

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1969)

Rubrik: Unternehmungsführung und Personal

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>

I. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat trat im Berichtsjahr zu sechs Sitzungen zusammen und befasste sich dabei vor allem mit Projekten für den Ausbau der Bahn- und Energieversorgungsanlagen, mit Rollmaterialbestellungen, Personalproblemen sowie mit finanziellen und kommerziellen Fragen. Grosse Aufmerksamkeit schenkte der Rat ferner der Verkehrsentwicklung. In Anbetracht des starken Anstieges des Transitverkehrs zwischen Norden und Süden wurde im Rat auch der Erwartung Ausdruck gegeben, dass der Schlussbericht und die Empfehlungen der vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eingesetzten Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» möglichst bald vorliegen sollten.

Besonders hingewiesen sei auf die Eingabe des Verwaltungsrates an den Bundesrat vom 28. April 1969 betreffend «Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen», mit welcher beantragt wird, den Bundesbahnen die bisher ohne besondere Entschädigung erbrachten Leistungen im Interesse der Allgemeinheit abzugelten, und zwar in Anwendung der bereits im Eisenbahngesetz von 1957 aufgestellten Grundsätze. Diese Eingabe ist am 14. August 1969 zwischen der Verkehrsdelegation des Bundesrates und einer Delegation des Verwaltungsrates eingehend besprochen worden. Ebenfalls grosse Bedeutung kommt dem Bericht des Verwaltungsrates an den Bundesrat vom 28. Oktober 1969 über «Die Finanzierung des Ausbaues der Schweizerischen Bundesbahnen in den kommenden Jahren» zu. In ihm wird darauf hingewiesen, dass den Bundesbahnen auch im künftigen Verkehrsmarkt eine wesentliche Aufgabe zustehen wird, dass die Modernisierung und Umstrukturierung der Eisenbahn die zielbewusste Fortführung eines langfristigen Ausbauprogrammes voraussetzt und dass deshalb die Finanzierung für einen ausreichenden Zeitraum sicher gestellt werden muss.

Eine der Ratssitzungen fand in Genf statt, worauf sich eine Besichtigung des neuen Güter- und Rangierbahnhofes La Praille und der angrenzenden Industriezonen anschloss. Durch den Besuch des Flughafens Genf-Cointrin wollten Verwaltungsrat und Geschäftsleitung nicht zuletzt auch ihr Interesse an der engen Zusammenarbeit zwischen Luftverkehr und Schienenverkehr sowie an der baldigen Verwirklichung des Anschlusses der Flughäfen an das Schienennetz der SBB bekunden.

Wie schon in den Jahren 1967 und 1968, so sind auch im Berichtsjahr in der personellen Zusammensetzung des Verwaltungsrates keine Änderungen zu verzeichnen.

Geschäftsleitung

Während die Generaldirektion in der Regel wöchentlich zusammentrat, um grundsätzliche Fragen der Unternehmungsführung zu besprechen und die in ihre Kompetenz fallenden Beschlüsse zu fassen, pflegten die Generaldirektoren und Kreisdirektoren an sechs Sitzungen der Geschäftsleitung einen Gedankenaustausch über wichtige Probleme von allgemeinem Interesse. Eine dieser Konferenzen, zu welcher auch die Abteilungschefs der Generaldirektion und der Kreisdirektionen beigezogen wurden, galt der Besinnung auf die Unternehmungspolitik und der Formulierung der zu erarbeitenden Zielsetzungen im allgemeinen sowie der Personalpolitik und den Beziehungen zwischen den Sozialpartnern im besonderen.

In personeller Hinsicht sind bei der Geschäftsleitung keine Änderungen eingetreten. Bei den Abteilungschefs der Generaldirektion nahm wegen Erreichens der Altersgrenze Herr Dr. rer. pol. Edouard Fallet, Chef des Kommerziellen Dienstes für den Personenverkehr, auf Ende 1969 den Rücktritt. Der Präsident des Verwaltungsrates sprach dem Demissionär für die langjährige Tätigkeit den Dank der Bundesbahnen aus. Als Nachfolger im Amte wurde Herr Samuel Berthoud, lic. rer. pol., gewählt. Ferner trat der Chef der Betriebsabteilung der Kreisdirektion III in Zürich, Herr Hans Ritt, in den Ruhestand. Die Generaldirektion sprach dem scheidenden Betriebschef für seine Verdienste den besten Dank aus. Als neuer Chef der Betriebsabteilung wurde Herr Emil Baer mit Amtsantritt auf 1. Oktober 1969 gewählt.

II. Planung und Studien

Langfristige Gesamtplanung

Bei ihren Bestrebungen, die Leistungsfähigkeit und die Produktivität der Unternehmung weiter zu heben, verwenden die Bundesbahnen seit Mitte der fünfziger Jahre in zunehmendem Masse die langfristige Planung als systematisches Verfahren zur Vorbereitung künftiger Entscheidungen. Ausgehend von der Prospektive der zu erwartenden Entwicklungen wird dabei für jeden Planungsfall die Zielsetzung formuliert und untersucht, durch welche Massnahmen und mit welchem Aufwand diese am zweckmässigsten erreicht werden kann. Als Ergebnis dieser Arbeiten bestehen seit mehreren Jahren für die Unternehmungsbereiche Betrieb, Bau, Rollmaterialbeschaffung, Energieversorgung und Finanzen langfristige, auf eine Gesamtzielsetzung ausgerichtete Pläne, die sich als Führungsinstrument bewährt haben.

Die sich in den letzten Jahren immer deutlicher abzeichnenden Mängel im gegenwärtigen Verkehrssystem, darunter namentlich die durch die Verkehrsmittel hervorgerufenen Stauungsprobleme, verpflichten die Eisenbahnen, ihren möglichen Beitrag zur Sanierung der Transportverhältnisse zu erkennen und damit ihre Rolle im künftigen Verkehrsmarkt zu umschreiben. Die Bundesbahnen haben hiezu in Fortführung der bisherigen Planung eine langfristige Gesamtplanung für die nächsten 15–20 Jahre eingeleitet und erste Studien durchgeführt. Sie zeigen, dass die zu erwartenden Entwicklungen der Umwelt und des Marktes zu neugelagerten Verkehrsbedürfnissen führen, die von den Bundesbahnen marktgerecht erfüllt werden können, wenn sie als «Eisenbahn der Zukunft» die wesenseigenen Vorteile der Bahn mit den neuen Entwicklungen der Technik und der wissenschaftlichen Methoden ergänzen. Im Vordergrund stehen dabei die folgenden drei Transportbereiche:

- Der nationale und internationale Reiseverkehr zwischen Zentren der Wirtschaft und des Tourismus, namentlich
 - im Entfernungsbereich bis 500 km für den Tagesverkehr,
 - für Reisen in Schlaf- und Liegewagen bis etwa 1200 km,
 - zur Überbrückung grosser Distanzen für Reisende mit Autos (Auto im Zuge),
 - als Sammel- und Verteilerverkehr zum Luftverkehr, insbesondere beim Einsatz von Grossflugzeugen und im Charterverkehr.
- Der Nahverkehr hoher Leistung in Ballungsräumen, die Bedienung der Flugplätze eingeschlossen.
- Der beschleunigte nationale und internationale Güterverkehr auf mittleren und grösseren Distanzen, einerseits als Wagenladungsverkehr zwischen Zonen von Industrieanchlussgleisen und andererseits auf den Hauptverkehrsachsen als kombinierter Verkehr (kombiniert mit anderen Verkehrsträgern als Zubringer oder Feinverteiler) mit rationell umladbaren Transportgefäßern wie Paletten, grossen Transcontainern oder Huckepackfahrzeugen.

