Korrekturen der Rechnungsprüfungskommission 1927

Begleitschreiben
des Verwaltungsrates an den Bundesrat zum Berichte der Generaldirektion, vom 14.April 1927, über die ausserordentlichen Leistungen und Lasten, die den Bundesbahnen während und nach den Kriegsjahren auferlegt wurden.

Bern, den April 1927.

An das eidgenössische Post- & Eisenbahndepartement
zuhanden des Bundesrates.

Hochgeachteter Herr Bundesrat!

I. Vorbemerkungen.

Auf Wunsch der nationalrätlichen Bundesbahnkommission haben Sie die Generaldirektion der Bundesbahnen im Dezember letzten Jahres eingeladen, Ihnen Bericht zu erstatten über den Umfang und den Wert der Leistungen und Opfer, die den Bundesbahnen in ihrer Eigenschaft als Staatsbahn in der Kriegs- und Nachkriegszeit im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt auferlegt wurden. In Anbetracht der grossen Tragweite dieser Angelegenheit ersuchte die Generaldirektion unsere Behörde, zu ihr ebenfalls Stellung zu nehmen. Sie übermittelte uns deshalb am 1.März d.J. ihren ersten Entwurf zum Berichte, worauf dann in der Sitzung vom 8.März eine erste Aussprache über diesen Gegenstand stattfand. Diese führte zum Ergebnis, dass der Verwaltungsrat den Bericht der Generaldirektion endgültig erst mit der Vorlage der Rechnungen für das Jahr 1926 werde behandeln können, weil eine Prüfung der Ausführungen und Berechnungen der Generaldirektion durch die Rechnungsprüfungskommission unseres Rates als angezeigt erschien. Mit Schreiben vom 9.März haben wir Sie deshalb ersucht, die Zustellung des Berichtes der Generaldirektion an die Mitglieder der nationalrätlichen Bundesbahnkommission bis zum Eingang unserer Vernehmlassung verschieben zu wollen.

Der Verwaltungsrat hat sich in seiner heutigen Sitzung neuerdings mit den Ausführungen der Generaldirektion in ihrem Berichte befasst und schliesst sich ihren Feststellungen an. Es ist offenkundig, dass die darin aufgeführten ausserordentlichen Leistungen und Opfer in hohem Masse auf den Haushalt der Bundesbahnen drücken. Sie sind mitschuld an den hohen Fehlbeträgen in den ersten Nachkriegsjahren und sie haben auch die Rechnungsabschlüsse der letzten Jahre sehr ungünstig beeinflusst.

Die dauernden Mehrlasten, die die von der Generaldirektion zusammengestellten ausserordentlichen Leistungen und Opfer für die Bundesbahnen zur Folge haben, hätten unter Umständen von ihnen noch getragen werden können, wenn der Wettbewerb der Automobile nicht in so einschneidender Weise eingesetzt hätte. Der Rückfall in eine Defizitperiode, wie es das Ergebnis des Jahres 1926 befürchten lässt, wäre jedoch für das ganze Land von unberechenbarem Schaden. Die Frage der Wiedergutmachung der ausserordentlichen Schäden durch den Bund muss deshalb auch im höheren nationalen Interesse zur Diskussion gestellt werden.

II. Mutmassliche Entwicklung der Finanzlage der Bundesbahnen in den nächsten Jahren.

In der Beurteilung der finanziellen Aussichten der Bundesbahnen für einen längeren Zeitraum bildet die Entwicklung der Verkehrseinnahmen den unsichersten

Faktor. Wir lassen nachstehend eine Zusammenstellung folgen, aus der die Entwicklung der Verkehrsmengen, der Verkehrseinnahmen und der Einnahmen für die Verkehrseinheiten zu ersehen ist.

Verkehrsmengen und Verkehrseinnahmen der SBB in den Jahren 1923-1926.

