

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den
Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für
das Jahr 1922.

(Vom 28. Oktober 1921.)

Wir beehren uns, Ihnen hiermit den vom Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen vorgelegten Voranschlag für das Jahr 1922 mit unserm Bericht und Antrag zur Genehmigung zu unterbreiten.

I. Allgemeines.

Schon bei der Aufstellung des letzten Voranschlages waren die Aussichten für eine baldige Wiederkehr der frühern Verkehrsverhältnisse angesichts der allgemeinen Erschöpfung des Wirtschaftslebens wenig günstig. Immerhin schien die Erwartung berechtigt, dass die seit einiger Zeit zu verzeichnende Neubelebung des Verkehrs weitere Fortschritte machen und bereits für das Jahr 1921 zu einer wesentlichen Besserung der Betriebsergebnisse führen werde. Leider hat sich diese Erwartung als trügerisch erwiesen. Die Wirtschaftskrisis hat sich seit Anfang des Jahres 1921 bedeutend verschärft und auch heute lässt sich noch nicht absehen, ob ihr Höhepunkt erreicht ist. Unter ihrem Drucke vermochte der Personenverkehr nicht den erwarteten Aufschwung zu nehmen. Im Güterverkehr trat ein starker Rückgang ein, so dass die Einnahmen bis jetzt weit hinter den Ergebnissen des Vorjahres und dem Ansatz des Voranschlages zurückgeblieben sind.

Dem Voranschlag für das Jahr 1922 liegt die Annahme zugrunde, dass gegenüber den heutigen drückenden Verhältnissen etwelche Besserung eintreten werde. Trotzdem wird die Gewinn- und Verlustrechnung aller Voraussicht nach wieder mit einem bedeutenden Ausfall abschliessen und das Gesamtdefizit sich nochmals um Millionen erhöhen. Ein Lichtblick zeigt sich immerhin darin, dass die seit einer Reihe von Jahren in beängstigender Weise angewachsenen

Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahre nicht bloss keine weitere Steigerung, sondern sogar eine erhebliche Verminderung erfahren. Wenn weiterhin darauf Bedacht genommen wird, durch eine Vereinfachung und zweckmässigere Gestaltung der Dienstorganisation und durch möglichste Sparsamkeit die Betriebsausgaben einzuschränken, so darf mit Zuversicht erwartet werden, dass die Bundesbahnen die heutige Krise überwinden und mit der Neubelebung des Verkehrs allmählich wieder erstarren werden.

Die Einnahmen und Ausgaben für die auf den 1. Januar 1922 in das Eigentum des Bundes übergehende schweizerische Seetalbahn sind im Voranschlage nicht berücksichtigt, da bei seiner Aufstellung noch nicht feststand, dass sich die Betriebsübernahme auf den genannten Zeitpunkt vollziehen werde.

II. Bauvoranschlag.

Bei der Aufstellung des Bauvoranschlages für das Jahr 1922 ist wegen der herrschenden Wirtschaftskrisis mit grösstmöglicher Zurückhaltung vorgegangen und von einer Weiterführung oder Neuangriffnahme aller nicht unbedingt notwendigen Bauten Abstand genommen worden. Gleichwohl weist derselbe mit einer Gesamtsumme von Fr. 84,433,340 gegenüber demjenigen des Vorjahres doch wiederum eine Vermehrung auf. Die Einführung der elektrischen Zugförderung erfordert allein eine Summe von rund 57 Millionen Franken. Damit im Zusammenhang enthält der Voranschlag grössere Beträge für die Verstärkung und den Ersatz eiserner Brücken auf den zunächst zu elektrifizierenden Bahnstrecken, ferner sind grössere Posten in den Voranschlag eingestellt für die Vollendung des zweiten Simplontunnels, die Weiterführung der Arbeiten zum Ausbaue von Doppelspuren, den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn und die Bahnhofumbauten in Thun, Biel und Chiasso.