Wie bei den Bundesbahnen, so befassen sich auch weitere Eisenbahnverwaltungen der «Union internationale des chemins de fer» (UIC) mit Planungsfragen und koordinieren ihre Arbeiten im Ausschuss für Planung der UIC, der mit der langfristigen Gesamtplanung der Eisenbahn der Zukunft als internationales Transportmittel beauftragt ist.

Anschluss der Flughäfen an das Schienennetz

Im Verkehrsmarkt der Zukunft wird die Eisenbahn noch stärker in den Sammel- und Verteilerverkehr zum Luftverkehr eingeschaltet sein, insbesondere beim Einsatz von Grossflugzeugen sowie im Charterflugverkehr. In diesem Sinne und in Anbetracht des steten Anstiegs des Flugverkehrs haben sich die Bundesbahnen das Ziel gesetzt, das Schienennetz zu den Flughäfen heranzuführen, um den Übergang zwischen Flugzeug und Eisenbahn zu erleichtern. Die Planungsarbeiten für den Anschluss der Flughäfen Zürich, Genf und Basel an das Schienennetz sind bereits weit fortgeschritten. Im Vordergrund stehen die Verbindungen zu den Flughäfen Zürich und Genf.

Schneller reisen — durch Anschluss der Flughäfen an das Schienennetz der SBB



Höhere Geschwindigkeiten

Die Eisenbahn von morgen, namentlich aber die Eisenbahn in einer ferner Zukunft, wird mit noch höheren Geschwindigkeiten fahren. Die Verkürzung der Fahrzeiten bildet einen der wichtigsten Faktoren im Rahmen der Bestrebungen, die Attraktivität der Eisenbahn zu erhöhen. In einzelnen Ländern Europas werden denn auch gewisse Strecken bereits heute regelmässig mit Höchstgeschwindigkeiten bis zu 200 km/h befahren. Jene Bahngesellschaften befinden sich in der glücklichen Lage, ihre schlank trassierten Hauptstrecken ohne grossen Aufwand für derart hohe Geschwindigkeiten herzustellen zu können. In gebirgigen Ländern wie der Schweiz ist der Ausbau bestehender Strecken zu derartigen Schnellverkehrslinien nicht möglich oder wäre ausserordentlich kostspielig. Geschwindigkeiten von 200 km/h und mehr lassen sich hier nur durch den Bau vollständig neuer Linien mit sehr grossen Kurvenradien realisieren. Im Rahmen von Studien für die «Eisenbahn der Zukunft» werden zur Zeit erste in diese Richtung gehende Überlegungen angestellt.

Um nun aber möglichst rasch in den Genuss kürzerer Fahrzeiten zu gelangen, sollen nebst der Weiterführung gewisser Linienbegradiigungen im Rahmen ohnehin notwendiger Ausbauarbeiten vor allem die neuen Möglichkeiten der Traktionstechnik in noch vermehrtem Masse ausgenutzt werden. Immer mehr werden moderne Triebfahrzeuge eingesetzt, die sich unter anderem dadurch auszeichnen, dass sie die Züge dank grossen Zugkräften bis zu hohen Geschwindigkeiten rasch beschleunigen können. Neue Möglichkeiten zeichnen sich zudem durch den Einsatz von Personenwagen ab, deren Wagenkästen sich in den Kurven zusätzlich neigen können.

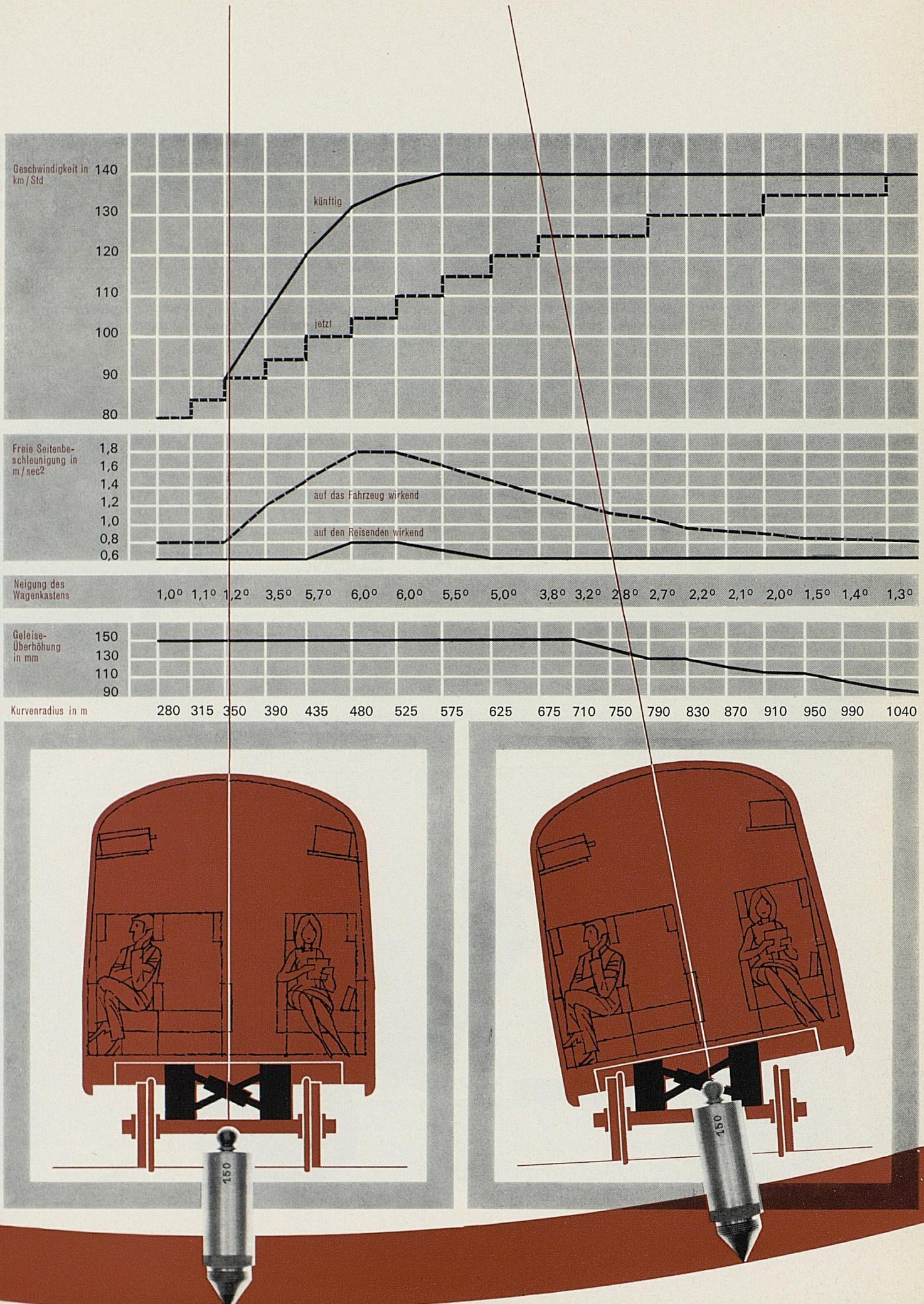
Die bei der Erprobung der neuen Lokomotive Re 4/4 II durchgeföhrten ausgedehnten Messungen haben gezeigt, dass die in einem Gleisbogen von 350 m Radius zwischen Geleise und Rad auftretenden Kräfte bei der heute zugelassenen Geschwindigkeit von 90 km/h grösser sind als in allen grösseren Gleisbögen, die mit höheren Geschwindigkeiten befahren werden. Mit anderen Worten: bei Kurvenradien über 350 m wird die zulässige Geschwindigkeit nicht durch die Kräfte zwischen Rad und Schiene, sondern durch den Fahrkomfort bestimmt. Dieser wiederum ist einerseits eine Funktion der bei den gegebenen Geleiseüberhöhungen nicht kompensierten Seitenbeschleunigung, die nicht über $0,8 \text{ m/sec}^2$ ansteigen soll, und anderseits ihrer zeitlichen Ableitung, des sog. Rucks bei der Bogeneinfahrt und -ausfahrt sowie bei der Fahrt über Weichen. Bei diesen Überlegungen ist vorausgesetzt, dass beim Triebfahrzeug sämtliche konstruktiven Massnahmen zur Verringerung der Kräfte zwischen Rad und Schiene verwirklicht sind. Dies ist bei der Lokomotive Re 4/4 II der Fall.

