

8463

**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung  
über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung  
der Schweizerischen Bundesbahnen  
für das Jahr 1961**

(Vom 11. Mai 1962)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1961 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 27. April 1962 zur Genehmigung zu unterbreiten.

**I. Verkehrsleistungen und Verkehrseinnahmen**

Der fortschreitende Anstieg der Konjunktur bildete das Hauptmerkmal der wirtschaftlichen Lage unseres Landes im Berichtsjahr. Dadurch wurde die Verkehrsentwicklung begünstigt, was in den Verkehrsleistungen und Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen zum Ausdruck kommt. In sozusagen allen Ländern Westeuropas waren die Verhältnisse ähnlich, besonders in den Staaten nördlich und südlich der Schweiz. Die Wirtschaften dieser Länder ergänzen sich: was im Norden fehlt, wird im Süden im Überfluss produziert und umgekehrt. Der hin- und herfließende Güterstrom nimmt daher immer grössere Dimensionen an. Die Kaufkraft weiter Bevölkerungsschichten und damit auch die Nachfrage nach Waren und Dienstleistungen hat stark zugenommen. Immer mehr Menschen wird die Erfüllung von Reisewünschen möglich.

Neue Rekordleistungen ergaben sich daher im Personenverkehr der Bundesbahnen, welcher eine Frequenzsteigerung um 5,7 Millionen (+ 2,6%) Reisende

auf 231,5 Millionen zu verzeichnen hatte. Bemerkenswert ist diese Zunahme besonders im Hinblick auf die unvermindert anhaltende private Motorisierung, nahm doch im Berichtsjahr die Zahl der neu in Verkehr gesetzten Personewagen gegenüber dem Vorjahr um 18,5 Prozent zu. Die verbesserten Einkommensverhältnisse des Reisepublikums äusserten sich auch in einer vermehrten Nachfrage nach höherem Fahrkomfort durch gute Benützung der 1. Wagenklasse und durch vermehrte Inanspruchnahme der Speise-, Liege- und Schlafwagendienste. Eine starke Belebung erfuhr der Reiseverkehr durch den schweizerischen und internationalen Bahntourismus sowie durch die Reisen der in der Schweiz und andern mittel- und nordeuropäischen Ländern beschäftigten Ausländer. Das ständige Hin und Zurück von Hunderttausenden von Arbeitskräften gibt der Kundschaft der Bundesbahnen ein neues Gepräge und stellt sie in Zeiten des Spitzenverkehrs gelegentlich vor schwer zu lösende Aufgaben.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 423,3 Millionen Franken oder 30,6 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Der Einnahmewachstum liegt mit 7,8 Prozent bedeutend höher als die Zunahme der Zahl der Reisenden (+ 2,6%), was darauf zurückzuführen ist, dass infolge struktureller Änderungen die mittlere Beförderungslänge zugenommen hat. Dieser Umstand wirkt sich auf die Einnahmestaltung vorteilhaft aus.

Auch im Güterverkehr ist eine neue Rekordleistung erzielt worden, stieg doch die beförderte Tonnage von 29,6 Millionen Tonnen auf 31,1 Millionen Tonnen oder um 4,9 Prozent. Die Verkehrszunahme ist auf das weitere Ansteigen der internationalen Transporte zurückzuführen. Die überragende Rolle, die der Aussenhandelsverkehr für das Transportaufkommen der Schweizerischen Bundesbahnen spielt, geht aus der Tatsache hervor, dass die Import- und Exportgüter rund die Hälfte der von den Schweizerischen Bundesbahnen beförderten Gütermengen ausmachen, während auf den Binnenverkehr etwa ein Drittel und auf den Transit ein Fünftel des Transportvolumens entfallen. Obschon im Transit infolge der Entwicklung der Energiewirtschaft weniger Kohle als früher befördert wurde, stieg dieser Verkehr dank umfangreicher Eisen- und Südfrüchtetransporte um 8,6 Prozent auf 6,7 Millionen Tonnen. Im Importverkehr ist eine Zunahme um 6,6 Prozent auf 14,0 Millionen Tonnen zu verzeichnen, wobei die Abfahrten ab den Rheinhäfen wegen teilweise schlechter Wasserführung des Rheins auf dem Vorjahresniveau von 4,0 Millionen Tonnen verblieben. Der Exportverkehr wies rückläufige Tendenz auf und sank um 8,8 Prozent auf 1,1 Millionen Tonnen. Der Binnentransport verharrte mit 8,2 Millionen Tonnen praktisch auf dem Niveau des Vorjahres, obschon die Zementtransporte erheblich zugenommen haben. Diese Stagnation weist darauf hin, dass die Bundesbahnen weiterhin mit der Strassenkonkurrenz zu rechnen haben. Die Transportkapazität der Strasse erreicht heute rund 36 Prozent des Ladegewichtes der Bundesbahnen. Die durch Lastwagen ausgeführten grenzüberschreitenden Transporte steigen sprunghaft an.