Personenverkehr	1923	1924	1925	1926
Anzahl Reisende	86 777 657	96 486 306	101 827 814	102 993 140
Personenkilometer	1 964 472 220	2 218 984 096	2 380 711 303	- *
Einnahmen	127 163 161	132 450 507	139 564 246	137 397 163
Durchschnittl. Einnahmen pro Reisenden Fr.	1,47	1,37	1,37	1,33
Durchschnittl. Einnahmen pro Personenkilometer Rp.	6,47	5,97	5,86	- *
Güterverkehr				
Anzahl Tonnen	14 354 220	16 278 350	16 123 009	16 498 873
Tonnenkilometer	1 152 764 387	1 770 315 392	1 741 669 911	- *
Einnahmen	203 420 226	229 718 643	203 777 210	197 235 309
Durchschnittl. Einnahmen pro Tonne Fr.	14,17	14,11	12,64	11,95
Durchschnittl. Einnahmen pro Tonnenkilometer Rp.	17,65	12,98	11,70	- *
Gepäck- & Tierverkehr				
Anzahl Tonnen	305 139	320 851	313 621	305 843
Tonnenkilometer	18 439 833	19 850 059	19 016 467	18 229 139
Einnahmen	17 583 166	19 022 633	18 563 165	17 823 102
Einnahmen pro Tonne Fr.	57,62	59,29	59,19	58,28
" " Tonnenkm Rp.	95,35	95,83	97,62	97,77

* Für das Jahr 1926 liegen die statistischen Angaben noch nicht vor.

Soweit die Transportmengen in Betracht fallen, ist in den letzten vier Jahren eine fast ununterbrochene Steigerung festzustellen, so dass das Jahr 1926 als Rekordjahr zu bezeichnen ist, indem seit dem Bestande der Bundesbahnen alle bisherigen Verkehrsziffern sowohl im Personen- als im Güterverkehr übertroffen wurden. Mit dieser erfreulichen Entwicklung der Verkehrsmengen halten aber die Verkehrseinnahmen nicht Schritt. Beim Personenverkehr sind die Ausfälle auf die Abwanderung in die unteren Klassen sowie auf die Wiedereinführung und Ausdehnung der Retourbillette zurückzuführen. Beim Güterverkehr ist die durchschnittliche Einnahme sowohl pro Gütertonne als pro Gütertonnenkilometer ständig zurückgegangen. In der Hauptsache steht diese Erscheinung mit den in den letzten Jahren durchgeführten Taxermässigungen im Zusammenhang. Bekanntlich wurden mit Wirkung vom 1.Januar 1925 an die Taxen für Entfernungen über 150 km ermässigt. Im Verlaufe des Jahres 1926 wurden die Bergzuschläge im Güterverkehr abgeschafft, wodurch für das Jahr 1926 ein Ausfall von rund 2 Millionen Franken entstanden ist. Zu besondern Taxermässigungen gaben dann namentlich die Konkurrenzverhältnisse gegenüber ausländischen Bahnstrecken und gegenüber den inländischen Automobiltransporten Anlass.

Wie sich die folgenden Jahre gestalten werden, kann nicht vorausgesagt werden. Mit der fortschreitenden Stabilisierung der Valuten darf vielleicht ein allmählicher Rückgang der wegen des ausländischen Wettbewerbes zu gewährenden Taxvergünstigungen erwartet werden. Allein dieser Gewinn wird sehr

wahrscheinlich durch die stets noch zunehmende Lastwagenkonkurrenz wettgemacht. Die Erfahrungen der nächsten Monate werden zeigen, welche weitern Opfer die Bundesbahnen durch besondere Taxvergünstigungen für die vom Automobil bedrohten Gütersendungen werden bringen müssen und in welchem Umfange diese Ausfälle durch Mehrverkehr werden ausgeglichen werden können. Optimistische Hoffnungen wird man jedoch in die künftige Vermehrung der Verkehrseinnahmen nicht setzen dürfen.