Schon durch entsprechende Massnahmen am Geleise (grössere Überhöhungen und besondere Federzungenweichen) liessen sich die Geschwindigkeiten in Gleisbögen mit mehr als 500 m Radius mit dem vorhandenen Rollmaterial noch um 5–10 km/h erhöhen, ohne dass die genannte Komfortgrenze überschritten würde.

Aber auch mit diesen Massnahmen werden die vorhandenen Möglichkeiten noch nicht voll ausgeschöpft. Würden die schon heute in Gleisbögen von weniger als 350 m Radius auftretenden Kräfte zwischen Rad und Schiene auch bei grösseren Radien zugelassen, so könnte die Geschwindigkeit noch erheblich gesteigert werden, in Gleisbögen von 450–550 m Radius beispielsweise um 25–30%. Allerdings würde damit die nicht kompensierte Seitenbeschleunigung bis auf $1,8 \text{ m/sec}^2$ steigen. Deshalb werden Personenwagen notwendig, deren Kästen bei der Kurvenfahrt nach innen geneigt werden können. Dieses Problem ist selbstverständlich auch andernorts bekannt, und es sind auch schon Lösungsmöglichkeiten studiert worden. In Frankreich wurde schon 1957 eine «voiture pendulaire» gebaut. Im Jahre 1965 war an der Verkehrsausstellung in München ein entsprechendes Fahrzeug der Deutschen Bundesbahn zu sehen, und in den USA sowie in Kanada wurden schon ganze Triebzüge gebaut.

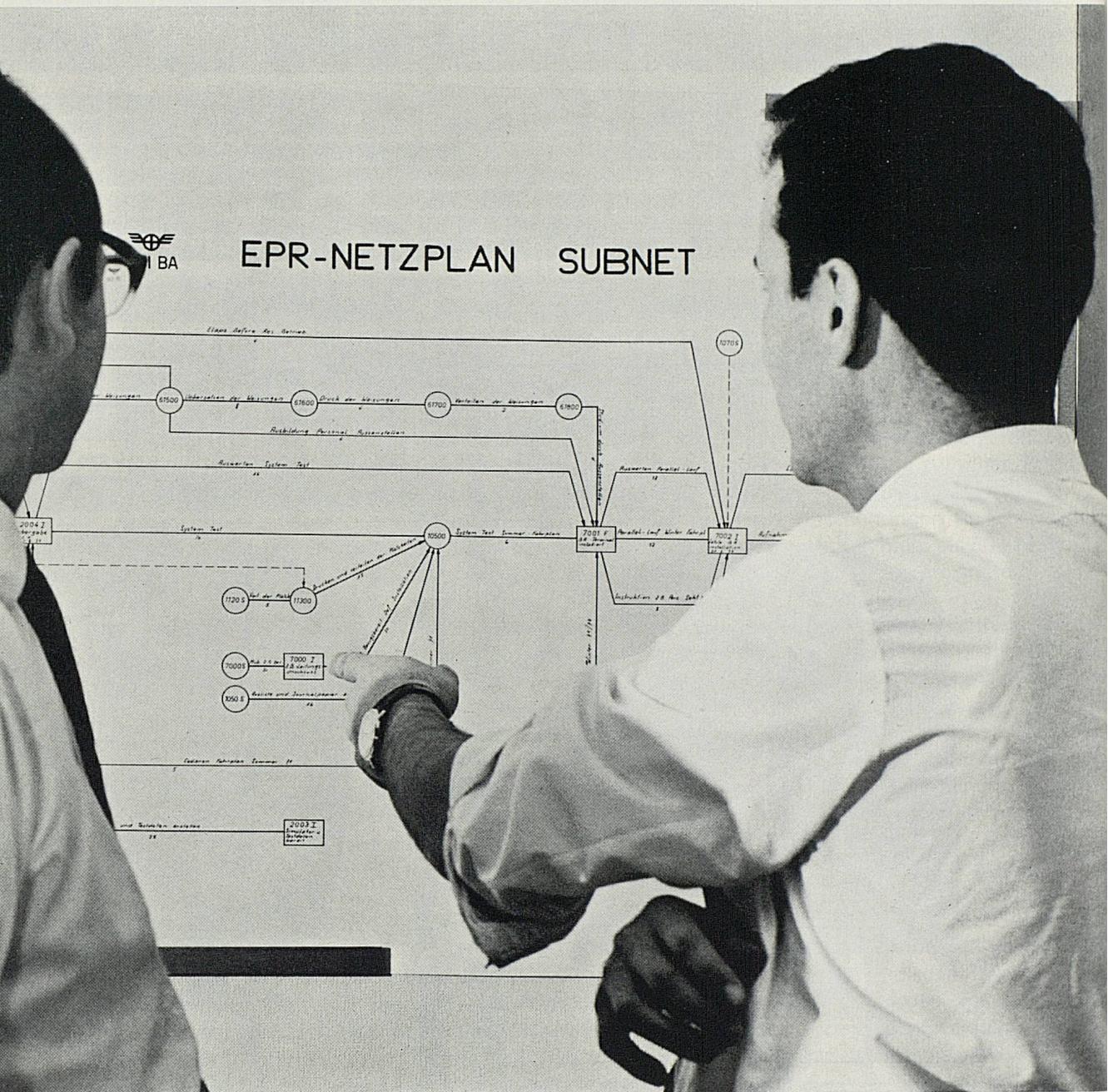
Auch die Schweizerischen Bundesbahnen wollen nun die sich hier zeigenden Möglichkeiten so weit wie möglich ausnutzen. Das Triebfahrzeug ist in Form der Lokomotive Re 4/4 II vorhanden, was davor bewahrt, auf die Vorteile der elektrischen Traktion verzichten und auf ein thermisches Triebfahrzeug ausweichen zu müssen, aber es fehlen noch die entsprechenden Personenwagen. Deshalb wurde kürzlich ein entsprechender Konstruktionsauftrag erteilt, der als weitere Zielsetzung vorsieht, ein vollklimatisiertes Fahrzeug mit modernstem Komfort zu schaffen. Im Bau von Personenwagen wird somit in jeder Hinsicht ein deutlicher Schritt vorwärts gemacht.

