

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1980)

**Artikel:** Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1980  
**Autor:** Grosjean, Carlos  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-675985>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



## **Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1980**

Herr Bundespräsident,  
Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1980 zu unterbreiten.

Die *Rechnung 1980* schliesst bei einem Ertrag von 2675,5 Mio Franken und einem Aufwand von 3269 Mio Franken mit einem Fehlbetrag von 593,5 Mio Franken ab. Die Deckung des Aufwandes durch den Ertrag verbesserte sich damit erneut, nämlich von 80 % auf 82 %. Der Ertrag nahm um 202,1 Mio Franken (+ 8,2 %) zu, der Aufwand aber lediglich um 171,2 Mio Franken (+ 5,5 %); dadurch vermindert sich das Defizit um 30,9 Mio Franken gegenüber dem Vorjahr. Vor allem dank des wesentlich höheren Verkehrsertrages, aber auch als Folge weiterer Sparanstrengungen schloss die Rechnung gegenüber dem Voranschlag um 105,9 Mio Franken günstiger ab. Damit wurde das beste Rechnungsergebnis seit dem rezessionsbedingten Verkehrseinbruch im Jahre 1974 erzielt.

Im *Reiseverkehr* stieg die Zahl der beförderten Personen gegenüber dem Vorjahr um 5,2 % auf 216,3 Mio Reisende. Mit Ausnahme der begleiteten Motorfahrzeuge weisen alle Verkehrssparten Zunahmen auf, erstmals seit 1969 auch wieder die Berufspendler. Die Verkehrsleistungen verzeichneten mit 9179 Mio Personenkilometern einen neuen Höchststand, der 7,9 % über der im Jahre 1964 («Expojahr») erreichten bisherigen Spitze liegt.

Der Ertrag aus dem Reiseverkehr nahm gegenüber dem Vorjahr um 74,3 Mio Franken oder 8,6 % auf 942,5 Mio Franken zu, was ebenfalls ein Rekordergebnis darstellt. Die Ertragszunahme resultiert zum grössten Teil aus dem Personenverkehr, zu einem kleineren Teil aus dem Gepäcktransport. Ertragseinbussen sind bei den begleiteten Motorfahrzeugen – bedingt durch die Einstellung der Autotransporte am Gotthard mit der Eröffnung des Strassentunnels – zu verzeichnen. Besonders erfreulich entwickelte sich der schweizerische Gruppenreiseverkehr; überdurchschnittliche Ertragszunahmen erzielten der touristische Verkehr und der Geschäftsreiseverkehr.

Im *Güterverkehr* erhöhte sich das gesamte Transportvolumen dank guter Konjunktur um 5,2 % auf 46,27 Mio Tonnen. Beim Wagenladungsverkehr verteilt sich die Zunahme um 2,24 Mio Tonnen oder 5,3 % auf gesamthaft 44,82 Mio Tonnen in unterschiedlichem Ausmass auf die einzelnen Sparten (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr). Der Transit mit einer Steigerung um 1,07 Mio Tonnen auf 12,63 Mio Tonnen verzeichnete den grössten Mehrverkehr. Wesentlichen Anteil an den zusätzlichen Transporten im Transitverkehr hat wieder der kombinierte Verkehr (Huckepack und Grosscontainer), der sich mit einer Steigerung um 0,45 Mio Tonnen auf 3,80 Mio Tonnen erneut sehr erfreulich entwickelte. Der Stückgutverkehr hat ebenfalls zugenommen, und zwar um 0,04 Mio Tonnen oder 3,6 % auf 1,07 Mio Tonnen.

