

9102**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1965**

(Vom 6. November 1964)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 28. Oktober 1964 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1965 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. Den Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 424 300 000 Franken, wovon 396 300 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und 28 000 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. den Voranschlag der Betriebsrechnung mit einem Betriebsertrag von 1 443 500 000 Franken, einem Betriebsaufwand von 1 120 200 000 Franken und einem Betriebsüberschuss von 323 300 000 Franken;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Ertrag von 358 700 000 Franken, einem Aufwand von 325 700 000 Franken und einem mutmasslichen Reingewinn von 33 000 000 Franken.

Nachfolgend geben wir Ihnen einen kurzen Überblick über die einzelnen Voranschläge.

I. Allgemeines

Die Tendenz einer fortschreitenden Steigerung des Verkehrsvolumens kommt in den bekannten Verkehrsergebnissen der letzten zwölf Monate (August 1963 bis Juli 1964), die dem Voranschlag zugrunde liegen, zum Ausdruck. Der Voranschlag 1965 steht aber auch im Zeichen der auf 1. November 1964 im Personenverkehr und im Stückgutverkehr sowie ab 1. Januar 1964 im Postverkehr

eingetretenen Tarifierhöhungen. Die Bundesbahnen hätten annehmen dürfen, dass diese tarifarischen Massnahmen wenigstens im ersten Jahr nach der Erhöhung die steigenden Betriebskosten nicht nur ausgleichen werden, sondern dass ein erheblicher Mehrertrag übrigbleiben würde. Dem ist nicht so; denn Mehrertrag und Mehraufwand halten sich die Waage. Die Tarifierhöhungen bringen nur 76 Millionen Franken ein, der Rest des um 111 Millionen Franken erhöhten Verkehrsertrages wird von einem weiteren Anwachsen des Verkehrs erwartet.

In zunehmendem Masse haben sich auch die Bundesbahnen mit den vom Bundesrat ergriffenen Massnahmen zur Bekämpfung der Teuerung zu beschäftigen. Sie setzen alles daran, diesen Richtlinien nachzukommen, sind sie doch selbst in erster Linie an einem Erfolg der Massnahmen interessiert. Das konstante Ansteigen des Personal- und Sachaufwandes als Folge der Teuerung trifft die Bahnen ganz besonders. Möglichkeiten zur sofortigen Überwälzung der erhöhten Kosten, wie sie beispielsweise der Industrie in Form der Gleitpreisklausel zur Verfügung stehen, sind bei den Transportunternehmungen nicht denkbar. Tarifierhöhungen, die zudem einen grossen administrativen Aufwand bedingen, lassen sich aus naheliegenden Gründen nicht in kurzen Zeitabständen wiederholen.

Die bereits in Kraft getretene Plafonierung der Bauvorhaben und des Personalbestandes stellt auch die Bundesbahnen vor neue Probleme. Es gilt vor allem, diese mit den gegenwärtig in Ausführung begriffenen oder im Planungsstadium sich befindlichen Grossbauten in Einklang zu bringen.

Während die Inflationsbekämpfung in unserem südlichen Nachbarland eine geringe Abnahme des schweizerischen Transitverkehrs zur Folge hatte, war bisher im Binnenverkehr kein Rückgang des Verkehrsvolumen festzustellen. Im ersten Halbjahr 1964 konnte im Vergleich mit der gleichen Periode des Vorjahres ein stärkeres Anziehen der schweizerischen Gütertransporte beobachtet werden.

II. Bauvoranschlag

Der Bauvoranschlag für das Jahr 1965 ist vor allem durch zwei Merkmale charakterisiert: Einerseits durch die Bindung an den als Folge der Teuerungsbekämpfung festgelegten Bauplafond und andererseits durch den Umstand, dass infolge mehrerer in Ausführung begriffener und sich über Jahre erstreckender Grossbauten zum vornherein ein wesentlicher Teil des Budgetbetrages gebunden ist.

