

10 391

**Botschaft**  
**des Bundesrates an die Bundesversammlung**  
**zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen**  
**für das Jahr 1970**

(Vom 5. November 1969)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 28. Oktober 1969 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1970 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. Den Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 449 940 000 Franken, wovon 402 940 000 Franken zulasten der Anlagen- und Abschreibungsrechnung und 47 000 000 Franken zulasten der Betriebsrechnung;
2. den Voranschlag der Betriebsrechnung mit einem Betriebsertrag von 1 711 500 000 Franken, einem Betriebsaufwand von 1 361 300 000 Franken und einem Betriebsüberschuss von 350 200 000 Franken;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Ertrag von 399 700 000 Franken, einem Aufwand von 408 400 000 Franken und einem mutmasslichen Fehlbetrag von 8 700 000 Franken.

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

### I. Allgemeines

Nachdem die Rechnung 1968 mit einem Fehlbetrag von 15,6 Millionen Franken abschloss und auch der Voranschlag 1969 mit einem ähnlich hohen Fehlbetrag von 15,3 Millionen Franken rechnete, schliesst das vorliegende Budget 1970 wieder etwas besser, aber immer noch mit einem Aufwandüberschuss von 8,7 Millionen Franken ab, der wiederum aus der gesetzlichen Reserve (Bestand Ende 1968: 99,3 Mio .Fr.) zu decken sein wird. Wie schon in den Voranschlägen 1968 und 1969 ist auch 1970 weder eine Speisung der gesetzlichen Reserve noch eine Verzinsung des Dotationskapitals möglich.

Wohl rechnet der Voranschlag, nicht zuletzt dank den Ende 1968 und anfangs 1969 vorgenommenen Tarifierpassungen (die sich erstmals voll auswirken), mit bedeutend erhöhten Erträgen, doch werden sie durch die ebenfalls stark erhöhten Aufwendungen, darunter insbesondere den Personalaufwand als Folge der sich voll auswirkenden Realloohnerhöhung, sowie die Kapitalkosten (bedingt durch vermehrte Fremdfinanzierung) praktisch kompensiert.

## II. Baurechnung

Der Bauvoranschlag bewegt sich mit 449,9 Millionen Franken letztmals im Rahmen der in der langfristigen Bauplanung für die Jahre 1965–1970 vorgesehenen jährlichen Investitionsquoten von 450 Millionen Franken. Rund drei Viertel davon sind wiederum durch die in Ausführung begriffenen Grossbauten und Rollmaterialbeschaffungen gebunden. Vom restlichen Betrag entfällt ein wesentlicher Teil auf die Erneuerung von Anlagen, wogegen für neue Bauvorhaben nur ein relativ bescheidener Kredit zur Verfügung steht.

Zur Finanzierung der Bauaufwendungen verbleibt – nach Abzug der hauptsächlich aus den Abschreibungen fliessenden eigenen Mittel – ein Kapitalbedarf von rund 200 Millionen Franken, der ebenfalls dem in der Finanzplanung 1965–1970 vorgesehenen mittleren jährlichen Kapitalbedarf entspricht. Für den Um- und Ausbau von Bahnanlagen und Dienstgebäuden sind insgesamt 133,6 (Vorjahr 118,4) Millionen Franken bestimmt, wovon 59,7 Millionen auf die in Ausführung begriffenen Grossbauten in Bern, Lausanne, Basel, Chiasso, Schaffhausen und Zürich (Rangierbahnhof Zürich-Limmattal) entfallen. Das wichtigste der neuen Bauvorhaben ist der Bahnhofumbau in Lenzburg.

Der allgemeine Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke erfordert 24,8 Millionen Franken und verteilt sich auf die Streckenblocksicherung (7,9 Mio.), das bahneigene Fernmeldernetz (6,1 Mio.) und die Erneuerung von Fahrleitungsanlagen, Brücken und andern Streckenanlagen (8,3 Mio.). Für Trasseverbesserungen sowie für Vorarbeiten im Hinblick auf den Anschluss der Flughäfen an das SBB-Netz erscheint erstmals ein Betrag von 2,5 Millionen Franken.

