

**8602****Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung  
zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen  
für das Jahr 1963**

(Vom 2. November 1962)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 26. Oktober 1962 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1963 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. Den Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 309 090 000 Franken, wovon 288 090 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und 21 000 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. den Voranschlag der Betriebsrechnung mit einem Betriebsertrag von 1 209 400 000 Franken, einem Betriebsaufwand von 923 400 000 Franken und einem Betriebsüberschuss von 286 000 000 Franken;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Ertrag von 317 500 000 Franken, einem Aufwand von 292 700 000 Franken und einem mutmasslichen Reingewinn von 24 800 000 Franken.

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

**I. Allgemeines**

Die budgetierten Erträge übersteigen die Ergebnisse des Jahres 1961. Die dem Voranschlag zugrunde liegende Einschätzung der Verkehrsentwicklung für das kommende Jahr rechnet mit steigenden Reisendenzahlen und Gütermengen. Zwar darf nicht übersehen werden, dass der relative Anteil der Eisenbahnen an den gesamten Beförderungsleistungen im letzten Jahrzehnt in allen euro-

päischen Ländern ständig zurückgegangen ist. In der Schweiz sank im Zeitraum von 1950–1960 schätzungsweise der Anteil der Bahnen am Personenverkehr von 37 auf 33 Prozent und im Güterverkehr von 64 auf 51 Prozent. Dabei sind unsere Bahnen dem Konkurrenzdruck der jüngeren Verkehrsmittel noch nicht in vollem Umfange ausgesetzt. Auch wenn die Motorisierung in unserem Lande gewaltige Fortschritte gemacht hat, so stehen die Eisenbahnen noch nicht unter dem Konkurrenzeffekt der Autobahnen. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass bisher im Personenverkehr sowohl die Kurve des Bahnverkehrs wie auch jene des Autoverkehrs gleicherweise aufsteigend verlief. Es stellt sich indes die Frage, ob bei weitergehender Motorisierung nicht der Augenblick kommen wird, in dem der Personenverkehr der Bahnen zu stagnieren beginnt oder sogar rückläufig wird. Ausländische Beispiele zeigen, dass dies bei einem bestimmten Motorisierungsgrad der Fall ist. Die strukturellen Verhältnisse sind aber in der Schweiz für den Eisenbahn-Personenverkehr günstiger als in den meisten andern Ländern. Unsere Bahnen werden auch auf diesem Gebiet immer eine bedeutende Funktion zu erfüllen haben. Hervorzuheben ist dabei insbesondere die Bewältigung des im Bereich der grösseren Städte und Industriezentren auftretenden starken Berufsverkehrs, welcher am zweckmässigsten auf der Schiene abgewickelt wird. Auch im Güterverkehr geniessen die Bahnen vorläufig noch den Vorteil, dass weder Autobahnen noch Alpenstrassentunnel den schweren Lastwagenverkehr begünstigen. In wenigen Jahren dürften jedoch tiefgreifende Änderungen eintreten, deren Rückwirkungen auf die Bahnen nicht ausbleiben werden. Ihr Ausmass wird zum Teil davon abhängen, ob es den Bahnen in der Zwischenzeit gelingen wird, ihre Leistungen weiterhin zu steigern und zu Preisen anzubieten, die der Konkurrenz gewachsen sind. In den letzten Jahren haben die schweizerischen Bahnen aus der gewaltigen Importsteigerung flüssiger Brennstoffe grossen Nutzen gezogen und darin zum Teil eine Kompensation für die Abwanderung gewisser Transporte auf die Strasse gefunden. Die im Bau befindlichen Pipelines und die im Entstehen begriffenen oder geplanten Raffinerien werden aber zu grossen Verkehrsverlagerungen führen. Besonders die Raffinerie in Aigle wird der Simplon- und der Lötschberglinie wesentlichen Verkehr entziehen. Die Bahnen werden diese Verkehrsverluste beim Rohöl nur teilweise durch neue Transporte von Rohölprodukten von den Raffinerien nach den Verbrauchsorten kompensieren können. Es wäre aber falsch, für die Bahnen nur die Gefahr von Abwanderungsverlusten zu sehen. Die wirtschaftliche Entwicklung bringt, wie die Erfahrung zeigt, auch neuen Verkehr.