Schnellere Fahrt in Kurven – dank Personenwagen mit schwenkbarem Wagenkasten



Auf der Strecke Zürich–Bern lässt sich durch den Einsatz der neuen Wagen mit schwenkbaren Wagenkästen dank den höheren Kurvengeschwindigkeiten ein Zeitgewinn von etwa elf Minuten erzielen. Zusammen mit den durch den Bau der Heitersberglinie und des neuen Streckenabschnittes Olten–Rothrist erreichten Zeitvorteilen dürfte es in nicht allzuferner Zeit möglich sein, diese Strecke in wenig mehr als einer Stunde zurückzulegen.

Das Projekt «Elektronische Platzreservierung für den internationalen Reiseverkehr (EPR)» – gegenwärtig im Planungs- und Einführungsstadium – sieht ein Buchungsnetz vor, über welches die wichtigsten Bahnhöfe sowie eine grössere Zahl von Reisebüros an die zentrale Buchungsanlage direkt angeschlossen sind.



Ausbau der Sicherungsanlagen und der Zugsicherung

Je dichter der Verkehr und je höher die Geschwindigkeiten, desto wichtiger sind leistungsfähige Sicherungsanlagen. Ausbau und Modernisierung dieser Anlagen werden daher zielbewusst vorangetrieben.

Es sind aber auch Bestrebungen im Gange, die sog. Zugsicherung auf den Triebfahrzeugen weiter zu verbessern. Im Sinne eines ersten Versuches wurde die Zugsicherung vorerst auf einer älteren Lokomotive mit stehender Bedienung und einem modernen Triebwagen mit sitzender Bedienung lösungsmässig mit einer Zusatzeinrichtung versehen. Diese speichert die bei einem geschlossenen Vorsignal gegebene Warnung und dient dem Lokomotivführer als Gedankenstütze. Wird der Rückstellschalter betätigt, so blinkt außer der Meldelampe im Rückstellschalter eine weitere, neben dem Geschwindigkeitsmesser angeordnete Meldelampe während zwanzig Sekunden. Im gleichen Takt ertönt für die Dauer von fünf Sekunden ein Summer. Das Nachblitzen und das Nachsummen können nicht vorzeitig unterbrochen werden. In der zweiten Hälfte des Jahres 1969 wurden die beiden so ausgerüsteten Triebfahrzeuge in allen drei Kreisen eingesetzt, um erste Erfahrungen sammeln zu können. Diese sind positiv verlaufen, so dass nun im Sinne eines Grossversuches in jedem Kreis je 15 Triebfahrzeuge verschiedener Bauart mit dieser zusätzlichen Sicherungseinrichtung ausgerüstet werden.

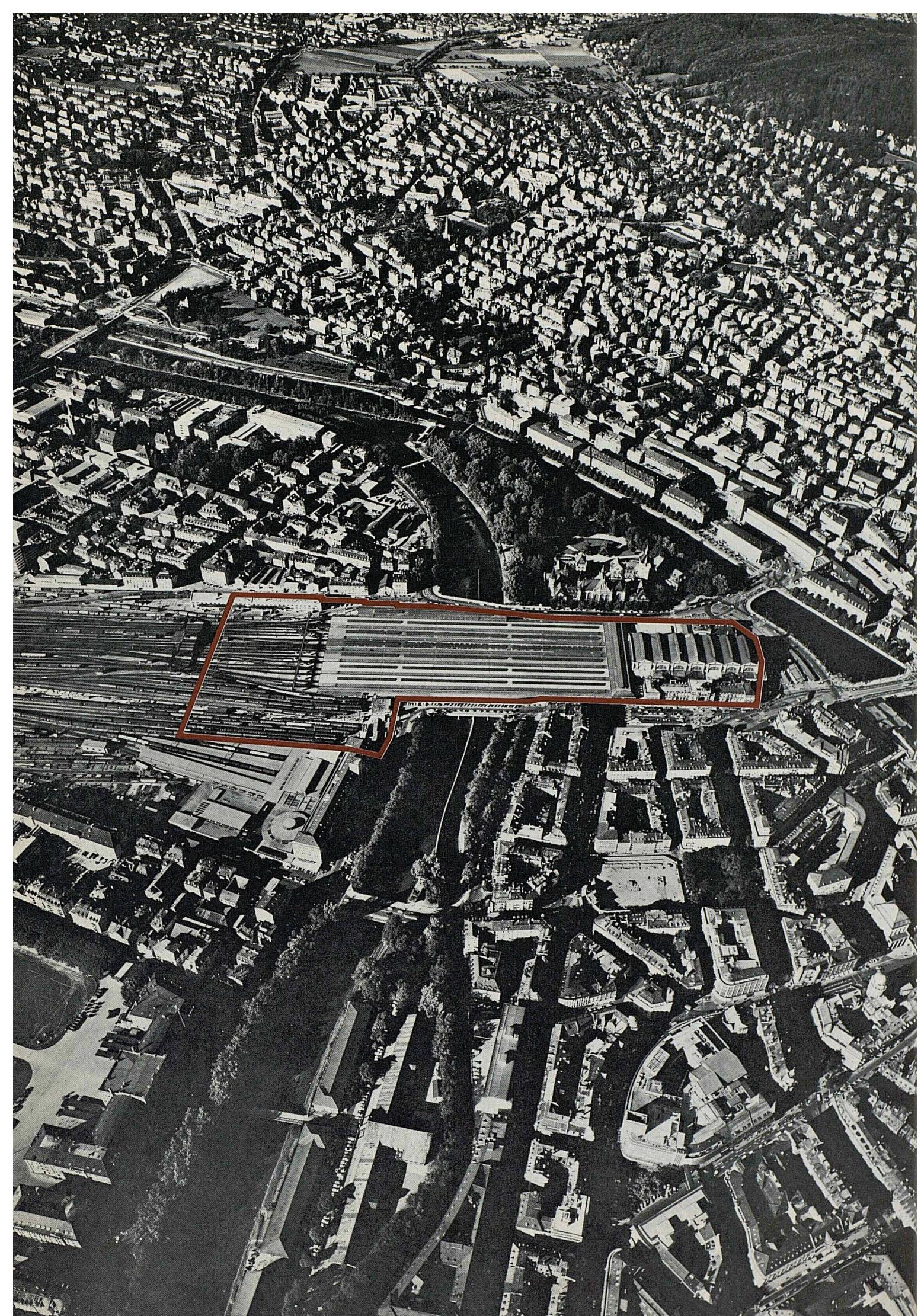
Unabhängig von dieser ersten Massnahme wird eine weitere Verbesserung in Form der Unterscheidung zwischen dem Ansprechen der Zugsicherung wegen eines auf «Warnung» oder eines auf «Halt» stehenden Signals geprüft. Versuche haben gezeigt, dass heute mit der Anwendung elektronischer Bauelemente eine betriebssichere Unterscheidung auf Grund der Impulspolarität der Zugsicherungsmagnete grundsätzlich möglich ist. Mit dieser Einrichtung würde der Zug nach dem Überfahren eines «Halt» zeigenden Signals trotz unbewusstem Rückstellen der Zugsicherung durch den Lokomotivführer zwangsläufig angehalten.