Der für den Bau von neuen Linien und zweiten Gleisen veranschlagte Betrag von 41,2 Millionen Franken dient zur Hauptsache der Weiterführung bereits begonnener Bauten: 23 Millionen Franken sind für den Bau neuer Verbindungslinien zur Entflechtung der Verkehrsströme, 18,2 Millionen Franken für den Bau von Doppelspuren reserviert. Neu in den Voranschlag aufgenommen wurde ein Kredit für den Bau des zweiten Gleises auf den Strecken Boswil-Bünzen-Muri-Benzenschwil und Mellingen-Lenzburg.

Das Erneuerungsprogramm für Gleise und Weichen umfasst 164 (Vorjahr 130) Kilometer Gleise und 586 (Vorjahr 563) Weichen. Etwas niedriger als im Vorjahr (14,1) sind mit 12,3 Millionen Franken die veranschlagten Aufwendungen für die Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten ausgefallen, wobei für den Ausbau der elektronischen Datenverarbeitungsanlagen allein 4,3 Millionen Franken eingesetzt sind.

Neun Zehntel oder 23,2 Millionen Franken des für die Kraftwerke budgetierten Betrages (26 Mio.) beanspruchen Übertragungsleitungen und die vor allem der Stromversorgung auf den wichtigsten Stammlinien dienenden Unterwerke. Die Anpassung der Werkstätten an den neuen Fahrzeugbestand und die Rationalisierung der Unterhaltsarbeiten halten sich wie im Vorjahr mit 14 Millionen Franken im Rahmen des langfristigen Bauprogrammes.

Bei den Fahrzeugen ergibt sich gegenüber dem Vorjahresbudget eine Verminderung um 8 auf 154 Millionen Franken, da nach dem sich über mehrere Jahre erstreckenden Ablieferungsprogramm im Budgetjahr weniger Fahrzeuge abgeliefert werden. Die laufenden Fahrzeugbeschaffungen beanspruchen 124,8, neue Beschaffungen 29,2 Millionen Franken. Wie im Vorjahr werden 5 Millionen Franken für Unvorhergesehenes in die Baurechnung eingestellt.

Die Aufwendungen für die Aufhebung von Niveauübergängen gehen zu Lasten der besonderen «Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse» (sie weist Ende 1968 einen Bestand von 20,5 Mio. Fr. auf), sofern sie nicht im Zusammenhang mit bahneigenen Bauten stehen. Für 219 Niveauübergänge sind die Ersatzbauwerke in Ausführung begriffen oder die Kostenbeiträge zugesichert.

### III. Betriebsrechnung

Der veranschlagte Betriebsertrag wird mit 1 711,5 Millionen Franken um 155,5 Millionen Franken höher als in der Rechnung 1968 ausgewiesen. Er setzt sich im wesentlichen aus dem Verkehrsertrag, der mit 1 555,5 Millionen Franken um 153 Millionen Franken höher eingesetzt ist, und dem auf 156 Millionen Franken budgetierten Nebenertrag (Entschädigungen fremder Bahnen und anderer Dritter für Betriebsleistungen, Pacht- und Mietzinseinnahmen, Einnahmen aus Lieferungen und Leistungen für Dritte und andere Erträge) zusammen. Den Auswirkungen der Tarifierhöhungen (im Reiseverkehr auf 1. Nov. 1968, im Güterverkehr auf 1. Jan. 1969) sowie der zu erwartenden Verkehrsentwicklung ist bei der Budgetierung des Verkehrsertrages Rechnung getragen worden. Trotz der starken Konkurrenz durch den Bernhardin-Strassentunnel sind gegenüber dem Vorschlag 1969 die Einnahmen aus den begleiteten Autotransporten um 3,2 Millionen, gegenüber der Rechnung 1968 um 1 Million Franken höher budgetiert, in der Annahme, der Rückgang der Autotransporte durch den Gotthardtunnel als Folge der Eröffnung des Bernhardtintunnels werde zum Stillstand kommen und die Beförderung von Autos in Reisezügen einen Aufschwung erfahren. Aus dem Reiseverkehr werden im Vergleich zur Rechnung 1968 um 44 Millionen, im Güterverkehr um 109 Millionen Franken höhere Einnahmen erwartet.

