

Bundesblatt

116. Jahrgang

Bern, den 21. Mai 1964

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 33 Franken im Jahr, 18 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Baum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

8979

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1963

(Vom 15. Mai 1964)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1963 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 27. April 1964 zur Genehmigung zu unterbreiten.

I. Verkehrsleistungen und Verkehrserträge

Das Berichtsjahr stand für die Bundesbahnen neuerdings im Zeichen der unverändert anhaltenden Hochkonjunktur. Dabei zeigte sich, dass die Harmonisierung der Entwicklung des Verkehrs mit der Entwicklung der gesamten Wirtschaft in Zeiten ausserordentlicher konjunktureller Expansion schwierige Probleme stellt, die von den Verkehrsorganisationen nicht ohne weiteres gelöst werden können, weil ihr Ausbau erfahrungsgemäss erheblich mehr Zeit beansprucht als die Expansion der Wirtschaft. So wie die Anforderungen von Import, Export, Investitionen und Konsum an die Wirtschaft weiterhin die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Produktionsapparates und der verfügbaren Arbeitskräfte überstiegen, haben sich auch die Spannungen in der Abwicklung des Verkehrs verschärft. Vor allem durch das vorübergehend flutartige Ansteigen des Güterverkehrs im Import wurde die Leistungskapazität des Betriebsapparates der Bundesbahnen zeitweise überfordert.

Im Personenverkehr hatten die Bundesbahnen über die Spitzenergebnisse des Vorjahres hinaus eine weitere leichte Frequenzsteigerung zu verzeichnen. Die Zahl der beförderten Reisenden stieg um 4,6 Millionen (+ 2%) auf 241,6

Millionen. Die Zuwachsrate im Vergleich zur allgemeinen Wirtschaftsentwicklung blieb wegen der weiterhin starken Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs eher bescheiden. Dank der zentralen Lage unseres Landes geht im Personenverkehr weiterhin ein starker Antrieb vom internationalen Verkehr und insbesondere von den häufigen Reisen der ausländischen Arbeitskräfte aus. Wie in den Vorjahren, war auch im Berichtsjahr zu beobachten, dass infolge der guten Einkommensverhältnisse die Nachfrage nach höherem Fahrkomfort zunahm, was in einer stärkeren Besetzung der 1. Wagenklasse und in einer vermehrten Inanspruchnahme der Speise-, Liege- und Schlafwagen zum Ausdruck kommt.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen um 19,3 Millionen auf 471,6 Millionen Franken. Die Zunahme von 4,3 Prozent liegt über der Erhöhung der Zahl der Reisenden, was neben der vermehrten Nachfrage nach qualifizierten Verkehrsleistungen auf die seit Jahren festzustellende Tendenz der Zunahme der durchschnittlichen Beförderungslänge zurückzuführen ist.

Die Zuwachsrate im Güterverkehr liegt deutlich über jener im Personenverkehr. Die Beförderungsmenge übertraf mit 34,9 Millionen Tonnen diejenige des Vorjahres um 2,1 Millionen Tonnen oder um 6,3 Prozent. Wie im Personenverkehr, so gingen auch im Güterverkehr die stärksten Impulse von den internationalen Transporten aus. So stieg der Transitverkehr auf 7,6 Millionen Tonnen (+ 8,1 %). Mit 16 Millionen Tonnen steuerte der Importverkehr nahezu die Hälfte der Gesamttonnage bei und überbot damit das Vorjahresresultat um 9,4 Prozent. Auch der in den Vorjahren ziemlich stabile Bahnexport stieg um einen vollen Fünftel auf 1,3 Millionen Tonnen. Auf das Volumen des Binnenverkehrs wirkte sich das Nachlassen der namentlich für den Kraftwerkbau bestimmten Zementtransporte nachteilig aus. Dieser Verkehr konnte sich mit 8,9 Millionen Tonnen (— 0,5 %) knapp auf der Vorjahreshöhe halten. Auf den Gepäck- und Expressgutverkehr sowie auf die Postbeförderung entfielen schliesslich rund 1,2 Millionen Tonnen.

Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr stiegen gegenüber 1962 um 52,4 Millionen auf 736,2 Millionen Franken oder um 7,6 Prozent. Der Gepäck- und Expressgutverkehr erbrachte Mehreinnahmen von 4,8 Millionen, der Tierverkehr solche von 3,1 Millionen und der Güterverkehr solche von 44,7 Millionen Franken, während im Postverkehr ein unbedeutender Rückgang von 0,2 Millionen Franken zu verzeichnen ist.

Der gesamte Verkehrsertrag belief sich auf 1207,8 Millionen Franken und übertraf damit das letztjährige Ergebnis um 71,7 Millionen Franken oder um 6,3 Prozent. Der auf den Güterverkehr entfallende Anteil an den Gesamteinnahmen hat sich gegenüber den Erträgen aus dem Personenverkehr etwas verstärkt und beträgt nunmehr 61 Prozent.

II. Betriebsrechnung

Der gesamte Betriebsertrag erreichte 1382,3 Millionen Franken. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 90,2 Millionen Franken oder 7,3 Prozent,

wovon 71,7 Millionen Franken auf den Verkehrsertrag und 18,5 Millionen Franken auf den Nebenertrag entfallen. An der Zunahme des letzteren sind hauptsächlich die im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau stark angestiegenen Einnahmen aus Lieferungen und Leistungen für Dritte beteiligt. Ferner haben die Entschädigungen fremder Bahnen für Betriebsleistungen und die Einnahmen aus den Pachtbetrieben zugenommen.

Der Betriebsaufwand erhöhte sich um 99,7 Millionen Franken (+ 10,9%) auf 1018,8 Millionen Franken. Der Betriebskoeffizient, d. h. das Verhältnis zwischen Betriebsertrag und Betriebsaufwand, hat sich gegenüber dem Vorjahr etwas verschlechtert. An der Erhöhung des Betriebsaufwandes ist der Personalaufwand mit 62,1 Millionen Franken und der Sachaufwand mit 37,6 Millionen Franken beteiligt. Der Voranschlag wurde um 95,4 Millionen Franken überschritten.

Der Aufwand für die Verwaltung nahm gegenüber 1962 um 11,1 Millionen Franken zu, was ausser den höheren Personalkosten unter anderem auf vermehrte Druckkosten und auf höhere Provisionen für den Verkauf von Fahrausweisen zurückzuführen ist. Ausserdem sind Aufwendungen von 3,5 Millionen Franken für das Ausrüsten des Rangierbahnhofes Basel mit Richtungsgeleisebremsen als Grossversuch darin enthalten. Der Mehraufwand für «Leitung und Allgemeines» von 7,2 Millionen Franken ist hauptsächlich höheren Personalaufwendungen und vermehrten Rollmaterialmieten zuzuschreiben. In den Mehrkosten für den Stationsdienst (+ 30,1 Millionen Franken) und für die Zugbegleitung (+ 5,7 Millionen Franken) wirken sich die Personalvermehrung und die erhöhten Personalbezüge aus. Die Fahrstromkosten stiegen um 9,6 Millionen Franken, da durch die Zunahme der Verkehrsleistungen auch der Energiebedarf für die Zugförderung grösser geworden ist. Ungünstige hydrologische Verhältnisse zu Beginn des Berichtsjahres machten ferner entsprechend hohe Bezüge von teurer Fremdenenergie notwendig.

Der Aufwand für den Unterhalt enthält die Kosten des gewöhnlichen Unterhalts sowie die nicht aktivierbaren Bauaufwendungen. Gegenüber 1962 ist eine Erhöhung von 12,6 Millionen Franken eingetreten. Daran sind die Anlagen und Einrichtungen mit 8,9 Millionen und die Fahrzeuge mit 3,7 Millionen Franken beteiligt. Die Zunahme ist auf vermehrten Unterhaltsbedarf infolge des grossen Verkehrs und der Kälteperiode sowie auf die Lohn- und Materialteuerung zurückzuführen. In den Unterhaltskosten sind drei Rückstellungen enthalten: 5 Millionen Franken für grosse, den Rahmen der normalen Unterhaltskosten übersteigende Arbeiten an festen Anlagen, 2 Millionen Franken für rückständige Renovationen in Personalräumen der Bundesbahnen und der Pachtbetriebe und 1 Million Franken für den Einbau von Alarmvorrichtungen in Stationen. Der Mehraufwand für «Verschiedenes» von 13,4 Millionen Franken ist im wesentlichen auf die starke Zunahme der Lieferungen und Leistungen für Dritte zurückzuführen (+ 10,5 Millionen Franken).