Linienzug-beeinflussung

Eine bedeutende Neuerung, die das Wirkungsfeld herkömmlicher Sicherungsanlagen überschreitet, stellt das in Entwicklung begriffene Linienleitersystem dar. Es bietet die Möglichkeit, über ein im Gleise verlegtes Kabel sowie an den Triebfahrzeugen angebrachte Antennen laufend Informationen zwischen ortsfesten Überwachungs- und Steuerorganen und der fahrenden Lokomotive auszutauschen sowie den Lauf des Zuges zu beeinflussen. Die Studien und Versuche für dieses weit in die Zukunft weisende System wurden intensiv weitergeführt. Seine Einführung erfordert aber nicht nur viel Zeit, sondern auch beträchtliche finanzielle Mittel. Daher kommt die Neuerung in erster Linie für die Hauptstrecken in Frage. Demgegenüber lässt sich die Verbesserung der Zugsicherung verhältnismässig kurzfristig und mit bescheidenem Aufwand verwirklichen; sie wird für Nebenlinien auch in einer weiteren Zukunft noch von Bedeutung sein.

III. Internationale Zusammenarbeit

Mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC), dem heute 26 Eisenbahnverwaltungen aus Europa, 10 aus Afrika, 7 aus Asien sowie eine Eisenbahnverwaltung aus Nordamerika angehören, haben die Bundesbahnen auch im Berichtsjahr eng zusammengearbeitet. Die Reorganisation des Verbandes, über deren Grundzüge im Geschäftsbericht 1968 berichtet wurde, hat sich bereits im ersten Jahr der Übergangsperiode recht erfolgversprechend ausgewirkt. Anerkennung findet unter anderem auch der Umstand, dass sich die leitenden Kommissionen und die Studienausschüsse auf ihren Tagungen nicht mehr mit Fragen von untergeordneter Bedeutung zu befassen haben. Die zwischen der UIC und der Internationalen Eisenbahnkongressvereinigung (AICCF) bestehende Zusammenarbeit fand für die Aussenstehenden ihren sichtbaren Ausdruck darin, dass ab 1. Januar 1970 anstelle der bisherigen beiden Verbandszeitschriften nun unter dem Titel «Rail International» eine einzige gemeinsame Zeitschrift herausgegeben wird.



Die internationale Zusammenarbeit kommt bei der von den europäischen Eisenbahnverwaltungen in Aussicht genommenen Einführung der automatischen Kupplung besonders gut zum Ausdruck. Nach jahrelanger Arbeit ist von den Eisenbahnen Westeuropas aus einer grossen Zahl von Vorschlägen schliesslich der allen Anforderungen gerecht werdende Kupplungstyp UIC entwickelt worden. Dieser Typ ist kuppelbar mit der bestehenden sowjetischen Kupplung sowie mit der von den osteuropäischen Bahnen entwickelten Bauart. Zur Zeit sind gemeinsame Versuche im Gang. Die Kupplung ist so gestaltet, dass auch die Luftleitungen und elektrischen Leitungen automatisch mitgekuppelt werden können. Die Generalversammlung der UIC hat am 10. Dezember 1969 dem Lizenzvertrag mit der Firma Unicupler GmbH, in welcher die verschiedenen Patentinhaber zusammengeschlossen sind, zugesagt. Damit hat sich die UIC die Fabrikationsrechte und die freie Verfügung über die Zeichnungen der einzelnen Kupplungsteile erworben. Die bisherige gute Zusammenarbeit zwischen den Fachleuten der Industriebetriebe und den Fachleuten der verschiedenen Staatsbahnen lässt erwarten, dass auch die gegenwärtig noch offenen Fragen und namentlich die Probleme der industriellen Ausführung dieses ausserordentlich grossen Auftrages gelöst werden können. Bereits sind die Bahnverwaltungen der «CEMT-Staaten» übereingekommen, der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) die Einführung der automatischen Kupplung im Eisenbahnbetrieb im Zeitraum 1976–1980 zu beantragen. Die Stellungnahme der CEMT wird im Laufe des Jahres 1970 erwartet.

Das von der CEMT im Jahre 1967 geschaffene Zentrum zur Förderung der allgemeinen Verkehrspolitik sowie der wirtschaftswissenschaftlichen Forschung führte im September 1969 in Rom ein Symposium durch, an welchem Probleme der Produktivität im Verkehr, des Verkehrs in den städtischen Ballungsräumen sowie der Mitwirkung der öffentlichen Hand im Verkehrswesen zur Sprache kamen.

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), dessen Geschäftsführung die SBB besorgen, befasste sich vor allem mit den vorbereitenden Arbeiten zur 7. ordentlichen Revision der Internationalen Übereinkommen für den Personen- und Gepäckverkehr (CIV) sowie für den Güterverkehr (CIM) und trug in seinen Anträgen den von der Internationalen Handelskammer eingebrachten Anregungen der Bahnbenutzer nach Möglichkeit Rechnung. Eine bedeutende Aufgabe wird dem Komitee in der Anpassung der zahlreichen Ausführungsvorschriften an die neuen Übereinkommen erwachsen. Im übrigen beteiligte sich das CIT an den Arbeiten zur Revision der internationalen Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID) sowie an den Bestrebungen um Schaffung eines internationalen Übereinkommens über den kombinierten Gütertransport.

Auch das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) entfaltete im Zusammenhang mit der Revision der Übereinkommen CIM und CIV eine besonders rege Tätigkeit. Verschiedene am Sitz der Organisation abgehaltene Konferenzen galten dem Ziel, die Bestimmungen der Übereinkommen den gewandelten Bedürfnissen der Praxis anzupassen.

Ausser der UIC arbeiteten auch mehrere andere internationale Institutionen an der weiteren Verbesserung des Transportangebotes der Eisenbahn. Es sind dies vor allem die Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK), die Europäische Güterzugfahrplankonferenz (EGK), die Internationale Reisebüro-Sonderzüge-Konferenz (IRSK), der Internationale Personen- und Gepäckwagenverband (RIC), der Internationale Güterwagenverband (RIV) sowie die Betriebsgemeinschaft für EUROP- und POOL-Wagen. Die Bestrebungen zielten hauptsächlich darauf hin, die Leistungen der Eisenbahn noch besser den Bedürfnissen der Kundschaft anzupassen sowie den Austausch des Rollmaterials zu erleichtern. Die Internationale Simplon-delegation prüfte eine Reihe von Fahrplan-, Verkehrs- und Tariffragen und befasste sich auch mit der Verkehrsabrechnung für die Strecke Brig–Iselle.

Der Verband der Strassenverkehrsdiene der europäischen Eisenbahnen (URF), der unter dem Namen Europabus ein sich über den ganzen Kontinent erstreckendes Netz von touristischen Autocar-

Neugestaltung des Hauptbahnhofes Zürich

Die Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich, der auch die Schweizerischen Bundesbahnen angehören, hat einen Ideenwettbewerb über die Neugestaltung des Hauptbahnhofes Zürich ausgeschrieben. Über hundert Architekturbüros studieren gegenwärtig, wie die in der Flugaufnahme nebenan eingerahmte Fläche am zweckmässigsten für Bahn und Privatwirtschaft neu überbaut werden könnte.

linien betreibt, unternimmt grosse Anstrengungen, um seine Stellung angesichts der immer härter werdenden Konkurrenz zu behaupten. Einen neuen Aufschwung erhofft man sich aus dem bevorstehenden Einsatz von Grossraumflugzeugen im Transatlantikverkehr, dürfte doch die Zahl der amerikanischen Touristen mit dem Sinken der Flugpreise erheblich ansteigen.

