

Bundesblatt

Bern, den 26. Mai 1967 119. Jahrgang Band I

Nr. 21

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.- im Jahr, Fr. 20.- im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9695

Botschaft

**des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäfts-
führung der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1966**

(Vom 19. Mai 1967)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1966 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 24. April 1967 zur Genehmigung zu unterbreiten.

I. Verkehrsleistungen und Verkehrserträge

Die im Vorjahr festgestellte unterschiedliche Verkehrsentwicklung bei den Schweizerischen Bundesbahnen hat sich auch im Rechnungsjahr 1966 fortgesetzt. Während im Personenverkehr erneut eine leichte Abnahme in der Zahl der beförderten Reisenden festzustellen ist, hat sich dagegen im Güterverkehr der seit 1958 beobachtete stetige Verkehrszuwachs, wenn auch abgeschwächt, weiter erhalten können. War im Vorjahr noch eine Zunahme des Transportvolumens von 3,9 Prozent erreicht worden, so verringerte sich diese Zuwachsrate im Rechnungsjahr 1966 auf 2 Prozent. Die durch bauliche und betriebliche Massnahmen verbesserte Leistungskapazität unserer Staatsbahn ermöglichte nicht nur eine reibungslose Abwicklung dieses Verkehrs; die fühlbare Kapazitätserweiterung hätte ausgereicht, um darüber hinaus noch zusätzliche Transportaufgaben zu übernehmen.

Im Personenverkehr beförderten die Bundesbahnen insgesamt 236,1 Millionen Reisende, gegenüber 238,5 Millionen im Vorjahr. Der Verkehrsertrag aus der Personenbeförderung erhöhte sich dagegen bei unveränderten Tarifen um 3,1 Prozent auf 526,7 Millionen Franken. Diese gegenläufige Entwicklung von Frequenz und Ertrag lässt auf eine gewisse Umschichtung innerhalb der verschiedenen Benutzerkategorien schliessen. Im frequenzintensiven Berufs- und

Schülerverkehr ist denn auch einnahmenmässig eine Rückbildung festzustellen, indem die Erträgnisse aus verkauften Abonnementen von 99,0 Millionen Franken im Jahre 1965 auf 97,9 Millionen Franken zurückgegangen sind. Andererseits haben sich die Einnahmen aus dem ertragreicheren internationalen Verkehr und dem schweizerischen Einzelreiseverkehr um 15,5 Millionen Franken auf 395,1 Millionen Franken erhöht. Eine leichte Zunahme hat auch der Gruppenreiseverkehr zu verzeichnen, indem die Erträge hier um rund eine Million Franken verbessert werden konnten und den Betrag von 33,6 Millionen Franken erreichten.

Der Entwicklungsumschwung im Berufs- und Schülerverkehr dürfte vor allem auf die fortschreitende Einführung der enlischen Arbeitszeit (verkürzte Mittagspause) und der Fünftagewoche zurückzuführen sein. Dazu haben auch die Dezentralisierungsbestrebungen der Industrie, der Rückgang ausländischer Arbeitskräfte und nicht zuletzt die Zunahme der firmeneigenen Personaltransporte mit Strassenfahrzeugen beigetragen. Was den Einzelreiseverkehr betrifft, so sind es hier vor allem die zunehmende Verlagerung des Verkehrs auf grössere Beförderungsdistanzen, die vermehrte Benützung der ersten Wagenklasse, sowie die verstärkte Benützung der «Rollenden Strasse» durch unsere Alpentunnels, die das Entwicklungsbild geprägt haben. Der wünschbaren Expansion des Bahnreiseverkehrs wirkt hauptsächlich die Konkurrenzierung durch andere Verkehrsträger entgegen. In erster Linie muss das stete Vordringen der individuellen Motorisierung in immer breitere Volksschichten genannt werden; daneben wirken sich auch die zunehmenden Beförderungsziffern des innerschweizerischen wie auch des grenzüberschreitenden Autocar- und Luftverkehrs auf die Bahnquote nachteilig aus.

