

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1921.

(Vom 23. Mai 1922.)

---

Wir beehren uns, Ihnen gemäss Vorschrift in Art. 13 des Rückkaufgesetzes den Geschäftsbericht und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1921 mit dem zugehörigen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates zur Genehmigung zu unterbreiten. Angesichts der einlässlichen Berichterstattung der Generaldirektion und des Verwaltungsrates können wir unsere Ausführungen in der Hauptsache auf einige zusammenfassende und vergleichende Darstellungen beschränken.

### Allgemeines.

Wie schon die monatlichen Veröffentlichungen der Betriebsergebnisse voraussehen liessen, schliessen die Rechnungen für das Jahr 1921 von allen Jahresrechnungen seit dem Beginn der Defizitperiode am ungünstigsten ab. Der Jahresausfall der Gewinn- und Verlustrechnung ist auf den ungewöhnlich hohen Betrag von 72,5 Millionen Franken angestiegen. Im Voranschlage waren 48,0 Millionen vorgesehen. Nach Hinzurechnung des Ende 1920 schon vorhandenen Passivsaldos von 92,7 Millionen ergibt sich ein gesamtter Fehlbetrag von 165,2 Millionen.

Dieser ganz ausserordentliche Rückschlag im Finanzhaushalte der Bundesbahnen ist hauptsächlich der Verschärfung der allgemeinen wirtschaftlichen Depression und dem damit verbundenen starken Verkehrsrückgang zuzuschreiben. Als weitere Ursachen fallen die immer noch sehr bedeutenden Aufwendungen für die Belohnung und Versicherung des Personals und für das Brennmaterial, sowie die mit der raschen Schuldenvermehrung ansteigenden Zinslasten in Betracht.

Die Bundesbahnen nehmen nach Möglichkeit darauf Bedacht, den ungünstigen Einwirkungen auf ihre Rechnungsergebnisse entgegenzutreten. An eine Einnahmenvermehrung auf dem Wege einer weitem Erhöhung der Beförderungspreise ist nicht zu denken. Die bedrängte Lage fast aller Zweige unserer Volkswirtschaft nötigt im Gegenteil dazu, Steuerleichterungen eintreten zu lassen, soweit dies mit den Lebensinteressen der Bundesbahnen irgendwie vereinbar ist. Die Bahnverwaltung ist bereits seit längerer Zeit in diesem Sinne vorgegangen und hat im allgemeinen Interesse selbst Massnahmen getroffen, die ihr zunächst nur einen Einnahmefall bringen werden und erst für die Zukunft durch eine Belebung des Verkehrs einen Ausgleich erwarten lassen. Eine wesentliche Verkehrszunahme wird sich unter den heutigen Verhältnissen durch Tarifmassnahmen immerhin nicht erzielen lassen. Um so mehr ist die Bahnverwaltung darauf angewiesen, durch einfache und zweckmässige Abwicklung der Verwaltungsgeschäfte und des Betriebsdienstes, sowie durch vermehrte Sparmassnahmen auf die Einschränkung der Ausgaben hinzuwirken. Die Bundesbahnbehörden lassen es sich angelegen sein, alle Vorkehren zu treffen, die zur Erreichung dieses Zieles geeignet sind. Die in Beratung stehende Reorganisation der Verwaltung wird diese Bestrebungen erleichtern.

Zu den Hauptteilen des Berichtes und der Rechnungen führen wir folgendes aus:

### **Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Bahn.**

Die Ausgaben für Bauzwecke sind, soweit Bahnanlage und feste Einrichtungen betreffend, in der nachfolgenden Tabelle mit den in den Bauvorschlag aufgenommenen Beträgen verglichen und denjenigen für das Jahr 1920 gegenübergestellt.

### Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Die Kursivziffern beziehen sich auf das Jahr 1920.