Wie aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich ist, beträgt die Vermehrung des veranschlagten Ausgabenbetrages pro 1922 für Bahnanlage und feste Einrichtungen gegenüber dem Bauvoranschlage des Vorjahres Fr. 4,908,400.

Bahnanlage und feste Einrichtungen.

	Wirkliche Bauausgaben im Jahre		Bauvoranschlag		Vermehrung oder Verminderung 1922 gegen 1921
	1919	1920	1921	1922	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Genfer Verbindungsbahn	198,668	23,263	150,000	150,000	—
Simplontunnel	1,237,382	5,737,057	3,800,000	1,000,000	— 2,800,000
Surbtalbahn	55	15,766	—	—	—
Elektrifikation	37,696,609	51,147,074	51,944,640	56,747,640	+ 4,803,000
Zentralverwaltung	—	678,332	—	—	—
Kreis I	3,292,661	5,345,598	6,927,600	5,974,600	— 953,000
„ II	6,159,582	9,210,585	5,829,500	9,064,000	+ 3,234,500
„ III	4,872,577	6,342,826	3,717,300	5,823,000	+ 2,105,700
„ IV	2,238,284	2,181,900	688,900	983,000	+ 294,100
„ V	11,191,676	11,685,473	6,467,000	4,691,100	— 1,775,900
Gesamtsumme	66,887,494	92,367,874	79,524,940	84,433,340	+ 4,908,400

Ausser diesen Erörterungen allgemeiner Natur erlauben wir uns, aus dem Bauvoranschlag für das Jahr 1922 noch folgendes hervorzuheben:

Die Weiterführung der nachfolgenden grössern, bereits in frühern Voranschlägen enthaltenen Bauten, deren Gesamtvoranschlag nach Abzug von Beiträgen Dritter Fr. 1,000,000 übersteigt, ist in Aussicht genommen. Dabei ist besonders darauf hinzuweisen, dass bei einigen der angeführten Summen, soweit es sich um Voranschläge aus frühern Jahren handelt, die seither eingetretenen Preissteigerungen nicht berücksichtigt sind und sich daher bei der Bauausführung Überschreitungen ergeben dürften. Diese Posten sind mit einem Stern bezeichnet. Wo bei einzelnen Bauten eine Neuaufstellung des Kostenvoranschlages aus besondern Gründen vorgenommen worden ist, haben wir in den nachfolgenden Tabellen die neu ermittelte Bau- summe eingestellt.

	Gesamt- kosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für das Jahr 1922
	Beträge in tausend Franken	
<i>Bau neuer Linien:</i>		
Genfer Verbindungsbahn	10,000 *	150
Simplontunnel	35,700	1,000
<i>Elektrifikation:</i>		
Strecke Erstfeld-Bellinzona	110,000	8,320
Strecke Bellinzona-Chiasso	16,000	3,500
Strecken Erstfeld-Luzern, Arth-Goldau-Zürich, Zug-Luzern und Immensee-Rothkreuz . .	43,500	12,200
Strecke Luzern-Olten-Basel	—	4,800
Strecke Sitten-Lausanne	40,000	14,800
Kraftwerk Barberine	37,000	12,000
<i>Kreis I:</i>		
Bahnhofweiterung Nyon	1,400	190
II. Geleise Dailens-Ependes	5,000	200
II. Geleise Ependes-Yverdon	15,600	10
II. Geleise Siviriez-Romont	3,700	550
Verstärkung und Ersatz eiserner Brücken mit Rücksicht auf den elektrischen Betrieb . .	4,707	2,796
Vorbereitungsarbeiten für die Elektrifikation Lausanne-Brig	1,591	854

*) Voranschläge aus der Zeit vor 1919.