Auf den Gepäck- und Expressgutverkehr und die Postbeförderung der Bundesbahnen entfielen rund 1 Million Tonnen (+ 8,0%).

Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr stiegen um 32,8 Millionen Franken oder 5,5 Prozent. Davon entfallen 4,2 Millionen Franken auf den Gepäck-, Expressgut- und Postverkehr, 1,4 Millionen Franken auf den Tierverkehr und 27,2 Millionen Franken auf den Güterverkehr.

Die gesamten Verkehrseinnahmen beliefen sich auf 1055,8 Millionen Franken und übertrafen damit das letztjährige Ergebnis um 63,4 Millionen Franken oder um 6,4 Prozent. Das Verhältnis der Personenverkehrseinnahmen zu den Güterverkehrseinnahmen hat sich nicht verändert. Der Anteil der Personenverkehrseinnahmen an den Gesamtverkehrseinnahmen bewegt sich nach wie vor um 40 Prozent.

## II. Betriebsrechnung

Der gesamte Betriebsertrag erreichte 1153,4 Millionen Franken. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 73,8 Millionen Franken (+ 6,8%), wovon 63,4 Millionen Franken auf die Verkehrserträge und 10,4 Millionen Franken auf die «Verschiedenen Erträge» entfallen. Am Zuwachs sind die Entschädigungen fremder Bahnen für Betriebsleistungen, die Erträge aus den Pachtbetrieben, die Einnahmen aus Arbeiten für Dritte und die Erträge aus dem Geldwechseldienst beteiligt.

Der Betriebsaufwand ist um 38,2 Millionen Franken (+ 4,9%) auf 820,9 Millionen Franken gestiegen. Der Betriebskoeffizient, d. h. das Verhältnis zwischen Betriebsaufwand und Betriebsertrag hat sich also verbessert. An der Erhöhung des Betriebsaufwandes ist der Personalaufwand mit 28,0 Millionen Franken und der Sachaufwand mit 10,2 Millionen Franken beteiligt. Der Voranschlag wurde um 52,8 Millionen Franken überschritten.

Der Aufwand für die Verwaltung ist gegenüber dem Vorjahr um 4,0 Millionen Franken gestiegen, was ausser den höheren Personalkosten unter anderem auf die erhöhten Druckkosten zurückzuführen ist. Der Mehraufwand für «Leitung und Allgemeines» von 3,1 Millionen Franken ist zur Hauptsache auf die vermehrte Beanspruchung ausländischer Güterwagen infolge Mehrverkehrs und der durch Verkehrsstauungen verursachten längeren Umlaufzeit der Wagen zurückzuführen. In den Mehrkosten für den Stationsdienst (+ 13,4 Millionen Franken) und die Zugsbegleitung (+ 4,7 Millionen Franken) wirkten sich die Personalvermehrungen und die erhöhten Personalbezüge aus. Die Kosten der Zugsförderung konnten um 3,0 Millionen Franken reduziert werden. Dieser Minderaufwand ist vor allem auf die reduzierten Fahrstromkosten zurückzuführen. Dank der Erweiterungsbauten in betriebseigenen Kraftwerken sowie günstiger Wasserführung konnten im Berichtsjahr die Fremdstrombezüge niedrig gehalten werden. Die Verminderung der Ausgaben für feste Treibstoffe steht mit dem Abschluss der Elektrifikation im Zusammenhang.

