

Bundesblatt

Bern, den 26. Mai 1965 117. Jahrgang Band 1

Nr. 21

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 33.- im Jahr, Fr. 18.- im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9219

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnung und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1964

(Vom 18. Mai 1965)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1964 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 28. April 1965 zur Genehmigung zu unterbreiten.

I. Verkehrsleistung und Verkehrserträge

Die nach wie vor ausgezeichnete Wirtschaftskonjunktur begünstigte auch im Berichtsjahr die allgemeine Verkehrsentwicklung. Die Schweizerischen Bundesbahnen konnten den umfangreichen Verkehr jedoch reibungslos abwickeln. Daraus geht hervor, dass ihre Leistungsfähigkeit ausreicht, um das gestiegene Transportbedürfnis der Wirtschaft unseres Landes zu befriedigen, wenn in der Anlieferung durch die Rheinschiffahrt keine Störungen auftreten. Die gesteigerte Kapazität der Schiene ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der langfristig geplante und in Verwirklichung befindliche Ausbau der Anlagen sich immer stärker auszuwirken beginnt.

Im Personenverkehr transportierten die Bundesbahnen im Berichtsjahr 248,0 Millionen Reisende, gegenüber 241,6 Millionen im Vorjahr, was einer Zunahme von 6,4 Millionen oder 2,7 Prozent entspricht. Darin inbegriffen sind die rund 2,5 Millionen Fahrgäste, die für Reisen zur Schweizerischen Landesausstellung die Bahn benützten. Obwohl diese Frequenzergebnisse neue Höchstwerte darstellen, vermögen sie nicht darüber hinwegzutäuschen, dass im Vergleich mit der Verkehrsentwicklung bei den übrigen Verkehrsmitteln sich die seit Jahren festgestellte Schrumpfung der Bahnquote fortsetzt. Eine wesentliche Steigerung erfuhr der schweizerische Einzel- und der Gruppenreiseverkehr. Auch der Abonnementsverkehr nahm zu, wogegen der direkte internationale Verkehr gesamthaft gesehen eher stationär blieb.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 498,4 Millionen Franken. Sie stiegen um 26,8 Millionen Franken oder 5,7 Prozent; sie sind damit prozentual stärker angewachsen als die Zahl der Reisenden. Nebst der am 1. November 1964 in Kraft getretenen Tarifierhöhung, die sich bereits etwas auswirken vermochte, liegt dies in der vermehrten Benützung der ersten Wagenklasse und in der Zunahme der durchschnittlichen Beförderungslänge begründet. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr verteilen sich wie folgt auf die verschiedenen Verkehrsgruppen:

Einzelreiseverkehr	375,6 Millionen Franken oder 75,3 Prozent
Gruppenreiseverkehr	32,8 Millionen Franken oder 6,6 Prozent
Abonnementsverkehr	90,0 Millionen Franken oder 18,1 Prozent

Im Güterverkehr stiegen die Verkehrsmengen um 4,6, die Einnahmen aber nur um 2,6 Prozent. Der Zuwachs des Transportvolumens ist geringer als im Vorjahr (+6,2 Prozent) und blieb auch unter der durchschnittlichen Expansionsrate der letzten zehn Jahre. Eine Zunahme verzeichneten der Exportverkehr sowie der Binnenverkehr, während der Importverkehr wegen des Nachlassens der Brennstoffeinfuhren und des Niederwassers im Rhein die letztjährige hohe Zuwachsrate nur noch zur Hälfte erreichte. Infolge der Konjunktorentwicklung in Italien erlitt der internationale Transitverkehr erstmals seit dem Jahre 1958 einen Rückschlag.

Die Einnahmen aus dem Gepäck- und Expressgutverkehr stiegen gegenüber 1963 nur um 0,8 Millionen Franken. Der Postverkehr brachte dank der Neuordnung der Postbeförderungsentschädigung einen Mehrertrag von 6 Millionen Franken. Im Tierverkehr fielen die Transporte geringer aus als im Vorjahr, so dass die Einnahmen um 2,3 Millionen Franken oder 26 Prozent zurückgingen. Der Frachtertrag aus der Beförderung von Stückgütern und Wagenladungen erhöhte sich um 15 Millionen Franken auf 651,7 Millionen Franken. Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr betragen somit 755,7 Millionen Franken, gegenüber 736,2 Millionen Franken im Vorjahr.