Die Erträge aus dem Güterverkehr erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 94,3 Mio Franken oder 9,1 %, und damit wesentlich stärker als die Mengen, auf 1128,9 Mio Franken. Sie liegen um nicht weniger als 83,9 Mio Franken oder 8 % über dem Voranschlag. Neben dem Wagenladungsverkehr, bei dem die Erträge um 71,3 Mio Franken stiegen, weist auch der Stückgutverkehr einen Ertragszuwachs von 3,6 Mio Franken aus. Der restliche Mehrertrag von 19,4 Mio Franken



stammt von den höheren Erträgen aus dem Postverkehr, wobei diese Ertragssteigerung im wesentlichen auf die Anpassung der Postbeförderungsentschädigung sowie auf fällige Nachzahlungen aus früheren Perioden zurückzuführen ist.

Der *übrige Ertrag* umfasst als wesentlichste Positionen Pacht und Miete, Leistungen und Lieferungen für Dritte, den Geldwechsel sowie den Ertrag aus dem Umlaufvermögen. Er stieg gegenüber dem Vorjahr vor allem dank höherer Einnahmen aus Leistungen und Lieferungen für Dritte um 14,5 Mio Franken auf 335,1 Mio Franken.

Die *Abgeltung* für gemeinwirtschaftliche Leistungen wurde in teilweiser Anpassung an die Kostenentwicklung um 19 Mio Franken auf 269 Mio Franken erhöht.

Zur *Verbesserung des Gesamtertrages* um 202,1 Mio Franken oder 8,2% gegenüber der Rechnung des Vorjahres trugen die günstige Entwicklung im Reise- und Güterverkehr mit Mehreinnahmen von 168,6 Mio Franken, der um 14,5 Mio Franken verbesserte übrige Ertrag sowie die teuerungsbedingt um 19 Mio Franken erhöhte Abgeltung des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen bei. Die Erträge übertrafen den Voranschlag gesamthaft um 166,5 Mio Franken oder 6,6%.

Der *Gesamtaufwand* stieg trotz grosser unternehmerischer Anstrengungen zur Kostensenkung um 171,2 Mio Franken oder 5,5%. An dieser Aufwandsteigerung sind der Personalaufwand zu 54%, der Sachaufwand zu 31% und die Abschreibungen sowie Kapitalkosten zu 15% beteiligt. Die Erhöhung des Personalaufwandes um 92,3 Mio Franken ist zur Hauptsache teuerungsbedingt. Die Zunahme des Personalbestandes um 254 Mitarbeiter (vorwiegend Lehrlinge) wirkt sich in einem Mehraufwand von 4,8 Mio Franken aus. Sie ist im wesentlichen eine Folge der Zunahme des Verkehrsvolumens, der neuen Ferienregelung des Bundes sowie der Neurekrutierungen im Hinblick auf die Einführung des Neuen Reisezugkonzepts (Taktfahrplan). Die Erhöhung des Sachaufwandes um 52,5 Mio Franken ist beim Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen auf die in den letzten Jahren erfolgte Inbetriebnahme neuer Anlagen und die Aufnahme der Sanierungsarbeiten im Hauensteinbasistunnel zurückzuführen. Der Voranschlag wurde beim Gesamtaufwand um 60,6 Mio Franken oder 1,9% überschritten.

Die SBB haben im Berichtsjahr grössere Verkehrsleistungen erbracht als 1974. Der Fehlbetrag war aber um fast 360 Mio Franken höher. Dafür sind verschiedene Gründe verantwortlich. Als gewichtigste seien hier die strukturellen Veränderungen im Verkehrssystem angeführt. Der Bau der Nationalstrassen erhöht die Produktivität des Strassengüterverkehrs und steigert seine Konkurrenzfähigkeit. Die damit ermöglichten günstigeren Frachten engen den tarifarischen Spielraum der Bahnen ein und bewirken zusammen mit den veränderten Kostenrelationen eine bleibende Verschlechterung der Ertragskraft, besonders des Wagenladungsverkehrs. Die mittleren Einnahmen dieses Verkehrs lagen 1980 denn auch um gegen 20% tiefer als 1975, was unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Teuerung einem Ertragsausfall von etwa 300 Mio Franken entspricht.