Nachdem im laufenden Jahr der Bauplafond für die Bundesbahnen auf die Höhe der Bautätigkeit 1963 (zuzüglich eines Zuschlags von 10%) festgesetzt worden war, was nachträglich zu einer Reduktion des Bauvoranschlages 1964 von rund 5 Millionen Franken führte, sollen auch im Jahre 1965 die unter die Kontingentierung fallenden Bauausgaben diesen, um einen zusätzlichen Teuerungszuschlag von 5 Prozent erhöhten Plafond nicht überschreiten. Eine Aus-

nahme bildet lediglich das Erneuerungs- und Ausbauprogramm der Kraftwerke und Werkstätten, das im Stichjahre 1968 eben erst angelaufen war. Das in Ausführung begriffene Fahrzeugbeschaffungsprogramm erheischt dringend eine Leistungssteigerung der Anlagen für die Stromerzeugung und eine Anpassung der für Pflege und Unterhalt unerlässlichen Werkstätten, sodass die zu diesem Zweck vorzusehenden Aufwendungen auf 40 Millionen Franken angesetzt werden mussten. Nach Abzug der teuerungsbedingten Mehrkosten verbleibt ein gesteigertes Bauvolumen für Kraftwerke und Werkstätten von annähernd 15 Millionen Franken, was zu einer Mehrbelastung des Baugewerbes von schätzungsweise 5 Millionen Franken führen wird. Es ist in diesem Zusammenhang erneut darauf hinzuweisen, dass die gesamten Bauaufwendungen der Bundesbahnen keineswegs als identisch mit Auftragsvergebungen an das Baugewerbe zu betrachten sind. Nebst den eingesetzten Beträgen für die Anschaffung von Fahrzeugen, Mobiliar, Maschinen und Geräten, die zum vornherein entfallen, geht auch von den Aufwendungen für die baulichen Anlagen und Einrichtungen lediglich ein Anteil von ungefähr 40 Prozent in Form von Aufträgen an das Baugewerbe.

Das vorliegende Baubudget sieht Bruttoaufwendungen für die Erneuerung, den Umbau und die Vermehrung der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge im Betrage von 429,8 Millionen Franken vor, was einer Erhöhung gegenüber dem Voranschlag für das Jahr 1964 um 46,1 Millionen Franken entspricht. Von dieser Zunahme entfallen 13,2 Millionen Franken auf Fahrzeuge. Nach Entnahme von 5,5 Millionen Franken aus der allgemeinen Baurücklage verbleiben Nettobauaufwendungen im Gesamtbetrag von 424,3 Millionen Franken. Davon entfallen 396,3 Millionen Franken auf aktivierbare und 28 Millionen Franken auf nicht aktivierbare Aufwendungen. Die Finanzierung der aktivierbaren Bauaufwendungen wird aus Abschreibungsmitteln in der Höhe von 204,6 Millionen Franken erfolgen, während an neuem Kapital rund 200 Millionen Franken aufgebracht werden müssen. Da bereits im laufenden Jahr eine Beanspruchung des erhöhten Dotationskapitals um die gleiche Summe vorgesehen ist, wird damit die im Bundesgesetz vom 21. Dezember 1961 über die Änderung des SBB-Gesetzes vorgesehene Erhöhung des Dotationskapitals auf 800 Millionen Franken Ende 1965 voll ausgeschöpft sein. In den folgenden Jahren werden die durch die Abschreibung nicht gedeckten Bauaufwendungen voraussichtlich durch Darlehen des Bundes finanziert werden müssen.

Es ist bereits kurz auf die in Ausführung begriffenen Grossbauten hingewiesen worden, die einen wachsenden Anteil am Voranschlag absorbieren, so dass die Aufnahme neuer Bauten in dem durch die Plafonierung begrenzten Bauprogramm nur in einem engen Rahmen erfolgen kann. So werden beispielsweise von den 100 Millionen Franken, die für den Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden vorgesehen sind, durch die gogenwärtig in Ausführung begriffenen Bahnhofbauten in Bern, Lausanne (Denges), Basel (Muttenz), Chiasso, Schaffhausen und Zürich rund 46 Millionen Franken oder annähernd die Hälfte beansprucht. Diese kostspieligen Bauvorhaben, die Bestandteil einer langfristi-