Der budgetierte Betriebsaufwand beziffert sich auf 1361,3 Millionen Franken und ist damit um 112,3 Millionen Franken höher als in der Rechnung 1968. Vom Mehraufwand entfallen 69 Millionen auf den Personalaufwand, 18,3 Millionen auf den Sachaufwand und 25 Millionen Franken auf einen Betrag für Unvorhergesehenes. Der veranschlagte Sachaufwand weist im Jahresmittel eine teuerungsbedingte Zunahme von 2 Prozent auf.

Der Voranschlag der Betriebsrechnung schliesst mit einem Überschuss von 350,2 Millionen Franken ab, was, verglichen mit der Rechnung 1968, eine Verbesserung um 43,2 Millionen Franken darstellt.

#### IV. Personalaufwand und Personalbestand

60 Prozent des Gesamtaufwandes absorbiert der Personalaufwand (1 037,6 Mio. Fr.), 968,5 Millionen Franken zulasten der Betriebs- und 69,1 Millionen Franken zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung. Im Vergleich zur Rechnung 1968 ergeben sich Mehrausgaben in der Höhe von 76,3 Millionen Franken oder 8 Prozent. Die Erhöhung des Personalaufwandes ist zur Hauptsache auf die am 28. Juni 1968 von der Bundesversammlung beschlossene 6prozentige Reallohnerhöhung und den Einbau einer 17prozentigen Teuerungszulage in die Besoldungen zurückzuführen, die sich im Budget 1970 voll auswirken.

Bei den Rentnern wurde ebenfalls eine Teuerungszulage von 17 Prozent in die Renten eingebaut. Die dadurch entstehende Mehrbelastung im Deckungskapital der Pensions- und Hilfskasse (PHK) wird durch jährliche Tilgungsquoten in der Höhe der wegfallenden Teuerungszulage (18,7 Mio. Fr.) abgetragen. Es entsteht dadurch kein Mehraufwand, anderseits fällt die Abtragsquote für den im Jahre 1959 erfolgten Einbau der Teuerungszulagen weg, da der entsprechende Betrag nun gänzlich getilgt ist.

Im Voranschlag 1970 ist eine Teuerungszulage von 3½ Prozent (entsprechend dem heutigen Stand der Teuerung) mitberücksichtigt, was einem Indexstand von 108,7 (1966 = 100) entspricht. Da die Teuerung 1970 kaum aufzuhalten sein wird, ist im Voranschlag der bereits erwähnte Posten Unvorhergesehenes im Betrage von 25 Millionen Franken (Vorjahr 20 Mio.) eingesetzt, kommt doch schon ein Prozent Teuerungszulage die SBB auf 9,3 Millionen Franken zu stehen.

Dank verschiedenen Rationalisierungsmassnahmen war es seit 1964 trotz Arbeitszeitverkürzung möglich, den Personalbestand bis 1968 auf 41 689 Personen abzubauen. Das vorliegende Budget sieht erstmals wieder einen leichten Anstieg des Personalbestandes auf 41 917 Personen vor, der fast ausschliesslich durch die vermehrte Rekrutierung von Lehrlingen, darunter vor allem von Jungarbeitern zur Sicherung eines gutausgebildeten Arbeiternachwuchses, bedingt ist.