	Gesamt- kosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für das Jahr 1922
<i>Kreis II:</i>		
Beträge in tausend Franken		
Rangierbahnhof Basel-Muttenzerfeld	37,000	300
Zentralbahnhof Thun	10,450	2,000
Erweiterung Hauptbahnhof Solothurn	2,000	30
Bahnhofenerweiterung Delsberg	1,890	400
Bahnhofumbau Biel	22,400	4,000
Umbau der Kessilochbrücken Zwingen-Grel- lingen	2,850	600
II. Geleise Solothurn-Lengnau	6,400	200

<i>Kreis III:</i>		
Umbau der linksufrigen Zürichseebahn	17,180 *	2,000
II. Geleise Thalwil-Richterswil	7,370 *	1,500
Bahnhofenerweiterung Wädenswil	2,630 *	50

<i>Kreis IV:</i>		
II. Geleise Rorschach-St. Margrethen	4,790	600

<i>Kreis V:</i>		
Bahnhofumbau Bellinzona	6,100	400
Bahnhofumbau Chiasso	18,000	2,000
II. Geleise Giubiasco-Lugano	12,900 *	500
Verstärkungen und Ersatz eiserner Brücken mit Rücksicht auf die Elektrifikation	1,324	580

Die Weiterführung oder Vollendung der folgenden bereits in frühern Bauvoranschlägen enthaltenen Bauten, deren Gesamtkosten-voranschlag Fr. 1,000,000 übersteigt, wird verschoben:

	Gesamt- kosten- voranschlag	Noch aus- zugebender Betrag
Beträge in tausend Franken		
<i>Bau neuer Linien:</i>		
Surbtalbahn	6,917	6,884

<i>Kreis I:</i>		
Bahnhofumbau Neuenburg	8,300 *	8,216
Bahnhofenerweiterung Brig	1,085 *	508

*) Voranschläge aus der Zeit vor 1919.

	Gesamt- kosten- voranschlag	Noch aus- zugebender Betrag
	Beträge in tausend Franken	
<i>Kreis II:</i>		
Bahnhofserweiterung Liestal	1,550 *	1,472
Bahnhofserweiterung Langenthal	1,850	1,840
II. Geleise Basel S. B. B.-Basel Bad. B.	1,200 *	780
II. Geleise Aarburg-Sursee	5,150 *	90
II. Geleise Rothenburg-Emmenbrücke	2,700	2,650
II. Geleise Kiesen-Thun	3,700 *	400
<i>Kreis III:</i>		
Verlegung der Station Horgen	2,900 *	2,888
<i>Kreis IV:</i>		
Rangierbahnhöferweiterung Winterthur	3,000 *	2,992
II. Geleise Winterthur-Wil.	7,100 *	2,970
II. Geleise Wil-Uzwil	8,950	7,750
II. Geleise Winkeln-Bruggen	1,900 *	1,550
Stationserweiterung Kreuzlingen	2,450 *	2,358
<i>Kreis V:</i>		
II. Geleise Lugano-Maroggia	2,500 *	970
Von den im Bauvoranschlag enthaltenen neuen Bauten, deren Gesamtkostenvoranschlag Fr. 1,000,000 übersteigt, ist einzig die Erweiterung des Bahnhofes Aarau zu erwähnen.		
Für die Beschaffung von Rollmaterial sind vorgesehen:		
Fr. 26,389,000 gegenüber Fr. 38,865,000 im Voranschlag für 1921,		
Fr. 40,157,000 im Voranschlag für 1920 und Fr. 25,669,990 laut Rechnung für 1920.		
Erstgenannte Summe setzt sich wie folgt zusammen:		
68 elektrische Lokomotiven und 4 Motorwagen (teilweise von 1920 und 1921 übertragen)	Fr.	20,910,000
6 Akkumulatorenfahrzeuge (Bestellung 1921)	»	300,000
60 Personenwagen (Restlieferung von 1919 und 1920)	»	2,594,000
170 Güterwagen (Restlieferung von 1920)	»	1,955,000
Heizwagen oder Ausrüstung von Lokomotiven und Wagen mit elektrischer Heizung	»	480,000
2 Schotterkippwagen	»	24,000
3 Rollschemele	»	66,000
Ausrüstung von 40 Personenwagen mit Dynamo- beleuchtung	»	60,000
Total	Fr.	26,389,000

*) Voranschläge aus der Zeit vor 1919.

