den in den Bauvoranschlag aufgenommenen Beträgen zusammen- und denjenigen für das Jahr 1913 gegenübergestellt.

Vergleichung der Bauausgaben 1914 mit dem Voranschlag.

	Voranschlag 1914 Fr.	Ausgaben im Jahr 1914 Fr.	Mehr- oder Minderausgaben Fr.
Simplontunnel II . .	6,300,000	5,843,254	— 456,746
	3,000,000	5,936,289	+ 2,936,289
Brienzerseebahn . .	1,700,000	1,739,649	+ 39,649
	2,000,000	1,263,259	— 736,741

	Voranschlag 1914 Fr.	Ausgaben im Jahr 1914 Fr.	Mehr- oder Minderausgaben Fr.
Generaldirektion:			
Hauenstein-Basislinie	6,500,000	8,426,223	+ 1,926,223
	<i>5,500,000</i>	<i>9,948,347</i>	+ <i>4,448,347</i>
Übrige Bauten	1,647,140	1,062,745	— 584,395
	<i>650,240</i>	<i>408,581</i>	— <i>241,659</i>
Kreis I	7,101,000	4,967,826	— 2,133,174
	<i>7,316,500</i>	<i>8,447,568</i>	+ <i>1,131,068</i>
Kreis II	8,788,700	5,927,577	— 2,861,123
	<i>7,519,600</i>	<i>7,102,841</i>	— <i>416,759</i>
Kreis III	5,672,300	2,726,014	— 2,946,286
	<i>5,098,400</i>	<i>3,371,235</i>	— <i>1,727,165</i>
Kreis IV	4,311,600	2,288,220	— 2,023,380
	<i>5,417,100</i>	<i>5,909,137</i>	+ <i>492,037</i>
Kreis V	3,748,400	2,580,654	— 1,167,746
	<i>3,024,400</i>	<i>3,182,587</i>	+ <i>158,187</i>
Gesamtsumme	45,769,140	35,562,162	— 10,206,978
	<i>39,526,240</i>	<i>45,569,844</i>	+ <i>6,043,604</i>

NB. Die Kursivzahlen beziehen sich auf Bauvoranschlag und Bauausgaben für 1913.

Infolge des Ausbruches des europäischen Krieges sind die im Gange befindlichen Bauarbeiten zum Teil gänzlich eingestellt oder doch wesentlich eingeschränkt worden; andere Bauten, deren Inangriffnahme für das Jahr 1914 vorgesehen war, wurden gar nicht begonnen. Alle Bauten, deren Fortführung nicht aus technischen Gründen notwendig war oder die über das unbedingte Bedürfnis der allernächsten Zeit hinausgingen, wurden ganz eingestellt. Diese Massnahmen bewirkten natürlicherweise eine ganz bedeutende Verminderung der wirklichen Bauaufwendungen gegenüber dem Voranschlag des Jahres 1914; sie beträgt nach der obigen Übersicht Fr. 10,206,978.

Andererseits durften Bauten, wie beispielsweise der neue Hauensteintunnel und die Tunnel der Brienzerseebahn, ohne nachteilige Folgen nicht unterbrochen werden und mussten in vollem Umfange weitergeführt werden. Diese Bauten weisen, als die einzigen, eine Überschreitung der betreffenden Voranschlagsposten von zusammen Fr. 1,965,872 auf. Da es sich hierbei aber nicht um die Abrechnungssummen der noch unvollendeten Bauwerke, sondern nur um die Ausgaben des Jahres 1914 handelt, ist diese Überschreitung für die Beurteilung der endgültigen Kosten der betreffenden Bauten nicht massgebend.

Der Konto „Unvollendete Bauobjekte“ ist von Fr. 98,243,031 auf Fr. 93,449,934, also um Fr. 4,793,097 vermindert worden.

Für Rollmaterialanschaffungen wurden Fr. 9,650,898 gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 12,287,100 und für Mobilien und Gerätschaften Fr. 419,181 gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 750,300 verausgabt.

Die Gesamtbauausgaben pro 1914 betragen einschliesslich der Kosten für Verwendungen auf Nebengeschäfte (Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee) Fr. 45,634,152. 51 (Bauvoranschlag 1914 Fr. 58,819,740), wovon Fr. 4,465,065. 29 der Betriebsrechnung belastet werden. Die Nettobauausgaben belaufen sich also auf Fr. 41,169,087. 22 (1913 Fr. 46,235,283. 78).

Im Berichtsjahre sind in Geleiseerneuerungen und Verstärkungen 106 km Geleise mit Material nach den neuen Normalien für Hauptlinien verlegt worden und liegen gegenwärtig im ganzen 1824 km Geleise nach den neuen Profilen der schweizerischen Bundesbahnen in der Bahn.

Im Anschlusse an die im Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements enthaltenen Bemerkungen über die Zugleistungen verweisen wir auf die auf Seite 121 des Berichtes enthaltenen Angaben, wonach die für den Sommerfahrplan vorgesehenen Mehrleistungen rund 556,000 Personenzugskilometer betragen, wovon allein 206,315 Zugskilometer auf Leistungen entfielen, welche die Bundesbahnen zur Bewältigung des Verkehrs anlässlich der Schweizerischen Landesausstellung übernommen haben.

Schlussbemerkung.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf, der den Anträgen des Verwaltungsrates entspricht, zur Annahme, und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21. Mai 1915.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Motta.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

Beilagen:

1. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 10. Mai 1915.
 2. Bericht der Generaldirektion vom 16. April 1915.
-

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen
der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1914, vom 16. April 1915, nebst Beilagen;
2. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 10. Mai 1915;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Mai 1915,

beschliesst:

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.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der
Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr
1914. (Vom 21. Mai 1915.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1915
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	616
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.05.1915
Date	
Data	
Seite	349-359
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 742

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.