Der gesamte Verkehrsertrag belief sich auf 1254,1 Millionen Franken und übertraf damit das letztjährige Ergebnis um 46,3 Millionen Franken oder 3,8 Prozent. Das Verhältnis der Personenverkehrseinnahmen zu den Güterverkehrseinnahmen hat sich leicht zugunsten der ersteren verschoben. Der Anteil des Personenverkehrs belief sich auf 39,7 Prozent, derjenige des Güterverkehrs auf 60,3 Prozent.

II. Betriebsrechnung

Der gesamte Betriebsertrag erreichte 1383,3 Millionen Franken, das sind 51 Millionen Franken oder 3,8 Prozent mehr als im Vorjahr. Vom Mehrertrag entfallen 46,3 Millionen Franken auf die Verkehrserträge und 4,7 Millionen Franken auf den Nebenertrag. Am Zuwachs des letzteren sind hauptsächlich die Entschädigungen fremder Bahnen für die Benützung der Gemeinschaftsbahnhöfe, die Erträge aus den Pachtbetrieben und die Einnahmen aus Fahrzeugmieten beteiligt.

Die Erhöhung des Betriebsaufwandes um 75,9 Millionen Franken auf 1094,7 Millionen Franken setzt sich aus einer Zunahme des Personalaufwandes von 81,2 Millionen Franken und einer Verminderung des Sachaufwandes um 5,3 Millionen Franken zusammen. Der Voranschlag wurde um 52,8 Millionen Franken überschritten. Der Aufwand für «Verwaltung» ist gegenüber 1963 um 5,6 Millionen Franken gestiegen, was nebst den erhöhten Personalkosten auf vermehrte Druckkosten und höhere Provisionen auf dem Verkauf von Fahrausweisen zurückzuführen ist. Dagegen ergab sich für «Leitung und Allgemeines» gegenüber 1963 ein Minderaufwand von 1,7 Millionen Franken.

Zugenommen haben die Aufwendungen für den Stationsdienst (+36,3 Millionen Franken) und den Zugsbegleitungsdienst (+6,5 Millionen Franken), die durch höhere Personalbestände und -bezüge bedingt sind. Die höheren Personalkosten wirkten sich ebenfalls stark auf die Kosten der Zugförderung aus, die gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung um 10 Millionen Franken auf 167,6 Millionen Franken erfahren haben, woran die gestiegenen Personalkosten mit 9,3 Millionen Franken beteiligt sind, während die Fahrstromkosten und die übrigen Zugförderungskosten praktisch unverändert blieben.

Der Aufwand für den Unterhalt umfasst die Kosten des gewöhnlichen Unterhalts sowie die nicht aktivierbaren Bauaufwendungen. Gegenüber 1963 ist er um 18,1 Millionen Franken gestiegen. Am Mehraufwand sind die Anlagen und Einrichtungen mit 10,7 Millionen und die Fahrzeuge mit 7,4 Millionen Franken beteiligt. Diese Zunahme ist dem höheren Kostenniveau zuzuschreiben. Es fehlen dagegen die Rückstellungen, die in den Vorjahren für grosse, den Rahmen der normalen Unterhaltskosten sprengende Arbeiten vorgenommen worden waren. Im Minderaufwand für «Verschiedenes» wirkt sich vor allem der Rückgang der Lieferungen und Leistungen für Dritte aus. Ebenso sind die Aufwendungen im Zusammenhang mit Schadenereignissen leicht zurückgegangen.

Gesamthaft gesehen hat sich der Betriebskoeffizient, d. h. das Verhältnis zwischen Betriebsaufwand und Betriebsertrag, trotz den erfolgreichen Rationalisierungsmassnahmen, gegenüber dem Vorjahr erneut etwas verschlechtert; allerdings hat sich die auf 1. November 1964 in Kraft getretene Tarifierhöhung noch nicht voll auswirken können.

