

6883

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Genehmigung der Rechnungen und der
Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1954**

(Vom 6. Mai 1955)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1954 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 27. April 1955 zur Genehmigung zu unterbreiten.

Wie in den meisten Ländern Westeuropas bewegten sich auch in der Schweiz im verflossenen Jahr Produktion und Beschäftigung, Konsum und Aussenhandelsumsätze auf einer hohen Stufe.

Der Fremdenverkehr war ebenfalls sehr belebt, obgleich die ausgesprochenen Ferienmonate Juli und August stark unter dem regnerischen und kühlen Wetter litten. Der einheimische Fremdenverkehr ist zwar, besonders in den Sommermonaten, etwas zurückgegangen; der Ausfall wurde aber durch die ausländischen Feriengäste mehr als aufgewogen. Die Berghotellerie war zwar vom allgemeinen Fremdenverkehr weniger begünstigt und auch die vorwiegend dem Touristenverkehr dienenden Verkehrsunternehmen mussten im Gegensatz zu den Bundesbahnen mehrheitlich Rückschläge in Kauf nehmen.

Nachstehend geben wir einen Querschnitt durch die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1954.

Allgemeiner Überblick

Im Personenverkehr hat eine neuerliche Verkehrsbelebung die Zahl der beförderten Reisenden auf 204,5 Millionen ansteigen lassen. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 1 Million Reisenden oder 0,5 Prozent.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 305,1 Millionen Franken; sie haben damit einen neuen Höchststand erreicht und liegen um 917 000 Franken oder 0,3 Prozent über den vorjährigen Einnahmen:

Im Güterverkehr ist hauptsächlich seit Jahresmitte als Folge des kräftigen Wiederanstieges der Einfuhr eine erfreuliche Zunahme festzustellen. Es sind 1,6 Millionen Tonnen oder 8,2 Prozent mehr befördert worden als im Vorjahr. Das Gesamtgewicht der beförderten Güter erreicht damit 21,0 Millionen Tonnen.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr weisen mit 413,5 Millionen Franken im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung von 30,6 Millionen Franken oder 8,0 Prozent auf.

Die gesamten Verkehrseinnahmen belaufen sich für 1954 auf 718,6 Millionen Franken; diese sind damit gegenüber der Rechnung 1953 um 31,5 Millionen Franken oder 4,6 Prozent höher und stellen so einen neuen Höhepunkt dar.

Bei den Betriebsleistungen ist für Reisezüge eine Zunahme der Zugskilometer um 600 000 oder 1,2 Prozent auf 50,5 Millionen zu verzeichnen, die 10,7 Milliarden Bruttotonnenkilometer ergaben, d. h. 137 Millionen oder 1,3 Prozent weniger als im Vorjahr, worin auch die Benützung leichter Fahrzeuge zum Ausdruck kommt. Für die Güterbeförderung wurden ebenfalls 600 000 Zugskilometer oder 3,8 Prozent mehr geleistet als im Vorjahr. Das Total der Güterzugskilometer erreicht damit 17,5 Millionen. Die bruttotonnenkilometrische Leistung hat eine Erhöhung um 410 Millionen oder 5,5 Prozent auf 7,9 Milliarden Bruttotonnenkilometer erfahren.

Die Zusammenfassung von Aufwand und Ertrag der Erfolgsrechnung, d. h. der Betriebs- und der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt, dass wohl der Gesamtaufwand gegenüber dem Vorjahr um 9,8 Millionen Franken angestiegen ist. In noch stärkerem Mass sind aber auch die Erträge angewachsen; diese liegen um 35,2 Millionen Franken über jenen des Vorjahres.

Der gesamte Personalaufwand, als grösster Aufwandsposten, ist auf 400,6 Millionen Franken angestiegen gegenüber 396,9 Millionen Franken im Vorjahr und 386,6 Millionen Franken im Voranschlag.