Wesentlich günstiger liegen die Verhältnisse im Güterverkehr, wo die Bundesbahnen nach wie vor mit erhöhten Verkehrsleistungen und Erträgnissen aufwarten. Wenn sich auch mengenmässig die Zuwachsrate weiter verringert hat, indem das Transportvolumen gegenüber dem Vorjahr nur um 2 Prozent angestiegen ist, so konnte andererseits eine erfreuliche Zunahme der geleisteten Tonnenkilometer und der entsprechenden Verkehrseinnahmen registriert werden. Die Erträgnisse aus dem Güterverkehr erreichten bei unveränderten Tarifen mit 793,1 Millionen Franken einen neuen Höchstwert. Die Zunahme gegenüber 1965 beträgt 20,7 Millionen Franken (Vorjahr 16,8 Millionen Franken). Das Ergebnis ist um so bemerkenswerter, als im Berichtsjahr der schweizerische Aussenhandels- und Binnenverkehr, gesamthaft gesehen, eher stagnierten. Einmal mehr war es der *internationale Transitverkehr*, der den Bundesbahnen zu befriedigenden Einkünften aus dem Güterverkehr verholfen hat. Die Zunahme des Transportvolumens um 0,5 Millionen Tonnen (+5,7 Prozent) ist vor allem auf ein Ansteigen der Investitions- und Konsumgütertransporte nach Italien zurückzuführen, während der Verkehr in der Richtung Süd-Nord keine wesentliche Ausweitung erfuhr.

Als Folge der rückläufigen Direktimporte von Mineralöl, des abnehmenden Kohlenbedarfs sowie der stärkeren Strassenkonkurrenz sanken die *Bahnimporte* um 1,3 Millionen auf 15,2 Millionen Tonnen. Der *Exportverkehr* mit 1,6 Millionen Tonnen lag leicht unter dem Vorjahr.

Der *Binnenverkehr* erfuhr durch die starken Zementlieferungen und durch die vermehrten Transporte ab Inlandraffinerien eine gewisse Belebung, die im Mineralölsektor allerdings auf Kosten des Bahn-Importverkehrs geht. Es mag in diesem Zusammenhang interessieren, dass die beiden Inlandraffinerien im Berichtsjahr bereits 22 Prozent des gesamtschweizerischen Verbrauchs produzierten. Insgesamt erreichte der Binnenverkehr ein Transportvolumen von 11,3 Millionen Tonnen, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 2,0 Millionen Tonnen gleichkommt.

Nach Verkehrssektoren aufgeteilt, weisen die Einnahmen folgende Entwicklung auf:

	Jahreseinnahmen 1966 in Millionen Franken	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in Millionen Franken
<i>Personenverkehr</i>		
Einzelreiseverkehr	395,1	+ 15,5
Gruppenreiseverkehr	33,7	+ 1,2
Abonnementsverkehr	97,9	— 1,0
<i>Güterverkehr</i>		
Gepäck- und Expressgut	59,3	+ 3,8
Post	48,3	+ 2,8
Stückgüter	130,8	— 2,0
Tiere	5,7	— 0,7
Wagenladungen	549,0	+ 16,7
Total Verkehrsertrag	<u>1319,8</u>	<u>+ 36,3</u>

II. Betriebsrechnung

Der gesamte Betriebsertrag erreichte 1455,0 Millionen Franken; das sind 41,5 Millionen Franken oder 2,9 Prozent mehr als im Vorjahr. Vom Mehrertrag entfallen 36,3 Millionen Franken auf die Verkehrserträge und 5,2 Millionen Franken auf den Nebenertrag. Am Zuwachs des letzteren sind hauptsächlich die Entschädigungen fremder Bahnen für die Gemeinschaftsbahnhöfe sowie die Erträge aus Lieferungen und Leistungen für Dritte beteiligt.