gen, nach Massgabe der Dringlichkeit aufgestellten Bauplanung bilden, werden vor allem der Beseitigung längst bestehender betrieblicher Engpässe in wichtigen Knotenpunkten dienen. Die dynamische Wirtschaftsentwicklung unseres Landes stellt die Bundesbahnen jedoch in zunehmendem Masse auch vor neue Bauaufgaben, die ausserhalb der langfristigen Bauplanung liegen. Als Beispiel seien die Auswirkungen für die Bundesbahnen genannt, die sich aus der in Gang befindlichen Umschichtung im Mineralölsektor ergeben. Nachdem der Bau von Raffinerien in unserem Lande bereits die Bereitstellung von Rangier- und Übergabegeleisen in St-Triphon bedingte, erscheint im Bauvoranschlag 1965 nun auch ein erster Betrag von 5 Millionen Franken für die Erstellung einer ähnlichen Anlage in Cornaux zur Bedienung der geplanten Raffinerie in Cressier. Es kann deshalb nicht übersehen werden, dass derartige zusätzliche Bauaufgaben, die von aussen an die Bundesbahnen herangetragen werden, die Einhaltung des gesetzten Bauplafs in Frage stellen, zumindest aber erschweren.

Für den allgemeinen Ausbau von Linien und Anlagen der offenen Strecke werden 14,1 Millionen Franken vorgesehen (Vorjahr 12,6 Millionen Franken). Sie dienen vor allem dem Ausbau der Streckenblockanlagen und des Fernmelde-netzes sowie für die Brückenerneuerung an der Gotthardlinie. Der Bau von neuen Linien und zweiten Geleisen ist mit 49,1 Millionen Franken um 14,2 Millionen Franken höher veranschlagt als im Vorjahr. Auch hier fällt der überwiegende Teil der vorgesehenen Aufwendungen auf die Weiterführung der bereits begonnenen Bauten. Neu in den Voranschlag aufgenommen wurde der beschleunigte Ausbau von weiteren Teilstrecken der Simplonlinie und der aargauischen Südbahn auf Doppelspur. Für die Erneuerung von Geleisen und Weichen wird ein Betrag von 38,8 Millionen Franken eingesetzt. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt hier 2,5 Millionen Franken. Im kommenden Jahr ist ein vermehrter Ersatz von bisherigen Gelenkweichen durch neue Federzungenweichen geplant, welche die Erhöhung der Durchfahrtsgeschwindigkeit der Züge gestatten. Die für die Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten vorgesehenen Ausgaben bewegen sich auf der Höhe der Vorjahre. Der Voranschlag für die Kraftwerke musste dagegen um 2 Millionen Franken auf 25 Millionen Franken erhöht werden, da ein weiterer Ausbau zur Sicherung des steigenden Energiebedarfes unerlässlich ist. Nachdem im Voranschlag für 1964 eine Verdoppelung der Ausgaben für die Werkstätten, bedingt durch die Anpassung an den veränderten Fahrzeugbestand, vorgesehen war, musste für das Budgetjahr in Fortführung des Ausbauprogrammes nur eine geringfügige Erhöhung auf 15 Millionen Franken vorgesehen werden.

Einen neuen Höchststand erreichen die zur Fahrzeugbeschaffung notwendigen Mittel. Sie betragen insgesamt 168,7 Millionen Franken gegenüber 155,5 Millionen Franken im Vorjahr. Die Erhöhung ist vornehmlich bedingt durch die im Jahre 1965 fällig werdenden Zahlungen für die im Jahre 1964 bestellten Fahrzeuge.

Die Aufwendungen für die Aufhebung von Niveauübergängen gehen, soweit sie nicht im Zusammenhang mit bahneigenen Bauten stehen, zu Lasten der

besonderen «Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse». Für 186 Niveauübergänge sind gegenwärtig die Ersatzbauwerke in Ausführung begriffen oder die Beiträge fest zugesichert, wovon die Bundesbahnen einen Kostenanteil von rund 35 Millionen Franken zu übernehmen haben. Im Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung ist hierfür eine Zuweisung von 5 Millionen Franken vorgesehen, die den im Jahre 1965 fällig werdenden Zahlungen entsprechen dürfte.