III. Personalbestand und Personalaufwand

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 42 764 Mann oder 476 Mann mehr als im Vorjahr (+ 1,1 %). Davon entfallen 41 590 Mann auf eigenes Personal und 1174 Mann auf Unternehmerarbeiter. Im Hinblick auf die starke Zunahme der Verkehrsleistungen erscheint diese Erhöhung als gerechtfertigt. Die grösste Bestandeszunahme ist im Stationsdienst (+ 299), in der Verwaltung (+ 144) und im Zugförderungsdienst (+ 82) zu verzeichnen, während in den Unterhaltungsdiensten, vor allem wegen Rekrutierungsschwierigkeiten, ein Rückgang (— 148) eingetreten ist. Die Bundesbahnen waren gezwungen, die empfindlichsten Lücken vermehrt mit ausländischen Arbeitskräften aufzufüllen. Gegenüber dem Vorjahr stieg deren Zahl um 400 auf rund 1400 Mann und erreichte damit 3,5 Prozent des Personalbestandes. Der Personalmangel hat ferner wiederum dazu geführt, dass in erheblichem Umfange Ruhe-, Ausgleichs- und Ferientage sistiert und Überzeit geleistet werden musste, die in bar abzugelten waren.

Der Gesamtaufwand für das Personal (inkl. Aufwendungen zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung) belief sich auf 772,0 Millionen Franken. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr betrug 40,1 Millionen Franken oder 5,5 Prozent. Nach Ursachen gegliedert, setzt sich die Erhöhung wie folgt zusammen:

	Unterschied in Millionen Franken	
	gegenüber der Rechnung 1962	gegenüber dem Voranschlag 1963
Zunahme des Bestandes an eigenem Personal	+ 6,3	+ 1,2
Höhere Durchschnittsbezüge als Wirkung früherer Gesetzes- und Reglementsrevisionen und infolge Änderung der Klassifikationsnormen für die Bahnhöfe und Stationen	+ 3,8	—
Auswirkungen der ab 1. April 1963 in Kraft getretenen neuen Ämtereinreihung. . . .	+ 15,3	+ 15,3
Ausrichtung einer einmaligen Teuerungszulage von 3½ Prozent gemäss Beschluss des Bundesrates vom 8. November 1963:		
– Aktives Personal (einschliesslich Auswirkung auf die Personalversicherung und die Kinderzulagen)	+ 19,1	+ 19,1
– Pensionierte.	+ 3,9	+ 3,9
Einreihung von Ortschaften in höhere Zuschlagsstufen ab 1. Januar 1963	+ 0,8	+ 0,8
Anpassung der Nebenbezüge und Vergütungen an die Teuerung.	+ 2,6	+ 2,8

	Unterschied in Mio Franken	
	gegenüber der Rechnung 1962	gegenüber dem Voranschlag 1962
Änderung der Vorschriften über die Vergütung für auswärtige Verwendung ab 1. Januar 1963.	+ 3,0	+ 3,0
Vermehrte Leistung von Sonntags- und Nachtdienst sowie von Überzeitarbeit, Stellvertretungen usw.	+ 1,1	+ 2,3
Einnmaleinlage in die Pensions- und Hilfskasse für das aktive Personal	+ 7,5	+ 10,0
Wegfall der Einmaleinlage in die PHK zur Erhöhung von Renten gemäss Bundesgesetz vom 20. Dezember 1962.	— 26,0	—
Erhöhung der Löhne und Unternehmerzuschläge bei den fremden Arbeitskräften. .	+ 1,6	+ 3,3
Verschiedenes.	+ 1,1	+ 1,8
	+ 40,1	+ 62,5

IV. Baurechnung

Die Bruttobauaufwendungen beliefen sich auf 326 Millionen Franken oder 38,0 Millionen Franken (+ 13,2%) mehr als im Vorjahr. Sie überstiegen damit den Voranschlag um 9,4 Millionen Franken oder 3 Prozent, was vor allem auf die fortschreitende Teuerung zurückzuführen ist.