Die Schätzung der voraussichtlichen Mehr- und Minderausgaben lässt sich mit grösserer Sicherheit anstellen. Gegenüber dem Jahre 1926 ist mit folgenden Mehrausgaben zu rechnen. Vom Jahre 1927 an wird der Beitrag der Verwaltung an die Versicherungskasse schon auf Grund der bisherigen Statuten um ein weiteres Prozent der Versicherungssumme steigen (11 %). Die dauernde Mehrausgabe aus dieser Verpflichtung wird ungefähr 1,7 Millionen Franken betragen. Im Jahre 1927 wird ausserdem eine Mehrbelastung von rund 1,7 Millionen Franken eintreten, weil fünf Monatsbetreffnisse der Gehaltserhöhungen in die Pensionskasse einbezahlt werden müssen. Zur teilweisen Sanierung der Pensions- und Hilfskasse sollen auf Grund des von der Generaldirektion ausgearbeiteten Entwurfes zu einer Statutenrevision die Beiträge der Verwaltung und der Versicherten um 1 % erhöht werden. Voraussichtlich wird sich hieraus für die Verwaltung eine weitere jährliche Mehrbelastung von rund Fr.800 000 ergeben. Das Jahr 1927 wird gegenüber 1926 eine weitere Erhöhung der Ausgaben von rund 3 Millionen Franken bringen, weil am 1.April 1927 die gesetzlichen Gehaltserhöhungen und die Beförderungen fällig geworden sind. Wie sich das neue Besoldungsgesetz finanziell für die Bundesbahnen auswirken wird, lässt sich zurzeit noch nicht mit Bestimmtheit voraussehen. ~~Allein selbst~~ Wenn es bei den Beschlüssen des Ständerates über die festen Besoldungen und Zulagen und bei den bisherigen Einreihungen der Stellen bliebe, würde für die Jahre 1928-1931 zusammen immer noch eine Mehrausgabe von rund 5,4 Millionen Franken entstehen. Inwieweit allfällige Mehrausgaben durch eine Verlängerung der Arbeitszeit werden ausgeglichen werden können, kann heute noch nicht beurteilt werden.

Weitere Mehrlasten werden entstehen für ~~die Verzinsung~~ den Zinsendienst und die Tilgung sowie für die Einlagen in den Erneuerungsfonds infolge Neubauten und Bestellung von Lokomotiven und Wagen, auch wenn die Bauvoranschläge der nächsten Jahre sehr stark eingeschränkt werden.

Die höheren Kapitallasten infolge der Elektrifizierung werden ausgeglichen werden durch Ersparnisse an Personal und Brennmaterialien.

Der Personalbestand wird infolge der Elektrifizierung und anderer Rationalisierungsmassnahmen in den nächsten Jahren weiter zurückgehen. Die Generaldirektion glaubt, bei gleichbleibendem Verkehr innerhalb der nächsten fünf Jahre einen Personalabbau von rund 1900 Mann durchführen zu können. Dieser Abbau soll in der Hauptsache ermöglicht werden durch die Einführung der elektrischen Zugförderung, namentlich des Einmannsystems, durch die Rationalisierung der Werkstätten und durch die Ersparnisse auf Grund der Untersuchungen der verschiedenen Sparkommissionen. Ob sich diese Ersparnisse ganz oder nur teilweise werden verwirklichen lassen, hängt jedoch auch von der weitern Entwicklung der Verkehrsleistungen und der Ordnung der Arbeitszeit ab. Die geplante Einführung der durchgehenden Güterzugsbremse kann für die nächsten Jahre noch nicht als Ersparnisquelle eingestellt werden, weil durch das Zusammenwirken verschiedener Abbaufaktoren zu gleicher Zeit der Abbau der Handbremser, d.h. ihre anderweitige Verwendung ohnehin auf gewisse Schwierigkeiten stossen wird. Auch ist zu beachten, dass die Ersparnisse in den ersten Jahren durch die Einbaukosten in starkem Masse werden beeinträchtigt werden.

Nach den Berechnungen der Versicherungsmathematiker, die zur Untersu-

(1928 = 3, 1929 = 1,7, 1930 = 0,6, 1931 = 0,1 Millionen Franken)

chung der Verhältnisse unserer Pensionskasse eingeladen worden waren, wird das Anwachsen des versicherungstechnischen Fehlbetrages der Pensions- und Hilfskasse durch die beabsichtigte Statutenrevision nur zum Teil aufgehalten werden. Zur vollständigen Stabilisierung dieses Fehlbetrages wäre ihres Erachtens noch eine jährliche Mehrleistung von 11 Millionen Franken erforderlich. Die Generaldirektion hofft jedoch, diesen Betrag durch geeignete Massnahmen noch herabsetzen zu können.