Die Erhöhung des Betriebsaufwandes um 26,9 Millionen Franken auf 1175,9 Millionen Franken setzt sich aus einer Zunahme des Personalaufwandes von 29,9 Millionen Franken und einer Verminderung des Sachaufwandes um 3 Millionen Franken zusammen. Zugenommen haben die Aufwendungen für den Stationsdienst (+13,7 Millionen Franken), für den Zugsbegleitungsdienst (+3,2 Millionen Franken) und für die Zugförderung (+7,6 Millionen Franken). Diese Mehrkosten sind hauptsächlich eine Folge der höheren Personalbezüge, die sich in den genannten personalintensiven Bereichen besonders stark auswirkten. Ebenfalls zugenommen haben die Kosten für den Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen, die gegenüber dem Vorjahr um 10,9 Millionen Franken angestiegen sind. Minderaufwendungen ergaben sich dagegen für «Leitung und Allgemeines», wo als Folge des Rückganges der Fahrzeugmieten Minderkosten von 7,1 Millionen Franken zu verzeichnen sind. Praktisch unverändert geblieben sind

die Aufwendungen für die Bahnbewachung, den Unterhalt der Fahrzeuge sowie für den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee.

Gegenüber dem Vorjahr hat der Betriebsüberschuss eine leichte Zunahme um 14,5 Millionen Franken erfahren und sich auf 279 Millionen Franken erhöht. Diesem stehen jedoch die namhaft gestiegenen Aufwendungen für Abschreibungen und Kapitalkosten gegenüber, auf die im Abschnitt V noch näher eingegangen werden soll.

III. Personalbestand und Personalaufwand

Die von den Bundesbahnen unternommenen Anstrengungen zur Rationalisierung haben sich auch im Berichtsjahr positiv ausgewirkt und zu einem weiteren Abbau des Personalbestandes um 676 Bedienstete geführt. Trotzdem betragen die Personalaufwendungen noch immer rund 60 Prozent des ordentlichen Gesamtaufwandes, so dass es sich nach wie vor rechtfertigt, diese gesamthaft darzustellen, d. h. ohne Rücksicht darauf, zu Lasten welcher Rechnungen das Personal gearbeitet hat.

Der Gesamtaufwand für das Personal (inkl. Aufwendungen zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung) belief sich im Rechnungsjahr 1966 auf 900,8 Millionen Franken, gegenüber 868,2 Millionen Franken im Vorjahr. Die Zunahme betrug demnach 32,6 Millionen Franken oder 3,8 Prozent (Vorjahr + 19,4 Millionen Franken oder 2,3 Prozent).

Die Personalaufwendungen setzten sich, vereinfacht dargestellt, wie folgt zusammen:

	Millionen Franken
Besoldungen und Löhne	561,1
Teuerungszulagen	62,4
Ortszuschläge	21,9
Kinderzulagen einschliesslich Teuerungszulagen	32,4
Übrige Besoldungs- und Lohnbestandteile	4,5
Total Besoldungen, Löhne und dazugehörige Bezüge	682,3
Nebenbezüge und Vergütungen	61,3
Beiträge und Einmaleinlagen für die Pensions- und Hilfskasse	49,5
Beiträge an Versicherungen (AHV, IV, Erwerbsersatzordnung, Unfall)	31,6
Dienstkleider und Verschiedenes	6,1
	830,8
abzüglich Beteiligung Dritter und des Personals	-8,9
Aufwendungen für das eigene Personal	821,9
Ausgaben für fremde Arbeitskräfte	19,2
Diverse Aufwendungen zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung für die Pensions-Hilfskasse und Teuerungszulagen an Rentner	59,7
<i>Total Personalaufwand</i>	<u>900,8</u>

Die Zunahme des Personalaufwandes gegenüber der Vorjahrsrechnung um 32,6 Millionen Franken ist vor allem auf die, gemäss Bundesratsbeschluss vom 21. Oktober 1966 ausgerichtete Teuerungszulage von 5,5 Prozent zurückzuführen. Deren Auszahlung erforderte 33,6 Millionen Franken für das aktive Personal

und 6,1 Millionen Franken für die Rentenbezüger. Mehrkosten von 5,8 Millionen Franken ergaben sich ferner durch erhöhte Durchschnittsbezüge beim Personal infolge Auswirkung der revidierten Beförderungsvorschriften. Zusätzliche 2,9 Millionen Franken waren schliesslich für Erhöhung der Nachdienstentschädigung und der Unfallversicherungsprämie sowie für Verschiedenes aufzubringen. Andererseits konnten durch Verminderung des Personalbestandes Einsparungen in der Höhe von 8,9 Millionen Franken erzielt werden. Minderaufwendungen von 6,9 Millionen Franken ergaben sich zudem aus Einmaleinlagen und verminderter Verpflichtung aus der Ertragsgarantie für die Pensions- und Hilfskasse.