Wie der nachstehend skizzierte Voranschlag deutlich zeigt, wird das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen heute nicht wie noch vor wenigen Jahren durch konkurrenzbedingten Verkehrsschwund bedroht. Der Kampf um die Erhaltung des Transportvolumens ist in den Hintergrund getreten. Das Verkehrsaufkommen der Bundesbahnen hat vielmehr ein Ausmass erreicht, das zu gewissen Zeiten die Leistungsfähigkeit der Unternehmung übersteigt. Zu Besorgnis gibt heute der Umstand Anlass, dass die erhöhten Erträge nicht genügen, das ständige Steigen der Personal- und Sachkosten aufzufangen.

## II. Bauvoranschlag

Der Bauvoranschlag enthält die Aufwendungen für die Erneuerung, den Umbau und die Vermehrung der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge. Der vorgesehene Gesamtbetrag beläuft sich auf 316,6 Millionen Franken gegenüber 248,9 Millionen Franken in der Rechnung 1961. Aus der allgemeinen Baurücklage ist eine Entnahme von 7,5 Millionen Franken vorgesehen, aus der die nicht aktivierbaren Aufwendungen der Grossbauten in Bern, Basel und Zürich, ferner die Kosten der ausserhalb der eigentlichen Bauplanung der SBB liegenden Bauten gedeckt werden sollen. Von den Nettobauaufwendungen von 309,1 Millionen Franken entfallen 288,1 Millionen Franken auf wertvermehrende Investitionen und 21 Millionen Franken auf nicht aktivierbare Aufwendungen, die in den Unterhaltskosten des Betriebsvoranschlages enthalten sind.

Das Bauprogramm umfasst unter anderem Aufwendungen von 89,4 Millionen Franken für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden (20,7 Millionen Franken mehr als im Vorjahr). Die wichtigsten Objekte sind die in Ausführung begriffenen Grossbauten in Bern, Lausanne, Basel, Chiasso und Zürich. Als grössere Bahnhoferweiterungen sind St-Triphon (im Zusammenhang mit dem Bau der «Raffineries du Rhône S.A.») und Melide neu in den Voranschlag aufgenommen worden. Mit 10,7 Millionen Franken hat sich der für den allgemeinen Ausbau von Linien und von Anlagen auf offener Strecke vorgesehene Betrag verdoppelt. Der Bau von neuen Linien und zweiten Geleisen ist mit 24 Millionen Franken um 4,2 Millionen Franken höher veranschlagt als im Vorjahr. Allein 8 Millionen Franken sind hievon für die neue Linie Zürich-Oerlikon-Zürich-Altstetten bestimmt. Als neues Bauvorhaben wurde die Erstellung der Doppelspur auf der Strecke Wohlen-Boswil der aargauischen Südbahn in den Voranschlag aufgenommen. Die ausserordentlich starke Belastung der Geleise zwingt zu einer beschleunigten Erneuerung. Ein Betrag von 38,8 Millionen Franken wird der Erneuerung von 212,1 km Geleisen (Vorjahr 161,6 km) und dem Ersatz von 437 Weicheneinheiten (Vorjahr 430) dienen. Die Kosten der mit der Erneuerung des Oberbaumaterials durchzuführenden Arbeiten am Geleiseunterbau werden, da sie in ihrer Gesamtheit nicht aktivierbar sind, künftig nicht mehr in der Baurechnung, sondern unmittelbar in der Betriebsrechnung ausgewiesen. Mit 118,7 Millionen Franken hält sich das für die Fahrzeugbeschaffung eingesetzte Betreffnis auf der Höhe des Vorjahresbudgets. 53,8 Millionen sind für die Anschaffung von Triebfahrzeugen, 38,4 Millionen für Personen- und Gepäckwagen und 26,5 Millionen Franken für Güter- und Dienstwagen bestimmt. Das Baubudget enthält kein Betreffnis für die Aufhebung von Niveauübergängen. Diese Aufwendungen werden aus der «Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse» finanziert, die sich Ende 1961 auf 40,6 Millionen Franken belief. Das vorliegende Budget sieht eine weitere Speisung dieser Rücklage um 15 Millionen Franken vor. Gegenwärtig sind für 151 Niveauübergänge die Ersatzbauwerke in Ausführung begriffen oder zum mindesten die Kostenbeiträge fest zugesichert. Der hierfür