Über die Deckung des Fehlbetrages hat gemäss Art. 16 des Bundesbahngesetzes die Bundesversammlung zu beschliessen; dabei ist ein Vortrag auf neue Rechnung ausgeschlossen.

\* \* \*

Im Anschluss an den Abschnitt über das Rechnungsergebnis des Vorjahres war es bisher üblich, einige aktuelle Probleme über Verkehrspolitik, finanzielle Aspekte und die volkswirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens oder etwa die Rolle der Schiene in der Zukunft zu erörtern. Dieses Jahr soll auf die Behandlung solcher Themen verzichtet werden, und zwar deshalb, weil einige dieser Probleme in der Bearbeitung nun so weit fortgeschritten sind, dass sich Bundesrat und Parlament, vielleicht auch das Schweizervolk, sehr bald damit beschäftigen werden. Der Ent-



scheid über das weitere Vorgehen liegt nun bei den Politikern. Dafür soll ein anderes, für unser Unternehmen ebenfalls wichtiges Problem eingehender zur Sprache kommen, nämlich das *Personalproblem*.

Seit einiger Zeit musste sich die Unternehmensleitung vermehrt mit dem Personalproblem auseinandersetzen. Schwerpunkte bilden die wachsenden Rekrutierungsschwierigkeiten, die Verbesserung der Personalausbildung sowie die Forderungen nach besserer Entlohnung und nach besseren Arbeitsbedingungen.

Ein Transportunternehmen wie die Schweizerischen Bundesbahnen ist wegen seiner Grösse, seiner geografischen Verflechtung und seiner wirtschaftlichen Bedeutung von Umweltfaktoren derart abhängig, dass es bei der Festlegung einer erfolgversprechenden Personalpolitik gezwungen ist, die sozio-ökonomischen Erscheinungen unserer heutigen Gesellschaft miteinzubeziehen. Unsere moderne Gesellschaft fühlt sich in mehrfacher Hinsicht eingeeengt, und zwar in einer Masse, wie es noch vor wenigen Jahren kaum vorzusehen war.

Damit die grossen Unternehmungen existieren und sich entfalten können, müssen sie ihre Politik auf die sich rasch ändernde Umwelt ausrichten, was gewiss nicht leicht ist. Die jüngsten ökonomischen und politischen Entwicklungen mahnen uns zu mehr Vorsicht gegenüber Prognosen, die auf klassischen Modellen beruhen. Unter dem Druck einer permanenten technologischen Entwicklung ändern sich die Aktivitäten und Arbeitsbedingungen laufend, und es kommt zu erheblichen Anpassungen auf verschiedensten Wissensgebieten. Dies hat zur Folge, dass die Ausbildung in verschiedenen Berufen modernen Anforderungen nicht mehr genügt, was bei den Betroffenen zu Frustration und Unbehagen führt. Unter diesen Umständen kann die Feststellung nicht erstaunen, dass die Personalführung schwieriger wird.

Die gegenseitige Abhängigkeit der Aufgaben sollte – so möchte man wenigstens annehmen – eine positive Haltung hervorrufen und zu einer Interessengemeinschaft führen. Auch sollte man logischerweise folgern können, dass der durch technischen Fortschritt und wirtschaftlichen Erfolg verursachte Wohlstand die Einigung der Menschen fördern müsste. In Wirklichkeit zeigt sich aber ein anderes Bild. Durch das Ungleichgewicht zwischen den individuellen Bedürfnissen und den Anforderungen der Wirtschaft ist die Solidarität und soziale Harmonie ernsthaft gefährdet. Unsere Gesellschaft setzt sich diesem durch die unsichere Zukunft zusätzlich genährten Konflikt immer mehr aus.

Im Eisenbahnsektor werden die kommenden Neuerungen ohne Zweifel die Arbeitsbedingungen zahlreicher Eisenbahner ändern. Dies führt zur zentralen Frage nach den Reaktionen. Man weiss, dass der Eisenbahner eine starke Bindung zur Bahn hat. Wird dies in Zukunft weiterhin so bleiben?

