

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1970)

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: 01.02.2026

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

I. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat trat im Berichtsjahr zu acht Sitzungen zusammen, wobei er sich ausser den allgemeinen Fragen der Geschäftsführung und Wahlgeschäften vor allem mit Projekten für den Ausbau der Bahnhöfe und Strecken, dem Anschluss der Flughäfen an das Schienennetz der SBB, der Modernisierung der Sicherungsanlagen, der Erweiterung des Bestandes an neuen Triebfahrzeugen, Personenwagen und Güterwagen, dem Ausbau des Energieversorgungsnetzes sowie mit der Stellungnahme zur Frage der Verstaatlichung der Rhätischen Bahn befasste. Breiten Raum in den Verhandlungen nahmen die allgemeinen Personalprobleme, die Fragen des Finanzhaushaltes sowie die allgemeine Verkehrsentwicklung und die Ausrichtung des Produktionsapparates auf die Bedürfnisse der Zukunft ein.



Eine der wöchentlichen Sitzungen der Generaldirektion. Von links nach rechts die Herren Generaldirektor Dr. iur. Wellinger, Präsident Dr. h.c. Wichser, Generaldirektor Dipl.-Ing. Desponts und Generalsekretär Dr. rer. pol. Britt.

Die Eingabe des Verwaltungsrates an den Bundesrat vom 28. April 1969 betreffend «Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen», mit welcher beantragt wurde, die Bundesbahnen für die bisher ohne besonderes Entgelt im Interesse der Allgemeinheit erbrachten Leistungen, gestützt auf die bereits im Eisenbahngesetz von 1957 gegebene Rechtsgrundlage, zu entschädigen, hat inzwischen eine positive Erledigung erfahren (vgl. Seite VI). Zur Eingabe des Verwaltungsrates an den Bundesrat vom 28. Oktober 1969 über «Die Finanzierung des Ausbaues der Schweizerischen Bundesbahnen in den kommenden Jahren», in welcher in Anbetracht der langfristigen Ausbauprogramme auch die langfristige Sicherstellung der Finanzierung beantragt wurde, steht die Stellungnahme des Bundesrates noch aus (vgl. Seite VI).

Während sechs der Ratssitzungen nach Bern angesetzt waren, fand die Sitzung vom 27. Mai in Olten statt, was dem Rat Gelegenheit gab, nach eingehender Orientierung über die Eisenbahnplanung im Raum Olten einen Augenschein im Gelände zu nehmen im Hinblick auf die geplante Linienverlegung Olten–Rothrist. Eine weitere Sitzung wurde nach Baden anberaumt, wobei der Rat auch den im Bau begriffenen Rangierbahnhof Zürich-Limmattal sowie die beiden Baustellen des künftigen 4,9 km langen Heitersbergtunnels besichtigte.

Wie schon in den Jahren 1967, 1968 und 1969, so sind auch im Berichtsjahr in der personellen Zusammensetzung des Verwaltungsrates keine Änderungen zu verzeichnen.



Geschäftsleitung

Die Generaldirektion trat auch im Berichtsjahr in der Regel wöchentlich zusammen, um die in die Kompetenz des Gremiums der drei Departementschefs fallenden Beschlüsse zu fassen und um grund-sätzliche Probleme der Unternehmungsführung zu besprechen. Zu einzelnen Sitzungen wurde ab-wechselsweise je einer der drei Kreisdirektoren beigezogen. Die aus den Generaldirektoren und Kreisdirektoren zusammengesetzte Geschäftsleitung pflegte an ihren fünf Konferenzen einen allge-meinen Gedanken- und Erfahrungsaustausch über wichtige Begebenheiten von allgemeinem Inter-esse. Besprochen wurden u.a. kommerzielle und finanzielle Probleme, die Entwicklung des Verkehrs, Personalprobleme sowie Fragen der Liegenschaftsverwaltung.

In der personellen Zusammensetzung der Geschäftsleitung sind im Berichtsjahr 1970 keine Änderun-gen eingetreten, wohl aber kurz nachher, indem Herr Generaldirektor Dr. iur. John Favre die ehrenvolle Berufung als Direktor des Zentralamtes für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) mit Sitz in Bern auf 1. Februar 1971 angenommen hat und von seinem Amt als Chef des Kommerziellen und Rechtsdepartementes der Generaldirektion SBB, das er während fast 20 Jahren innehatte, zurückgetreten ist. Im Anschluss an die Sitzung des Verwaltungsrates vom 7. Dezember 1970 würdigten der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Herr Bundesrat Bon-vin, und der Präsident des Verwaltungsrates, Herr Dr. Hans Fischer, die erfolgreiche Tätigkeit von Herrn Favre und dankten ihm für die den Bundesbahnen in den 34 Jahren auf den verschiedenen hier-archischen Stufen geleisteten grossen Dienste.

An seiner Sitzung vom 14. Dezember 1970 hat der Bundesrat gemäss den Anträgen des Verwaltungs-rates, mit Amtsantritt auf 1. Februar 1971, als neuen Generaldirektor Herrn Dipl.-Ing. Roger Desponds, damals Direktor des Kreises I der SBB, und als neuen Direktor des Kreises I Herrn Dipl.-Ing. André Bro-card, damals Chef der Abteilung Zugförderung der Kreisdirektion I, gewählt.