	Voranschlag 1921	Ausgaben im Jahre 1921	Mehr- oder Minder- ausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.
Genfer Verbindungsbahn . . . . .	150,000	— 579	— 150,579
	<i>870,000</i>	<i>23,263</i>	<i>— 846,737</i>
Simplontunnel II . . . . .	3,800,000	5,647,632	+ 1,847,632
	<i>3,850,000</i>	<i>5,737,057</i>	<i>+ 1,887,057</i>
Surbtalbahn . . . . .	—	117	+ 117
	<i>20,000</i>	<i>15,766</i>	<i>— 4,234</i>
Einführung der elektrischen Zug- förderung . . . . .	51,944,640	52,308,144	+ 363,504
	<i>51,332,640</i>	<i>51,147,074</i>	<i>— 185,566</i>
Zentralverwaltung . . . . .	—	—	—
	<i>—</i>	<i>678,332</i>	<i>+ 678,332</i>
Kreis I . . . . .	6,927,600	4,824,663	— 2,102,937
	<i>5,031,400</i>	<i>5,345,598</i>	<i>+ 314,198</i>
Kreis II . . . . .	5,829,500	10,935,924	+ 5,106,424
	<i>7,756,000</i>	<i>9,210,585</i>	<i>+ 1,454,585</i>
Kreis III . . . . .	3,717,300	8,588,696	+ 4,871,396
	<i>6,567,000</i>	<i>6,342,826</i>	<i>— 224,174</i>
Kreis IV . . . . .	688,900	1,791,135	+ 302,235
	<i>* 800,000</i>	<i>—</i>	<i>—</i>
	<i>1,636,600</i>	<i>2,181,900</i>	<i>+ 545,300</i>
Kreis V . . . . .	6,467,000	9,075,903	+ 2,608,903
	<i>8,202,500</i>	<i>11,685,473</i>	<i>+ 3,482,973</i>
Gesamtsumme	80,324,940	93,171,635	+ 12,846,695
	<i>85,266,140</i>	<i>92,367,874</i>	<i>+ 7,101,734</i>

\* Nachtragskredit laut Bundesbeschluss vom 21. Juni 1921.

Aus dieser Übersicht ergibt sich, dass die Bauausgaben mit Einschluss des Nachtragskredits von Fr. 800,000 um insgesamt Fr. 12,846,695 über die Ansätze des Bauvoranschlages 1921 hinausgehen. Die Überschreitung hat ihre Ursache in erster Linie in der Ausführung von Notstandsarbeiten zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit. Sodann sind darin auch die Kosten für die Ausführung neuer Schlangengewölbe im Hauensteinbasistunnel, sowie die durch den Baufortschritt bedingten vermehrten Ausgaben für grössere Bauten enthalten.

Für Rollmaterialanschaffungen wurden Fr. 31,226,994.31 gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 38,865,000, und für

Mobiliar und Gerätschaften Fr. 399,508 gegenüber einer Voranschlagssumme von Fr. 195,500 ausgegeben.

Die Gesamtausgaben pro 1921 betragen einschliesslich der Kosten für Verwendungen auf Nebengeschäfte Fr. 125,746,125 (Bauvoranschlag 1921, inbegriffen Nachtragskredit von Fr. 800,000, Fr. 120,630,940), wovon Fr. 5,727,733 der Betriebsrechnung belastet werden. Die Nettobauausgaben belaufen sich also auf Fr. 120,018,392 (1920 Fr. 121,581,479). Gegenüber dem Gesamtvoranschlag (inbegriffen Nachtragskredit) ergibt sich eine Mehrausgabe von Fr. 5,115,185.

Geleiseerneuerungen und Verstärkungen haben im Berichtsjahre stattgefunden:

- mit Material nach den Normalien für Hauptbahnen: km 41,5 (Vorjahr 97,9);
- mit Material nach den Normalien für Nebenbahnen: km 6,6 (Vorjahr 11,4);
- Ersatz von Weichen nach den neuen Normalien: Stück 100 (Vorjahr 134).