In jüngster Zeit ist in der Einschätzung der Rolle der Eisenbahn durch die öffentliche Meinung eine Tendenzwende festzustellen, die zu einer Verbesserung der Situation führen dürfte. Die von gewissen Kreisen totgesagte Eisenbahn hat offensichtlich nach wie vor eine unverzichtbare Aufgabe zu erfüllen. Der Schienenverkehr wird auch zu einem wichtigen politischen Mittel, um gegen die negativen Auswirkungen unserer modernen Gesellschaft anzukämpfen (Verschmutzung, Verschwendung von Energie und Boden, Verkehrsstockungen auf Strassen und in grossen Städten usw.). Die SBB stehen deshalb vor einer neuen Zukunft. Damit erfahren auch die Eisenbahnerberufe eine Aufwertung, was Mitarbeitern und Unternehmung in verschiedener Beziehung zugute kommen wird.

Bekanntlich wollen die SBB ihre Leistungen verbessern. Mit der Realisierung des Taktfahrplanes, von neuen Strecken, höheren Geschwindigkeiten, moderneren Anlagen und komfortablerem Rollmaterial sowie mit Änderungen im Fernmeldewesen wird die Qualität der Bahnen in Zukunft eine Aufwertung erfahren. Dies wird zwangsläufig bedeutende Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen und das Ansehen der Arbeitsplätze haben. Daraus lässt sich folgern, dass die SBB



nicht nur mit einer technischen, sondern auch mit einer soziologischen Herausforderung konfrontiert werden. Es gilt deshalb, sich mit einer entsprechenden klugen und vorausschauenden Politik darauf vorzubereiten.

Die Arbeitnehmer stellen heute immer grössere Forderungen bezüglich ihrer Arbeit und ihrer Freizeit. Auch wenn diesen Anliegen zumindest teilweise eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden kann, wird man doch die Auswirkungen auf die Unternehmung sorgfältig prüfen müssen. Überdies darf die soziale Entwicklung nicht dazu führen, dass der Wille zur Kooperation oder zu weiteren Produktivitätssteigerungen nachlässt. Nun ist aber festzuhalten, dass durch die Rationalisierung bloss Routinearbeiten abgebaut werden, manchmal aber auch die Monotonie am Arbeitsplatz gefördert wird, was auf die Befriedigung an der Arbeit zurückwirkt. Diese Tatsache ist eine wesentliche Einflussgrösse auf den Arbeitsmarkt. Hinzu kommt noch, dass die Zahl der neu ins Erwerbsleben eintretenden Arbeitskräfte in den nächsten 15 Jahren um 35 % abnehmen wird, währenddem die altersbedingten Abgänge immer mehr ansteigen werden. Der Ersatz dieser Abgänge, welcher in der Wirtschaft auf etwa 3 % des Stellenbestandes geschätzt wird, bei den SBB wegen der ungünstigen Altersstruktur aber eher doppelt so hoch liegt, wird deshalb zusätzliche Schwierigkeiten bereiten.

In einer Gesellschaft, die sich immer mehr dem tertiären Sektor zuwendet, sollten die Dienstleistungsunternehmen im landwirtschaftlichen und industriellen Sektor reichliche Rekrutierungsmöglichkeiten vorfinden. Die Theorie von Fourastié, wonach eine zunehmende Beschäftigung im tertiären Sektor eine entsprechende Reduzierung im Industriesektor mit sich bringt, hat sich in der Schweiz nicht, oder noch nicht bestätigt. Der Grund liegt in der starken Position des Exportsektors unserer Industrie.