Auch bei den Abteilungschefs der Generaldirektion sind personelle Änderungen zu verzeichnen. Herrn Walter Keller, auf 1. Januar 1969 als Chef der Finanzabteilung gewählt, war es leider nicht vergönnt, sein neues Amt lange auszuüben, denn eine schwere Krankheit führte bereits am 9. April 1970 zu sei-nem Tode. Die Bundesbahnen haben in ihm einen tüchtigen Chefbeamten verloren. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung werden Herrn Keller in ehrendem Andenken bewahren. Als neuen Chef der Finanzabteilung wählte der Verwaltungsrat Herrn lic. rer. publ. Heinz Diamant, vorher Chefstellvertre-ter dieser Abteilung. Eine weitere personelle Änderung ist in der Leitung des Zugförderungs- und Werkstättedienstes zu verzeichnen, wo Herr Professor Dr. sc. techn. Erwin Meyer nach über dreissig-jährigem Wirken auf Ende 1970 altershalber zurücktrat. Seine hohen Verdienste wurden vom Präsi-denten des Verwaltungsrates und vom Präsidenten der Generaldirektion gewürdigt und verdankt. Als Nachfolger wählte der Verwaltungsrat Herrn Dipl.-Ing. Paul Winter, bisher Chef des Werkstättedien-stes derselben Abteilung.

Bei der Kreisdirektion I in Lausanne ist als neuer Chef der Abteilung Zugförderung auf 1. Februar 1971 Herr Dipl.-Ing. Robert Guignard, bisher Sektionschef beim Zugförderungs- und Werkstättedienst der Generaldirektion, gewählt worden.

Der Container-Terminal in Basel bildet ein wichtiges Umschlagszentrum für den kombinierten Verkehr. Ein fahrbarer Portalkran von 22 m Spannweite und 35 t Tragkraft ermöglicht einen raschen und reibungslosen Umlad der Gross-behälter zwischen Eisenbahnwagen und Strassenfahrzeugen.

II. Planung und Studien

Im Rahmen der langfristigen Gesamtplanung zur Verwirklichung der «Eisenbahn der Zukunft» wurden vom Ausschuss für Planung des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) im vergangenen Jahr weitere Studien in Angriff genommen. Die SBB, deren Hauptstrecken eine Schlüsselstellung im europäischen Eisenbahnnetz bilden, beteiligen sich aktiv an diesen Arbeiten, mit dem Willen, ihren Transportapparat entsprechend den Erfordernissen des zukünftigen nationalen und internationalen Verkehrs auszubauen.

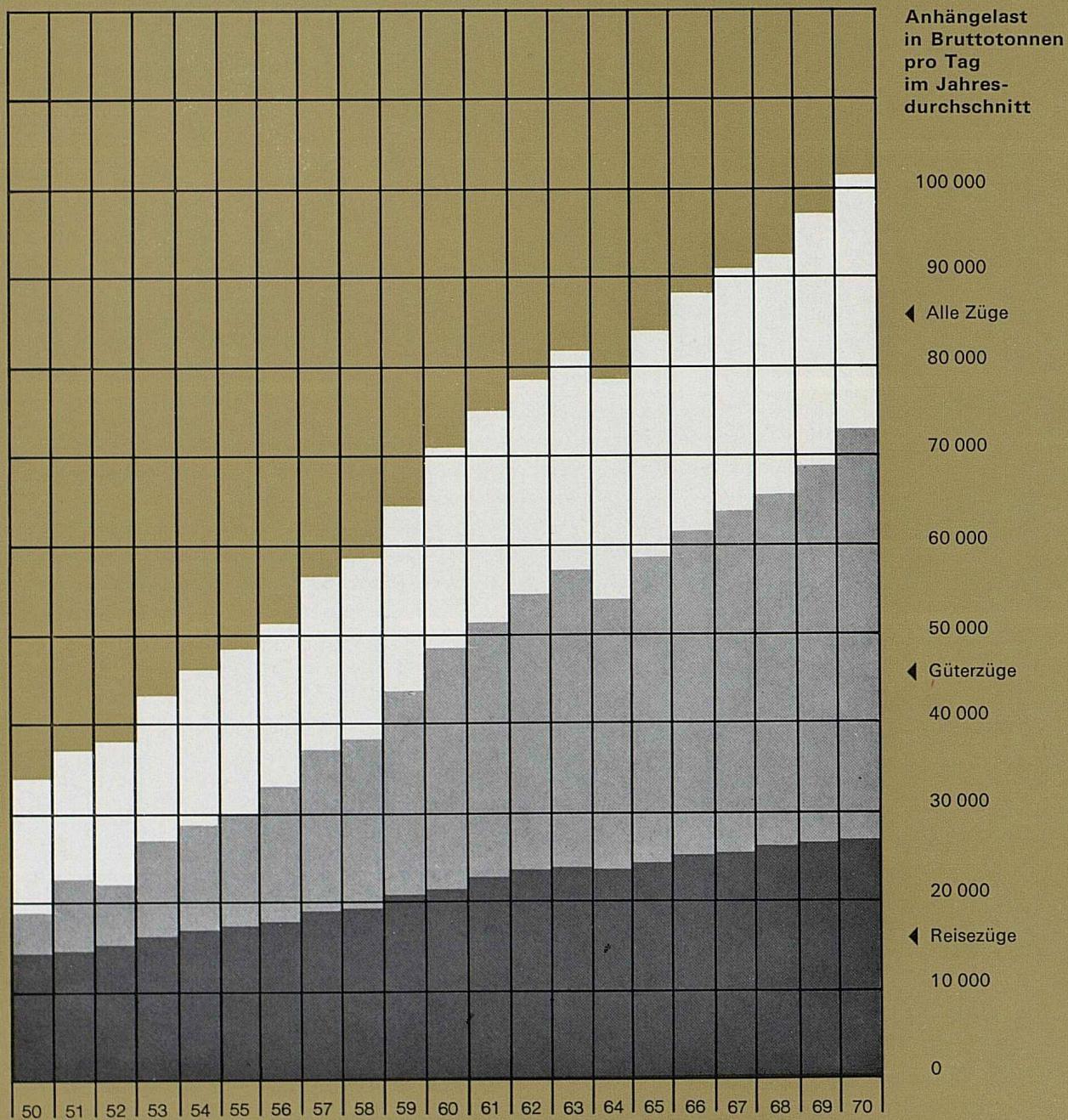
Als Dokumentationsgrundlage für die Untersuchungen des Ausschusses wurde von einer Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz der SBB eine umfassende Studie über die Entwicklung der globalen Verkehrs nachfrage in den letzten 15 Jahren erarbeitet und darin wesentliche Erscheinungen und Zusammenhänge des internationalen Verkehrs, wie die Verkehrsströme von Land zu Land insgesamt und nach Verkehrsträgern, quantitativ dargestellt.