Dampflokomotiven sollen keine mehr beschafft werden und auch die Beschaffung von Gepäckwagen ist nicht vorgesehen.

Neu bestellt werden nur 20 elektrische Lokomotiven, eventuell einige Heizwagen oder dann Ausrüstungen für elektrische Heizung, 2 Schotterkippwagen, 3 Rollchemel und die Ausrüstung von 40 Personenwagen mit Beleuchtungsdynamos.

Zur Ausrangierung gelangen:

- 40 Dampflokomotiven,
- 7 Personenwagen,
- 3 Gepäckwagen und
- 80 Güterwagen.

III. Betriebsvoranschlag.

Die Betriebseinnahmen sind für 1922 auf einen Gesamtbetrag von 412,6 Millionen Franken geschätzt. Die Zergliederung dieser Summe nach den einzelnen Verkehrsgattungen und ihre Vergleichung mit den Ergebnissen und den Voranschlagsansätzen der früheren Jahre ergibt folgendes Bild.

	Rechnungen			Voranschläge	
	1913	1919	1920	1921	1922
	in Millionen Franken				
Personenverkehr	84,6	99,7	123,3	137,0	131,0
Gepäck, Tiere, Güter	117,0	226,4	254,7	282,0	261,5
Postverkehr	2,2	2,9	3,1	3,5	3,5
Verschiedene Einnahmen . . .	8,9	12,7	12,9	12,9	16,6
Total Betriebseinnahmen . .	212,7	341,7	394,0	435,4	412,6
Gegen das Vorjahr in % . . .	+3,2	+42,8	+15,3	+10,5	-5,3

Die Personeneinnahmen des Jahres 1921 werden nach den bisherigen Erfahrungen nur etwa 130 Millionen statt 137 Millionen Franken erreichen. Die stark erhöhten Taxen, die Konkurrenz der Automobile und die verminderte Verdienstgelegenheit in einzelnen Landesgegenden wirken hemmend auf die Verkehrsentwicklung ein. Für 1922 konnte infolgedessen nur eine Einnahme von 131 Millionen, d. h. keine höhere als die für 1921 zu erwartende, vorgesehen werden.

Im Güterverkehr machte sich neben den schon angeführten ungünstigen Einflüssen hauptsächlich die seit Anfang 1921 heftiger gewordene Krisis in Industrie und Handel geltend. Die Transportmengen und die Einnahmen blieben in den Monaten Januar-August 1921 gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres fast um 20 % zurück. Bei dieser Sachlage können die Einnahmen aus dem Warenverkehr

(Gepäck, Tiere, Güter und Post) für 1921 höchstens auf rund 211 Millionen eingeschätzt werden. Im Jahre 1920 betragen sie 257,8 Millionen und im Voranschlag für 1921 sind 285,5 Millionen angesetzt. Die für 1921 zu erwartende Mindereinnahme wird daher 74,5 Millionen Franken oder gegen 26 % ausmachen.

Die Einnahmen aus dem Güter- und Postverkehr sind mit 265 Millionen in den Voranschlag aufgenommen. Die Bahnverwaltung ging bei ihrer Schätzung von der Annahme aus, es werde in der Gestaltung der Wirtschaftsverhältnisse im Jahre 1922 eine Besserung eintreten, so dass es sich rechtfertige, mindestens auf die Ergebnisse des Güterverkehrs im Jahre 1920 abzustellen und eine bescheidene Steigerung um etwa 4 % in Anschlag zu bringen. Die Erfahrung wird zeigen, wieweit die Annahmen berechtigt waren.