Nach Abzug der Entnahme aus der Allgemeinen Baurücklage und der zulaisten der Betriebsrechnung fallenden nicht aktivierbaren Bauaufwendungen ergeben sich aktivierbare Bauaufwendungen von 296,6 Millionen Franken. Davon konnten 185,6 Millionen Franken oder 63 Prozent aus Abschreibungsmitteln finanziert werden. Die restlichen 111 Millionen Franken oder 37 Prozent wurden im wesentlichen durch Erhöhung der langfristigen Verbindlichkeiten aufgebracht. Die Planung und Ausführung des weitaus grössten Teiles der Bauarbeiten der Bundesbahnen sind in langfristigen Programmen festgelegt, deren Anpassung an die betrieblichen Bedürfnisse laufend überwacht wird. Für die Bewältigung der Planungsarbeiten besteht nach wie vor ein ausgesprochener Kadermangel.

Die Sanierung von Niveaüübergängen wurde in Zusammenarbeit mit den Strasseneigentümern systematisch weitergeführt. Im Berichtsjahr konnten nach Vollendung von 23 Ersatzbauwerken 41 Niveaüübergänge aufgehoben werden. Weitere 23 Ersatzbauwerke befinden sich gegenwärtig im Bau und für 51 Über- und Unterführungen werden zur Zeit Detailprojekte ausgearbeitet. Effektiv aufgewendet wurden 7,3 Millionen Franken, die aus der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse entnommen wurden.

V. Gewinn- und Verlustrechnung

Der Betriebsüberschuss als Hauptertragsposten ist mit 313,5 Millionen Franken um 9,5 Millionen Franken niedriger als im Vorjahr. Die kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen in der Höhe von 26,3 Millionen Franken stellen rein buchmässige Erträge dar. Die «Übrigen Erträge» von 9,4 Millionen Franken haben dank höherer Erträge der Beteiligungen und des Betriebsvermögens gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Millionen Franken zugenommen.

Den bedeutendsten Aufwandposten bilden wie üblich die Abschreibungen vom Anlagenvermögen. Die ordentlichen Abschreibungen beliefen sich auf 139,6 Millionen Franken oder 6,8 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Die Zunahme ist auf die steigenden Anlagewerte zurückzuführen. Die zusätzlichen, vom Jahresergebnis abhängigen Abschreibungen belaufen sich auf 44 Millionen Franken. Sie beruhen auf der Erkenntnis, dass in Zeiten fortschreitender Geldentwertung die Abschreibungen vom ursprünglichen Anschaffungs- und Erstellungswert besonders im Hinblick auf die lange Lebensdauer der Eisenbahnanlagen zur Erneuerung nicht genügen. Zusätzliche Abschreibungen sind daher betriebswirtschaftlich und unternehmungspolitisch mindestens so weit begründet, als sie tatsächlich erwirtschaftet werden. Für 1961 bis 1963 waren total 90 Millionen Franken vorgesehen, effektiv wurden jedoch 134 Millionen Franken abgeschrieben. Die Revision des Abschreibungsreglementes steht gegenwärtig in Prüfung.

Die Kapitalkosten sind mit 56,4 Millionen Franken um 2,3 Millionen Franken höher als im Jahre 1962, was auf die Zunahme der laufenden Verbindlichkeiten zurückzuführen ist.

Der Rücklage zur Deckung grosser Schäden wurde die ordentliche Jahresquote von 1 Million Franken zugewiesen. Die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse wurde wie im Vorjahr mit 15 Millionen Franken gespiesen.

Nach Vornahme zusätzlicher Abschreibungen und Äufnung von Rücklagen beläuft sich der Reingewinn des Jahres auf 23,2 Millionen Franken. Zusammen mit dem Aktivsaldo des Vorjahres von 2,5 Millionen Franken ergibt sich ein verfügbarer Reingewinn von 25,7 Millionen Franken. Davon sind 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve einzulegen. Das Dotationskapital, das sich Ende 1963 noch auf 400 Millionen Franken belief, wird voll mit 16 Millionen Franken verzinst. Es verbleibt ein Aktivsaldo in der Höhe von 1,7 Millionen Franken zur Verfügung der Bundesversammlung.