IV. Baurechnung

Die Brutto-Bauaufwendungen beliefen sich auf 437,9 Millionen Franken und blieben damit um 9,4 Millionen Franken unter dem veranschlagten Betrag. Die Unterschreitung ergab sich einerseits aus zeitlichem Rückstand bei gewissen Bauvorhaben und andererseits aus dem zurückhaltenden Einsatz des für «Unvorhergesehenes» eingestellten Budgetbetrages.

Für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden wurden 112 Millionen Franken verwendet, das sind 9,8 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Der allgemeine Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke beanspruchte 13,1 Millionen Franken (+2,9 Millionen Franken) und diente dem Ausbau der Streckenblocksicherung, des bahneigenen Fernmeldenetzes und der Erneuerung von Brücken und andern Streckenanlagen. Für den Bau von neuen Linien und zweiten Geleisen waren im Berichtsjahr 58,9 Millionen Franken erforderlich, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 6,6 Millionen Franken entspricht. Diese Aufwendungen galten hauptsächlich der Weiterführung begonnener grosser Bauvorhaben. Der rasche Fortschritt dieser Bauten bedingte eine namhafte Überschreitung der eingesetzten Budgetbeträge. Dagegen kam für die Erneuerung von Geleisen und Weichen ein leicht reduziertes Bauprogramm zur Durchführung, dessen Kosten sich mit 35,9 Millionen Franken um 3,9 Millionen Franken unter dem budgetierten Aufwand bewegen. Die Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten erforderte 7,1 Millionen Franken, gegenüber 11,1 Millionen Franken im Vorjahr. Für die Kraftwerke wurden insgesamt 24,3 Millionen Franken beansprucht und für die Werkstätten 12,9 Millionen Franken. Die Aufwendungen für die beiden letztgenannten Positionen wären höher ausgefallen, wenn nicht Verzögerungen im Bauprogramm die Fertigstellung projektierte Anlagen verhindert hätten.

Für die Beschaffung neuer Fahrzeuge ergaben sich im Jahr 1966 Gesamtaufwendungen von 173,7 Millionen Franken; davon entfallen 102,2 Millionen Franken auf Triebfahrzeuge, 38,8 Millionen Franken auf Personen- und Gepäckwagen, 30,4 Millionen Franken auf Güter- und Dienstwagen und ein Betrag von 2,3 Millionen Franken auf die Erneuerung der Schiffsflotte auf dem Bodensee.

Vom Total der Brutto-Bauaufwendungen entfallen 48,2 Millionen Franken auf nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten, welche die Betriebsrechnung belasten. Aus der allgemeinen Baurücklage wurde eine Entnahme von 6 Millionen

Franken zur Deckung von nicht aktivierbaren Bauaufwendungen der Grossbauten Bern, Zürich und Basel getätigt. 187,2 Millionen Franken stehen ferner aus der Anlagenabschreibung zur Verfügung. Es verbleibt ein Finanzierungsbetrag von 196,5 Millionen Franken (rund 45 Prozent der Bruttoaufwendungen), der durch festverzinsliche Darlehen des Bundes aufzubringen ist.

V. Gewinn- und Verlustrechnung

Der Betriebsüberschuss als Hauptertragsposten ist mit 279 Millionen Franken um 14,5 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Die kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen in der Höhe von 30,2 Millionen Franken stellen lediglich einen buchmässigen Ertrag dar. Bei den «Übrigen Erträgen» von insgesamt 12,5 Millionen Franken ist gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 2,8 Millionen Franken zu verzeichnen.