Die verschiedenen Einnahmen sind zu 16,6 Millionen angesetzt. Dieser Betrag bedeutet gegenüber den Vorjahren eine Zunahme von etwa 4 Millionen Franken oder 25 %. Die Vermehrung ist fast ganz auf die Eröffnung des Betriebes der neuen Kraftwerke Amsteg und Ritom zurückzuführen. Der Bruttoertrag dieser Hilfsbetriebe, bestehend aus dem Überschuss der Einnahmen über die Bedienungs- und Unterhaltskosten, wird in die Bahnbetriebsrechnung und damit in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt. Diese wird dagegen mit den Kapitalzinsen, die bisher auf Baukonto verrechnet wurden, und mit den Abschreibungsbeträgen belastet.

Die Summe aller Betriebseinnahmen ist im Voranschlag des Jahres 1922 um 22,8 Millionen Franken niedriger eingeschätzt als in demjenigen für 1921. Seit dem Bestehen der Bundesbahnen muss zum erstenmal in solchem Masse mit einer rückläufigen Bewegung gerechnet werden.

Die Betriebsausgaben sind in der nachfolgenden Übersicht in üblicher Weise dargestellt und mit den Summen früherer Jahre in Vergleich gezogen. Die einzelnen Rubriken geben die Bruttoausgaben an, indem die unter Ziffer VI erscheinenden Beträge, bestehend in Belastungen und Rückerstattungen, noch nicht verteilt sind.

	Rechnungen			Voranschläge	
	1913	1919	1920	1921	1922
Rohe Ausgaben:	in Millionen Franken				
I. Allgemeine Verwaltung	4,5	6,9	7,8	8,1	7,9
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn	21,3	37,8	49,3	41,4	41,4
III. Stationsdienst und Zugbegleitung	49,2	99,8	115,7	118,3	118,8
IV. Fahr- und Werkstätte-dienst	56,5	133,2	168,8	183,3	150,0
V. Verschiedene Ausgaben	12,9	16,2	19,4	29,9	23,8
VI. Dem Betrieb auffallende Bauausgaben, abzüglich Mehreinnahmen für Gemeinschaftsbahnhöfe u. Betriebsbesorgungen. .	-2,0	-3,0	-2,7	-1,4	-2,0
Rohe Betriebsausgaben	142,4	290,9	358,3	379,6	334,9
Hiervon fallen zu Lasten der Spezialfonds . . .	9,3	6,4	12,3	10,2	10,7
Reine Betriebsausgaben	133,1	284,5	346,0	369,4	324,2
Gegen das Vorjahr in %		+34,1	+21,7	+6,8	-12,2

Der Überschuss der Betriebseinnahmen wird zur Bestreitung der Lasten der Finanzverwaltung der Unternehmung auf die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen. Es ergeben sich:

	Rechnungen			Voranschläge	
	1913	1919	1920	1921	1922
	in Millionen Franken				
Reine Überschüsse	79,6	57,2	48,0	66,0	88,4
Gegen das Vorjahr in % . .	+0,2	+110,3	-16,1	+37,5	+33,0

Der für 1921 erwartete Überschuss wird aus den angeführten Gründen bei weitem nicht erreicht werden.

Die Höhe der für 1922 in Anschlag gebrachten Betriebsausgaben ist von den vorausgesehenen Arbeitsleistungen und vom wahrscheinlichen Kostenaufwande für das Personal und für das Verbrauchsmaterial abhängig.

Die Lokomotivkilometer haben betragen oder sind veranschlagt:

	pro 1920	1921	1922
Dampflokomotiven	28,934,110	28,500,000	28,500,000
Elektr. Lokomotiven	910,885	2,230,000	4,000,000
Zusammen	29,844,995	30,730,000	32,500,000

Die Kosten der Betriebskraft betragen in Millionen Franken:

	1920	1921	1922
für die Kohlen	90,8	105,0	67,4
» » elektrische Kraft	0,8	2,4	4,3
Zusammen	91,6	107,4	71,7

Auf den Kosten des Materialverbrauchs tritt nun erstmals eine merkbare Erleichterung ein, die hauptsächlich dem Sinken des Kohlenpreises zuzuschreiben ist. Während der durchschnittliche Tonnenpreis im Jahre 1920 Fr. 174 betrug und für das Jahr 1921 auf Fr. 200 veranschlagt wurde — in Wirklichkeit wird er sich auf Fr. 150—160 stellen —, ist dem Voranschlag für 1922 ein Ansatz von Fr. 135 zugrunde gelegt.