Die Überschreitung des Voranschlages des Personalaufwandes erläutern die Bundesbahnen wie folgt:

«Die mit Beschluss vom 29. Januar 1954 vom Bundesrat mit rückwirkender Gültigkeit ab 1. Januar 1953 erlassene neue Ämterklassifikation konnte für den grössten Teil der Ämter im verflossenen Jahr durchgeführt werden. Für verschiedene Ämter können die Überleitungsmassnahmen dagegen erst nach Erlass der Beförderungs- und Zulassungsvorschriften getroffen werden. Die das Jahr 1953 betreffenden Nachverrechnungen wurden zu Lasten der in der Rechnung 1953 gemachten Rückstellung gebucht. Der Saldo dieser Rückstellung wurde anderseits zu Lasten der Rechnung 1954 um die für das Jahr 1954 noch zu erwarten-

den Nachverrechnungen erhöht. Im Personalaufwand für die Jahre 1953 und 1954 sind daher alle bereits eingetretenen und im Sinne einer vorsichtigen Schätzung noch zu erwartenden Auswirkungen der neuen Ämterklassifikation für diese beiden Jahre enthalten. Im Voranschlag konnten diese noch nicht berücksichtigt werden.»

Hervorzuheben ist im übrigen die einmalige Äufnung eines Fürsorgefonds von 1 Million Franken zu Lasten des Betriebsaufwandes. Dieser Fonds wird mit dem schon bestehenden Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete vereinigt und soll in Härtefällen, in denen bisher nicht geholfen werden konnte, Unterstützungen ermöglichen.

Den Aufwendungen für das Personal steht ein Bestand an eigenem Personal von 37 483 Einheiten gegenüber. Die Vermehrung beträgt 53 Mann. Diesem Zuwachs steht ein gleich hoher Abbau an Unternehmerarbeitern gegenüber, so dass trotz wesentlich vermehrten Verkehrs- und Betriebsleistungen der Personalbestand gleich geblieben ist wie im Vorjahr.

Der gesamte Sachaufwand der Bundesbahnen ist gegenüber dem Vorjahr um 20,6 Millionen Franken angewachsen. Diese Erhöhung hat ihre Ursache hauptsächlich in höheren Ausgaben für Bau- und Unterhaltsmaterialien, die vor allem im Zusammenhang mit der Zunahme der aktivierbaren Bauaufwendungen gestiegen sind.

Die Bauaufwendungen für die Bahnanlagen und Fahrzeuge, die Kraftwerke und Werkstätten beliefen sich auf 148,4 Millionen Franken; sie sind damit um 13,8 Millionen Franken höher ausgefallen als im Vorjahr. Von diesen Bauaufwendungen wurden 121,4 Millionen Franken als Vermehrung des Anlagevermögens verbucht, während 27 Millionen Franken als nicht aktivierbare Bauaufwendungen der Betriebsrechnung belastet worden sind.

Bei der Beurteilung der verhältnismässig hohen aktivierbaren Aufwendungen ist zu berücksichtigen, dass im Mittel der Jahre nicht weniger als 38 Millionen Franken auf die Erneuerung der Geleiseanlagen entfallen, und dass dieser Aufwand, mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit, der Einflussnahme weitgehend entzogen ist.

Im gesamten halten sich die Ausgaben im Rahmen des Voranschlages. Im einzelnen wurden die vorgesehenen Jahresaufwendungen für die Elektrifizierung um 2 Millionen Franken und jene für die Anschaffung von Fahrzeugen um 2,9 Millionen Franken überschritten. Diese Überschreitungen werden aber durch die allgemeine Reserve für Unvorhergesehenes des Voranschlages und durch die Unterschreitung des Voranschlages der Werkstätten bis auf 0,2 Millionen Franken ausgeglichen.

Die Betriebsrechnung schliesst bei einem Betriebsertrag (Verkehrseinnahmen und verschiedene Erträge) von 782,0 Millionen Franken und einem Betriebsaufwand von 547,2 Millionen Franken mit einem Betriebsüberschuss von 234,8 Millionen Franken ab. Dieser Ertrag bedeutet eine Verbesserung des letztjährigen Ergebnisses um 33,6 Millionen Franken.