### Finanzielle Ergebnisse.

Diese kommen nach der für die Bahnunternehmungen geltenden Ordnung in der Betriebsrechnung, der Gewinn- und Verlustrechnung und in der Bilanz zum Ausdruck. Infolge der Revision der Statuten der Hilfskassen und des Einbezuges der Teuerungszulagen in die Versicherung wirken seit 1921 die Fürsorgeanstalten für das Personal in verstärktem Masse auf das Rechnungsergebnis der Bundesbahnen ein.

### Betriebsrechnung.

Die Betriebseinnahmen haben im Berichtsjahre und in den früheren Jahren betragen:

	1921	1920	1919	1913
	in Millionen Franken			
von Reisenden . . . . .	124,8	123,3	99,7	84,5
» Gepäck . . . . .	11,6	12,0	9,3	8,5
» Tieren . . . . .	5,4	4,7	5,7	2,9
» Gütern . . . . .	184,9	238,0	211,4	105,7
» Poststücken . . . . .	5,2	3,1	2,9	2,2
» verschiedenen Einnahmen .	22,0	12,9	12,7	8,9
Zusammen . . . . .	353,9	394,0	341,7	212,7

auf 1 Bahnkilometer entfallen Fr. 122,822 136,721 118,580 76,491

Die Gesamteinnahme von 1921 bleibt um 81,5 Millionen oder 18,7 % hinter der Voranschlagssumme zurück und ist um 40,1 Millionen oder 10,2 % niedriger als der Ertrag von 1920. Es lässt sich hieraus erkennen, wie schwierig es ist, die Transportergebnisse in Krisenzeiten zum voraus annähernd zu bestimmen. Der Rückgang der Einnahmen aus der Güterbeförderung macht gegenüber 1920 53,1 Millionen oder 22,3 % aus. Er ist auf die zunehmende Verschärfung der Krisis in Produktion und Absatz, auf den geringeren Transitverkehr und auf den Wettbewerb der Lastautos zurückzuführen.

Die «Verschiedenen Einnahmen» sind um 9,1 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Hiervon können jedoch nur etwa 1,7 Millionen, die auf Mehreinnahmen für Wagenmieten, insbesondere auf eine Nachvergütung der französischen Bahngesellschaften für frühere Jahre entfallen, als Mehrertragnis angesehen werden. Die grössern Überschüsse der Materialverwaltungen der Kreise und der Kraftwerke sind bloss buchmässig durch die Anrechnung erhöhter Zinse entstanden. Auf die Mehrbeträge in der Rechnung der Hilfsbetriebe wirkte auch die Inbetriebsetzung des Ritomkraftwerkes ein. Die nachgewiesenen Überschüsse dienen zur Bestreitung der entsprechenden, in die Gewinn- und Verlustrechnung eingesetzten Zins- und Amortisationslasten.

Die reinen Betriebskosten, die nachfolgend nach den Hauptkapiteln aufgeführt sind, stellen die Aufwendungen dar, die nach Ausscheidung der zu Lasten der Spezialfonds fallenden Ausgaben, verbleiben.

	1921	1920	1919	1913
	in Millionen Franken			
Allgemeine Verwaltung . . . . .	7,9	7,8	6,8	4,2
Unterhalt und Bewachung der Bahn	37,8	35,8	35,2	16,8
Stationsdienst und Zugsbegleitung	108,8	115,6	97,6	47,0
Fahr- und Werkstättendienst . . .	156,7	168,0	129,4	52,8
Verschiedene Ausgaben . . . . .	21,7	18,9	15,8	12,8
Zusammen	332,9	346,0	284,8	133,1

auf 1 Bahnkilometer entfallen Fr. 115,520 120,051 98,718 48,015

Als Betriebsüberschüsse  
verbleiben in Millionen Franken . 21,0 48,0 57,2 79,6  
auf 1 Bahnkilometer trifft es Fr. 7,302 16,670 19,862 28,476

Die Steigerung der Ausgaben im Verhältnis zu den Einnahmen geht aus nachstehender Vergleichung hervor:

	1921	1920	1919	1918
Betriebskoeffizient auf Grund der reinen Betriebsausgaben. . . . .	% 94,1	87,8	83,2	62,6
Betriebskoeffizient bei Einschluss der aus den Spezialfonds bestrittenen Kosten, Geschäftsbericht S. B. B., Seite 101 . . . . .	% 96,6	90,9	85,1	66,9

Von den Betriebseinnahmen verbleiben pro 1921 nur noch 21 Millionen Franken oder 5,9 % für die Finanzverwaltung übrig. Für die Bestreitung der in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgeführten Lasten wäre das Fünffache dieser Summe nötig.

Die vorstehende Gegenüberstellung der jährlichen Betriebsausgaben zeigt von 1920 auf 1921 im ganzen eine Abnahme um 13,1 Millionen oder 3,8 %. Minderausgaben weisen auf: der Titel Stationsdienst und Zugsbegleitung Fr. 6,7 Millionen infolge der Abnahme der Personal- und Materialkosten und der Fahr- und Werkstättendienst Fr. 11,3 Millionen oder 6,7 %, die hauptsächlich auf die Minderkosten des Brennmaterials entfallen. Andererseits führten beim Bahndienst die vermehrten Bedürfnisse zu einer kleinen Steigerung der Unterhaltskosten. Es sind auch die «Verschiedenen Ausgaben» um 2,3 Millionen grösser geworden. Die Beiträge der Bahnverwaltung an die Hilfskassen sind stark angeschwollen, während infolge der Übernahme der Zahlung der Teuerungszulagen an die Pensionierten durch die Pensionskasse eine Entlastung eintrat.

Die Fahrleistungen der Lokomotiven haben betragen in Lokomotivkilometern:

	Dampflokomotive	Elektr. Lokomotive	Total
1921 . . . . .	27,554,145	2,885,562	29,939,707
1920 . . . . .	28,934,110	910,885	29,844,995

Die Summe der Fahrkilometer ist fast die gleiche wie im Vorjahr. Die Zunahme der Fahrten der elektrischen Lokomotiven um etwa 1,500,000 km ist die Folge der Betriebsänderung auf der Gotthardlinie.

Die Kohlenversorgung der Bundesbahnen hat, wie im Geschäftsbericht auf Seite 24 ausgeführt ist, infolge ausserordentlicher Verhältnisse im Winter 1920/21 in überreichem Masse stattgefunden. Die Folge war, dass sich Ende 1921 noch 464,423 t, entsprechend einem vollen Jahresbedarf, zu einem Durchschnittspreis von zirka Fr. 170 auf Lager befanden. Die Betriebsrechnung, die schon für 1921

wegen der alten teuren Vorräte um etwa 45 Millionen Franken zu stark belastet werden musste, wird auch noch in den folgenden Jahren durch die hohen Preise ungünstig beeinflusst werden.

Diese den Finanzhaushalt der Bundesbahnen ganz ausserordentlich erschwerende Sachlage führte schon wiederholt zu Erwägungen über eine mögliche Abhilfe. Man könnte sich fragen, ob es nicht angezeigt wäre, den Buchwert der Kohlevorräte mit dem Marktpreis durch Übertragung eines Teilbetrages auf Amortisationskonto in Übereinstimmung zu bringen. Dieses Verfahren würde allerdings eine Erleichterung der Betriebsrechnung bringen, aber andererseits die Defizitperiode verlängern.

Der Personalbestand betrug im Mittel des Jahres 1921 27,834 Festangestellte und 10,592 Tagelöhner, zusammen 38,426 Personen gegen 39,410 im Vorjahre. Abnahme 984 Personen oder 2,5 %.