Der Personalbestand des Betriebes (Personal der Baubureaus und Hilfsarbeiter des Bahnunterhaltes ausgenommen) ergibt sich aus folgenden Ziffern:

	1920	1921	1922
Festangestellte	27,557	28,277	28,066
Tag- und Stundenlohnarbeiter	11,853	8,893	7,766
Zusammen	39,410	37,170	35,832

Die Aufwendungen für das Betriebspersonal betragen:

	1920	1921	1922
	in Millionen Franken		
Gehälter und Löhne	94,2	93,8	93,5
Teuerungs- und Ortszulagen	110,9	112,5	107,1
Kleider und Nebenbezüge	18,1	18,7	18,0
Einlagen in die Hilfskassen, Pensionszuschüsse und Unfallversicherung	13,3	21,1	19,1
Zusammen	236,5	246,1	237,7
In % der reinen Betriebsausgaben	68,2	66,7	73,1

Die von der Bundesversammlung noch festzusetzenden Teuerungszulagen für 1922 sind einstweilen nach den Ansätzen für 1921 in den Voranschlag aufgenommen.

Das Ansteigen der Leistungen an die Hilfskasse beruht hauptsächlich auf dem Einbezug der ganzen Grundsteuerzuschläge in die Versicherung.

Die für 1922 vorgesehenen reinen Gesamtbetriebsausgaben von 324,2 Millionen Franken sind um 21,8 Millionen niedriger als im Rechnungsjahr 1920. Wesentliche Minderausgaben werden erwartet beim Bahnunterhalt infolge billigerer Materialpreise und Einschränkung der Arbeiten und beim Fahrdienst wegen des Rückganges der Kohlenpreise. Andererseits wird angenommen, dass die verschiedenen Ausgaben, insbesondere die Mieten für fremdes Rollmaterial und die schon erwähnten Leistungen an die Hilfskasse eine merkliche Zunahme erfahren.

IV. Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Posten des Voranschlages betragen:

Einnahmen.

Überschuss der Betriebseinnahmen, brutto	Fr. 77,693,800
Baukapitalzins, Zinserträge etc.	» 4,624,520
Zuschüsse aus den Spezialfonds	» 10,659,400
Betriebssubventionen und sonstige Einnahmen	» 30,000
Summe der Einnahmen	<u>Fr. 93,007,720</u>

Ausgaben.

Verzinsung der Anleihen und schwebenden Schulden	Fr. 103,684,000
Finanzunkosten, Pachtzins, Verluste auf Nebengeschäften	» 758,000
Gesetzliche Tilgungen und Abschreibungen	» 5,969,000
Gutschrift an die Spezialfonds	» 11,344,800
Sonstige Ausgaben, inbegriffen Fr. 1,500,000 für Verzinsung und Tilgung des Hilfskassedefizites	» 1,607,000
Summe der Ausgaben	<u>Fr. 123,362,800</u>
Voraussichtlicher Fehlbetrag des Jahres 1922	<u>Fr. 30,355,080</u>

Bei einem Bruttoüberschuss der Betriebsrechnung von 77,7 Millionen ergibt sich durch die Hinzurechnung des für Erneuerungskosten usw. aus den Spezialfonds entnommenen Betrages von 10,7 Millionen ein reiner Überschuss von 88,4 Millionen Franken.