An den Verkehrseinnahmen des Berichtsjahres ist der Personenverkehr mit 39,0 Prozent und der Güterverkehr mit 52,9 Prozent beteiligt, während auf die verschiedenen Erträge 8,1 Prozent entfallen.

Der Betriebsaufwand von 547,3 Millionen Franken war gegenüber dem Vorjahr um 8,6 Millionen Franken höher. Daran sind die Personalkosten mit 3,6 Millionen Franken und die übrigen Kostenelemente mit 5,0 Millionen Franken beteiligt.

Von dieser Erhöhung von 8,6 Millionen Franken entfallen:
 auf die Verwaltung 1,1 Millionen Franken (erhöhte Personal- und Druckkosten sowie höhere Provisionen auf internationalen Fahrausweisen);
 auf den Betrieb 6,3 Millionen Franken (Personal- und Sachkosten 3 Millionen Franken und Unterhaltskosten 3,3 Millionen Franken);
 auf Verschiedenes 1,2 Millionen Franken (einschliesslich der Zuwendung von 1 Million Franken an den Fürsorgefonds).

Zu den Aufwandsposten der Gewinn- und Verlustrechnung ist folgendes zu bemerken:

Die normalen Abschreibungen vom Anlagevermögen erfordern im gesamten 106,6 Millionen Franken oder 1,6 Millionen Franken mehr als 1953. Die Erhöhung ist auf die gestiegenen Anlagenwerte zurückzuführen. Demgegenüber sind die zusätzlichen Abschreibungen auf dem Oberbau und den Fahrzeugen, die sich nach dem Unterschied zwischen dem buchmässigen Anlagewert und den Wiederbeschaffungskosten bemessen, um 2 Millionen Franken zurückgegangen.

Für die Abschreibungen vom Betriebsvermögen sind in Anpassung an die im Berichtsjahr eingetretene Entwertung von Lagervorräten sowie der festgestellten Differenzen auf dem Warenlager 1,8 Millionen Franken in Rechnung gestellt worden.

Die Kapitalkosten erforderten 47,3 Millionen Franken oder 1,5 Millionen Franken weniger als 1953. Der durchschnittliche Zinsfuss der festen Verbindlichkeiten betrug 3,14 Prozent (Vorjahr 3,15 Prozent).

Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse betragen 25,5 Millionen Franken (Vorjahr 25,3 Millionen Franken); davon entfallen 21,0 Millionen Franken auf die Verzinsung des Fehlbetrages im erforderlichen Deckungskapital und 2,9 Millionen Franken auf den Unterschied zwischen dem effektiven Zins und der garantierten vierprozentigen Verzinsung der Wertbestände dieser Kasse. Ferner sind in diesem Posten, wie im Vorjahr, 1,6 Millionen Franken enthalten zur Abtragung der entstandenen Mehrbelastung im Deckungskapital für die in den Jahren 1949 bis 1952 Pensionierten.

Für Teuerungszulagen an die Pensionierten sind 21,4 Millionen Franken oder 0,3 Millionen Franken weniger als im Vorjahr aufgewendet worden.

Der gesamte Überschuss der Erträge über die Aufwendungen der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt 54 Millionen Franken; er ist um 25,3 Mil-