III. Personalbestand und Personalaufwand

Die Bundesbahnen standen auf dem Arbeitsmarkt weiterhin in scharfer Konkurrenz mit andern öffentlichen Verwaltungen und Betrieben und, in den grossen Zentren, auch mit der Privatwirtschaft. Trotz beträchtlicher Besserstellung des Personals unter verschiedenen Titeln war bisher keine wesentliche Entspannung auf dem Arbeitsmarkt zu verzeichnen. So blieben die Bundesbahnen, die im Berichtsjahr einen durchschnittlichen Bestand von rund 42000 Schweizern verzeichneten, auf die Mitarbeit eines relativ bescheidenen Kontingentes von 1500 ausländischen Arbeitskräften angewiesen. Die Zahl der ausländischen Arbeitskräfte stieg gegenüber dem Vorjahr um rund 100 Mann. Ihr Anteil am gesamten Personalbestand ist mit 3,5 Prozent, im Vergleich zur Privatwirtschaft, nach wie vor bescheiden. Die Verbreiterung der Rekrutierungsbasis durch Ein-

stellung jugendlicher Arbeiter und vermehrter Einsatz weiblicher Kräfte im Stationsdienst zeitigte im Berichtsjahr ermutigende Ergebnisse. Nachdem Ende 1964 die vierjährige Amtsdauer 1961–1964 der Bundesbeamten abgelaufen war, konnten fast alle Beamten der SBB vorbehaltlos für die Amtsdauer 1965–1968 wiedergewählt werden.

Die Zunahme des gesamten Personalbestandes gegenüber dem Vorjahr beträgt 653 Personen und gliedert sich nach Arbeitsgebieten wie folgt:

Verwaltung und Leitung	+ 121
Stationsdienst	+ 245
Zugförderung	+ 83
Zugsbegleitung	+ 39
Bewachung und Offenhaltung der Bahn	— 196
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen	+ 203
Unterhalt des Rollmaterials	+ 62
Stromerzeugung und -verteilung	+ 2
Übriges Personal, inkl. Schiffsdienst Bodensee	+ 94

Der Gesamtaufwand für das Personal (inkl. Aufwendungen zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung) belief sich auf 848,8 Millionen Franken gegenüber 771,9 Millionen Franken im Vorjahr. Die Zunahme betrug demnach 76,9 Millionen Franken oder 9,9 Prozent (Vorjahr 15,4 Prozent).

IV. Baurechnung

Die Bruttoaufwendungen beliefen sich auf 382,7 Millionen Franken. Davon entfielen 222,7 Millionen Franken auf die Anlagen und Einrichtungen und 160,0 Millionen Franken auf Fahrzeuge. In Ausführung des Bundesbeschlusses vom 13. März 1964 über die Bekämpfung der Teuerung durch Massnahmen auf dem Gebiete der Bauwirtschaft hat der Bundesrat die Bundesbahnen angewiesen, ihre Bauausgaben 1964 auf den Betrag der effektiven Ausgaben des Jahres 1963, erhöht um einen Zuschlag von 10 Prozent, zu beschränken. Die nicht das Baugewerbe betreffenden Aufwendungen für die Fahrzeugbeschaffung waren von dieser Beschränkung ausgenommen. Die effektiven Bauausgaben des Jahres 1963, ergänzt um den Zuschlag von 10 Prozent ergaben den für 1964 zulässigen Bauplafonds von 223 Millionen Franken. Die effektiven Ausgaben des Jahres 1964 liegen mit 222,7 Millionen Franken somit leicht unter dem zulässigen Plafonds.

Nach Abzug der Entnahmen aus der allgemeinen Baurücklage und der zulasten der Betriebsrechnung fallenden, nicht aktivierbaren Bauaufwendungen ergeben sich aktivierbare Bauaufwendungen von 351,9 Millionen Franken, die zu 52 Prozent aus Abschreibungsmitteln und zu 48 Prozent durch die Erhöhung des Dotationskapitals um 200 Millionen Franken finanziert wurden. Wenn im Berichtsjahr die Bautätigkeit erstmals auf die der Teuerungsbekämpfung dienenden einschränkenden Massnahmen auf dem Gebiete der Bauwirtschaft abzustimmen war, so darf in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass die Bundesbahnen schon seit Jahren bestrebt waren, sich bei der Planung und Ausführung ihrer Bauvorhaben konjunkturgerecht zu verhalten. Durch lang-

fristige Bauplanung wird die gleichmässige Beanspruchung der finanziellen Mittel über grössere Zeiträume hinweg angestrebt und als Masstab für die jährlichen Bauaufwendungen das Leistungsvermögen der eigenen technischen Dienste sowie dasjenige der Bauwirtschaft und der Industrie betrachtet. Die sich daraus ergebende verhältnismässig grosse Konstanz des jährlichen Bauvolumens ist als Beitrag zu einer konjunkturgerechten Baupolitik zu werten.