III. Schlussfolgerungen.

Die vorstehenden Betrachtungen geben somit nicht dazu Anlass, die künftige Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben der Bundesbahnen in günstigem Lichte erscheinen zu lassen. Soweit sich die Dinge im heutigen Zeitpunkte beurteilen lassen, ist wenig Aussicht vorhanden, dass es den Bundesbahnen möglich sein wird, aus eigener Kraft die ihnen aufgebürdeten ausserordentlichen Lasten zu tragen und überdies den Ausgleich in ihrem Finanzhaushalte zu finden. ~~Würde eine Rückvergütung der ausserordentlichen Leistungen und Lasten abgelehnt oder nur in ungenügendem Masse geleistet, so wäre in Anbetracht der voraussichtlichen Fehlbeträge in den kommenden Jahren an einen allgemeinen Taxabbau nicht zu denken. Unter Umständen würde man sogar in die Zwangslage geraten~~, die Erhöhung der Taxen für die Massengüter ernstlich in Erwägung zu lassen ~~zu~~ ziehen, was volkswirtschaftlich allerdings sehr zu bedauern wäre. Gewisse Mehreinnahmen könnten vielleicht noch durch die Erhöhung der Personentaxen erreicht werden. Allein auch beim Personenverkehr sind der Taxbildung durch den zunehmenden Wettbewerb der Automobile und durch die Interessen unseres Fremdenverkehrs gewisse obere Grenzen gesetzt, die mit aller Vorsicht zu ermitteln sind. Wie aber im gegenwärtigen Zeitpunkte die Erhöhung der Personentaxen im Volke aufgenommen würde, brauchen wir nicht näher auszuführen.

Die Höhe der Personalausgaben wird, soweit die Ansätze in Frage kommen, durch das Parlament bestimmt. Die Verwaltungsorgane haben auf diesen wichtigsten Teil der Betriebsausgaben nur insofern eine Einwirkung, als sie den Personalbestand stetsfort den Bedürfnissen anzupassen haben. Der von der Generaldirektion in Aussicht genommene weitere Abbau von rund 1900 Mann innerhalb fünf Jahren zeigt, dass ein zielbewusster Sparwille bei dieser Behörde vorhanden ist. Durch eine Verlängerung der Arbeitszeit während der kommenden kritischen Jahre könnte der Personalabbau bei mehreren Kategorien allerdings noch weiter gefördert werden.

In Anbetracht dieser Verhältnisse wird es, wenn nicht eine ganz unerwartete Verkehrszunahme eintritt, trotz aller Anstrengungen der Organe der Bundesbahnverwaltung nicht möglich sein, das Gleichgewicht herbeizuführen. ~~ohne dass der Wert der~~ ausserordentlichen Leistungen in den Kriegs- und Nachkriegsjahren ~~den Bundesbahnen rückvergütet und damit~~ die Zinsenlast der Bundesbahnen jährlich um einen ~~entsprechenden~~ Betrag herabgemindert. ~~wird~~. Für die Wiedergutmachung der Schäden, die die Bundesbahnen bei Erfüllung von allgemeinen, nicht in ihren Pflichtenkreis gehörenden Staatsaufgaben erlitten haben, hat die Oeffentlichkeit im allgemeinen grosses Verständnis gezeigt. In einem grossen Teil der Presse ist die Ansicht festzustellen, dass die Rückvergütung des Ueberdies dieser Lasten und Verluste durch den Bund nur ein Gebot der Billigkeit wäre. Die dabei auftretenden Bedenken beziehen sich mehr auf die Art der Deckung dieser Leistungen durch den Bund. Ohne zu dieser wichtigen Finanzfrage Stellung nehmen zu wollen, gestatten wir uns immerhin darauf hinzuweisen, dass der Bund mit der fortschreitenden Verschräfung der Automobilkonkurrenz immer grössere finanzielle Vorteile aus der Verzollung der Automobile und des Benzins zieht, während die Finanzlage der Bundesbahnen sich gleichzeitig zusehends verschlech-

Dagegen würde durch die Wiedergutmachung der Schäden infolge der

chung der Verhältnisse unserer Pensionskasse eingeladen worden waren, wird das Anwachsen des versicherungstechnischen Fehlbetrages der Pensions- und Hilfskasse durch die beabsichtigte Statutenrevision nur zum Teil aufgehalten werden. Zur vollständigen Stabilisierung dieses Fehlbetrages wäre ihres Erachtens noch eine jährliche Mehrleistung von 11 Millionen Franken erforderlich. Die Generaldirektion hofft, [illegible] durch geeignete Massnahmen noch herabsetzen zu können.

b **Es hat sich deshalb bei den obersten Organen der Bundesbahnverwaltung und auch in weitern Kreisen die Frage der Wiedergutmachung der ausserordentlichen Leistungen und Lasten der Bundesbahnen durch den Bund in den Vordergrund gedrängt. Würde auf diese Frage nicht eingetreten, so wäre für die kommenden Jahre ein allgemeiner Taxabbau gänzlich ausgeschlossen; Wir könnten sogar in die Zwangslage geraten.**