lionen Franken höher als im Vorjahr. Nach der planmässigen Tilgung des Abschreibungsrückstandes der Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau mit 20 Millionen Franken sowie einer Einlage von 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve verbleibt ein Aktivsaldo von 26 Millionen Franken, der zur Verzinsung des Dotationskapitals herangezogen werden könnte. Wenn wir den Anträgen der Bundesbahnen folgen und diesen Überschuss in den Dienst zusätzlicher Abschreibungen und von Rückstellungen stellen möchten, so geschieht es mit Rücksicht auf den immer noch beträchtlichen Abschreibungsrückstand auf den «Allgemeinen Kosten» und dem «Unterbau» sowie im Hinblick auf den grossen Nachholbedarf für die Erneuerung der Anlagen und der Fahrzeuge. Es ist weiter zu würdigen, dass die gesetzliche Reserve, die zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen soll, erst einen Bestand von 32 Millionen Franken aufweist, und dass die beschleunigte Tilgung der Nonvaleurs in der Bilanz lediglich eine Hinausschiebung der Dotationskapitalverzinsung bedeutet, die sich vorsorglicherweise aufdrängt. In diesem Sinne soll die im Jahre 1950 nicht herausgewirtschaftete und deshalb unterlassene Tilgung des Abschreibungsrückstandes von 18,3 Millionen Franken jetzt nachgeholt und die durch aussergewöhnliche Bauerschwernisse entstandenen Mehrkosten bei der Erweiterung des Ritomkraftwerkes (Garegnastollen) mit 3 Millionen Franken abgeschrieben werden. Im Interesse einer wirksameren Unfallverhütung an Niveauübergängen werden schliesslich 4 Millionen Franken zur beschleunigten Ausrüstung der Barrierenposten durch Meldeeinrichtungen für das Lokomotivpersonal zurückgestellt. Nach diesen Verwendungen bleibt ein gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Millionen Franken erhöhter Aktivsaldo von 1 552 765,51 Franken, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

Bilanz

In den Aktiven wird das Anlagevermögen mit rund 1794 Millionen Franken ausgewiesen. Gegenüber dem auf 2067 Millionen Franken festgesetzten Bauplafond, der ohne einen dem Referendum unterstellten Ermächtigungsbeschluss nicht überschritten werden darf, ergibt sich ein Spielraum von 273 Millionen Franken. Andererseits beträgt der Abschreibungsrückstand auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau noch 60 Millionen Franken, so dass den Bundesbahnen aus den noch nicht reinvestierten Abschreibungsmitteln 213 Millionen Franken zur Verfügung stehen.

Erstmals erscheinen in der Bilanz als durchgehende Posten die Guthaben gegenüber ausländischen Bahnen einerseits und eine entsprechende Schuld gegenüber dem Eidgenössischen Finanz- und Zolldepartement von 60 Millionen Franken andererseits. Es betrifft dies die I. Rate der Darlehen zur Elektrifizierung ausländischer Anschlußstrecken auf Grund der zwischen der Eidgenossenschaft und der deutschen Bundesregierung sowie der französischen Regierung abgeschlossenen Darlehensabkommen. (Vertrag zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und der Deutschen Bundesbahn vom 2. September 1953 über die Gewährung eines Darlehens von 140 Millionen Franken zur Finanzierung der

Bundesbahnstrecke Basel-Karlsruhe, gestützt auf Artikel 4 des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Regelung der Forderungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft gegenüber dem ehemaligen Deutschen Reich vom 26. August 1952 [AS 1953, 117, 119]. Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Frankreich vom 11. Mai 1954 betreffend die Gewährung eines Darlehens von 200 Millionen Schweizerfranken zur Elektrifikation der Strecken Reding-Strassburg-Basel und Dijon-Vallorbe [inbegriffen Frasne-Les Verrières], genehmigt durch Bundesbeschluss vom 25. Juni 1954 [AS 1954, 1121, 1123].)