Obschon die Schweiz der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) nicht angehört, ist es von wesentlicher Bedeutung, die vom Ministerrat der EWG ins Auge gefassten Massnahmen in allen Entwicklungsphasen aufmerksam zu verfolgen, sie mit den eigenen Konzeptionen zu vergleichen und ihre Auswirkung auf die Lage der Eisenbahnen zu prüfen. Die Arbeiten der Kommission zur Aufstellung gemeinsamer Bestimmungen über die grundlegenden Beziehungen zwischen Staat und Eisenbahnen im Hinblick auf ihren finanziellen und rechtlichen Status sind noch im Gange. Auch das Problem der staatlichen Finanzhilfe an die Bahnverwaltungen harrt noch der endgültigen Lösung. Ein Fortschritt bahnt sich dagegen auf dem Gebiet des Transitverkehrs der EWG an, indem in einem Reglementsentwurf postuliert werden soll, die Zollkontrollen an der Grenze zu vereinfachen und gewisse Züge auf bestimmten Leitungswegen ohne Grenzhalte verkehren zu lassen.

IV. Personal

Personalbestand In den einzelnen Arbeitsgebieten war im Jahresdurchschnitt folgende Anzahl Bediensteter tätig:

Arbeitsgebiete	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter			
	1968	%	1969	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	3 319	8,0	3 423	8,2
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	19 634	47,1	19 747	47,4
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 589	11,0	4 574	11,0
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 175	7,6	3 111	7,5
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 346	3,2	1 224	2,9
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	4 230	10,2	4 170	10,0
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 840	9,2	3 811	9,2
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	224	0,5	225	0,5
Übriges Personal, inkl. Schiffsdiens auf dem Bodensee	1 332	3,2	1 366	3,3
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total	41 689	100,0	41 651	100,0

Der Personalbestand im Jahresdurchschnitt 1969 ist um 38 Bedienstete niedriger als im Vorjahr. Er liegt um 1766 Bedienstete oder rund 4 % unter dem im Jahre 1964 verzeichneten Höchststand. Angesichts des stark angestiegenen Verkehrs bestand im Berichtsjahr ein dringendes Bedürfnis, mehr Personal einzustellen. Dies war aber infolge des allgemeinen Mangels an Arbeitskräften und zunehmender Rekrutierungsschwierigkeiten leider nicht möglich.



Die schwere Arbeit des Krampens und der Korrektur der Geleiseanlage, die früher viel Personal erforderte, wird schon seit mehreren Jahren zum grössten Teil durch moderne, leistungsfähige Maschinen besorgt. Die durch drei Mann geführte Nivellier-Kramp-Richtmaschine korrigiert automatisch das Längenprofil, die Querhöhenlage und die Richtung des Geleises mit einem Arbeitsfortschritt von 220 m pro Stunde.

Allgemeine Personalfragen

Während es in den Jahren 1966 und 1967 gelang, die rückständigen Ruhe-, Ferien- und Ausgleichstage im Stationsdienst vorschriftsgemäss bis Ende April des folgenden Jahres durch Nachgewährung auszugleichen, war dies für das Jahr 1968 nicht mehr möglich. Die Generaldirektion beschloss daher im Juni 1969, die rund 2300 rückständigen Tage aus dem Jahre 1968 bar abzugelten. Infolge der sprunghaften Verkehrszunahme, der Beeinträchtigung des Transitverkehrs durch zahlreiche Streiks in den Nachbarländern und der damit verbundenen Umliebe sowie infolge des andauernden Personalmangels wuchs die Zahl der rückständigen Ruhe-, Ferien- und Ausgleichstage im Berichtsjahr unentwegt an und erreichte Ende Oktober das bisher nie gekannte Ausmass von 80 000 Tagen. Dieser ausserordentliche Zustand veranlasste die Generaldirektion, für den Stationsdienst die Barabgeltung bereits im Dezember vorzunehmen, soweit dies vom betreffenden Personal gewünscht wurde. Die Rückstände konnten auf diese Weise wohl etwas reduziert werden, betrugen aber am Jahresende immer noch rund 70 000 Tage.

Am 12. Februar 1969 genehmigte der Bundesrat das vom Verwaltungsrat Ende 1968 erlassene Reglement über das Dienstverhältnis der Angestellten, mit dessen Inkrafttreten die bisherige Arbeiterordnung aufgehoben und die ständigen Arbeiter der Bundesbahnen neu der Angestelltenordnung unterstellt wurden. Mit Bundesratsbeschluss vom 2. Juli 1969 erfolgten verschiedene Änderungen an der Ämterklassifikation, namentlich auf der Stufe der Chefbeamten sowie in den Reihen



Viele Eisenbahner widmen ihre Freizeit auch den schönen Künsten.

des wissenschaftlichen und technischen Personals. Die neuen Amtsbezeichnungen «Ingenieur-Techniker» und «Architekt-Techniker» für Absolventen höherer technischer Lehranstalten erforderten eine Anpassung der Beförderungs- und Zulassungsvorschriften. Diese Vorschriften mussten auch für verschiedene Ämter des Bahn- und Betriebsdienstes den geänderten Verhältnissen angepasst werden.

Die im Jahre 1956 eingeführten und auf einer analytischen Methode der Arbeitsbewertung beruhenden Stellenpläne für das administrative Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen wurden wie üblich auf Beginn der neuen Amts dauer (1969–1972) überarbeitet und neu herausgegeben. Immer mehr zeigt sich das Bedürfnis, auch im technischen Bereich die Arbeitsplätze analytisch zu bewerten und Stellenpläne auszuarbeiten. Die hiezu notwendigen Untersuchungen sind im Gange, werden aber noch geraume Zeit in Anspruch nehmen.

Am 10. Oktober 1969 genehmigten die eidgenössischen Räte den Bundesbeschluss über die Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Bundespersonal in den Jahren 1969 bis 1972. Darin wurde der Bundesrat ermächtigt, für diese Jahre die Höhe der Teuerungszulage in eigener Kompetenz zu bestimmen. Gestützt darauf setzte der Bundesrat die Zulage für 1969 auf 3,5% fest, womit die Teuerung bis zu einem Indexstand von 108,7 Punkten ausgeglichen ist.

Auf den 1. Januar 1970 wurde die achtmonatige Einführungsphase der mechanisierten Lohnabrechnung mit dem vollständigen Aufbau der zentralen Personalkartei abgeschlossen. Die rückwirkend auf den 1. Januar 1969 ausgerichtete Teuerungszulage wurde erstmals maschinell abgerechnet, was eine wesentliche Arbeitseinsparung bei den Außenstellen ermöglichte.

Im Bereich der Personalrekrutierung und Auswahlberatung wirkte der Psychologische Dienst der Personalabteilung in rund 1700 Fällen durch Vornahme psychologischer Eignungsuntersuchungen mit. Für die Anstellung von Jungarbeitern wurde ein Verfahren entwickelt, das erlaubt, unterschiedliche Voraussetzungen hinsichtlich Bildung zu berücksichtigen und von Anfang an einen zweckmässigen Einsatz zu planen.

Personalschulung

Die Zielsetzung der Kaderausbildung geht insbesondere dahin, die Führungsarbeit der Vorgesetzten zu verbessern. Neben der Ausbildung im fachlichen Bereich kommt daher der Ausbildung in der Personal- und allgemeinen Geschäftsführung sowie der Förderung der Persönlichkeit besondere Bedeutung zu.