#### V. Gewinn- und Verlustrechnung

	Rechnung 1968	Voranschlag 1969	Voranschlag 1970	Unterschied 1968/70
	in Millionen Franken			
Ertrag .....	352,9	378,2	399,7	+ 46,8
Aufwand .....	368,5	393,5	408,4	+ 39,9
Fehlbetrag .....	15,6	15,3	8,7	— 6,9

Die Ertragseite der Gewinn- und Verlustrechnung setzt sich aus dem Betriebsüberschuss von 350,2 Millionen Franken, den im Betriebsaufwand inbegriffenen Abschreibungen und Zinsen (rein buchmässiger Ertrag) in der Höhe von 37,5 Millionen Franken und den «Übrigen Erträgen» von 12,0 Millionen Franken zusammen. Unter den «Übrigen Erträgen» sind im wesentlichen die Erträge aus den vorsorglich erworbenen Grundstücken (1,6 Mio.), den Beteiligungen (3,2 Mio.) und aus den übrigen Wertschriften sowie den zinstragenden flüssigen Mitteln (zusammen 7,2 Mio.) zu verstehen.

Die Aufwandseite der Gewinn- und Verlustrechnung enthält als wichtigsten Posten die Abschreibungen vom Anlagevermögen in der Höhe von 214,0 Millionen Franken, die einem Durchschnittssatz von 3,4 Prozent der seinerzeitigen Erstellungs- oder Anschaffungskosten der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge entsprechen. Die im Vergleich zur Rechnung 1968 um 8,5 Millionen Franken höhere Abschreibungssumme ist eine Folge der steigenden Anlagewerte. Bedeutend sind auch die Kapitalkosten (121,3 Mio. Fr.); ihre Zunahme um 23 Millionen Franken ist im wesentlichen durch den zur Finanzierung der Investitionen notwendigen Fremdkapitalbedarf von rund 200 Millionen Franken im Jahr bedingt. Das um 7,3 auf 69,1 Millionen Franken angestiegene Konto «Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse und Teuerungszulagen an Rentner» sowie das Konto «Übrige Aufwandposten» (4,0 Mio. Fr.) ergänzen die Aufwandseite.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem aus der gesetzlichen Reserve zu deckenden Fehlbetrag von 8,7 Millionen Franken ab, was gegenüber der Rechnung 1968 immerhin eine Besserstellung um 6,9 Millionen Franken bedeutet. Der ausgewiesene Fehlbetrag versteht sich ohne Dotierung von Rücklagen und Reserven, auch ohne Verzinsung des 800 Millionen Franken betragenden Dotationskapitals des Bundes.

## VI. Schlussbemerkungen und Antrag

Der Umstand, dass trotz der Verkehrszunahme und den erfolgten Tarifierhöhungen für das Jahr 1970 erneut ein Fehlbetrag budgetiert werden muss, weist auf die Dringlichkeit der Regelung des Abgeltungsproblems bei den Bundesbahnen hin.

In einer Eingabe an den Bundesrat vom 28. April 1969 haben die Bundesbahnen die Notwendigkeit einer baldigen Regelung der Abgeltung dargelegt. In der Folge fand eine Aussprache zwischen der Verkehrsdelegation des Bundesrates und einer Delegation des Verwaltungsrates der Bundesbahnen statt. Den Bundesbahnen wurde dabei die Prüfung ihrer Eingabe zugesichert. Diese Abklärung ist im Gang.

Für die Bemessung der Abgeltung der Bundesbahnen nennt das Eisenbahngesetz keine bestimmte Bemessungsgrundlage. So unbestritten der Tatbestand des Vorliegens gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist, so schwierig ist es, die den