Schlussbetrachtungen

Nachdem das Bundesbahngesetz vom 23. Juni 1944 nun bald auf eine zehnjährige Gültigkeitsdauer zurückblicken kann, mag es angezeigt sein, in einem knappen Überblick sich Rechenschaft darüber abzulegen, ob das Gesetz die von ihm erwartete Konsolidierung der Finanzlage der Bundesbahnen zu erfüllen in der Lage war. Diese Konsolidierung wurde durch den Grundsatz angestrebt, dass einer weitem Verschuldung der Unternehmung Einhalt geboten werde, es sei denn, das Volk erkläre sich mittel- oder unmittelbar mit einer Erhöhung des Schuldenplafond ausdrücklich einverstanden. Das Gesetz bestimmt deshalb in Artikel 18, dass für Anschaffungen und Bauten nur die aus den Abschreibungen gewonnenen Mittel verwendet werden dürfen, und dass eine Erhöhung der festverzinslichen Schulden nur auf Grund eines dem Referendum unterstellten Bundesbeschlusses vorgenommen werden dürfe. Daraus folgt, dass der Abschreibungspolitik der Bundesbahnen eine wichtige Bedeutung zukommt. Sie hat dafür zu sorgen, dass die Anlagensubstanz auf lange Sicht erhalten bleibt. Diesem Ziele müssen die jährlichen, nach anerkannten betriebswirtschaftlichen Grundsätzen auszurichtenden Abschreibungen dienstbar gemacht werden. Es galt dabei dem Umstande Rechnung zu tragen, dass die Ersatzanlagen bedeutend teurer zu stehen kommen als die ursprünglichen Anlagen. Andererseits konnte es sich nicht darum handeln, die jährlichen Abschreibungen bei den ausgesprochen anlagenintensiven Bundesbahnen auf einen voraussichtlichen Wiederbeschaffungswert der einzelnen Anlagen stützen zu wollen. Die Abschreibungspolitik musste vielmehr auf die Gewährleistung der Substanzerhaltung im Blick auf die Gesamtheit der Anlagen abgestimmt werden. Der Bundesrat hat diesen, für eine objektive Bilanzierung der Bundesbahnen ausschlaggebenden Fragen seine volle Aufmerksamkeit geschenkt. Mit seinem Beschluss vom 6. September 1946 hat er, gestützt auf die Bilanz per Ende 1945, vorweg das Nettoanlagevermögen der Bundesbahnen, das ohne eine gesetzliche Ermächtigung nicht überschritten werden darf, auf rund 2067 Millionen Franken festgesetzt. Mit Bundesratsbeschluss vom 7. April 1948 wurde die sukzessive Nachholung der Abschreibungsrückstände auf den Anlageteilen «Allgemeine Kosten» und «Unterbau», soweit sie aus eigenen Kräften nachgeholt werden können, angeordnet. Bei dieser vom Betriebsergebnis abhängigen Nachholung von unterlassenen Abschrei-

bungen war zu berücksichtigen, dass dieser Abschreibungsrückstand anlässlich der Sanierung wohl bekannt war, dass es der Gesetzgeber aber abgelehnt hatte, ihn zu Lasten der Bundeskasse zu übernehmen. Schliesslich gab die periodische Überprüfung des Reglements über die Anlagen- und Abschreibungsrechnung der Bundesbahnen auf 1. Januar 1951 Anlass zu einer Anpassung der Abschreibungen an die vorstehend gestreiften Grundsätze. Heute kann in Übereinstimmung mit den Behörden der Bundesbahnen festgestellt werden, dass sich die getroffene Abschreibungsordnung bewährt hat, und dass voraussichtlich kein Anlass bestehen wird, vor dem nächsten periodischen Revisionstermin auf Ende 1960 daran etwas zu ändern.

Die aus den Abschreibungen gewonnenen Mittel haben ausgereicht, um den Anlagenzuwachs 1946–1954 von rund 844 Millionen Franken zu decken und überdies, gemessen am festgelegten Bauplafond von 2067 Millionen Franken eine «Baureserve» von 213 Millionen Franken zu schaffen. Wohl beeinträchtigte diese Bereitstellung von Mitteln zur Erneuerung der Anlagen teilweise die Verzinsung des Dotationskapitals. Das dürfte aber im Hinblick auf die mannigfachen Dienstleistungen der Bundesbahnen im Interesse der öffentlichen Verkehrsbedienung um so mehr in Kauf genommen werden, als entgegen rein betriebswirtschaftlichen Grundsätzen die Tarife und Fahrpläne nach wie vor stark auf die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse ausgerichtet bleiben. Ferner ist mit Ausnahme einer höheren Vergütung für die Beförderung von Postsendungen noch keine Entlastung der Bundesbahnen für besondere Leistungen zugunsten öffentlicher Verwaltungen des Bundes und der Kantone eingetreten, woraus diese Nutzen gezogen haben.