III. Voranschlag der Betriebsrechnung

Der veranschlagte Betriebsertrag pro 1965 erreicht 1443,5 Millionen Franken und übersteigt damit das in der Betriebsrechnung 1963 ausgewiesene Resultat um 111,2 Millionen Franken. An den Verkehrseinnahmen partizipieren die Erträge aus dem Personenverkehr mit 536 Millionen Franken, was gegenüber der Rechnung 1963 eine Zunahme um 64,4 Millionen Franken bedeutet. Im Güterverkehr werden die Einnahmen auf 782,5 Millionen Franken veranschlagt oder 46,8 Millionen mehr als 1963. Von diesem Mehrertrag entfallen 0,8 Millionen Franken auf den Gepäck- und Expressgutverkehr, 8,5 Millionen Franken auf den Postverkehr und 41,4 Millionen Franken auf den Stückgut- und Wagenladungsverkehr, während für den Tierverkehr ein Minderertrag von 3,8 Millionen Franken veranschlagt wird. Von der budgetierten Zunahme des Verkehrsertrages entfallen 76 Millionen Franken auf die Tarifierhöhungen und rund 35 Millionen Franken auf den Verkehrszuwachs. Mit 125 Millionen Franken ist der Neben-ertrag ungefähr gleich veranschlagt wie in der Rechnung 1963.

Die Zunahme des Betriebsaufwandes gegenüber der Rechnung 1963 in der Höhe von 101,4 Millionen Franken setzt sich aus einem höheren Personalaufwand von 65,9 Millionen Franken, einem höheren Sachaufwand von 5,5 Millionen Franken und dem Posten für Verschiedenes von 30 Millionen Franken zusammen. Die Entwicklung des Personalaufwandes und der damit zusammenhängenden Position «Verschiedenes und Unvorhergesehenes» von 63,1 Millionen Franken wird nachstehend erläutert.

IV. Personalaufwand und Personalbestand

Die tatsächlichen Mehraufwendungen gegenüber der Rechnung 1963 werden auf 52,8 Millionen Franken veranschlagt, die hauptsächlich auf folgende Ursachen zurückzuführen sind: Zunahme des Bestandes an eigenem Personal 13 Millionen Franken, höhere Durchschnittsbezüge wegen früherer Gesetzes- und Reglementsrevisionen 21 Millionen Franken, 4 Prozent Besoldungserhöhung und Einbau der um 0,5 Prozent erhöhten Teuerungszulage in die Besoldung 25 Millionen Franken, Neuordnung von Orts- und Kinderzuschlägen 10 Millionen Franken und Verschiedenes 4 Millionen Franken. Dagegen bewirken die Einmal-einlagen in die Pensions- und Hilfskasse sowie der Wegfall der Abtragsquote im Deckungskapital dieser Kasse durch Tilgung im Jahre 1964 eine

Entlastung von rund 21 Millionen Franken. Die Teuerung ist in den ausgewiesenen Zahlen bis zum Indexstand von 202,7 Punkten ausgeglichen; bereits für das laufende Jahr ist jedoch vom Bundesrat eine Teuerungszulage von 2,5 Prozent beschlossen worden, die eine weitere, nicht budgetierte Belastung von annähernd 20 Millionen Franken bringen wird. Für das Budgetjahr 1965 muss diese Mehrbelastung ebenfalls vorgesehen werden. Wie bereits im Vorjahr ist zu diesem Zweck ein entsprechender Betrag in der Position «Unvorhergesehenes» des Betriebsaufwandes enthalten.