### Gewinn- und Verlustrechnung.

Seit dem ersten Kriegsjahre schloss die Gewinn- und Verlustrechnung mit folgenden jährlichen Fehlbeträgen ab:

1914	17,2	Millionen Franken	1918	54,8	Millionen Franken
1915	16,6	»	1919	30,8	»
1916	18,7	»	1920	31,7	»
1917	29,2	»	1921	72,5	»

Der Ausfall des Berichtjahres hat aus den schon erwähnten Gründen eine beängstigende Höhe erreicht. Seit 1920 sind bekanntlich die gesetzlichen Amortisationsbeträge um etwa 8 Millionen Franken niedriger bemessen als in früheren Jahren. Ohne diese Entlastung wären die Defizite noch grösser.

Wir geben nachstehend eine verkürzte Übersicht der Rechnungsposten der Gewinn- und Verlustrechnung und stellen sie in Vergleichung mit denen des Vorjahres.

	Einnahmen:	
	1921 Fr.	gegenüber 1920 Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen . . .	12,054,186	— 23,648,707
Zuschüsse aus den Spezialfonds . . . .	9,084,889	— 3,353,646
Betriebssubvention von Italien. . . . .	15,510	— 2,640
Sonstige Einnahmen . . . . .	896	— 1,993
Zusammen . . . . .	<u>21,155,481</u>	<u>— 27,006,926</u>

## Ausgaben:

	1921		gegenüber 1920
	Fr.		Fr.
Für die Pachtstrecke Vevey-Chexbres . . . . .	45,000	—	—
Reine Zinsenlast (Fr. 88,571,685 — Fr. 13,180,668 Aktivzinse) . . . . .	75,391,017	+	12,598,747
Finanzunkosten und Kursverluste . . . . .	1,395,920	—	805,800
Verlust auf Nebengeschäften . . . . .	292,078	+	64,618
Tilgungen auf Abschreibungen . . . . .	6,963,225	+	1,355,539
Einlage in den Erneuerungsfonds . . . . .	8,287,624	+	472,818
Einlagen in andere Fonds . . . . .	1,197,322	+	113,508
Verschiedenes . . . . .	89,136	—	1,829
Zusammen . . . . .	<u>93,661,322</u>	+	<u>13,797,601</u>
Überschuss der Ausgaben . . . . .		Fr.	72,505,841
dazu:			
Passivsaldo von Ende 1920 . . . . .		»	<u>92,737,762</u>
Gesamter Fehlbetrag auf Ende 1921 . . . . .		Fr.	<u>165,243,603</u>

Gemäss Beschluss des Verwaltungsrates ist mit Zustimmung des Eisenbahndepartements der nach Rückrechnung von Fr. 98 427 971 vom Konto getilgtes Schuldkapital auf Ende 1920 noch verbliebene Passivsaldo der Kriegsperiode von Fr. 92,737,762 auf den «Konto der zu amortisierenden Verwendungen» in den Aktiven der Bilanz übertragen worden. Er soll aus später sich ergebenden Einnahmenüberschüssen getilgt werden.

Das Eisenbahndepartement behielt sich vor, jeweils zu entscheiden, inwieweit allfällige Fehlbeträge der folgenden Jahre ebenfalls auf den genannten Bilanzkonto zu übertragen seien. Gemäss Ziffer 2 des Antrages des Verwaltungsrates vom 2. Mai ds. Js. soll das Defizit des Jahres 1921 von Fr. 72,505,841 in gleicher Weise behandelt und im Abschluss für 1922 auf den erwähnten Tilgungskonto überschrieben werden. Hiergegen lässt sich nichts einwenden. Der grosse Ausfall von 1921 ist zum Teil auf die zu hohen Kohlenpreise, zum Teil auf den mit der Wirtschaftskrise verbundenen Verkehrsrückgang zurückzuführen und daher als direkte Kriegsfolge zu betrachten.

Die Schwankungen auf den einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sind im wesentlichen schon erklärt. Besonders in die Augen springend ist die Zunahme der reinen Zinslast um 12,6 Millionen Franken. Im Vorjahr betrug sie nur 2 Millionen Franken. Die grosse Steigerung ist durch die rasche Schuldenvermehrung

infolge der Elektrifikation und der ungenügenden Betriebsüberschüsse, sowie durch eine teilweise Erhöhung der Zinssätze entstanden.