Diesen erhöhten Erträgen stehen andererseits Aufwendungen gegenüber, die im Vergleich zum Vorjahr noch in weit stärkerem Masse zugenommen haben. So bringen die Abschreibungen vom Anlagevermögen als Folge der steigenden Anlagewerte eine Mehrbelastung von 9,5 Millionen Franken und erreichen nunmehr einen Betrag von 187,2 Millionen Franken. Den augenfälligsten Mehraufwand verursachen jedoch die Kapitalkosten, die von 63,6 Millionen Franken innert Jahresfrist um 15,2 Millionen Franken oder 24 Prozent auf 78,8 Millionen Franken angestiegen sind. Davon sind 10,2 Millionen Franken durch den Schuldenzuwachs und 5 Millionen Franken durch Erhöhungen des Zinssatzes bedingt. Der durchschnittliche Zinssatz der festen Verbindlichkeiten hat sich gegenüber dem Vorjahr von 3,34 Prozent auf 3,68 Prozent erhöht.

Somit stehen in der Gewinn- und Verlustrechnung einem Total Ertrag von 321,8 Millionen Franken (ohne Aktivsaldo des Vorjahres) Belastungen von insgesamt 329,4 Millionen Franken gegenüber, was zu einem Fehlbetrag von 7,6 Millionen Franken führt. 1965 ergab sich nach einer Zuweisung von 2 Millionen Franken an die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse ein Reingewinn von 0,17 Millionen Franken.

Nach Abzug des Aktivsaldo vom Vorjahr von 1,5 Millionen Franken verbleibt ein aus der gesetzlichen Reserve zu deckender Fehlbetrag von 6,1 Millionen Franken. Das Dotationskapital von 800 Millionen Franken bleibt, wie schon im Vorjahr, unverzinst.

VI. Bilanz

Das Anlagevermögen ist im Berichtsjahr um 212,9 Millionen Franken auf 2986,8 Millionen Franken gestiegen. Von dieser Zunahme entfallen 176,8 Millionen Franken auf Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge, 21,8 Millionen Franken auf unvollendete Bauten, 10,5 Millionen Franken auf vorsorglich erworbene Grundstücke und 3,8 Millionen Franken auf die Beteiligungen.

Der Bestand des Betriebsvermögens hat gegenüber dem Vorjahr um 113,1 Millionen Franken zugenommen und betrug Ende 1966 531,6 Millionen Franken. Der wegen eines grösseren Zuflusses hohe Bestand an flüssigen Mitteln am Bilanz-

stichtag ist seither auf ein Normalmass zurückgeführt worden. Bei den Debitoren weisen vor allem die Kontokorrentguthaben im Frachtkreditverkehr und die an Eisenbahnerbaugenossenschaften gewährten Baukredite eine Zunahme auf. Der Wertschriftenzuwachs ist eine Folge der aus den Darlehen des Bundes für den sozialen Wohnungsbau gewährten Hypothekendarlehen. Die Materialvorräte halten sich auf der Höhe des Vorjahres.

Die «Übrigen Aktiven» haben sich um 9,4 Millionen Franken auf 87,8 Millionen Franken vermindert und enthalten als bedeutendste Posten die transitorischen Aktiven.

Unter den Passiven hat sich das Eigenkapital um 13,3 Millionen Franken auf 998,9 Millionen Franken vermindert. Das Dotationskapital verbleibt auf dem gesetzlichen Stand von 800 Millionen Franken. Die gesetzliche Reserve ist mit 120 Millionen Franken vorläufig noch unverändert ausgewiesen; nach Genehmigung der Jahresrechnung wird sie sich um den Betrag des Passivsaldo von 6,1 Millionen Franken reduzieren. Nach einer Entnahme von 6 Millionen Franken zugunsten der Baurechnung vermindert sich die allgemeine Baurücklage auf 9,6 Millionen Franken. Bei den Rücklagen zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse entspricht der ausgewiesene Bestand von 35,6 Millionen Franken dem nach Abzug der bereits zugesicherten Beiträge noch verfügbaren Betrag. Der Rücklage zur Deckung grosser Schäden wurde die ordentliche Jahreseinlage von einer Million Franken gutgeschrieben; Entnahmen erfolgten keine.