Während in den Vorgesetztenkursen des letzten Jahrzehntes vorwiegend höheres und mittleres Kader einbezogen war, verlagerte sich im Berichtsjahr die Kurstätigkeit deutlich auf die Schulung der direkten Vorgesetzten der Arbeiter. So konnten in den zum Teil aus dem Vorjahr weitergeführten zwölf Kursen 240 Vorgesetzte auf Meisterstufe ausgebildet werden. Darunter befand sich – im ersten in italienischer Sprache durchgeführten Kurs – der tausendste Teilnehmer an den im Jahre 1959 eingeführten unternehmungseigenen Vorgesetztenkursen.

Die fachliche Aus- und Weiterbildung wurde durch die Fortsetzung der Verkaufsförderungsseminare systematisch gepflegt. Auch erhielten wiederum zahlreiche Beamte des Betriebsdienstes, welche die SBB im direkten Kontakt mit den Reisenden vertreten, Gelegenheit, Kurse für Kundendienst zu absolvieren. Beide Aktionen haben sich bewährt und sollen weitergeführt werden. Diese Kurse bilden – wie der erstmals durchgeführte Einführungslehrgang in die Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre sowie mehrere Kurse in Muttersprache und Korrespondenz – eine wertvolle Bereicherung des beruflichen Rüstzeuges von Kadern und Mitarbeitern.

Allgemeine Personalfürsorge

Die zunehmenden Rekrutierungsschwierigkeiten in den grossen Zentren und der Mangel an Wohnungen zu Mietpreisen, die auch für das Personal der unteren Besoldungsklassen tragbar sind, erfordern vermehrte Anstrengungen auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge. Durch Gewährung von Krediten zu günstigen Bedingungen an bestehende und neugegründete Eisenbahner-Baugenossenschaften und durch Bewilligung des Baus eines Heims für ledige Bedienstete wurde die Bereitstellung von Wohnungen für das Personal weiterhin gefördert.

In enger Zusammenarbeit mit den Fürsorgerinnen widmeten sich die zentralen Personaldienste der Vorsorge- und Fürsorgearbeit. Diese hat auch in Zeiten guter Verdienstmöglichkeiten nichts an Aktualität eingebüßt. Die verschiedenen Hilfsquellen – Hilfskasse, Hilfsfonds und Darlehensinstitution – wurden von zahlreichen, der Unterstützung bedürfenden Bediensteten in Anspruch genommen.

Die finanziellen Zuwendungen des Unternehmens zugunsten der Freizeitorisationen des Personals erfuhrten in Berücksichtigung der zunehmenden Bedeutung sinnvoller Freizeitgestaltung eine angemessene Erhöhung.

Unfallverhütung

Die SBB beteiligten sich zum zweiten Mal an den unter dem Patronat des Studienkomitees für Personalfragen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) durchgeführten internationalen «Eisenbahner-Unfallverhütungswochen». Der von allen beteiligten Eisenbahnverwaltungen vorgeführte Film «2×Herkules», welcher das richtige Heben und Tragen von Lasten behandelt, wurde von einem Schweizer Produzenten in Zusammenarbeit mit dem Dienst für Unfallverhütung der Personalabteilung SBB geschaffen. Die neue Tonbildschau über das Verhalten gegenüber den allgemeinen Gefahren des Bahnbetriebes und der Fahrleitung gelangte wiederholt zur Vorführung. Die Instruktion des Personals wurde weiter ausgedehnt und namentlich in Vorgesetztenkursen intensiviert.

Versicherungen

Die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen wies am Jahresende 35 309 Versicherte (1968: 35 743) und 2633 Einleger (2596) auf. Die Summe der versicherten Verdienste stieg auf 534,3 Mio Franken (449,0 Mio Franken). In den Genuss von Renten kamen insgesamt 20 964 (21 257) Bezüger. Das Total der ausgerichteten Jahresrenten erreichte 133,2 Mio Franken (106,3 Mio Franken). Mit dem auf 1. Januar 1969 in Kraft getretenen VI. Nachtrag zu den Statuten der Pensionskasse erfolgte die Anpassung des versicherten Verdienstes der aktiven Bediensteten an das neue Beamtengegesetz und an die 7. AHV-Revision. Ausserdem wurden die Rentenbezüge aufgewertet und eine Reihe weiterer Verbesserungen eingeführt. Diese Erhöhung der Bezüge und die Verbesserung der übrigen Versicherungsleistungen verursachen den Bundesbahnen jährliche Mehrausgaben von 16,7 Mio Franken. Zudem hatten die Bundesbahnen den einmaligen Beitrag von 24 Mio Franken für die Erhöhung des versicherten Verdienstes infolge Reallohnherhöhung zu übernehmen. Nähere Angaben über die Pensions- und Hilfskasse können dem besonderen Jahresbericht entnommen werden.

Die Krankenkasse der Bundesbahnen zählte am Jahresende 42 801 Männer (42 932), 11 117 Frauen (10 591) und 7 509 Kinder (6 773) als Mitglieder. Die durchschnittlichen Krankenpflegekosten pro Versicherten stiegen um Fr. 33,40 auf Fr. 305,60, was grösstenteils auf die Erhöhung der Arzt-, Apotheken- und Spitaltarife zurückzuführen ist. Im Berichtsjahr schloss die Krankenpflegeabteilung erstmals seit Inkrafttreten der neuen, seit 1. Januar 1966 gültigen Statuten mit einem Ausgabenüberschuss ab. Die Mitgliederbeiträge sollen im Laufe des Jahres 1970 der neuen Situation angepasst werden. Auch hier sei im übrigen auf den besonderen Jahresbericht verwiesen.