### Spezialfonds.

Beim Erneuerungsfonds sind zu verzeichnen:

Einlagen in den Fonds . . . . .	Fr. 8,287,624
Entnahmen . . . . .	» 8,574,268
Schlussbestand Ende 1921. . . . .	» 84,377,024

Die Aufwendungen für Erneuerungen am Oberbau beliefen sich auf Fr. 7,871,479.

### Kapitalbeschaffung.

Neue Geldmittel wurden aufgebracht durch:

Ausgabe von Kassascheinen zu 5½ % von 1920 . . . . .	Fr. 9,048,700
» des Anleihe zu 6 % von 1921 . . . . .	» 210,000,000
Abgabe von Depotscheinen an die Hilfskasse . . . . .	» 9,530,000
Gesamte Kapitalaufnahme im Jahre 1921 . . . . .	<u>Fr. 228,578,700</u>

Im Voranschlag war der Jahresbedarf auf rund Fr. 145,000,000 festgesetzt. Der Mehrbetrag der Kapitalaufnahme ist der starken Überzeichnung des 6 %igen Anleihe zuzuschreiben. Er ermöglichte es, auf der kurzfristigen Schuld bei der Nationalbank Fr. 85,000,000 abzutragen. Das Restguthaben dieser Bank beläuft sich Ende 1921 noch auf Fr. 223,000,000.

### Bilanz.

Die Aktiven umfassen folgende Posten:

Anlagekonto 1,729,<sub>1</sub> Millionen Franken, unvollendete Bauobjekte 302,<sub>6</sub> Millionen Franken, Nebengeschäfte 1,<sub>6</sub> Millionen Franken, zu tilgende Verwendungen 117,<sub>4</sub> Millionen Franken, Wertbestände und Guthaben 187,<sub>2</sub> Millionen Franken, Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung oder Überschuss der Passiven 72,<sub>5</sub> Millionen Franken, zusammen 2,410,<sub>4</sub> Millionen Franken.

Auf den beiden ersten Posten hat sich eine Zunahme von 120 Millionen Franken ergeben. Die zu tilgenden Verwendungen sind durch den Übertrag des Kriegsdefizites von Ende 1920 und durch andere Verluste um 94,<sub>5</sub> Millionen Franken gestiegen. Die Wertbestände nahmen hauptsächlich wegen der Verminderung der Materialvorräte um 49,<sub>7</sub> Millionen Franken ab.

Als Passiven sind aufgeführt:

Feste Anleihen 2,009,<sub>0</sub> Millionen Franken, getilgtes Schuldkapital (Betrag der Tilgungsquoten für die abgelaufenen Jahre der gesetzlichen Tilgungsfrist von 100 Jahren) 34,<sub>5</sub> Millionen Franken, schwebende Schulden 274,<sub>6</sub> Millionen Franken und Spezialfonds 92,<sub>3</sub> Millionen Franken. Die wichtigsten Veränderungen im Bestand der Schulden sind im Abschnitt Kapitalbeschaffung schon hervorgehoben worden.

### Pensions-, Hilfs- und Krankenkasse.

Die neuen Statuten der Pensions- und Hilfskasse, die nun denjenigen der Versicherungskasse des eidgenössischen Personals angepasst sind, traten rückwirkend auf den 1. Oktober 1920 in Kraft. Die Kasse hat durch den Einbezug der ständigen Arbeiter nach allen Richtungen eine bedeutende Ausdehnung erfahren. Es geht dies aus folgenden Bestandsziffern hervor:

	Ende 1921	Zuwachs seit 1920
Versicherte Aktive . . . . .	35,511	10,121
Pensionierte Invalide . . . . .	5,073	1,681
Pensionierte Witwen und Waisen . . . . .	5,195	400
Versicherte Jahresverdienste . . . . .	Fr. 184,351,066	43,539,683
Jahrespensionen der Invaliden . . . . .	» 16,007,477	9,832,053
» der Witwen u. Waisen » . . . . .	4,614,847	1,868,724

Die Zahl der Pensionsfälle hat im Berichtsjahre infolge der günstigeren Versicherungsbedingungen und der Verminderung des Personals eine starke Zunahme erfahren. Die Revision der Pensionsbeträge und die Übernahme der Teuerungszulagen an Pensionierte von der Bahnbetriebskasse führte ebenfalls zu einer bedeutenden Erhöhung der Lasten der Hilfskasse.