Die vorstehenden [illegible] nicht dazu Anlass, die Einwicklung der [illegible] der Bundesbahnen in günstigem Lichte erscheinen zu lassen. Soweit sich die Dinge im heutigen Zeitpunkt beurteilen lassen, ist wenig Aussicht vorhanden, dass es den Bundesbahnen möglich sein wird, aus eigener Kraft die ihnen aufgebürdeten ausserordentlichen Lasten zu tragen und überdies den Ausgleich in ihrem Finanzhaushalte zu finden.

b ~~Würde eine Rückvergütung der ausserordentlichen Leistungen und Lasten abgelehnt oder nur in ungenügendem Masse geleistet, so wäre in Anbetracht der voraussichtlichen Fehlbeträge in den kommenden Jahren an einen allgemeinen Taxabbau nicht zu denken. Unter Umständen würde man sogar in die Zwangslage geraten~~, die Erhöhung der Taxen für die Massengüter ernstlich in Erwägung ~~zu~~ ziehen zu lassen, was volkswirtschaftlich allerdings sehr zu bedauern wäre. Gewisse Mehreinnahmen könnten vielleicht noch durch die Erhöhung der Personentaxen erreicht werden. Allein auch beim Personenverkehr sind der Taxbildung durch den zunehmenden Wettbewerb der Automobile und durch die Interessen unseres Fremdenverkehrs gewisse obere Grenzen gesetzt, die mit aller Vorsicht zu ermitteln sind. Wie aber im gegenwärtigen Zeitpunkte die Erhöhung der Personentaxen im Volke aufgenommen würde, brauchen wir nicht näher auszuführen.

Die Höhe der Personalausgaben wird, soweit die Ansätze in Frage kommen, durch das Parlament bestimmt. Die Verwaltungsorgane haben auf diesen wichtigsten Teil der Betriebsausgaben nur insofern eine Einwirkung, als sie den Personalbestand stetsfort den Bedürfnissen anzupassen haben. Der von der Generaldirektion in Aussicht genommene weitere Abbau von rund 1900 Mann innerhalb fünf Jahren zeigt, dass ein zielbewusster Sparwille bei dieser Behörde vorhanden ist. Durch eine Verlängerung der Arbeitszeit während der kommenden kritischen Jahre könnte der Personalabbau bei mehreren Kategorien allerdings noch weiter gefördert werden.

In Anbetracht dieser Verhältnisse wird es, wenn nicht eine ganz unerwartete Verkehrszunahme eintritt, trotz aller Anstrengungen der Organe der Bundesbahnverwaltung nicht möglich sein, das Gleichgewicht herbeizuführen, ~~ohne dass der Wert der~~ ausserordentlichen Leistungen in den Kriegs- und Nachkriegsjahren ~~den Bundesbahnen rückvergütet und damit~~ die Zinsenlast der Bundesbahnen jährlich um einen ~~entsprechenden~~ erheblichen Betrag herabgemindert ~~wird~~. Für die Wiedergutmachung der Schäden, die die Bundesbahnen bei Erfüllung von allgemeinen, nicht in ihren Pflichtenkreis gehörenden Staatsaufgaben erlitten haben, hat die Oeffentlichkeit im allgemeinen grosses Verständnis gezeigt. In einem grossen Teil der Presse ist die Ansicht festzustellen, dass die Rückvergütung des Wertes dieser Lasten und Verluste durch den Bund nur ein Gebot der Billigkeit wäre. Die dabei auftretenden Bedenken beziehen sich mehr auf die Art der Deckung dieser Leistungen durch den Bund. Ohne zu dieser wichtigen Finanzfrage Stellung nehmen zu wollen, gestatten wir uns immerhin darauf hinzuweisen, dass der Bund mit der fortschreitenden Verschräfung der Automobilkonkurrenz immer grössere finanzielle Vorteile aus der Verzollung der Automobile und des Benzins zieht, während die Finanzlage der Bundesbahnen sich gleichzeitig zusehends verschlech-

tert. Während im Jahre 1913 die Einnahmen aus den Automobilzöllen (Automobile und Benzin) nur rund Fr.424 000 betragen haben, sind sie im Jahre 1926 auf rund 26,8 Millionen Franken angestiegen. Die Automobilisierung der Schweiz ist somit für die Bundeskasse zu einer sehr einträglichen Finanzquelle geworden, während sie gleichzeitig den Haushalt der Bundesbahnen in steigendem Masse beeinträchtigt. Bei dieser Sachlage sollte es möglich sein, einen Ausgleich der für Bund und Bundesbahnen entgegengesetzten Folgen dieser Verkehrsumwälzung zu finden, so gut wie vor Jahrzehnten beim Aufkommen der Eisenbahnen die dadurch finanziell gefährdeten Postanstalten durch das neue Verkehrsmittel gestützt werden mussten, indem die Eisenbahnen vom Staate zur unentgeltlichen Beförderung der regalpflichtigen Postsachen verpflichtet wurden.