von den SBB zu übernehmende Kostenanteil beläuft sich auf 31 Millionen Franken.

Die Finanzierung des veranschlagten Bauprogramms gestaltet sich wie folgt: Nach Abzug der nicht aktivierbaren Bauaufwendungen, die im Betriebsaufwand inbegriffen und damit durch die Betriebserträge gedeckt sind, bleiben für die eigentliche Baufinanzierung Bauaufwendungen von 296 Millionen Franken. Aus den Abschreibungen des Budgetjahres resultieren 162 Millionen Franken. Der verbleibende Mittelbedarf sollte aus kurzfristig verfügbaren Geldern, die aus den guten Rechnungsabschlüssen der letzten Jahre herrühren, befriedigt werden können.

Es stellt sich die Frage, ob vom konjunkturpolitischen Standpunkt aus ein so hohes Baubudget vertretbar sei. Die Antwort kann nur in einem klaren Ja bestehen, sind doch die steigenden Bahninvestitionen nicht eine Ursache, sondern eine Folge der Hochkonjunktur. Sollen die Bundesbahnen der ihnen vom Gesetzgeber gestellten Aufgabe, der Volkswirtschaft des Landes zu dienen, gerecht werden können, so haben sie ihre Anlagen nach den Bedürfnissen der Wirtschaft auszurichten. Dass dies auf möglichst rationelle Art geschieht, ist eine der hauptsächlichsten Aufgaben, deren sich der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung sehr intensiv annehmen. Die ganze Planung der Bundesbahnen ist auf lange Sicht ausgerichtet. Ist ein Ausbauprogramm einmal beschlossen und angelaufen, so muss seine Durchführung, soll sie sowohl für die Bahn als auch für die Liefer- und Baufirmen rationell gestaltet werden, in einem Zug erfolgen können. Umgekehrt werden von den verantwortlichen Organen alle Aufgaben und Sonderwünsche zurückgestellt, für die eine zeitliche Verschiebung ohne Gefährdung der Erfüllung der Transportaufgabe oder der Verkehrssicherheit verantwortet werden kann. Im Rahmen des SBB-Bauprogramms sind den Konjunkturdämpfungsmassnahmen im übrigen recht enge Grenzen gezogen. Es dürfte nicht allgemein bekannt sein, dass nur 20 bis 25 Prozent der gesamten Bauaufwendungen auf das Baugewerbe entfallen. Annähernd 40 Prozent gehen für die Anschaffung von Fahrzeugen an die Lokomotiv- und Wagenfabriken, die die Aufträge ohne Kapazitätserweiterung bewältigen können; 10 Prozent gehen für Schienen- und Schwellenkäufe ins Ausland, 15 bis 20 Prozent entfallen auf den Bau von Sicherungsanlagen und den Ausbau des Telephon- und Fernschreibernetzes, die Erneuerung und den Ausbau der maschinellen und elektrischen Einrichtungen der Kraftwerke usw. und 10 Prozent entfallen auf Arbeitsleistungen des eigenen Personals.

### III. Der Betriebsvoranschlag

Der auf 1209,4 Millionen Franken veranschlagte Betriebsertrag übersteigt jenen der Rechnung 1961 um 56 Millionen Franken. Von dieser Zunahme entfallen 53,2 Millionen Franken auf die Verkehrseinnahmen und 2,8 Millionen Franken auf die «Verschiedenen Erträge». Der Betriebsaufwand steigt um 102,5 Millionen Franken. Mit 286 Millionen Franken ist der budgetierte Be-

triebsüberschuss deshalb um 46,5 Millionen Franken niedriger als in der Rechnung 1961.