VI. Bilanz

Das Anlagevermögen ist im Berichtsjahr um 122,2 Millionen auf 2376,5 Millionen Franken gestiegen. Von dieser Zunahme entfallen 25 Millionen Franken auf die Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge, 87 Millionen auf die unvollendeten Bauten, 10,1 Millionen auf die vorsorglich erworbenen Grundstücke und 0,1 Millionen Franken auf die Beteiligungen.

Der Bestand des Betriebsvermögens hat gegenüber dem Vorjahr um 28,7 Millionen Franken abgenommen und beträgt Ende 1968 insgesamt 360,5 Millionen Franken. Barbestände und Postcheckguthaben entsprechen mit 41,1 Millionen Franken dem Normalbestand. Der Mittelbedarf für die Baufinanzierung bewirkte eine Abnahme der Guthaben bei den Banken von 111,5 Millionen Franken im Vorjahr auf 45,3 Millionen Franken. Die Zunahme der Debitoren ist im wesentlichen durch die Verkehrszunahme bedingt, die auch die Guthaben aus ausstehenden Frachten ansteigen lässt. Die Materialvorräte weisen ebenfalls eine Erhöhung gegenüber dem Vorjahr auf. In den «Übrigen Aktiven» im Betrage von 88,1 Millionen Franken sind die Guthabensaldi aus den noch nicht erledigten Verkehrsabrechnungen mit anderen Bahnen enthalten, welche grossen Schwankungen unterliegen.

Unter den Passiven hat sich das Eigenkapital um 9 Millionen Franken auf 627,9 Millionen Franken erhöht. Die gesetzliche Reserve ist mit der Einlage des Berichtsjahres auf 112 Millionen Franken gestiegen. Die allgemeine Baurücklage hat sich um die der Baurechnung gutgeschriebene Entnahme von 7,5 Millionen Franken vermindert und beträgt noch 27,4 Millionen Franken. Die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse erhöhte sich auf 57,8 Millionen Franken, diejenige zur Deckung grosser Schäden auf 80,7 Millionen Franken.

Das Fremdkapital ist um 124,3 Millionen Franken auf 2032,7 Millionen Franken gestiegen. Die festen Verbindlichkeiten von 1479,8 Millionen Franken haben sich nicht wesentlich verändert. Die laufenden Verbindlichkeiten sind um 182,3 Millionen Franken, die Rückstellungen um 1,5 Millionen Franken gestiegen. Die «Übrigen Passiven» im Betrage von 115,1 Millionen Franken enthalten als bedeutendsten Posten die Schuldensaldi aus den noch nicht erledigten Verkehrsabrechnungen mit anderen Bahnen.

VII. Schlussbemerkungen und Antrag

Im Berichtsjahr hat es sich erneut gezeigt, dass die Eisenbahnen in unserem Lande nach wie vor der wichtigste Verkehrsträger sind. Ihre erstaunliche Renaissance beweist, dass sie nach Leistungsvermögen und Wirtschaftlichkeit durch kein anderes Verkehrsmittel übertroffen werden. Der Grossverkehr im vergangenen Jahr hat zwar dazu geführt, dass bei den Bundesbahnen verschiedentlich Verkehrssperren verfügt werden mussten. Besonders in der Abfuhr der Güter ab Basel vermochten sie dem Ansturm nicht immer zu genügen. Die Ursache lag in der aussergewöhnlichen Zusammenballung des Importverkehrs nach einem harten Winter, der die Rheinschiffahrt längere Zeit zum Stillstand brachte. Durch verschiedene Sofortmassnahmen ist es jedoch gelungen, die auftretenden Schwierigkeiten zu bewältigen. Indessen sind bei einem derart stürmischen Ansteigen des Verkehrsumfanges Engpässe verschiedener Art deutlich geworden. Als besonders dringend und wirksam erscheint in diesem Zusammenhang eine rasche Erneuerung des Triebfahrzeugparks.

Aus der heutigen Verkehrsentwicklung geht die Bedeutung einer vorausschauenden Investitionspolitik hervor, wodurch zwangsläufig die Leistungsfähigkeit der Bundesbahnen auf Jahrzehnte hinaus bestimmt wird. Sollen sie auch auf eine entferntere Zukunft hinaus den wachsenden Anforderungen des Verkehrs genügen, so ist ein systematischer Weiterausbau der Anlagen unerlässlich.