Die Hauptbelastung der Rechnung bilden die Kapitalzinse, die auf 103,7 Millionen Franken angesetzt sind gegenüber 78,4 Millionen Franken im Jahre 1920 und 94,1 Millionen nach dem Voranschlag für 1921. Das rasche Anwachsen entspricht der bedeutenden jährlichen Vermehrung des Schuldkapitals zur Deckung der Baukosten und der zunehmenden Fehlbeträge. Auch die Erhöhung des Zinsfusses ist dafür mitbestimmend.

Die Quote für die gesetzliche Tilgung des Schuldkapitals ist infolge der Ausdehnung der Amortisationsfrist um 6—7 Millionen kleiner als in frühern Jahren.

Auf Seite 83 des Voranschlages wird der voraussichtliche Gesamtausfall auf Ende 1922, mit Einschluss des nach der Rechnung für 1920 vorhandenen Defizites von 92,7 Millionen Franken, auf rund 203 Millionen Franken berechnet. Diese hohe Summe, die den Ernst der Finanzlage der Bundesbahnen kennzeichnet, dürfte sich in Anbetracht des fortdauernden Rückganges der Betriebseinnahmen des laufenden Jahres noch als zu niedrig erweisen.

V. Kapitalbedarf und Kapitalbeschaffung.

Gemäss der Nachweisung auf Seite 102 des Voranschlages sind an Geldmitteln erforderlich:

	Millionen Franken
a. im Jahre 1922: für Bauausgaben, Kapitalrückzahlungen und Fehlbetrag	134,0
b. für 1920: zur Deckung der am Jahresende bestehenden Schatzscheinschuld	308,0
c. für 1921: gemäss dem Voranschlag und den Ergänzungsposten.	161,0
Zusammen	<u>603,0</u>
Gedeckt wurden: durch das 6 % ige Anleihen von 1921 und die vorherige Ausgabe von Kassascheinen	216,0
so dass als Gesamtbedarf verbleiben	<u>387,0</u>
Die Hilfskasse wird aus ihren verfügbaren Mitteln gegen Depotscheine abgeben können	14,0
Verbleibender Restbedarf an Kapital	<u>373,0</u>

Wie in frühern Jahren soll der Kapitalbedarf vorläufig durch Geldaufnahme bei der Schweizerischen Nationalbank gegen drei-

monatliche Schatzscheine gedeckt werden. Da auf Ende 1921 bereits Schatzscheine im Betrage von 250 Millionen Franken ausgegeben sein werden, wird in Aussicht genommen, möglichst bald zur Aufnahme eines neuen festen Anleihens zu schreiten. Da der Bundesrat hierzu bereits auf Grund des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1920 *) befugt ist, bedarf es einer besondern Ermächtigung durch die Bundesversammlung, wie sie im Antrage des Verwaltungsrates unter Ziffer 5 vorgesehen ist, nicht.

VI. Antrag.

Wir stimmen den Vorschlägen des Verwaltungsrates vom 30. September mit Ausnahme der schon erwähnten Ziffer 5 zu und erlauben uns, Ihnen den nachfolgenden Beschlussesentwurf zur Annahme zu empfehlen.

Wir benützen den Anlass, Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 28. Oktober 1921.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

*) Siehe Gesetzsammlung, Bd. XXXVI, S. 883.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
betreffend
den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1922.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft
nach Einsicht

1. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 30. September 1921,
2. der Botschaft des Bundesrates vom 28. Oktober 1921

beschliesst:

Die folgenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1922 werden genehmigt:

1. Der Bauvoranschlag im Betrage von Fr. 105,802,690.
2. Der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 412,636,600 Einnahmen und mit Fr. 334,942,800 Ausgaben.
3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 93,007,720 Einnahmen und mit Fr. 123,362,800 Ausgaben.
4. Der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Betrage von Fr. 134,000,000.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1922. . (Vom 28. Oktober 1921.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1921
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1498
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.11.1921
Date	
Data	
Seite	800-813
Page	
Pagina	
Ref. No	10 028 122

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.