Die Verkehrseinnahmen werden wie üblich in Anlehnung an die Ergebnisse der Monate August 1961 bis Juli 1962 veranschlagt. Im Personenverkehr wird eine Mehreinnahme von 14,7 Millionen Franken erwartet. Im Gepäck- und Expressgutverkehr werden Mehreinnahmen in der Höhe von 10,5 Millionen Franken budgetiert, womit auch der beabsichtigten Neugestaltung der Tarife ab 1. Januar 1963 Rechnung getragen ist. Im Postverkehr wird mit einer bescheidenen Zunahme, im Tierverkehr mit einem leichten Rückgang der Erträge gerechnet. Der grösste Mehrertrag wird mit 28 Millionen Franken aus dem Stückgüter- und Wagenladungsverkehr erwartet.

Die massive Steigerung des Betriebsaufwandes um 102,5 Millionen Franken gegenüber der Rechnung 1961 setzt sich zusammen aus einem höheren Personalaufwand von 75,6 Millionen Franken, einem höheren Sachaufwand von 6,9 Millionen Franken und einem Posten für Unvorhergesehenes von 20 Millionen Franken. Das starke Ansteigen des Personalaufwandes wird nachstehend erläutert. Die Erhöhung des Sachaufwandes ist auf höhere Fahrzeugmieten, vermehrte Anschaffung von Paletten sowie auf höhere Stromkosten zurückzuführen. Die vorsorglich eingestellten 20 Millionen Franken für Unvorhergesehenes sind zur Deckung von Personal- und Sachaufwand, der zur Zeit nicht einzeln beziffert und auf die verschiedenen Posten der Betriebsrechnung aufgeteilt werden kann, bestimmt.

#### IV. Personalaufwand und Personalbestand

Als weitaus wichtigster Kostenfaktor des personalintensiven Eisenbahnbetriebes wird der Personalaufwand im Budget der Bundesbahnen wie üblich einer besonderen Würdigung unterzogen. Für den gesamten Personalaufwand einschliesslich der Aufwendungen zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung werden 709,5 Millionen Franken veranschlagt, was gegenüber der Rechnung 1961 eine Erhöhung um 81 Millionen Franken bedeutet. Hievon entfallen auf die Zunahme des Bestandes an eigenem Personal 9,7 Millionen Franken, auf die Revision des Beamtengesetzes gemäss Bundesgesetz vom 29. September 1961 und Anpassung der Beamtenordnung II 36,6 Millionen Franken, auf höhere Durchschnittsbezüge infolge Lockerung der Beförderungsvorschriften und als Wirkung früherer Gesetzes- und Reglementsrevisionen 6 Millionen Franken, auf die Ausrichtung einer Teuerungszulage von  $4\frac{1}{2}$  Prozent gemäss Bundesbeschluss vom 25. September 1962 an das aktive Personal und an Pensionierte 29,1 Millionen Franken, auf die Ausdehnung der vergütungsberechtigten Zeit für Nachtdienst ab 1. März 1961 0,7 Millionen Franken und auf die Neuordnung der Nebenbezüge des fahrenden Personals ab 1. Juni 1961 1,6 Millionen Franken. Diesen Mehrausgaben stehen verschiedene kleinere Minderausgaben von insgesamt 2,7 Millionen Franken gegenüber.

Dem Personalaufwand liegen nachstehende Personalbestände zugrunde. Der Bestand an eigenem Personal und an Unternehmerarbeitern wird zusammen auf 42 616 Einheiten veranschlagt oder 917 mehr als im Jahre 1961 (+ 2,2 Prozent). Der höhere Personalbestand wird von den Bundesbahnen mit der Anpassung an den höheren Verkehr, mit der vermehrten Anstellung von Lehrlingen und mit der Durchführung neuer Planungsaufgaben gerechtfertigt. An der Bestandeszunahme sind insbesondere der Baudienst (+176), der Stationsdienst (+179) und der Zugförderungsdienst (+150) beteiligt. Ferner ist die Zahl der Lehrlinge um 174 erhöht worden.