Ein zukünftiges Verkehrssystem wird in vermehrtem Masse als bisher für Transporte, die mehrere Verkehrsträger benützen, einen kontinuierlichen Ablauf vom Anfangs- bis zum Endpunkt sichern müssen und damit eine optimale Leistungsfähigkeit dieser «Transportketten» anstreben. Um die Aufgaben und Möglichkeiten der Eisenbahn bei einem wesengerechten Einsatz als Glied solcher Ketten zu erkennen, sind entsprechende Studien sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr der Eisenbahn eingeleitet worden.

Beim Personenverkehr werden für verschiedene Verkehre (wie Geschäfts-, Ferien- und Vorortsverkehr) die künftigen Bedürfnisse und Ansprüche der Reisenden an die Eisenbahn selbst wie auch an den Übergang zu den andern Verkehrsmitteln der Transportkette abgeklärt. Unter anderem spielen dabei die folgenden Faktoren aus der Sicht des Menschen von morgen eine wichtige Rolle: Fahrzeit, Preis, Komfort, Sicherheit, Häufigkeit und zeitliche Lage der Verbindungen, Anschlüsse, Umsteigeverhältnisse für Reisende mit und ohne Gepäck, Lage der Bahnhöfe, Parkplätze, Grenzformalitäten, Fahrkartenverkauf und Reservationssysteme. Für den Güterverkehr steht im Zentrum der Studie die Entwicklung eines neuen Leistungsbildes des Güterverkehrs mit Transportketten, welche vermehrt die Beförderungsprozesse in die Produktions- und Verteilungsprozesse von Industrie und Handel integrieren. Die Planung berücksichtigt dabei auch die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten wie Ausbau des Gleisanschlussnetzes, Einsatz von Spezialwagen, kombinierter Verkehr von Bahn, Schiff und Strasse mit Containern, die Vereinheitlichung der Transportgefässe sowie den Huckepackverkehr. Eine weitere Studie des Ausschusses für Planung der UIC befasst sich mit dem Entwurf eines europäischen Infrastrukturleitplanes für ein Eisenbahnnetz, das auf weite Sicht den Bedürfnissen eines sehr schnellen, hochleistungsfähigen und besonders komfortablen internationalen Reise- und Güterverkehrs entspricht. Die Kapazität einiger wichtiger internationaler Strecken ist weitgehend ausgeschöpft, weshalb in verschiedenen Ländern Neubaulinien projektiert werden (z. B. neuer Alpentunnel in der Schweiz, neue Brennerbahn, Ärmelkanaltunnel und Brücken nach der skandinavischen Halbinsel). Auch für die Schaffung von neuen Strecken mit sehr hohen Geschwindigkeiten sind Studien im Gange (Paris–Lyon, die Hauptachsen Nord–Süd und Ost–West in der Schweiz); der Bau der neuen Linie Rom–Florenz hat bereits begonnen. Damit diese neuen Linien nicht nur auf die nationalen Gegebenheiten ausgerichtet werden, sondern sich in einem späteren Zeitpunkt zu einem einheitlichen europäischen Hochleistungsnetz zusammenfügen, soll mit dem europäischen Infrastrukturleitplan ein homogenes System von europäischen Eisenbahnverbindungen gleichmässig hohen Leistungsstandards mit einheitlichen technischen Grundnormen entworfen werden. In Koordination mit diesen Arbeiten wurde für die Achsen Basel–Mailand, Brenner, Barcelona–Narbonne und Chambéry–Turin, die heute schon alle beinahe ihren Leistungsplafond erreicht haben, die Projektierung von grundlegend verbesserten oder neuen Eisenbahntrossen nach einheitlichen Streckennormen eingeleitet. Um den Verkehr auf der schweizerischen Transitachse Basel–Mailand angesichts der anhaltend starken Zunahme des Transitverkehrs auch in Zukunft bewältigen zu können, wird der Ausbau der schweizerischen Alpentransversalen als Glieder des zukünftigen europäischen Hochleistungsnetzes äusserst dringlich. Im vergangenen Jahr kamen die Studien durch den Abschluss der Arbeit der Kommission