Das Bestreben der Bundesbahnen, den Ersatz von Niveauübergängen durch Unter- oder Überführungen nach Kräften zu fördern, hat im Berichtsjahr zur Ausmerzung von 82 Niveauübergängen geführt, die durch Fertigstellung von 24 Ersatzbauten möglich gemacht wurde. Weitere 19 Ersatzbauten befinden sich gegenwärtig im Bau, und für 71 Bauvorhaben sind die Detailprojekte in Arbeit. Effektiv aufgewendet wurden 8,2 Millionen Franken, gegenüber 7,5 Millionen Franken im Vorjahr, die aus der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse entnommen wurden.

V. Gewinn- und Verlustrechnung

Der Betriebsüberschuss als Hauptertragsposten ist mit 288,6 Millionen Franken um 24,9 Millionen Franken niedriger als im Vorjahr. Die kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen in der Höhe von 27,2 Millionen Franken stellen lediglich einen buchmässigen Ertrag dar. Bei den « Übrigen Erträgen » von 9,2 Millionen Franken gegenüber 9,4 Millionen Franken im Vorjahr, haben die Erträge aus den vorsorglich erworbenen Grundstücken und den Beteiligungen um 0,6 Millionen Franken zugenommen, während diejenigen des Betriebsvermögens und die sonstigen Erträge um 0,8 Millionen Franken abgenommen haben.

Den bedeutendsten Aufwandposten bilden wie üblich die Abschreibungen vom Anlagevermögen. Die ordentlichen Abschreibungen beliefen sich auf 146,2 Millionen Franken oder 6,6 Millionen Franken mehr als im Vorjahr; diese Zunahme ist ausschliesslich auf die steigenden Anlagewerte zurückzuführen.

Da im Berichtsjahr die Revision des Abschreibungsreglementes noch nicht abgeschlossen werden konnte, wurde das bestehende Reglement in analoger Weise auf das Jahr 1964 angewendet. Wurden damals für die drei Jahre 1961–1963 insgesamt 90 Millionen Franken als zusätzliche Abschreibungen bestimmt, so sind es nun für das Jahr 1964 gemäss Entscheid des VED im Einvernehmen mit dem FZD 35 Millionen Franken. Ein solcher Entscheid wurde nötig, da einerseits das Jahresergebnis keine volle Verzinsung des Dotationskapitals erlaubte, anderseits bei voller Berücksichtigung des Unterschiedes zwischen dem buchmässigen Anlagewert und den Kosten eines gleichwertigen Ersatzes 45 Millionen Franken notwendig gewesen wären. Dadurch wurde eine Verzinsung des Dotationskapitals mit 2 Prozent möglich. Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hat dieser Betrachtungsweise zugestimmt. Vor Erlass neuer Vorschriften über die zusätzlichen Abschreibungen für die Jahre 1965 und folgende soll auch die Abschreibungspraxis der Eidgenössischen Steuerverwaltung zu Rate gezogen werden.

Die Kapitalkosten sind mit 61,2 Millionen Franken um 4,8 Millionen Franken höher als im Vorjahr, was ausser der Zunahme des Fremdkapitals auf das

Ansteigen des durchschnittlichen Zinsfusses der festen Verbindlichkeiten zurückzuführen ist.

Abgesehen von der Zuwendung von 1 Million Franken an die Rücklage zur Deckung grosser Schäden konnten im Berichtsjahr weder Rücklagen noch Rückstellungen vorgenommen werden.

Der Reingewinn des Jahres beläuft sich auf 17,6 Millionen Franken, gegenüber 23,2 Millionen Franken im Vorjahr. Zusammen mit dem Aktivsaldo des Vorjahres ergibt sich ein verfügbarer Reingewinn von 19,3 Millionen Franken. Davon sind 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve einzulegen. Das Dotationskapital kann mit 2 Prozent zur Hälfte verzinst werden, was 10 Millionen Franken erfordert.

Es verbleibt somit ein Aktivsaldo von 1,3 Millionen Franken zur Verfügung der Bundesversammlung.