Es erübrigt sich, an dieser Stelle auf die Schwierigkeiten einzutreten, die gegenwärtig auf dem schweizerischen Arbeitsmarkt herrschen. Trotz des Einsatzes einer grossen Zahl ausländischer Arbeitskräfte fehlen im ganzen Lande und in allen Wirtschaftszweigen Angestellte und Arbeiter. Um die Rekrutierungsschwierigkeiten zu beheben und die Abwanderung zu verhindern, mussten auch für das Bundespersonal die Arbeitsbedingungen neu gestaltet werden. Welchen Schwierigkeiten sich die Bundesbahnen gegenübergestellt sehen, geht schon daraus hervor, dass nicht bezogene Ruhe-, Ferien- und Ausgleichstage des Stations- und Zugspersonals in grösserem Umfange in bar abgegolten werden müssen.

### V. Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt im Vergleich mit der Rechnung 1961 folgendes Bild:

|                                                                                                                  | Rechnung<br>1961     | Voranschlag<br>1963 | Unterschied<br>1961/63 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------|------------------------|
|                                                                                                                  | in Millionen Franken |                     |                        |
| Gesamter Ertrag (Betriebsüberschuss und übriger Ertrag) . . . . .                                                | 364,4                | 317,5               | — 46,9                 |
| Gesamter ordentlicher Aufwand . . . . .                                                                          | 321,5                | 277,7               | — 43,8                 |
| Ertragsüberschuss . . . . .                                                                                      | 42,9                 | 39,8                | — 3,1                  |
| Ausserordentlicher Aufwand: Zuweisung an die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse . . . | 15,0                 | 15,0                | —                      |
| Reingewinn des Jahres . . . . .                                                                                  | 27,9                 | 24,8                | — 3,1                  |

Die ordentlichen, vom Jahresergebnis unabhängigen Abschreibungen von den Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen werden mit 140,5 Millionen Franken angenommen. Gegenüber 1961 weisen sie eine Erhöhung von 13 Millionen Franken auf, was auf die angestiegenen Anlagewerte zurückzuführen ist. Sie belaufen sich auf durchschnittlich 3,15 Prozent des Anlagewertes der abschreibungspflichtigen Anlagen.

Die vorgesehenen zusätzlichen Abschreibungen von 20 Millionen Franken können nur vorgenommen werden, soweit das Jahresergebnis 1963 dies gestattet wird.

Die unwesentliche Erhöhung der Kapitalkosten gegenüber 1961 ergibt sich aus der zu erwartenden Erhöhung des mittleren Zinsfusses infolge Konvertierung von zur Rückzahlung fällig werdenden, niedrig verzinslichen Anleihen.