Diese Feststellung ist von Bedeutung im Hinblick auf die Frage, in welchem Masse die Bundesbahnen bei ihrer Bautätigkeit den konjunkturpolitischen Massnahmen des Bundes auf dem Gebiete der Bauwirtschaft Rechnung zu tragen haben. Als Unternehmung des öffentlichen Verkehrs müssen sie im Unterschied zu der Privatwirtschaft die von ihnen verlangten Leistungen erbringen. Sie sind daher eher als Objekt denn als Subjekt der überhitzten Wirtschaftskonjunktur zu bezeichnen. Grundsätzlich haben jedoch auch sie ihren Beitrag zur Konjunkturdämpfung zu leisten. Vom Baubudget der Bundesbahnen für das Jahr 1964 von 883,7 Millionen Franken entfallen 155,5 Millionen Franken oder 40 Prozent auf die Beschaffung von Rollmaterial. Diese Aufwendungen fallen zum vorneherein ausserhalb den Rahmen des Bundesbeschlusses über konjunkturpolitische Massnahmen auf dem Gebiete der Bauwirtschaft. Für die Anlagen und Einrichtungen bleibt ein Betrag von 228,2 Millionen Franken. Der Anteil des eigentlichen Baugewerbes am Baubudget beträgt lediglich 88 Millionen Franken oder 23 Prozent. Die Bundesbahnen haben sich mit einer Planfönerung der Bau- und Unterhaltsausgaben für das Jahr 1964 bereit erklärt, wobei der Bauplafond nach der effektiven Bautätigkeit des Jahres 1963 unter Berücksichtigung eines Zuschlages für die seither weiter fortgeschrittene Teuerung ausgerichtet wird. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat ferner die Weisung erteilt, alle nicht betriebsnotwendigen Arbeiten zurückzustellen. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass die langfristige Bauplanung der Bundesbahnen von selbst zu einer zeitlichen Ausgeglichenheit der jährlichen Bauvorschläge führt, die an sich bereits konjunkturpolitischen Überlegungen weitgehend Rechnung trägt.

Was die nach langjähriger Vorbereitung gegen Ende dieses Jahres vorgesehene Tarifierhöhung im Personen- und Stückgutverkehr anbetrifft, so bleibt deren Notwendigkeit für die Bahnen unvermindert bestehen.

Die Schwierigkeiten in der Abwicklung des für die Bundesbahnen lebenswichtigen Transitverkehrs haben im Berichtsjahr den Ausbau der Nord-Südtransitlinien zur Diskussion gestellt, da bei der zu erwartenden weiteren Verkehrszunahme die obere Leistungsgrenze in einigen Jahren erreicht sein dürfte. Gotthardbasistunnel, Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur, Lötschbergbasistunnel, Bau einer Tödi-Greina-Bahn und Bau einer Splügenbahn stehen in Diskussion. Die vom Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement mit der Prüfung des Problems betraute Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» ist an der Arbeit. Zur Abklärung der geologischen Verhältnisse für den Bau von Alpendurchstichen werden demnächst am Südrand des Gotthardmassivs Sondierbohrungen durchgeführt. Da insbesondere der allfällige Bau einer Splügen-

bahn die Bereitschaft Italiens voraussetzt, sich an der Verwirklichung zu beteiligen und den erforderlichen Ausbau der südlichen Zufahrtslinien vorzunehmen, ist das italienische Transportministerium eingeladen worden, sich zur Frage des Ausbaus der Alpentransversalen zu äussern.

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 1963 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen laut beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 1 731 460 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 15. Mai 1964.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
**die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1963**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1963,

in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 27. April 1964 an den Bundesrat und

in eine Botschaft des Bundesrates vom 15. Mai 1964,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1963 und die Bilanz per 31. Dezember 1963 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen über das Jahr 1963 wird genehmigt.

Art. 3

Der nach Einlage von 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge und der Verzinsung des Dotationskapitals mit 16 Millionen Franken verbleibende Aktivsaldo des Jahres 1963 von 1 731 460 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
1963 (Vom 15. Mai 1964)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1964
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8979
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.05.1964
Date	
Data	
Seite	989-998
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 514

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.