Für das Jahr 1965 wird der erforderliche Personalbestand, umfassend das eigene Personal und die Unternehmerarbeiter, auf 43 795 Personen geschätzt. Gegenüber dem für 1964 angenommenen Bestand bedeutet dies eine Vermehrung um 515 Arbeitskräfte, wobei jedoch mehr als die Hälfte davon auf Lehrlinge und jugendliche Arbeiter entfällt. Ohne dieses Nachwuchspersonal beträgt die Personalvermehrung ungefähr 50 Prozent der entsprechenden Verkehrszuwachsrate. An der Bestandeszunahme sind vor allem der Zugförderungsdienst mit 151, der Verwaltungsdienst mit 69, der Zugbegleitungsdienst mit 68 und der Baudienst mit 54 Beschäftigten beteiligt, während beim Stationsdienst eine Abnahme um 92 Mann vorgesehen ist.

Der Bundesratsbeschluss vom 2. März 1964 über die Plafonierung des Personalbestandes bezieht sich auch auf das Verwaltungspersonal der Bundesbahnen, wogegen sich die Bestände des Betriebspersonals nach dem Verkehr richten und nicht unter die Begrenzung fallen. Indessen umfasst auch der Verwaltungsdienst einzelne Dienstzweige, die in unmittelbarer Wechselwirkung mit dem Betriebsgeschehen stehen; ebenso ist darin das in der elektronischen Datenverarbeitung tätige Personal enthalten. Im Zuge der Rationalisierung werden diesem Personal vermehrt Aufgaben zur Entlastung der äusseren Dienststellen zugewiesen, so dass sich eine bescheidene Erhöhung desselben nicht umgehen lässt. Ohne diese Verlagerung von Aufgaben auf die Verwaltungsdienste müssten die Bestände der äusseren Dienststellen stärker erhöht werden.

V. Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst im Vergleich mit der Rechnung 1963 wie folgt ab:

	Rechnung 1963	Voranschlag 1965	Unterschied 1963/1965
	in Millionen Franken		
Total Ertrag	349,2	358,7	+9,5
Total Aufwand	326,0	325,7	—0,3
Reingewinn des Jahres	<u>23,2</u>	<u>33,0</u>	<u>+9,8</u>

Der «Ertrag» setzt sich zusammen aus dem Betriebsüberschuss mit 323,8 Millionen Franken sowie den kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen und den übrigen Erträgen mit zusammen 35,4 Millionen Franken.

Unter «Aufwand» erscheinen die ordentlichen und zusätzlichen Abschreibungen vom Anlagevermögen mit 204,6 Millionen, die Abschreibungen vom Betriebsvermögen mit 1 Million und die Kapitalkosten mit 62,7 Millionen Franken. Die ordentlichen Abschreibungen werden gegenüber der Rechnung 1963 als Folge der steigenden Anlagewerte um 16 Millionen Franken zunehmen. Dasselbe gilt für die zusätzlichen Abschreibungen, die mit 47 Millionen Franken in den Voranschlag aufgenommen werden. Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse sowie die Teuerungszulagen an Rentner beanspruchen im Budgetjahr lediglich 50,3 Millionen Franken, was einer Minderbelastung gegenüber 1963 von 13,1 Millionen Franken entspricht. Die Zuweisung an die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse in der Höhe von 5 Millionen Franken wurden bereits unter dem Abschnitt Bauvoranschlag erwähnt. Bei der Veranschlagung der Kapitalkosten, welche die Gewinn- und Verlustrechnung mit 62,7 Millionen Franken belasten, wurde vorausgesetzt, dass der Kapitalbedarf für das laufende Jahr und für das Budgetjahr 1965 von zusammen 400 Millionen Franken durch Erhöhung des Dotationskapitals aufgebracht werden kann. Dessen Verzinsung wird die festen Kapitalkosten deshalb nicht belasten, da der Anspruch des Bundes auf Zinsvergütung aus dem Reingewinn zu decken ist.

Aus dem budgetierten Reingewinn von 33 Millionen Franken, gegenüber 23,2 Millionen Franken in der Rechnung 1963 und 8,5 Millionen Franken im Voranschlag 1964, wird vorerst die gesetzliche Reserve mit der vorgeschriebenen Mindesteinlage von 8 Millionen Franken zu dotieren sein. Für die Verzinsung des Dotationskapitals werden somit noch 25 Millionen Franken übrig bleiben. Da der Zeitpunkt noch unbestimmt ist, an dem die im Budgetjahr abzurufende Tranche von 200 Millionen Franken eingefordert werden muss, kann der Zinsbetrag heute noch nicht errechnet werden. Er wird sich in der Grössenordnung zwischen 24 und 32 Millionen Franken bewegen.