## VI. Schlussbetrachtungen und Antrag

Der Voranschlag der Bundesbahnen für 1963 ist in mehr als einer Beziehung aufschlussreich. Die Veranschlagung von neuen Höchsteinnahmen basiert auf der Verkehrsentwicklung der dem Budget zugrundegelegten 12 Monate August 1961 bis Juli 1962. Der Betriebsaufwand steigt verhältnismässig schneller als der Betriebsertrag; deshalb ist der Betriebsüberschuss gegenüber der Rechnung 1961 um 46,5 Millionen Franken geringer veranschlagt. Wenn trotzdem der Reingewinn des Jahres nach neuer Speisung der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse von 15 Millionen Franken nur um 3,1 Millionen Franken geringer ausfällt als in der Rechnung 1961, so ist dies vor allem auf die niedriger veranschlagten zusätzlichen, vom Jahresergebnis abhängigen Abschreibungen zurückzuführen. Diese Ertragslage gibt uns Anlass, die Budgetbetrachtung in den grösseren Rahmen der nationalen Probleme der Verkehrswirtschaft zu stellen. Was zunächst die Investitionspolitik im gesamtschweizerischen Schienenverkehr betrifft, so verfolgen die Bundesbahnen planmässig die den eidgenössischen Räten zur Kenntnis gebrachten Investitionsprogramme. Parallel zum Ausbau der Geleiseanlagen und zur Modernisierung und Ergänzung des Fahrzeugparkes trafen die Bundesbahnen laufend Vorkehren zur Leistungssteigerung durch Massnahmen betriebsorganisatorischer und traktionstechnischer Art sowie durch den Einsatz moderner Mittel der Sicherungs- und Signaltechnik. Bei den konzessionierten Bahnunternehmungen (Privatbahnen) des allgemeinen Verkehrs sind gestützt auf den Investitionsartikel des neuen Eisenbahngesetzes mit Hilfe des Bundes und der Kantone umfassende Bestrebungen im Gange, um die Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge auf einen modernen und leistungsfähigeren Stand zu bringen. Noch nicht gelöst ist die Frage der Bereitstellung von Güterwagen in genügender Zahl durch die normalspurigen Privatbahnen. Die Bundesbahnen mussten in den letzten Jahren in wachsendem Umfange Wagen für diese Bahnen zur Verfügung stellen, erreichen jedoch selbst den Sollbestand ihres Güterwagenparkes nicht.

Können die Wettbewerbsbedingungen bei den Eisenbahnen in technischer Hinsicht als zufriedenstellend bezeichnet werden, so sind die Unterschiede in den sozialen Bedingungen zwischen den Eisenbahnen und den andern Verkehrsträgern immer noch beträchtlich. Die Entlohnung und die Sozialleistungen machen bei den Eisenbahnen einen erheblich höheren Prozentsatz des Betriebsaufwandes aus als beim Strassentransport. Beträgt der Personalaufwand bei den Bahnen zwischen 55 und 70 Prozent des Betriebsaufwandes, so dürfte dieser im gewerblichen Strassenverkehr erheblich darunter liegen.

Die qualitativ hochstehende Arbeit des Eisenbahners mit der persönlichen Verantwortung, der unregelmässigen Arbeitszeit und der unvermeidlichen

Nacht- und Sonntagsarbeit bedingt eine gerechte Entlohnung. Obschon das Bundesbahnpersonal der gleichen Lohn- und Sozialleistungen teilhaftig wird wie das Bundespersonal und auch das Privatbahnpersonal den Bundesbahnen angenäherte Löhne bezieht, werden die Eisenbahnen auf dem Arbeitsmarkt stark konkurrenziert. Das Auffüllen der für den Betrieb notwendigen Personalbestände wird deshalb immer schwieriger. Dem Problem der Koordinierung der Verkehrsmittel, das zur Zeit durch die Hochkonjunktur überschattet wird, muss nach wie vor alle Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Artikel 8 des Gesetzes vom 23. Juni 1944 über die Bundesbahnen zu

beantragen,

den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1963 gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen.

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

Bern, den 2. November 1962.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**P. Chaudet**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

**Bundesbeschluss**  
über  
**den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen  
für das Jahr 1963**

---

Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der  
Schweizerischen Bundesbahnen vom 26. Oktober 1962,  
in eine Botschaft des Bundesrates vom 2. November 1962,  
beschliesst:

Einzigster Artikel

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1963 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. Der Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 309 090 000 Franken, wovon 288 090 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und 21 000 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung.
2. Der Voranschlag der Betriebsrechnung, mit einem Betriebsertrag von 1 209 400 000 Franken, einem Betriebsaufwand von 928 400 000 Franken und einem Betriebsüberschuss von 286 000 000 Franken.
3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend bei 317 500 000 Franken Ertrag und 292 700 000 Franken Aufwand, mit einem mutmasslichen Reingewinn von 24 800 000 Franken.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1963 (Vom 2. November 1962)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1962             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 47               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | 8602             |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 22.11.1962       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 1146-1154        |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 041 903       |

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.