VI. Bilanz

Das Anlagevermögen ist im Berichtsjahr um 188,3 Millionen Franken auf 2564,9 Millionen Franken gestiegen. An dieser Zunahme sind hauptsächlich die Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge beteiligt, deren buchmässiger Anlagewert um 130,1 Millionen Franken gestiegen ist. Von den Erstellungs- und Anschaffungskosten der im Jahre 1964 vollendeten Bauten und Anschaffungen in der Höhe von 312,2 Millionen Franken kommen die Anlagenabgänge und die Abschreibungen mit zusammen 182,1 Millionen Franken in Abzug, womit sich die Zunahme des Bilanzwertes um die erwähnten 130,1 Millionen Franken ergibt.

Der Bestand des Betriebsvermögens hat gegenüber dem Vorjahr um 23,7 Millionen Franken zugenommen und beträgt Ende 1964 insgesamt 384,2 Millionen Franken. Barbestände, Postcheck- und Bankguthaben entsprechen praktisch dem Stande des Vorjahres. Die Zunahme der Debitoren von 144,6 auf 160,8 Millionen Franken erklärt sich im wesentlichen durch erhöhte Guthaben an ausstehenden Frachten als Folge der Verkehrszunahme. Die Materialvorräte weisen gegenüber dem Vorjahr eine teuerungsbedingte Erhöhung um rund 5 Prozent auf.

Unter den Passiven hat das Eigenkapital um 194,5 Millionen Franken auf 822,4 Millionen Franken zugenommen. Von der im Bundesgesetz vom 21. Dezember 1961 vorgesehene Erhöhung des Dotationskapitals um 400 Millionen Franken wurden im Berichtsjahr 200 Millionen Franken eingefordert, wodurch sich das Dotationskapital Ende Jahr auf 600 Millionen Franken beläuft. Nach Zuweisung einer Einlage von 8 Millionen Franken ist die gesetzliche Reserve nunmehr auf 120 Millionen Franken gestiegen. Der Rücklage zur Deckung grosser Schäden wurde die ordentliche Jahreseinlage von 1 Million Franken zugewiesen; Entnahmen daraus wurden keine getätigt. Dagegen wurden der allgemeinen Baurücklage 6,3 Millionen Franken und der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse 8,2 Millionen Franken entnommen; neue Dotierungen dieser Reserven waren nicht möglich.

Das Fremdkapital ist im Berichtsjahr um 53,1 Millionen Franken auf 2085,8 Millionen Franken angestiegen. Die festen Verbindlichkeiten haben sich um 150 Millionen Franken auf 1629,5 Millionen Franken erhöht, was auf die Umwandlung von Kontokorrentguthaben der Pensions- und Hilfskasse in Depotscheine zurückzuführen ist. Weitere Verschiebungen in der Zusammensetzung der festen Verbindlichkeiten haben sich aus der Ablösung von den zur Rückzahlung fällig gewordenen Obligationenanleihen durch Darlehen des Bundes ergeben. Die laufenden Verbindlichkeiten sind mit 456,4 Millionen Franken um 96,5 Millionen Franken kleiner als im Vorjahr, was sich vor allem durch die erwähnte Umwandlung von Guthaben der Pensions- und Hilfskasse erklären lässt. Die «Übrigen Passiven» im Betrage von 88,7 Millionen Franken betreffen hauptsächlich die Schuldensaldi aus den noch nicht erledigten Verkehrsabrechnungen mit andern Bahnen.

VII. Schlussbemerkungen und Antrag

Die Aufgaben, die sich für die Schweizerischen Bundesbahnen aus der Verkehrsentwicklung ergeben, sind ausserordentlich vielfältig. Ihr Bauvolumen erreicht gegenwärtig einen in der schweizerischen Bahngeschichte einmaligen Umfang. Verkehrsprognosen lassen erkennen, dass der systematische Weiterausbau der Anlagen unerlässlich ist, wenn die Bundesbahnen auch in einer weiteren Zukunft den wachsenden Anforderungen des Verkehrs genügen sollen.