Der Aufwand für Unterhalt enthält die Kosten des gewöhnlichen Unterhalts sowie die nicht aktivierbaren Bauaufwendungen. Gegenüber 1960 ist er um 10,4 Millionen Franken gestiegen. Die Zunahme ist auf die Lohn- und Materialteuerung sowie den steigenden Unterhaltsbedarf der infolge des grossen

Verkehrs stark beanspruchten Anlagen zurückzuführen. In den Aufwendungen für den Unterhalt sind sodann drei Rückstellungen enthalten: 5 Millionen Franken für grosse, den Rahmen der normalen Unterhaltskosten sprengende Arbeiten an festen Anlagen, 2 Millionen Franken für dringend notwendige Renovationen in Personalräumen der Bundesbahnen und der Pachtbetriebe und 1,5 Millionen Franken für Alarmvorrichtungen in Stationen. Die Unterhaltskosten der Fahrzeuge sind gegenüber dem Vorjahr um 2,9 Millionen Franken gesunken. Der Mehraufwand für «Verschiedenes» von 5,4 Millionen Franken ist vor allem auf die Zunahme der Arbeiten zulasten Dritter sowie der Aufwendungen für Schadenereignisse zurückzuführen. Dem Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete wurde 1 Million Franken zugewiesen.

### III. Personalbestand und Personalaufwand

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 41 699 Mann oder 765 Mann mehr als im Vorjahr (+ 1,9%). Davon entfallen 40 509 Mann auf eigenes Personal und 1190 Mann auf Unternehmerarbeiter. Im Hinblick auf die starke Zunahme der Verkehrsleistungen erscheint diese Erhöhung als gerechtfertigt. Die grössten Bestandeszunahmen waren im Stationsdienst (+ 604) und im Anlagenunterhalt (+ 183) zu verzeichnen, während in anderen Dienststellen eine gewisse Reduktion möglich war. Die Vermehrung entfällt hauptsächlich auf das Hilfspersonal. Auch die Bundesbahnen konnten sich den Auswirkungen der gespannten Lage auf dem Arbeitsmarkt nicht entziehen. Obschon sie als öffentliche Unternehmung gehalten sind, nach Möglichkeit einheimische Arbeitskräfte zu beschäftigen, haben sie unter dem Druck der Verhältnisse in den grossen Zentren in vermehrtem Masse ausländische Arbeiter einstellen müssen. Deren Gesamtzahl ist gegen Ende des Jahres auf rund 600 Mann gestiegen. Der Personalmangel hat ferner dazu geführt, dass im Berichtsjahr 2,1 Millionen Franken für die Leistung von Überzeit aufgewendet werden mussten.

Der Gesamtaufwand für das Personal (inkl. Aufwendungen zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung) belief sich auf 628,5 Millionen Franken. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 31,4 Millionen Franken oder 5,3 Prozent. Nach Ursachen gegliedert, setzt sich die Erhöhung wie folgt zusammen:

	Unterschied in Millionen Franken gegenüber Rechnung 1960
Zunahme des Bestandes an eigenem Personal . . . . .	+ 6,2
Erhöhung der Teuerungszulagen von 3½ auf 5½ Prozent aktives Personal. . . . .	+ 9,0
Pensionierte . . . . .	+ 2,3
Höhere Durchschnittsbezüge als Wirkungen früherer Ge- setzes- und Reglementsrevisionen . . . . .	+ 1,5
Übertrag	<u>+ 19,0</u>

	Unterschied in Millionen Franken gegenüber Rechnung 1960
Übertrag	+ 19,0
Einmaleinlagen in die Pensions- und Hilfskasse für die Erhöhung des versicherten Verdienstes . . . . .	— 1,8
Neuordnung der Nebenbezüge des fahrenden Personals ab 1. Juni 1961. . . . .	+ 2,3
Erhöhung der Vergütung für Nachtdienst ab 1. Januar 1961 und Ausdehnung der vergütungsberechtigten Zeit ab 1. März 1961. . . . .	+ 6,6
Vergütung der Überzeitarbeit . . . . .	+ 0,2
Rückstellung für eine nachträgliche Änderung in der Anrechnung von SUVA-Renten . . . . .	+ 1,0
Erhöhung des Bestandes und der Löhne bei den fremden Arbeitskräften . . . . .	+ 2,1
Verschiedenes. . . . .	+ 2,0
	<u>+ 31,4</u>

Als ausserordentlicher Aufwand enthält die Gewinn- und Verlustrechnung sodann noch einen Posten zur Tilgung des Fehlbetrages im Deckungskapital für die Zuschussrenten von 6 Millionen Franken und eine Rückstellung zur Tilgung des Fehlbetrages im Deckungskapital der Pensions- und Hilfskasse von 12 Millionen Franken.