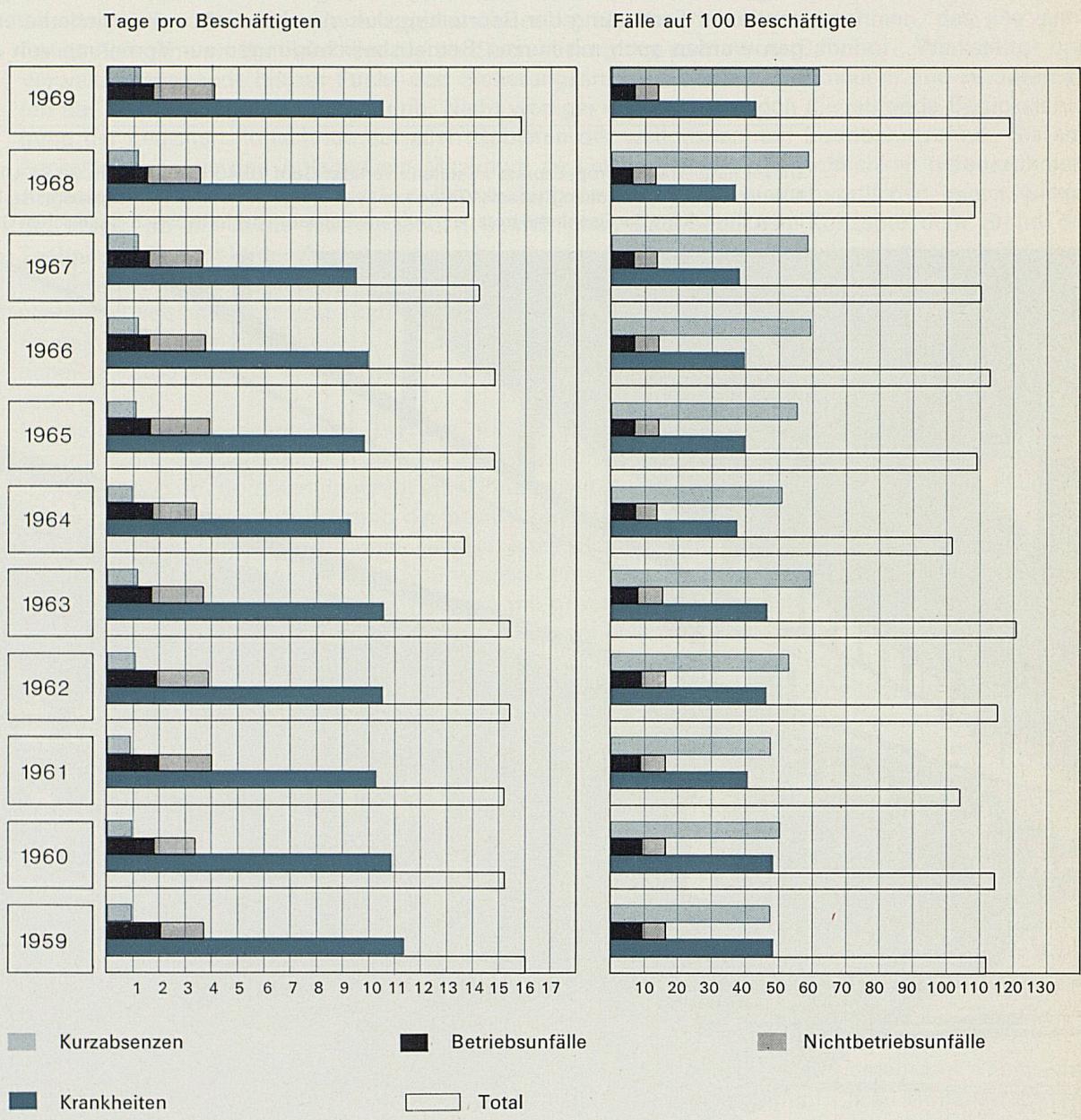
Bahnärztlicher Dienst

Aus der Entwicklung der krankheits- und unfallbedingten Abwesenheit des Personals über mehrere Jahre lassen sich wichtige Schlussfolgerungen in bezug auf die medizinische Tauglichkeitsbeurteilung, die Wirksamkeit prophylaktischer und gruppenmedizinischer Massnahmen und die Invaliditätskriterien ziehen. Die Darstellung nebenan gibt sowohl über die durchschnittliche Anzahl Abwesenheitstage pro Bediensteten (Morbiditätsziffer) als auch über die Häufigkeit der Fälle auf 100 Beschäftigte Aufschluss. Für krankheitsbedingte Abwesenheit lag die Morbiditätsziffer in den Jahren 1958–1960 bei elf Tagen, in den drei folgenden Jahren zwischen zehn und elf Tagen und sank dann 1964–1968 erfreulicherweise auf neun bis zehn Tage. Überraschenderweise brachte das Jahr 1969 einen Rückschlag, eine Entwicklung, die in ähnlichem Umfang auch beim Post-, Zoll- und übrigen Bundespersonal in Erscheinung getreten ist. Die Frage liegt nahe, ob eine allgemeine Erschwerung in der Rekuperation der psychophysischen Kräfte nach Erkrankungen und Unfällen vorliegt. Ein Vergleich mit den statistischen Ergebnissen des Jahres 1968 lässt jedoch erkennen, dass an der Erhöhung der Morbiditätsziffer die Grippe mit 0,4 Tagen und die den vermehrten vorzeitigen Pensionierungen vorausgehenden Krankheitsabsenzen mit 0,6 Tagen beteiligt sind. Ohne die Einwirkung dieser beiden Faktoren hätte sich die Morbiditätsziffer mit 9,5 Tagen im Rahmen der vorangegangenen Jahre gehalten.

Die Prüfung der Häufigkeit der Fälle lässt nur im Rahmen einer statistischen Auswertung der verschiedenen Erkrankungen Schlussfolgerungen zu. Aus naheliegenden Gründen weisen Jahre mit niedriger Morbiditätsziffer auch niedrige Krankheitsfrequenzen auf. Während im Verlaufe der Jahre die Anfälligkeitssziffer (Fälle auf 100 Beschäftigte) bei den Krankheiten deutlich zurückgegangen ist, nämlich von 46,1 im Mittel der Jahre 1958 bis 1963 auf 39,1 im Mittel der Jahre 1964 bis 1969, hat sie bei den Kurzabsenzen in ähnlichem Umfang zugenommen. Der Durchschnitt der Jahre 1958–1963 beträgt 51,1, jener der Jahre 1964–1969 hingegen 57,2. Die Möglichkeit, dank modernen Heilmitteln leichtere Erkrankungen besser als früher coupieren zu können, dürfte wesentlich zu dieser Entwicklung beigetragen haben.

Von den 2800 Personen, die sich im Hinblick auf ihre Anstellung einer ärztlichen Untersuchung unterzogen, mussten 260 (9,3%) untauglich erklärt werden. In 2020 Fällen konnte die Aufnahme in die Pensions- und Hilfskasse ohne Vorbehalt beantragt werden; in 370 Fällen mussten dagegen Vorbehalte geltend gemacht werden. Die Ärzte der Abteilung nahmen zur Überwachung des Gesundheitszustandes insgesamt 1550 Untersuchungen vor, wovon 110 im Zusammenhang mit der Morbiditätsbekämpfung im Kanton Tessin standen.

**Entwicklung der krankheits- und unfallbedingten Abwesenheit des Personals
in den Jahren 1959 bis 1969**



Im Rahmen der Tuberkulosevorbeugungsaktion, die in einem Dreijahresturnus durchgeführt wird, fertigte der Bahnärztliche Dienst von Bediensteten der SBB total 11 253 Schirmbildaufnahmen an. Dabei wurden sechs Träger einer aktiven Lungentuberkulose – drei davon mit ansteckungsgefährlichem, offenen Schub –, ein überwachungsbedürftiger Tuberkulosepatient sowie zwei bösartige und vier gutartige Tumorfälle entdeckt. Gegen Ende des Jahres konnte die zweite Kampagne für eine freiwillige Pockenrevakzination eingeleitet werden. Dagegen wurde auf Grippe-prophylaktische Massnahmen verzichtet, weil die Wirksamkeit der zur Verfügung stehenden Mittel weiterhin problematisch bleibt.

In der zweiten Hälfte des Jahres gelangten in Zürich, Basel, Luzern, St. Gallen, Lausanne, Bern und Bellinzona erstmals dezentralisierte Konferenzen mit den Vertrauensärzten der SBB zur Durchführung. Sie dienten vor allem der Besprechung der sich den Bahnärzten täglich stellenden Probleme sowie der Festlegung der Beurteilungskriterien bei nicht vollversicherbaren Anwärtern. Die Tagungen wurden auch mit kurzen Betriebsbesichtigungen zur Vornahme von Arbeitsplatzanalysen verbunden.

Dieser neue Trans-Europ-Express «Catalan» verlässt Genf 10.40 Uhr und trifft 20.30 Uhr in Barcelona ein. Da dieser Gliederzug des spanischen Systems «Talgo» mit verstellbaren Radsätzen ausgerüstet ist, braucht der Reisende erstmals in der Geschichte der Eisenbahn trotz dem Spurenwechsel an der französisch-spanischen Grenze nicht mehr umzusteigen