Unser Problem

Der Verkehr über die Gotthardlinie hat in den vergangenen Jahren beinahe ohne Unterbruch zugenommen. Die Leistungsfähigkeit der Linie wurde durch steten Ausbau der Strecke, der Stationen und der Sicherungsanlagen sowie durch betriebliche und traktionstechnische Massnahmen ständig erhöht, doch nähert man sich immer mehr dem absoluten Leistungsplafond.



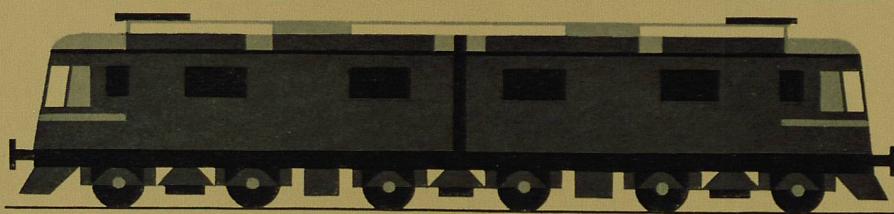
Unsere Übergangsmassnahmen

meidet Riegel

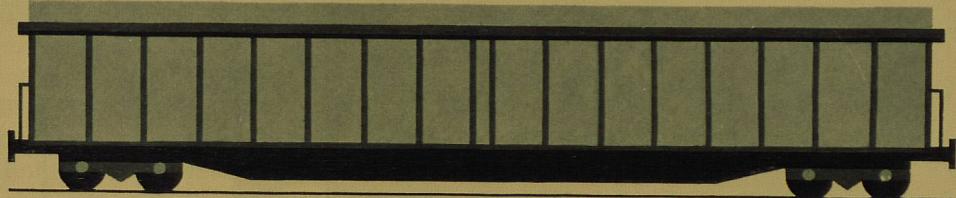
Der Ausbau der bestehenden Bahnlinie über den Gotthard und die anderen Massnahmen zur Leistungssteigerung haben einen derart hohen Stand erreicht, dass nicht mehr viele Wege zur weiteren Leistungserhöhung bis zum absoluten Plafond offenbleiben. Als letzte noch mögliche Übergangsmassnahmen bis zur umfassenden Neugestaltung der Linie sind die nachstehend skizzierten Verbesserungen eingeleitet.

Lokomotiven mit höherer Anhängelast

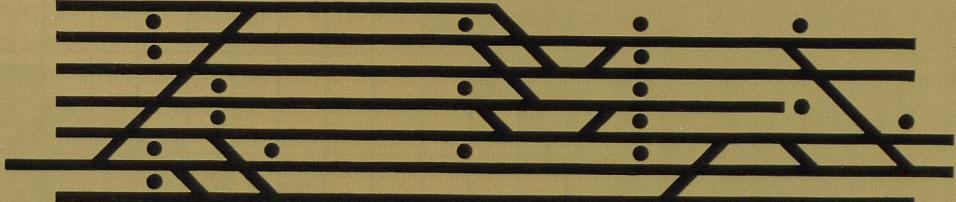
Heute: Ae 6/6 mit 650 t
Ab 1975: Re 6/6 mit 800 t



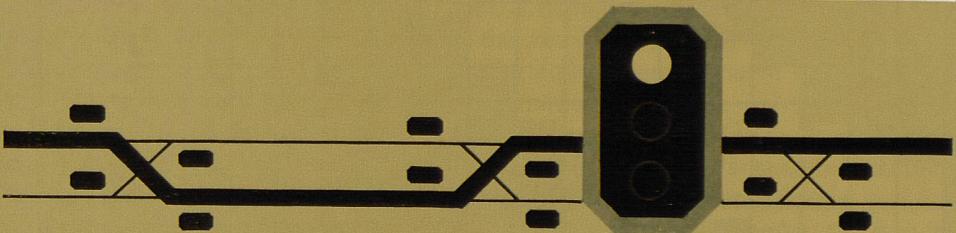
Güterwagen mit höherer Tragfähigkeit



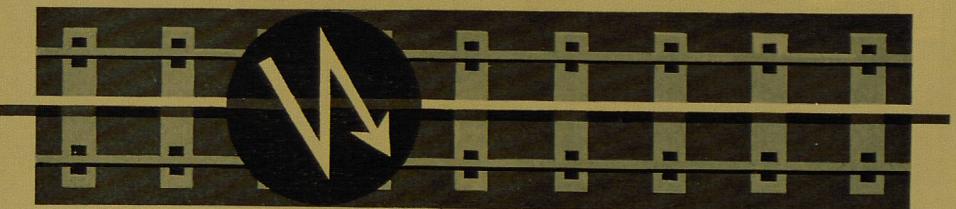
Weitere moderne Stellwerk-
anlagen



Spurwechsel-Verbindungen und Doppelsignalisierung: sie erlauben auf beiden Geleisen Fahrten in beiden Richtungen. Dichtere Blockintervalle bringen eine bessere Ausnutzung der Anlagen