#### IV. Baurechnung

Die Bruttobauaufwendungen beliefen sich auf 254,1 Millionen Franken oder 14,0 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Im Voranschlag für das Geschäftsjahr 1961 wurde noch zwischen ordentlichem und ausserordentlichem Bauprogramm unterschieden. Das letztere umfasste diejenigen grossen Bahnhofumbauten und Fahrzeugbeschaffungen, zu deren Finanzierung durch Schuldenerhöhung die Bundesbahnen mit Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1956 ermächtigt worden waren. Mit der von den eidgenössischen Räten am 21. Dezember 1961 beschlossenen Änderung des Bundesbahngesetzes ist die bisherige Bindung der Erhöhung der festverzinslichen Schulden an einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss weggefallen, und der Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1956 wurde aufgehoben. Die Unterscheidung zwischen ordentlichem und ausserordentlichem Bauprogramm fällt damit weg.

Die Nettobauaufwendungen sind mit 245,9 Millionen Franken um 3,4 Millionen Franken niedriger als veranschlagt. Sie konnten mit eigenen Mitteln finanziert werden. 26,2 Millionen Franken sind als nicht aktivierbare Aufwen-

dungen im Betriebsaufwand inbegriffen und durch die Betriebserträge unmittelbar gedeckt, 189,0 Millionen Franken standen aus den Abschreibungen vom Anlagevermögen und die restlichen 30,7 Millionen Franken aus den mit den verschiedenen Rückstellungen und Rücklagen gebundenen Mitteln zur Verfügung. Auf Grund des revidierten Abschreibungsreglementes wurden Anschaffungen im Einzelwert unter 2000 Franken (bisher 500 Franken) nicht mehr der Baurechnung, sondern direkt der Betriebsrechnung belastet.

In Zusammenarbeit mit den Strasseneigentümern war es im Berichtsjahr möglich, 60 Niveauübergänge aufzuheben und durch 34 neue Unter- und Überführungen zu ersetzen. Weitere 32 Ersatzbauwerke sind in Ausführung begriffen. Für die Aufhebung von Niveauübergängen wurden Kredite von über 10 Millionen Franken bewilligt. Effektiv aufgewendet wurden 5,2 Millionen Franken, die aus der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse entnommen wurden.

### V. Gewinn- und Verlustrechnung

Der Betriebsüberschuss als Hauptertragsposten beträgt 332,5 Millionen Franken; er ist um 35,6 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Die kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen in der Höhe von 24,5 Millionen Franken stellen rein buchmässige Erträge dar. Die «Übrigen Erträge» sind mit 7,4 Millionen Franken um 0,8 Millionen Franken höher als im Vorjahr, was auf den höheren Zinsertrag aus dem Betriebsvermögen zurückzuführen ist.

Den bedeutendsten Aufwandposten bilden die Abschreibungen. Die im Berichtsjahr vorgenommene, durch das Post- und Eisenbahndepartement genehmigte Revision des Abschreibungsreglementes brachte eine weitere, betriebswirtschaftlich notwendige Erhöhung der ordentlichen Abschreibungen auf dem Unterbau, dem Oberbau, den Fahrleitungsanlagen, den Güter- und Dienstwagen sowie dem Mobiliar und den Geräten, was einen Mehraufwand von 5,6 Millionen Franken verursachte. Eine weitere Zunahme von 1,9 Millionen Franken ist auf das Ansteigen der Anlagewerte zurückzuführen. Sie ist wegen der im Berichtsjahr vorgenommenen Bereinigung des Anlagevermögens durch Herabsetzung gewisser Anlagewerte geringer als sonst.

Die zusätzlichen, vom Jahresergebnis abhängigen Abschreibungen bemessen sich wie bisher nach dem Unterschied zwischen dem buchmässigen Anlagewert und den heutigen Kosten eines gleichwertigen Ersatzes. Wegen der verhältnismässig langen Nutzungsdauer ist dieser Unterschied bei Eisenbahnanlagen besonders gross. Die nach den niedrigen buchmässigen Aulagewerten bemessenen Abschreibungen reichen deshalb zur Finanzierung der Anlageerneuerung nicht aus. Die zusätzlichen Abschreibungen sollen hier die notwendigen Ergänzungen bringen. Sie sind jedoch auf die Jahre beschränkt, in denen sie herausgewirtschaftet werden können und waren bisher durch das Abschreibungsreglement auf den Oberbau und die Fahrzeuge begrenzt. Das revidierte Reglement dehnt sie auf alle erneuerungsbedürftigen Anlagen aus. Für