Diese Änderungen verursachten eine ausserordentliche Vermehrung des nach versicherungstechnischen Grundsätzen erforderlichen Deckungskapitals. Die vorläufige Berechnung auf Grund der bisherigen Normen ergab einen neuen Sollbestand von 554,<sub>8</sub> Millionen Franken gegenüber einem solchen von 353,<sub>3</sub> Millionen Franken auf Ende 1920; Vermehrung 201,<sub>5</sub> Millionen. Ein endgültiges Ergebnis wird erst die Bilanz von 1922 ergeben. Sie wird auf Grund der neuen statistischen Feststellungen, der von 12 auf 16 % ansteigenden ordentlichen Beitragsleistungen der Verwaltung und des Personals und eines Zinsfusses von 5 anstatt 3½ % zu berechnen sein. Die Anwendung der neuen Grundlagen in Verbindung mit der

allmählichen Stabilisierung der Besoldungen wird eine ansehnliche Verminderung des Fehlbetrages des Deckungskapitals bewirken. Laut dem Rechnungsabschluss für 1921 waren an Wertbeständen 218,<sup>5</sup> Millionen Franken vorhanden. Der Fehlbetrag beläuft sich auf 336,<sup>3</sup> Millionen Franken. Er setzt sich aus dem alten Defizit von 144,<sup>4</sup> Millionen Franken und aus dessen weiterer Erhöhung von 191,<sup>9</sup> Millionen Franken zusammen.

Bei den ungenügenden Betriebsergebnissen der Bundesbahnen ist einstweilen keine ausreichende Amortisation des Fehlbetrages möglich.

Die Krankenkasse ist nach den neuen Statuten nicht mehr nur für die Arbeiter bestimmt. Sie bildet heute eine Krankenpflegeversicherung, der beizutreten dem gesamten Personal freisteht. Auf Ende des Jahres zählte sie 11,903 Mitglieder.

### **Antrag.**

Auf Grund des Ergebnisses unserer Prüfung beantragen wir Ihnen, den vom Verwaltungsrate der Bundesbahnen vorgeschlagenen, hier beigefügten Beschlussesentwurf vom 2. Mai 1922 gutzuheissen.

Wir benutzen die Gelegenheit, Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 23. Mai 1922.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

**Scheurer.**

Der Bundeskanzler:

**Steiger.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

### die Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1921.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen vom 10. April 1922 über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1921;
2. des bezüglichen Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates vom 2. Mai an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung;
3. der Botschaft des Bundesrates vom 23. Mai 1922,

beschliesst:

I. Die Rechnungen des Jahres 1921 und die Bilanz auf 31. Dezember 1921 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

II. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1921, abschliessend mit einem Ausgabenüberschuss von Franken 72,505,840.79, wird genehmigt. Dieser Überschuss ist im Jahre 1922 dem Kriegszdefizit im Konto der zu tilgenden Verwendungen der Bilanz beizufügen, wodurch dasselbe den Betrag von Fr. 165,243,602.93 erreicht. Das Defizit ist durch wiederkehrende Einnahmenüberschüsse bis zu seiner vollständigen Tilgung abzutragen.

III. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1921 wird genehmigt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der  
Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr  
1921. (Vom 23. Mai 1922.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1922
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1599
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.05.1922
Date	
Data	
Seite	370-381
Page	
Pagina	
Ref. No	10 028 343

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.