Das Fremdkapital ist im Berichtsjahr um 355,9 Millionen Franken auf 2520,3 Millionen Franken angestiegen. Die festen Verbindlichkeiten haben sich um 371,6 Millionen Franken auf 2035,7 Millionen Franken erhöht, was auf die Umwandlung von Kontokorrentguthaben der Pensionskasse in Depotscheine sowie auf die vom Bund gewährten neuen Darlehen zurückzuführen ist. Die laufenden Verbindlichkeiten werden mit 484,6 Millionen Franken um 15,7 Millionen Franken niedriger ausgewiesen als im Vorjahr. Den Rückstellungen sind 3,6 Millionen Franken entnommen worden, neue Äufnungen sind im Berichtsjahr keine erfolgt. Die «Übrigen Passiven» im Betrage von 66,2 Millionen Franken betreffen hauptsächlich die Schuldensaldi aus den noch nicht erledigten Verkehrsabrechnungen mit anderen Bahnen und die transitorischen Passiven.

VII. Schlussbemerkungen und Antrag

Wie es auf Grund des Voranschlages erwartet werden musste, vermochten die Bundesbahnen im Berichtsjahr ihren Rechnungsabschluss nicht mehr ausgeglichen zu gestalten. Wohl verbleibt statt des budgetierten Defizites von 23,3 Millionen Franken nur ein solches von 6,2 Millionen Franken aus der gesetzlichen Reserve zu decken, was vornehmlich auf den Umstand zurückzuführen ist, dass der Voranschlag stets auf einer vorsichtigen Einschätzung der Verkehrserträge fusst. Trotzdem bleibt die Tatsache bestehen, dass es sich seit dem Jahre 1949 um die erste Rechnung handelt, die wieder einen Reinverlust aufzuweisen hat. Stehen die Bundesbahnen damit an einem Wendepunkt, der nach zwei

Dezennien der Prosperität ihre Erfolgsrechnungen wieder mit Verlusten abschliessen lässt?

Auf die Diskrepanz in der Entwicklung des Tarifindexe einerseits und den Indizes der Konsumentenpreise und des Grosshandels ist in unserer Berichtserstattung schon wiederholt hingewiesen worden. Aus der Sicht der Unternehmung ist noch ein weiterer Vergleich von Bedeutung: die Feststellung nämlich, dass die rein teuerungsbedingte Zunahme der Produktionskosten seit 1945 runde 100 Prozent beträgt, während das Tarifniveau in derselben Zeitspanne im nach Einnahmen gewichteten Mittel nur um 28 Prozent angestiegen ist. Mit berechtigter Genugtuung können die Bundesbahnen daher vermerken, dass es ihnen dank guter Auslastung des Betriebsapparates und dank ihrer Bemühungen um Erhöhung von Produktivität und Rationalisierung gelungen ist, rund drei Viertel der teuerungsbedingten Mehrkosten aufzufangen.

Der erzielte Erfolg rechtfertigt, den eingeschlagenen Weg weiter zu verfolgen. Wohl sind die Bundesbahnen heute an einem Punkt angelangt, wo die Massnahmen organisatorischer Art weitgehend ausgeschöpft sind und Rationalisierungsmöglichkeiten ohne den vorgängigen Einsatz beträchtlicher Investitionen kaum mehr gefördert werden können. Die Bundesbahnen rechnen auf Grund eines langfristigen Bauprogrammes mit durchschnittlichen jährlichen Aufwendungen von 450 Millionen Franken; davon entfallen rund 250 Millionen Franken auf Ersatzinvestitionen, so dass für eigentliche Ausbauminvestitionen jährlich 200 Millionen Franken eingesetzt werden müssten. Während die Ersatzinvestitionen durch Selbstfinanzierung aufgebracht werden, erheischt die Weiterführung des Ausbauprogrammes den Einsatz neuer Mittel. Man kann und muss sich fragen, ob diesem Kapitalbedarf angesichts der zunehmenden Finanzschwierigkeiten auf längere Sicht noch entsprochen werden kann. Der Entscheid wird nicht erleichtert durch den Umstand, dass sich die Bundesbahnen gerade im jetzigen Zeitpunkt vor die Schwelle eines vermehrten Konkurrenzdruckes gestellt sehen, der ihnen hauptsächlich aus dem allmählichen Zusammenwachsen des schweizerischen Autobahnnetzes erwachsen dürfte.