die vorläufig auf drei Jahre festgelegte Geltungsdauer des Reglementes wurden zusätzliche Abschreibungen im Ausmasse von 90 Millionen Franken vorgesehen, wovon 35 Millionen Franken für das Jahr 1961. In Anbetracht des guten Jahresergebnisses und der Ungewissheit, ob die auf die Jahre 1962 und 1963 fallenden Jahresquoten wirklich herausgewirtschaftet werden können, wurde in die Rechnung 1961 ein von 35 auf 60 Millionen Franken erhöhtes zusätzliches Abschreibungsbetreffnis eingesetzt. In den Abschreibungen vom Betriebsvermögen ist eine vorsorgliche Abschreibung auf den Materialvorräten von 3 Millionen Franken inbegriffen.

Die Kapitalkosten sind mit 52,9 Millionen Franken um 1,2 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Die Zunahme entspricht dem höheren Fremdkapital. In den «Sonstigen Aufwendungen» ist u. a. eine Rückstellung von 2 Millionen Franken für die Landesausstellung 1964 in Lausanne enthalten. Der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse wurden 15 Millionen zugewiesen.

Vom verfügbaren Reingewinn von 35,3 Millionen Franken sind 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve einzulegen. Das Dotationskapital wird voll mit 16 Millionen Franken verzinst. Der Rest von 11,3 Millionen Franken steht als Aktivsaldo zur Verfügung der Bundesversammlung.

## VI. Bilanz

Das Anlagevermögen ist im Berichtsjahr um 35,7 Millionen Franken auf 2125,4 Millionen Franken gestiegen. Von dieser Zunahme entfallen 10,1 Millionen Franken auf die Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge, 20,6 Millionen Franken auf die unvollendeten Bauten, 1 Million Franken auf die vorsorglich erworbenen Grundstücke und 4 Millionen Franken auf die Beteiligungen.

Das Betriebsvermögen hat gegenüber dem Vorjahr um 78,5 Millionen Franken zugenommen und beläuft sich Ende 1961 auf 387 Millionen Franken. Von der Zunahme entfallen 69,3 Millionen Franken auf die flüssigen Mittel (Kasse, Postcheck, Eidgenössisches Finanzdepartement, Banken), die damit auf insgesamt 192,5 Millionen Franken gestiegen sind. Die gegenüber dem Berichtsjahr wesentlich höher veranschlagten Bauaufwendungen lassen eine Abnahme der flüssigen Mittel im laufenden Jahr erwarten. Im Jahre 1963 werden sodann Obligationenanleihen in der Höhe von rund 170 Millionen Franken fällig, wodurch sich die flüssigen Mittel auf einen normalen Stand zurückbilden werden.

In den «Übrigen Aktiven» von 48,8 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 15,3 Millionen Franken auf 590,7 Millionen Franken erhöht. Die gesetzliche Reserve ist um die Einlage des Berichtsjahres von 80 auf 88 Millionen Franken gestiegen. Die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse erhöhte sich auf 40,6 Mil-

lionen Franken. Der Rücklage zur Deckung grosser Schäden wurde wie üblich 0,5 Millionen Franken zugewiesen.

Das Fremdkapital ist um 39,4 Millionen Franken auf 1812,3 Millionen Franken gestiegen. Die festen Verbindlichkeiten haben um die planmässigen Obligationenrückzahlungen von 15 Millionen Franken abgenommen, während die laufenden Verbindlichkeiten um 54,4 Millionen Franken gestiegen sind. Die Rückstellungen haben um 23,2 Millionen Franken auf 38,9 Millionen Franken zugenommen.

Die «Übrigen Passiven» von 108,0 Millionen Franken enthalten als bedeutendsten Posten die Schuldensaldi aus den noch nicht erledigten Verkehrsabrechnungen mit anderen Bahnen.

### VII. Schlussbemerkungen und Antrag

Die ausgezeichnete Wirtschaftslage hat dazu geführt, dass im Berichtsjahr sowohl Schiene wie Strasse vollbeschäftigt waren und neue Rekordleistungen registrieren konnten. Die weitere Zunahme des Verkehrs hat alle Prognosen übertroffen. Die Bundesbahnen können daher den besten Rechnungsabschluss seit ihrem Bestehen vorlegen. Diese Tatsache ist um so erfreulicher, als im Gegensatz dazu die übrigen Staatsbahnen Westeuropas mit Ausnahme der Niederlande und Luxemburgs noch im Jahre 1960 zum Teil sehr erhebliche Fehlbeträge aufzuweisen hatten.