Die Generaldirektion hat in ihrem Berichte auch ausgeführt, in welchem weitgehenden Masse fremde Staaten ihre Staats- oder Privatbahnen für die während und nach den Kriegsjahren erlittenen Verluste entschädigt haben. Es scheint uns, dass der Bund seiner Bahn zum mindesten in gleichem Umfange Rückvergütungen leisten dürfte, wie es beispielsweise in England der Staat gegenüber den dortigen Privatbahnen getan hat. Die vom englischen Staate den Privatbahnen geleistete Entschädigung beträgt, bezogen auf die Betriebslänge der Bundesbahnen von 2927 km, rund 385 Millionen Franken. In England haben jedoch die Eisenbahnen nicht so ausserordentliche Sonderleistungen für den Staat aufzuweisen, wie es bei den schweizerischen Bundesbahnen namentlich für die Kohlenverbilligungsaktion, für die Landesversorgung durch Beschaffung von Güterwagen und für die Beschaffung von Arbeitsgelegenheiten durch die Elektrifizierung der Fall ist.

Eine weitere Schlussfolgerung, die wir aus dem Berichte der Generaldirektion ziehen müssen, bezieht sich auf ~~die~~ Schutz- und Verhütungsmassnahmen für die Zukunft. Es sollten ~~bestimmte~~ Garantien dafür geschaffen werden, dass jedes Mal, wenn der Bund die Bundesbahnen mit Auflagen belastet, die politischen Zwecken dienen und die für die nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwaltenden und zu betreibenden Bundesbahnen aller Voraussicht nach mit erheblichen Verlusten verbunden sein werden, die Bundesbahnen zum Ausgleich solcher Verluste besonders entschädigt werden. Die Grundlage ~~hiefür~~ bieten die gesetzlich verankerten Grundsätze der finanziellen Autonomie sowie der kaufmännischen Verwaltung der Bundesbahnen. für eine solche Garantie

Im Anhang zu diesem Schreiben gestatten wir uns, an verschiedene Aeusserungen zu erinnern, die im Schosse des früheren und gegenwärtigen Verwaltungsrates gegenüber der Belastung der Bundesbahnen mit bahnfremden Aufgaben und Leistungen gefallen sind. Es geht daraus mit aller Deutlichkeit hervor, dass gegen die Belastung der Bundesbahnrechnungen mit Ausgaben, für die eigentlich die Bundeskasse hätte aufkommen sollen, von den für die finanzielle Gebarung der Bundesbahnen mitverantwortlichen Verwaltungsräten je und je angekämpft worden ist. Man wird deshalb dem obersten Organ der Bundesbahnverwaltung nicht vorhalten können, dass es sich nicht rechtzeitig für die Abwälzung der Kosten von allgemeinen staatspolitischen Leistungen verwendet hätte. Dass in den Jahren 1923-1925, die für die Bundesbahnen mit Ueberschüssen abschlossen, während sie für den Bund Fehlbeträge brachten, diese Ansprüche nicht geltend gemacht werden konnten, dürfte jedermann verständlich sein.

Wir schliessen unsere Ausführungen mit dem Wunsche, dass der hohe Bundesrat und die eidgen. Räte mit allem Wohlwollen für die Bundesbahnen an die Prüfung dieser Wiedergutmachungsfrage herantreten. ~~Bezüglich der Form der Rückerstattung erlauben wir uns noch darauf aufmerksam zu machen, dass es nicht in der Meinung unseres Rates liegt, eine jährliche Bundessubvention anzuregen, sondern dass wir lediglich an eine einmalige Rückerstattungsoperation denken.~~ eine etwa

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident: Der Sekretär:

Anhang.

Wiedergutmachung für die den Bundesbahnen in den Kriegs- und Nachkriegsjahren auferlegten ausserordentlichen Leistungen und Lasten