Linienleiter: Er wird eine stete Übertragung von Informationen zwischen Geleise und Triebfahrzeug – eine Fernsteuerung des Zuges – ermöglichen



Unsere Lösung : Der Gotthard-Basistunnel

- Der Gotthard-Basistunnel, die von den SBB angestrebte, aus dem Engpass herausführende Lösung,
- hebt die Leistungsfähigkeit der zentralen Alpentransversale in entscheidendem Masse,
 - vermindert für den Durchgangsverkehr die Höhenüberwindung um über 600 m,
 - verkürzt die Strecke Erstfeld–Biasca um 30 km,
 - erlaubt Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h und
 - bringt damit den Süden dem Norden um 1 bis 1½ Stunden näher.

Der Bau dieses 45 km langen Basistunnels wird rund 10 Jahre dauern. Wird die Kapazität der bestehenden Linie noch solange genügen? Jedenfalls drängt sich ein baldiger Entscheid über den Bau des neuen Werkes auf.



«Eisenbahntunnel durch die Alpen» einen entscheidenden Schritt vorwärts. Die im Jahre 1963 vom Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes eingesetzte Kommission hat in langjähriger Arbeit sechs Varianten für den Ausbau der schweizerischen Alpentransitstrecken geprüft und empfiehlt in ihren Schlussfolgerungen vom Juni 1970 auf Grund verkehrstechnischer, betriebswirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Vergleiche den Bau der Gotthardbasistlinie. Im Sinne einer mittelfristigen Massnahme zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Lötschbergstrecke wird ebenfalls ihr Ausbau auf durchgehende Doppelspur sowie die Erweiterung der Grenzbahnhöfe Brig und Domodossola empfohlen.

Als Nahziel beabsichtigen die SBB, auf der heutigen Gotthardlinie nochmals eine gewisse Kapazitätssteigerung durch bauliche, traktionstechnische und betriebliche Massnahmen zu erreichen. Es handelt sich dabei unter anderem darum, die Zugfolge durch dichtere Blockintervalle zu verkürzen, die Behinderung des Betriebsablaufs durch Unterhaltsarbeiten mit vermehrten Spurwechselstellen, mit Doppel-signalisierung und mit modernen Stellwerkanlagen möglichst zu beschränken sowie leistungsfähigere Lokomotiven zur Führung von Zügen mit höherer Anhängelast und Güterwagen von höherer Tragfähigkeit einzusetzen. Alle diese Massnahmen werden aber nur noch eine letzte kleine Erhöhung des Leistungsplafonds ermöglichen. Angesichts der notwendigen Vorbereitungen und der langen Bauzeit von über 10 Jahren, die für den Bau des Gotthardbasistunnels und den Ausbau der Zufahrtslinien erforderlich sind, drängt sich ein baldiger Beschluss über den Ausbau der Transitachsen durch die Schweiz gebieterisch auf.

III. Internationale Zusammenarbeit

Die Reorganisation der Arbeitsorgane des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), worüber bereits im Geschäftsbericht 1968 orientiert wurde, ist mit dem Ablauf der zweijährigen Übergangsperiode nunmehr zum Abschluss gelangt. Eine der wichtigsten Neuerungen betrifft die generell durchgeführte Kompetenzdelegation. Die Befugnisse der Permanenten Arbeitsgruppen erfuhrn eine starke Erweiterung, so dass sich die Kommissionen nurmehr mit den wichtigsten und grundsätzlichen Problemen zu befassen haben. Als besonders anpassungsfähiges Organ wurde die Ad hoc-Gruppe eingeführt, die mit dem Studium eines besonderen Fragenkomplexes betraut und nach Durchführung ihrer Aufgabe wieder aufgelöst wird. Eine weitere Neuerung betrifft das Abstimmungsverfahren. Gemäss Satzung der UIC gilt eine schriftliche Abstimmung als negativ ausgefallen, wenn mindestens ein Zehntel aller in der UIC vertretenen Stimmen den Antrag ablehnt. Durch Einführung der Klausel, wonach dieser Zehntel von mindestens drei Mitgliedsverwaltungen ausgehen muss, sind der Möglichkeit, verbindliche Beschlüsse zu blockieren, engere Grenzen gesetzt worden.

Im Rahmen des Internationalen Eisenbahnverbandes wurden die Forschungen nach gemeinsamen Lösungen im Hinblick auf die Verwirklichung der Eisenbahn der Zukunft zielstrebig weitergeführt. Eine ganze Reihe von Studien ist im Gange. Sie erstrecken sich vom Problem der hohen Geschwindigkeiten über die Automatisierung und die Gestaltung des künftigen Managements bis zum Gesamtbild der Eisenbahn des Jahres 1990. Über eine dieser Studien wurde im vorangehenden Abschnitt eingehender berichtet.