Die Verwirklichung der umfangreichen Bauprogramme führt zu einem steigenden Kapitalbedarf. Die Revision des SBB-Gesetzes im Jahre 1961, mit welcher das Dotationskapital des Bundes von 400 auf 800 Millionen Franken heraufgesetzt, die Möglichkeiten der Reservestellung erweitert und die gesetzlichen Investitionsschranken aufgehoben wurden, hat den Weg für eine langfristige und grosszügige Baufinanzierungspolitik geöffnet. Die damals aufgestellten Schätzungen sind seither allein schon durch die fortgeschrittene Teuerung teilweise überholt worden. Das Investitionsprogramm der Jahre 1965–1970 ergibt, nach Abzug der aus Abschreibungen verfügbaren Mittel, einen Bedarf an neuem Kapital von rund 1,3 Milliarden Franken. Für die Konvertierung von zur Rückzahlung fälligen Schulden sind weitere rund 500 Millionen Franken aufzubringen. Der gesamte Kapitalbedarf beträgt somit rund 1,8 Milliarden Franken. Nach Abzug der über die Abschreibungen hinausgehenden eigenen Finanzierungsquellen der Bundesbahnen verbleibt ein durch Darlehen des Bundes oder durch Anleihen zu deckender Kapitalbedarf von rund 1,2 Milliarden Franken oder 200 Millionen Franken im Jahresmittel.

Aus dem Umstand, dass im Transitverkehr im Berichtsjahr ein leichter Rückgang zu verzeichnen war, darf nicht geschlossen werden, die Bemühungen um den Ausbau unserer Alpentransversalen hätten an Aktualität verloren. Es handelt sich dabei um eine durch die konjunkturelle Lage in Italien bedingte kurzfristige Schwankung. Die Entwicklung des Transitverkehrs wird in den nächsten Jahren steigende Tendenz aufweisen, auch wenn die Zunahme in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehntes hinter denjenigen der vergangenen Jahre

zurückbleiben dürfte, da sich verschiedene, den Verkehr hemmende Faktoren vermehrt bemerkbar machen werden. Mit fortschreitendem Ausbau unserer Grenzbahnhöfe hat sich gezeigt, dass die Leistungsreserven unserer Transitlinien grösser sind als ursprünglich angenommen wurde. Das Bedürfnis nach einer grosszügigen, der langfristigen Entwicklung gewachsenen Lösung bleibt aber unvermindert bestehen. Die technische Projektierung der verschiedenen in Prüfung stehenden Varianten im Rahmen der Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» steht vor dem Abschluss. Nach Vorliegen der technischen Unterlagen wird die zweite Phase der Arbeiten vor allem den volks- und betriebswirtschaftlichen sowie den rechtlichen und finanziellen Aspekten gewidmet sein.

In engem Zusammenhang mit dem Problem des Ausbaus der Alpentransversalen steht auch die Frage des Rückkaufs der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn. Vom verkehrspolitischen Standpunkt aus kann es als erwünscht betrachtet werden, sämtliche Alpenübergänge der Bahnen in einer Hand zu vereinigen und damit eine einheitliche Transitpolitik zu führen. Die Begründung des Begehrens des Kleinen Rates des Kantons Graubünden um Rückkauf der Rhätischen Bahn liegt mehr auf staatspolitischer Ebene. Im Falle der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn ist die Beschaffung der notwendigen Verhandlungs- und Bewertungsgrundlagen nunmehr abgeschlossen.

Neben den erwähnten Spezialfällen hat im übrigen das Eisenbahngesetz den Gedanken weiterer Bahnrückkäufe in den Hintergrund treten lassen. Die unter verschiedenen Titeln gewährten Hilfeleistungen an private Bahnunternehmungen dürften der Erhaltung technisch und betrieblich gesunder Privatbahnen in weitem Umfange förderlich sein.

Der Leitung und dem ganzen Personal der Bundesbahnen gebührt Dank für die geleisteten grossen Dienste.

Gestützt auf Artikel 8 des Bundesbahngesetzes beantragen wir Ihnen, die Jahresrechnung und Bilanz 1964 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen laut beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 1 302 333 Franken auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Verfassungsmässigkeit des Bundesbeschlusses beruht auf Artikel 7, Buchstabe c, des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen.

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

Bern, den 18. Mai 1965.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Tschudi

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäfts-
berichtes der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1964

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1964,

in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 28. April 1965 an den Bundesrat und

in eine Botschaft des Bundesrates vom 18. Mai 1965,

beschliesst :

Art. 1

Die Jahresrechnung 1964 und die Bilanz per 31. Dezember 1964 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen über das Jahr 1964 wird genehmigt.

Art. 3

Der nach Einlage von 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve und der Verzinsung des Dotationskapitals mit 10 Millionen Franken (2 Prozent) verbleibende Aktivsaldo des Jahres 1964 von 1302333 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnung und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1964 (Vom 18. Mai 1965)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1965
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9219
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.05.1965
Date	
Data	
Seite	1089-1097
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 884

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.