Die Verkürzung der Arbeitszeit, die Erhöhung der Ferienansprüche und Kompensationen für besonders belastende Leistungen lassen sich in einem bereits weitgehend durchrationalisierten Dienstleistungsunternehmen nicht ohne Vermehrung der Mitarbeiter erreichen. Weil sich der Arbeitskräftebedarf der einzelnen Wirtschaftszweige auch weiterhin verschieden entwickeln wird, muss die berufliche und geografische Mobilität gefördert und erleichtert werden. Dies kann durch Massnahmen in der Ausbildung, der Umschulung oder auch durch attraktivere Arbeitsbedingungen erfolgen.

Um die Marktstellung zu behaupten, werden die SBB gezwungen sein, ihr Angebot laufend zu verbessern. Als Beispiele seien hier die Eröffnung der Flughafenlinie Zürich und die Einführung des Taktfahrplanes erwähnt. Letzterer wird das Angebot an Personenkilometern um 20 % erhöhen. Der erfreuliche Verkehrsanstieg, der längerfristig vor allem im Güterverkehr erwartet wird, weist bereits auf die Bedürfnisse der Zukunft hin.

Die SBB sind über den ungünstigen Aufbau der Alterspyramide ihrer Mitarbeiterschaft ernsthaft besorgt. Beinahe ein Drittel der Bediensteten ist zwischen 50 und 60 Jahre alt und muss sowohl anzahlmässig wie auch ausbildungsmässig rechtzeitig ersetzt werden. Der Bedarf für die SBB beläuft sich auf rund 2500 Einheiten pro Jahr, was 6,6 % des Gesamtbestandes entspricht.

Mit einer Weiterbeschäftigung der Bediensteten über das Pensionsalter hinaus kann nicht gerechnet werden. Die einzig verbleibende Möglichkeit – neben der Fortführung einer sinnvollen Rationalisierung – liegt in der weiteren qualitativen Verbesserung des Personals durch optimale Ausbildung, die wohl zur Daueraufgabe wird. Damit lässt sich eine grössere Mobilität des Personals erreichen, wie dies von der neuen Technologie auch gefordert wird.

Die SBB haben letzten Herbst bei Murten mit dem Bau ihres eigenen Ausbildungszentrums begonnen. Damit wird es ihnen bald möglich sein, ihr Ausbildungskonzept in die Tat umzusetzen, im Bewusstsein, dass der Bedarf für Umschulung zunehmen wird und die Verbesserung der Leistungsqualität aufs engste mit der Personalschulung verbunden ist.



In letzter Zeit haben sich die SBB eingehend mit der Förderung der Berufsinformation und mit der Rekrutierung von Jugendlichen befasst. Bei jeder Kreisdirektion wurde eine Werbestelle geschaffen, um – bei zunehmend härterer Konkurrenz – die Präsenz auf dem Arbeitsmarkt zu verstärken. In gewissen Regionen und für bestimmte Personalkategorien lässt sich die heutige Situation mit derjenigen von 1973 vergleichen.

Unsere Schwierigkeiten bei der Personalrekrutierung lassen sich nicht mehr nur auf Gehaltsprobleme zurückführen. Die Eisenbahner haben zum Teil unregelmässigen Dienst, Nacht- und Sonntagsdienst zu leisten und bei jedem Wetter zu arbeiten. Dies erweist sich auf dem Arbeitsmarkt, trotz Abgeltung der besonderen Leistungen, je länger desto mehr als Nachteil. Die Deckung des erforderlichen Personalbedarfs stösst deshalb auf immer mehr Schwierigkeiten. Die Unterbestände können nicht mehr überall aufgefüllt werden. Diese ungünstige Ausgangslage wird noch verschärft durch:

- die während der Rezessionsperiode notwendigerweise erfolgte Reduktion der Arbeitskräfte, die immerhin erlaubte, das jährliche Defizit um gute 100 Mio Fr. zu verringern;
- den erfreulichen Verkehrsanstieg, der mit der angespannten Arbeitsmarktlage zusammenfällt;
- die Zunahme der Austritte und der vorzeitigen Pensionierungen (Altersstruktur des Personals).