Die Tätigkeit des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), dessen Geschäftsführung die SBB seit fünfzig Jahren besorgen, war im Berichtsjahr vor allem durch den Abschluss der 7. Revision der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) und über den Frachtverkehr (CIM) gekennzeichnet. Hauptziel dieser Revision war, das Internationale

Eisenbahnttransportrecht entsprechend den Anregungen des CIT und unter Wahrung der berechtigten Interessen der Kundenschaft etwas geschmeidiger zu gestalten. Die Durchführung der Konferenz über die Revision dieser beiden Übereinkommen lag in den Händen des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI). Im vergangenen Jahrzehnt hat sich der geographische Geltungsbereich der CIM und der CIV beträchtlich erweitert. Insbesondere sind mehrere Eisenbahnen des Nahen Ostens dem CIT beigetreten.

Ausser der UIC besteht eine Reihe anderer internationaler Vereinigungen, die sich mit der steten Verbesserung des Leistungsangebotes der Schiene befassen, so 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 Betriebsgemeinschaften für die EUROP- und die POOL-Wagen. Die Bestrebungen dieser Organisationen galten vornehmlich dem Ziel, die Leistungen der Schiene besser auf die Nachfrage abzustimmen und den Austausch des Rollmaterials zu erleichtern. Im Schosse der Internationalen Simplondelegation wurde neben verschiedenen Fahrplan-, Verkehrs- und Tariffragen auch die Verkehrsabrechnung für die Strecke Brig–Iselle geprüft.

Dem Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (URF), vor zwanzig Jahren gegründet, gehören heute die Eisenbahnunternehmungen von 16 Staaten – unter anderem auch die SBB in Verbindung mit den PTT – an. Unter dem Namen Europabus wird ein sich über beinahe ganz Europa erstreckendes touristisches Autobusnetz betrieben, das im Berichtsjahr insgesamt 83 regelmässige Linien, 98 Rundfahrten und 27 Exkursionstouren umfasste. Die Generalversammlung dieses Verbandes, die im Herbst 1970 in Sitten stattfand, befasste sich namentlich mit der Werbetätigkeit und dem Ausbau des in den USA eingesetzten Büros «Europabus Overseas Inc.» sowie mit der Neugestaltung des allgemeinen Reiseprogrammes im Zusammenhang mit dem zunehmenden Einsatz von Grossraumflugzeugen im Nordatlantikverkehr.

Die Eisenbahnen der sechs Länder der europäischen Gemeinschaften (EG) haben vor mehreren Jahren im Rahmen der UIC eine Gruppe gebildet (sog. «Gruppe der Sechs»), die sich mit den besonderen, aus der Zugehörigkeit zu den EG sich ergebenden Verkehrsproblemen befasst. Die SBB sowie auch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und die Britischen Eisenbahnen (BR) wurden im Laufe der letzten Zeit verschiedentlich eingeladen, den Aussprachen der Generaldirektoren der Gruppe als Beobachter beizuhören, wenn Fragen von Allgemeininteresse zur Erörterung standen. Im Anschluss an die Sitzung des Ministerrates der EWG vom 4. Juni 1970 entschloss sich die «Gruppe der Sechs», besondere Anstrengungen zur Verstärkung und beschleunigten Verwirklichung der gemeinsamen Studien zu unternehmen. Die Schweizerischen Bundesbahnen, die Österreichischen Bundesbahnen und die Britischen Eisenbahnen wurden eingeladen, sich an den Arbeiten ebenfalls zu beteiligen. Die SBB gaben in der Folge ihrer grundsätzlichen Bereitschaft Ausdruck, sich diesen Bestrebungen anzuschliessen, und versprechen sich von diesen gemeinsamen Aktionen einen weiteren Beitrag zur Vertiefung der internationalen Zusammenarbeit.

IV. Personal

Personalbestand und allgemeine Personalfragen

	Personalbestand in den einzelnen Arbeitsgebieten (Jahresdurchschnitt)	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter			
		1969	%	1970	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	3 423	8,2	3 458	8,3	
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	19 747	47,4	19 829	47,7	
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergerhilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 574	11,0	4 551	11,0	
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 111	7,5	3 055	7,4	
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 224	2,9	1 232	3,0	
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	4 170	10,0	4 200	10,1	
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 811	9,2	3 757	9,0	
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	225	0,5	229	0,6	
Übriges Personal, inkl. Schiffsdiens auf dem Bodensee	1 366	3,3	1 219	2,9	
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total	41 651	100,0	41 530	100,0	