Bundesbahnen daraus erwachsenden finanziellen Nachteile im einzelnen zu berechnen. Eine Berechnung ist am ehesten möglich für gewisse soziale oder volkswirtschaftliche Tarifvergünstigungen. Die Grenze zwischen kommerziell vertretbaren und solchen weitergehenden sozialen oder volkswirtschaftlichen Tarifzugeständnissen ist jedoch schwer zu ziehen. In ihrer Eingabe schlagen die Bundesbahnen vor, von den im Berufs- und Schülerverkehr und im Stückgutverkehr anhand der Transportkostenrechnung nachgewiesenen Fehlbeträgen auszugehen. Die Tariflage beim Berufs- und Schülerverkehr geht aus dem Umstand hervor, dass in diesem Verkehr wohl rund ein Viertel aller Personenkilometer geleistet, aber nur 9 Prozent der Personenverkehrseinnahmen erzielt werden. Eine volle Anpassung der Tarife an die Kosten ist aus sozialen, kulturellen und volkswirtschaftlichen Überlegungen nicht möglich. Ausserdem würde dadurch vor allem im Agglomerationsverkehr die unerwünschte Abwanderung vom platzsparenden öffentlichen Verkehrsmittel auf das individuelle Verkehrsmittel gefördert. Auch im Stückgutverkehr sind kostendeckende Tarife kaum möglich. Das von den Bundesbahnen aus den beiden erwähnten Verlustquellen abgeleitete Abgeltungsbetrag würde sich auf rund 110 Millionen Franken belaufen. Die Nettoleistung des Bundes wäre allerdings kleiner, da die Abgeltung voraussichtlich wieder eine Verzinsung des Dotationskapitals ermöglichen würde.

Neben der Frage der Abgeltung ist auch das Problem der künftigen Baufinanzierung der Bundesbahnen dringlich geworden. Als Folge des immer noch bedeutenden Rückstandes im Ausbau der Anlagen, der Verkehrszunahme, der Leistungsverbesserung und Rationalisierung sowie der Preissteigerung auf dem Bau-sektor hat sich der Bauaufwand der Bundesbahnen ständig erhöht. In den letzten Jahren belief sich der Fremdkapitalbedarf der Bundesbahnen auf jährlich rund 200 Millionen Franken. Der Bundesrat hat wiederholt zum Investitionsprogramm der Bundesbahnen positiv Stellung genommen und die Bereitstellung der zur Finanzierung notwendigen Mittel bis ins Jahr 1970 in Form festverzinslicher Darlehen zugesichert. Offen ist dagegen noch die Finanzierung über das Jahr 1970 hinaus.

Die langfristigen Wirtschaftsprognosen des In- und Auslandes rechnen im Hinblick auf die Bevölkerungszunahme und den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt mit einer zunehmenden Expansion des Wirtschaftswachstums. Das erheischt die Bereitstellung eines Verkehrsapparates, der die Bedürfnisse der Wirtschaft optimal zu befriedigen vermag. Die Bundesbahnen werden am künftigen Verkehrsmarkt eine wichtige Aufgabe zu erfüllen haben und sich dabei auf jene Aufgaben konzentrieren, für deren Bewältigung sich die Eisenbahn am besten eignet (Massentransport von Personen und Gütern). Auf Grund des Bundesbahngesetzes sind sie verpflichtet, ihre Anlagen den Erfordernissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen. Unter den in absehbarer Zeit zu lösenden Aufgaben seien unter anderem die Verwirklichung der Flughafenan-schlüsse und die Einführung der automatischen Kupplung erwähnt. Ausbau und Modernisierung müssen konsequent und zielstrebig weitergeführt werden. Damit die Bauaufgaben erfüllt werden können, muss für einen ausreichenden Zeitraum neues Kapital bereitgestellt werden.

Angesichts der umfangreichen Bauvorhaben dürfte der Kapitalbedarf in den kommenden Jahren mindestens 200 Millionen Franken jährlich betragen. Für eine zehnjährige Planungsperiode 1971–1980 ergäbe sich somit ein Kapitalbedarf von rund 2 Milliarden Franken. In diesem Betrag sind ausserordentliche Vorhaben, wie der Ausbau der Transitlinien, die Projekte für die Bewältigung des Nahverkehrs in den Agglomerationen und die automatische Kupplung, nicht inbegriffen. Beim Ausbau unserer Transitlinien handelt es sich um eine Aufgabe von gesamtschweizerischer Bedeutung, deren Umfang die finanziellen Möglichkeiten der Bundesbahnen bei weitem übersteigt. Was die Bewältigung des Nahverkehrs betrifft, so kann es nicht Aufgabe der Bundesbahnen sein, die Mittel für die kostspieligen Projekte zur Verbesserung dieses ausgesprochen lokalen und regionalen Verkehrs allein aufzubringen.