Die Ausbildung eines Bediensteten dauert bis zu 4 Jahren. Infolge der konjunkturellen Tendenzwende und gewissen nicht voraussehbaren Faktoren, wie beispielsweise die verbesserte Ferienregelung, war es nicht möglich, die Bestände innert nützlicher Frist aufzufüllen.

Kritisch ist die Situation vor allem in den Regionen Zürich, Winterthur, Baden und Basel, wo die Betriebs- und Baudienste (Gleisunterhalt) nur über ungenügende Bestände verfügen. Arbeitsüberlastungen und Missstimmungen waren die Folge. Ruhetage mussten sistiert werden. Die Arbeitsprogramme für die Hauptreinigung der Wagen haben ebenfalls gelitten. Das Zugpersonal hat seiner Unzufriedenheit in einer Protestkundgebung Ausdruck gegeben.

Die gegenwärtig dem Parlament unterbreiteten Realloohnerhöhungen sollten die Anzahl Austritte reduzieren und die Neueintritte begünstigen. Die SBB haben diese Forderungen im Sinne einer Aufholung des Rückstandes gegenüber der Privatwirtschaft unterstützt. Die vorgeschlagene Erhöhung verursacht für die SBB eine jährliche Mehrbelastung von insgesamt 77,1 Mio Fr. Im weiteren suchen die SBB gegenwärtig auch andere Mittel und Wege, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern. So prüft man beispielsweise die Einführung neuer Arbeitsmöglichkeiten für Frauen und die vermehrte Einführung von Teilzeitarbeit. Ferner werden die Rationalisierungsbemühungen unverändert fortgeführt, um nicht das Risiko einzugehen, dass eines Tages das Leistungsangebot gekürzt werden muss.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es an Schwierigkeiten nicht fehlt, dass aber Mitarbeiter und Kader sich zu deren Überwindung voll einsetzen. Verwaltungsrat und Generaldirektion werden sich nach wie vor bemühen, geeignete Lösungen zu finden. Dabei bilden die Beziehungen zwischen der Unternehmung und den Gewerkschaften ein tragendes Element; diese prägen den Willen, die anstehenden Probleme auf gerechte Art zu lösen. Wir werden nie genügend betonen können, wie wichtig es ist, den Dialog zwischen den Sozialpartnern zu pflegen.

Wir brauchen die Gewerkschaften, um die Probleme der Gesellschaft besser zu verstehen und zu lösen. Andererseits sind die Gewerkschaften genügend mit den SBB verbunden, um ihre Forderungen mit der politischen, wirtschaftlichen und finanziellen Realität in Einklang zu bringen. Menschen mit gutem Willen werden sich stets für eine Verständigung engagieren, und zwar unabhängig davon, was für Bedingungen jeweils vorherrschen.

Bei dieser Gelegenheit sprechen der Verwaltungsrat und die Generaldirektion dem Kader und den Mitarbeitern aller Stufen Dank und Anerkennung aus für die geleistete Arbeit. Gleichzeitig danken sie den Behörden, der Öffentlichkeit und allen Kunden für ihre Verbundenheit und Unterstützung.



Gestützt auf den vorliegenden Geschäftsbericht und die Rechnungen beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Eidgenössischen Räte folgende Anträge zu unterbreiten:

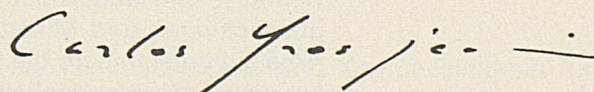
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1980 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1980 wird genehmigt.
3. Die Deckung des Fehlbetrages von Fr. 593 451 982 erfolgt gemäss Art. 16 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen.

Wir versichern Sie, Herr Bundespräsident, Herren Bundesräte, unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, 16. April 1981

Für den Verwaltungsrat  
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:

A handwritten signature in dark ink, reading 'Carlos Grosjean' in a cursive script.

(Carlos Grosjean)