Der Bundesrat hat im Bericht über seine Geschäftsführung im Jahre 1954 über seine laufenden Bemühungen zur Klärung dieser Frage wie der Wettbewerbsverhältnisse zwischen privatem und öffentlichem Verkehr berichtet. Wir dürfen hier darauf verweisen und ergänzend beifügen, dass diese komplexen Probleme im Zusammenhang mit einer zusammenfassenden Neukonzeption des Eisenbahnrechts in absehbarer Zeit zur parlamentarischen Beratung bereitgestellt werden können.

Der Spielraum von 213 Millionen Franken bis zur Erreichung des festgelegten Bauplafond ist zum grössten Teil auf die ausserordentlichen Abschreibungen zurückzuführen, die dank den befriedigenden Betriebsergebnissen, als Ausfluss der günstigen Wirtschaftslage der vergangenen Jahre, vorgenommen werden konnten. Dieser «Baureserve» steht anderseits ein gewaltiger Nachholbedarf gegenüber, weil die Erneuerung der Anlagen durch eine rigorose Beschränkung der Bauaufwendungen in den dreissiger Jahren und sodann durch die Materialknappheit während der Kriegsjahre in Rückstand gekommen ist. Die Zunahme des Verkehrs, die Erhöhung der Qualität der Verkehrsleistungen und die gesteigerten Anforderungen an die Betriebssicherheit infolge Beschleunigung der Züge erfordern nun eine Nachholung der zurückgestellten Erneuerungs- und Ergänzungsarbeiten. Die Bundesbahnen haben einen solchen Plan aufgestellt.

und errechnet, dass für die nächsten Jahre mit einem jährlichen auf 175 Millionen Franken erhöhten Bauaufwand gerechnet werden müsse.

In einer besonderen Eingabe an das Post- und Eisenbahndepartement haben die Bundesbahnen das Problem der Baufinanzierung in den kommenden Jahren aufgeworfen. Dieses Problem ist unter verschiedenen Aspekten so bedeutungsvoll, dass es von den zuständigen Departementen des Bundes und auch in Verbindung mit den Bundesbahnen einer besondern Prüfung unterzogen werden muss. Je nach dem Ergebnis dieser Prüfung werden wir Ihnen unter Umständen eine besondere Vorlage unterbreiten müssen.

Wir schliessen, indem wir zusammenfassend feststellen, dass das finanzielle Ergebnis des Jahres 1954 in Anbetracht der drückenden Wettbewerbslage als befriedigend angesprochen werden darf. Es hat einen weitem Beitrag zur planmässigen Festigung der Finanzlage der Bundesbahnen beigesteuert. Der Verwaltung und dem gesamten Personal brachte der Rekordverkehr eine gewaltige Arbeitslast. Wir danken beiden für die treue Pflichterfüllung.

Gestützt auf Artikel 8 des Bundesbahngesetzes beantragen wir Ihnen, die Bilanz und Jahresrechnung 1954 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung auf neue Rechnung vorzutragen.

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 6. Mai 1955.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Max Petitpierre

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesbeschluss
über
**die Genehmigung der Rechnungen und des
Geschäftsberichtes der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1954**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der General-
direktion der Bundesbahnen vom 12. April 1955,
den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 27. April 1955 an den
Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung,
in eine Botschaft des Bundesrates vom 6. Mai 1955,
beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1954 und die Bilanz per 31. Dezember 1954 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1954 wird genehmigt.

Art. 3

Der sich nach der Einlage von 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve ergebende Aktivsaldo von 1 552 765,51 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der
Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr
1954 (Vom 6.Mai 1955)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1955
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6883
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.05.1955
Date	
Data	
Seite	876-884
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 020

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.