Wenn wir in voller Kenntnis dieser Schwierigkeiten interner und externer Natur trotzdem für eine kontinuierliche Weiterführung der langfristig geplanten Bau- und Beschaffungsvorhaben eintreten, so geschieht dies aus zwei Gründen. Einmal haben die schon erreichten Erfolge verdeutlicht, dass die neue Betriebskonzeption, zusammen mit der Verwirklichung grosser Bauvorhaben, zu einem rationelleren Einsatz des Personals führen. Für den personalintensiven Bahnbetrieb, dessen Gesamtaufwand zu 60 Prozent aus Personalkosten besteht, müssen diese Möglichkeiten restlos ausgeschöpft werden. Wir erinnern daran, dass bis Mitte 1968 dem Werkstätte- und Betriebspersonal die 44-Stunden-Woche zugesichert ist und bereits weitergehende Personalbegehren gestellt sind. Die zweite Überlegung bezieht sich auf einen Vergleich der von den Ausbauminvestitionen verursachten Mehrkosten mit der Entwicklung des Verkehrsertrages. Wir stellen dabei fest, dass mit einer jährlichen Zunahme von 1,3 Prozent des Verkehrsertrages die Mehrkosten von 18 Millionen Franken (Zins, Abschreibungen und Unterhalt) aufgefangen werden können. Auf Grund langfristiger

Verkehrsprognosen darf eine Zuwachsrate in diesem Ausmass erwartet werden; dies um so mehr, als die neuen Anlagen zu einer beschleunigten Verkehrsabwicklung und damit zu einer verbesserten Stellung im Konkurrenzkampf wesentlich beitragen dürften.

Auch bei sorgfältigster Investitionsplanung wird indessen die Teuerung bei den übrigen Produktionskosten stets nur teilweise ausgeglichen werden können. Dank den zu Beginn des laufenden Jahres in Kraft getretenen Tarifierhöhungen wird für 1967 wieder ein besserer Jahresabschluss erwartet.

Die Antwort auf die Frage, ob das defizitäre Ergebnis des Berichtsjahres demnach einen Einzelfall darstellt, wird in der künftigen Entwicklung von Preisen und Löhnen und der darauf fussenden Ermächtigung zur Tarifierhöhung liegen. Wir werden noch dieses Jahr der Bundesversammlung einen Beschluss vorlegen, der eine Änderung der Tarifbildungsgrundsätze (BRB vom 16. August 1950) zum Ziele hat. Mit diesem neuen Tarifinstrumentarium wird nicht nur den Bundesbahnen, sondern auch den konzessionierten Bahnunternehmungen des allgemeinen Verkehrs ein Mittel in die Hand gelegt werden, das ihnen eine Tarifgestaltung gestattet, die zu kostengerechteren Preisen führt und der veränderten Konkurrenzlage besser Rechnung trägt.

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 1966 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen laut beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und den Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 6 158 642 Franken aus der gesetzlichen Reserve zu decken.

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 19. Mai 1967.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Bonvin

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über die Genehmigung der Rechnungen und des
Geschäftsberichtes der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1966**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1966,

in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 24. April 1967 an den Bundesrat und

in eine Botschaft des Bundesrates vom 19. Mai 1967,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1966 und die Bilanz per 31. Dezember 1966 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen über das Jahr 1966 wird genehmigt.

Art. 3

Der Passivsaldo von 6 158 642 Franken wird aus der gesetzlichen Reserve gedeckt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1966 (Vom 19. Mai 1967)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1967
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9695
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.05.1967
Date	
Data	
Seite	873-882
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 637

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.