Der Kapitalbedarf kann vom Bund entweder durch Erhöhung der festverzinslichen Schuld, durch Erhöhung des variabel verzinslichen Dotationskapitals oder durch eine Kombination beider Möglichkeiten gedeckt werden. Der Bundesrat hat schon früher die Auffassung vertreten, dass die von den Bundesbahnen für die Verwirklichung ihres langfristigen Bauprogramms benötigten Mittel nicht einseitig durch eine Erhöhung der festverzinslichen Schuld finanziert werden sollen. Es muss darauf geachtet werden, dass ein betriebswirtschaftlich gesundes Verhältnis zwischen Fremdkapital und Eigenkapital gewahrt bleibt.

Die Verkehrsentwicklung der letzten Zeit lässt hoffen, dass die Stagnation im Personenverkehr überwunden ist und der Güterverkehr weiterhin zunimmt. In den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres konnte im schweizerischen Güterverkehr gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres eine Zunahme von 6,5 Prozent, im Transitverkehr sogar eine solche von 11,7 Prozent verzeichnet werden. Diese Zunahme ist mit gewissen betrieblichen Schwierigkeiten verbunden. Damit erhält die Diskussion um den Ausbau unserer Eisenbahn-Alpentransversalen eine erhöhte Aktualität. Es ist wichtig, dass in der Bewältigung des für die Bahnen und die Volkswirtschaft wichtigen Transitverkehrs kein Engpass entsteht, da ein Ungenügen unserer Transitlinien eine Abwanderung des Güterverkehrs auf ausländische Linien oder auf die Strasse zur Folge haben würde, die nur schwer rückgängig gemacht werden könnte.

Bei anhaltend starker Zunahme des Transitverkehrs wächst die Gefahr, dass die Kapazität der bestehenden Linien ausgeschöpft wird, bevor Ausbauvarianten verwirklicht sind. Das Problem wird durch eine vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eingesetzte Kommission seit längerer Zeit geprüft. In eingehenden Studien sind die technischen Unterlagen für die verschiedenen zur Diskussion stehenden Varianten erarbeitet worden. Die Kommission hat sich jedoch noch nicht auf ein bestimmtes Projekt festgelegt. Ihr Schlussbericht dürfte 1970 erscheinen.

Mit diesen Ausführungen beehren wir uns, Ihnen gestützt auf Artikel 8 des Gesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen und auf Grund der Artikel 26 und 85 der Bundesverfassung zu beantragen, den Voran-

schlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1968 gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen.

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

Bern, den 5. November 1969

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

**L. von Moos**

Der Bundeskanzler:

**Huber**

(Entwurf)

**Bundesbeschluss  
über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen  
für das Jahr 1970**

*Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der  
Schweizerischen Bundesbahnen vom 28. Oktober 1969,  
in eine Botschaft des Bundesrates vom 5. November 1969,

*beschliesst:*

Einziges Artikel

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1970 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. Der Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 449 940 000 Franken, wovon 402 940 000 Franken zulasten der Anlagen- und Abschreibungsrechnung und 47 000 000 Franken zulasten der Betriebsrechnung;
2. der Voranschlag der Betriebsrechnung, der bei einem Ertrag von 1 711 500 000 Franken und einem Aufwand von 1 361 300 000 Franken mit einem Betriebsüberschuss von 350 200 000 Franken abschliesst;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, der bei einem Ertrag von 399 700 000 Franken und einem Aufwand von 408 400 000 Franken mit einem mutmasslichen Fehlbetrag von 8 700 000 Franken abschliesst.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1970 (Vom 5. November 1969)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10391
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.11.1969
Date	
Data	
Seite	1237-1245
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 517

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.