Der Voranschlag zeigt, wie konjunkturrempfindlich unsere Staatsbahn ist. Ein auch nur leichter Rückschlag des Verkehrsvolumens würde schon ein beträchtliches Defizit in der Erfolgsrechnung auslösen.

Der einbringlichste Verkehr ist unbestritten der Transitverkehr, und zwar in der Güter- wie in der Personenbeförderung. Dies führt die Bundesbahnen wie auch das zuständige Departement dazu, dem Alpentransit besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Der Verbesserung unserer Alpentransversalen kommt um so grössere Bedeutung zu, als sie zwei Räume hoher Produktivität und grosser Bevölkerungsdichte verbinden. Auch für den Reiseverkehr sind unsere Verkehrsverbindungen zwischen dem Norden und dem Süden von hervorragender Bedeutung. Der Wille, die Transitstellung unseres Landes zu erhalten, hat die Bundesbahnen veranlasst, die Erweiterung der Grenzbahnhöfe Basel und Chiasso beschleunigt an die Hand zu nehmen und die Engpässe auf den Zufahrtstrecken zu beseitigen. Das Wissen um die Schwierigkeiten, den wachsenden Nord-Süd-Verkehr zu bewältigen, hat aber auch zu einer regen Auseinandersetzung um den Bau einer neuen Alpentransversale geführt. Eine ganze Reihe verschiedener

Aus- und Neubauprojekte sind angemeldet. Sie werden gegenwärtig von einer Expertenkommission in technischer, betrieblicher, verkehrs- und volkswirtschaftlicher Beziehung eingehend geprüft. Dass die Notwendigkeit einer Verbesserung des Nord-Süd-Eisenbahntransitverkehrs nicht nur im schweizerischen sondern darüber hinaus im gesamteuropäischen Interesse liegt, findet seine Bestätigung auch darin, dass sich im laufenden Jahr Kommissionen sowohl der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl als auch der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit diesen Fragen befasst haben.

Dass neben diesen grossen Aufgaben im internationalen Verkehr die Rationalisierung im Betrieb, in den Unterhaltsdiensten und in der Verwaltung ständig weitergefördert werden muss, ist bei der Verknappung und Verteuerung der menschlichen Arbeitskraft selbstverständlich.

Der Wille der Bundesbahnen, mit der Zeit zu gehen und die neuesten technischen Errungenschaften in den Dienst der Erhöhung der Produktivität zu stellen, ist vorhanden. Diese Anstrengungen verdienen auch behördlicherseits volles Verständnis und Unterstützung.

Wir beehren uns, Ihnen, gestützt auf Artikel 8 des Gesetzes vom 23. Juni 1944 über die Bundesbahnen auf Grund der Artikel 26 und 85 der Bundesverfassung, zu beantragen, den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1965 gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen.

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

Bern, den 6. November 1964.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1965

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der
Schweizerischen Bundesbahnen vom 28. Oktober 1964,
in eine Botschaft des Bundesrates vom 6. November 1964,

beschliesst:

Einziges Artikel

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1965 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. Der Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 424 300 000 Franken, wovon 396 300 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und 28 000 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung.
2. Der Voranschlag der Betriebsrechnung, mit einem Betriebsertrag von 1 443 500 000 Franken, einem Betriebsaufwand von 1 120 200 000 Franken und einem Betriebsüberschuss von 323 300 000 Franken.
3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend bei 358 700 000 Franken Ertrag und 325 700 000 Franken Aufwand, mit einem mutmasslichen Reingewinn von 33 000 000 Franken.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1965 (Vom 6. November 1964)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1964
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9102
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.11.1964
Date	
Data	
Seite	1048-1056
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 686

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.