Das weitere Anwachsen der Verkehrsleistungen hatte zur Folge, dass die Grenzen der momentanen Leistungsfähigkeit gewisser Anlagen der Bundesbahnen erreicht worden sind. Der Verkehr kann nur mit Mühe bewältigt werden, da zahlreiche Engpässe und der Mangel an Rollmaterial den Betriebsablauf behindern. Für die Volkswirtschaft ist aber eine harmonische Anpassung des Verkehrsapparates an das anfallende Transportvolumen unerlässlich. Die eidgenössischen Räte haben in voller Erkenntnis dieser Notwendigkeit einer Teilrevision des SBB-Gesetzes zugestimmt, durch welche das Dotationskapital von 400 auf 800 Millionen Franken erhöht, die Reservenstellung begünstigt und die gesetzliche Investitionsschranke aufgehoben wurde. Nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist hat der Bundesrat dieses Gesetz auf den 1. Mai 1962 in Kraft gesetzt. Neben dem revidierten Abschreibungsreglement sind die gesetzlichen Bestimmungen über die Möglichkeit einer verbesserten Reservestellung zur Deckung künftiger Fehlbeträge bereits auf das Rechnungsergebnis der Bundesbahnen im Jahre 1961 anwendbar.

Wie die übrigen Wirtschaftszweige sehen sich ferner auch die Bundesbahnen vor die schwerwiegende Aufgabe gestellt, die steigenden Lohnkosten, die Arbeitszeitverkürzung und den Mangel an einer ausreichenden Zahl geeigneter Arbeitskräfte durch produktivitätssteigernde Kapitalinvestitionen wenigstens teilweise aufzufangen.

Die Ausbaubestrebungen der Bundesbahnen konzentrieren sich vor allem auf die Nord-Südverbindung über den Gotthard. Verkehrsstauungen sind hier nicht leicht zu nehmen. Es werden gewaltige Anstrengungen unternommen,

um alle schwachen Stellen zwischen Basel und Chiasso auszumerzen und die Leistungsfähigkeit der Linie zu erhöhen. Ein einziger auch noch so gut ausgebauter Alpenübergang würde aber schon heute nicht mehr genügen, um den Verkehr reibungslos abzuwickeln. Durch eine zweckmässige und sinnvolle Verteilung ist die notwendige Entlastung des Gotthards anzustreben. Es handelt sich darum, die Stellung der Schweiz als Transitland ersten Ranges zu erhalten. Diese Stellung ist nur dann nicht gefährdet, wenn sich der Transitverkehr, der angesichts des wirtschaftlichen Aufschwunges von Westeuropa weiterhin anwachsen dürfte, in Zukunft reibungslos bewältigt werden kann, da sonst andere Wege gesucht und zweifellos auch gefunden würden. An grossen Anstrengungen, die Eisenbahnen und anderen Verkehrsmöglichkeiten im Westen und Osten unseres Landes auszubauen, fehlt es nicht.

Der Leitung und dem ganzen Personal der Bundesbahnen gebührt der Dank für die geleistete grosse Arbeit.

Gestützt auf Artikel 8 des Bundesbahngesetzes beantragen wir Ihnen, die Jahresrechnung und Bilanz 1961 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen laut beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen, vom Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 11 254 301 Franken zusätzliche 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve einzulegen und 3 254 301 Franken auf neue Rechnung vorzutragen.

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

Bern, den 11. Mai 1962.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**P. Chaudet**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

---

(Entwurf)

**Bundesbeschluss**  
über  
**die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes**  
**der Schweizerischen Bundesbahnen**  
**für das Jahr 1961**

---

Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1961,  
in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 27. April 1962 an den Bundesrat und  
in eine Botschaft des Bundesrates vom 11. Mai 1962,  
beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1961 und die Bilanz per 31. Dezember 1961 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen über das Jahr 1961 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 1961 von 11 254 301 Franken wird wie folgt verwendet:

8 000 000 Franken als zusätzliche Einlage in die gesetzliche Reserve,  
3 254 301 Franken als Vortrag auf neue Rechnung.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1961 (Vom 11.Mai 1962)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1962
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8463
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.05.1962
Date	
Data	
Seite	965-974
Page	
Pagina	
Ref. No	10 041 707

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.