Im Vergleich zum Vorjahr weist der durchschnittliche Personalbestand im Jahre 1970 einen Rückgang um 121 Personen auf. Während die seit 1965 anhaltende Verminderung des Personalbestandes anfänglich weitgehend als erfreuliches Ergebnis verschiedener Rationalisierungsmassnahmen gewertet werden konnte, wurde der Personalbestand ab 1968 mehr und mehr von den zunehmenden Rekrutierungsschwierigkeiten beeinflusst. Der im Berichtsjahr verzeichnete starke Rückgang resultiert nunmehr vor allem aus der sich immer mehr verschärfenden Personalknappheit. Eine in diesem Ausmass noch nie festgestellte «Austrittswelle» trug dazu bei, den Personalbestand spürbar sinken zu lassen. Zahlreiche Austritte wurden mit den von seiten der Privatwirtschaft und verschiedenen öffentlichen Verwaltungen angebotenen höheren Löhnen und anderen Vorteilen begründet. Die nachfolgende Statistik gibt Aufschluss über die Entwicklung der Personaleintritte, die Personalabgänge (Pensionierungen, Todesfälle und Austritte) sowie über die beunruhigende Zunahme der Personalaustritte.

Eintritte und Abgänge beim gesamten Personal (einschliesslich Lehrlinge, ohne Unternehmerarbeiter)

Jahr	Anzahl Bedienstete			In % des durchschnittlichen Bestandes		
	Eintritte	Abgänge	Davon Austritte	Eintritte	Abgänge	Davon Austritte
1964	3 243	2 662	1 986	7,69	6,31	4,71
1965	2 051	2 444	1 667	4,86	5,79	3,95
1966	1 777	2 364	1 664	4,27	5,68	4,00
1967	1 688	1 998	1 414	4,10	4,86	3,44
1968	1 694	1 960	1 394	4,15	4,80	3,42
1969	2 125	2 357	1 652	5,21	5,78	4,05
1970	2 620	3 083	2 384	6,44	7,58	5,86

Als direkte Auswirkung des chronischen Personalmangels musste im Bereich des Betriebs- und des Zugförderungsdienstes wie in den vorhergehenden zwei Jahren eine grosse Zahl rückständiger Ruhe-, Ferien- und Ausgleichstage bar abgegolten werden. Trotzdem wiesen diese Dienstzweige am Jahresende immer noch einen Rückstand von rund 70 000 Tagen auf. Ein Naturalausgleich dürfte auch im kommenden Jahr nicht möglich sein.

Reallohnerhöhung sowie weitere finanzielle Verbesserungen

Im Sommer 1969 waren im Nationalrat verschiedene Vorstösse unternommen worden, die darauf abzielten, die Anpassung der Besoldungen des Bundespersonals an die allgemeine Lohnentwicklung in kürzeren Zeitabständen als bisher vorzunehmen. Der Bundesrat anerkannte die Berechtigung dieser Anliegen und beantragte den eidgenössischen Räten mit Botschaft vom 9. März 1970 eine Reallohnerhöhung von 4% auf den 1. Januar 1971, eine Neuordnung der Besoldungen der Überklassen sowie eine Erhöhung des nach der Grösse des Dienstortes bemessenen Teils des Ortszuschlages (sog. Stadtzuschlag). Angesichts der ständig zunehmenden Rekrutierungsschwierigkeiten und der beträchtlich anwachsenden Zahl der Austritte von Bundespersonal beschlossen die eidgenössischen Räte schliesslich, die Reallohnerhöhung von 4% rückwirkend auf den 1. Juli 1970 in Kraft zu setzen.

Im Anschluss an diese Revision des Beamten gesetzes verfügte der Bundesrat verschiedene Anpassungen in den zum Beamten gesetz gehörenden Verordnungen, den sog. Beamtenordnungen I, II und III, sowie in der Angestelltenordnung. Die für die Bundesbahnen massgebende Beamtenordnung II erfuhr zur Hauptsache folgende Änderungen, welche dem Personal zusätzliche finanzielle Verbesserungen von über 30 Mio Franken oder – umgerechnet – vier Lohnprozent einbrachten:

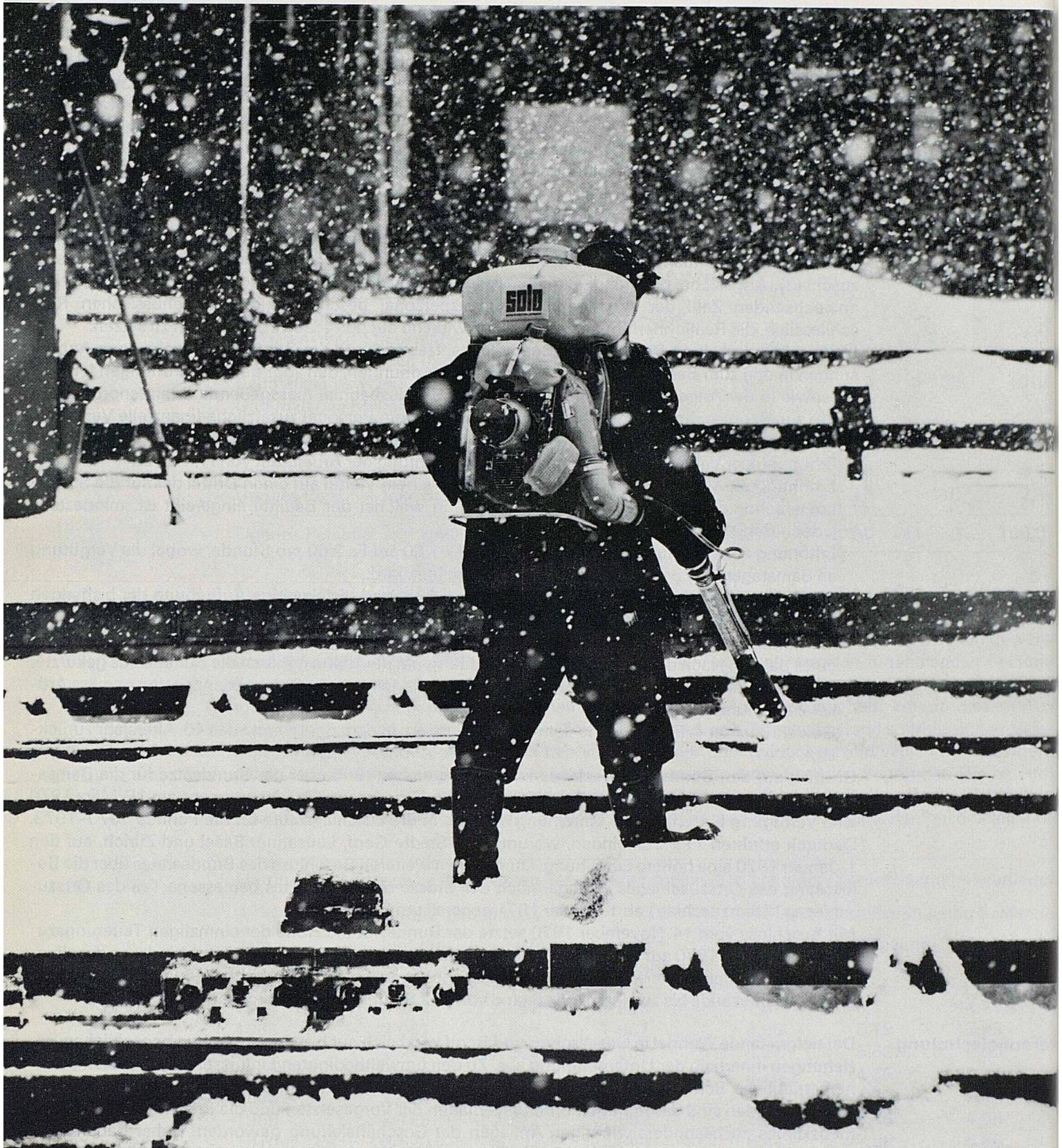
- Erhöhung der Vergütung für unregelmässige Schichtung der Arbeitszeit von Fr. 1.20 auf Fr. 2.–.
- Erhöhung der Vergütung für Sonntagsdienst von einem Viertel auf einen Drittel der auf die Stunde umgerechneten Höchstbesoldung der Klasse, in welcher der Beamte eingereiht ist, mindestens jedoch der 21. Klasse.
- Erhöhung der Vergütung für Nachtdienst von Fr. 1.60 auf Fr. 2.60 pro Stunde, wobei die Vergütung an Samstagen neu bereits ab 18.00 Uhr ausgerichtet wird.
- Erhöhung der Vergütungen für Dienstreisen um 10% und gleichzeitige Aufhebung der bisherigen letzten Vergütungsstufe für die Besoldungsklassen 18 bis 25.
- Ausrichtung der vollen Besoldung bei Dienstaussetzung wegen Krankheit oder Unfalls während eines Jahres. Nach dieser Zeit wird die Besoldung um die Hälfte gekürzt; die Summe aus gekürzter Besoldung und Kinderzulagen darf jedoch nicht geringer sein als die Invalidenpension gemäss Artikel 24 der Kassenstatuten.
- Gewährung der 4. Ferienwoche vom Kalenderjahr an, in dem der Beamte das 40. Altersjahr zurücklegt.

Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 28. Dezember 1965 über die Grundsätze für die Bemessung des Ortszuschlages erliess das Eidgenössische Finanz- und Zolldepartement am 16. März 1970 eine Verfügung betreffend die Einreichung der Orte in die Zuschlagsstufe für die Periode 1970–1973. Dadurch erfuhren 113 Gemeinden, worunter die Städte Genf, Lausanne, Basel und Zürich, auf den 1. Januar 1970 eine höhere Einreichung. Durch einen weiteren Beschluss des Bundesrates über die Bemessung des Ortszuschlages wird der nach der Grösse des Dienstortes bemessene Teil des Ortszuschlages (Stadtzuschlag) ab 1. Januar 1971 generell um 50% erhöht.

Mit Beschluss vom 14. November 1970 setzte der Bundesrat die Höhe der einmaligen Teuerungszulage für das Jahr 1970 auf 3,5% fest. Angesichts des weiteren Anstieges des Landesindexes der allgemeinen Konsumentenpreise wurde dieser Ansatz nachträglich auf 4% erhöht. Dadurch war die Teuerung am Jahresende bis zu einem Indexstand von 112,9 Punkten ausgeglichen.

Personalschulung

Der tiefgreifende Wandel in Gesellschaft und Beruf wirkt sich auch auf die zwischenmenschlichen Beziehungen innerhalb der Unternehmung aus. Zu den umweltbedingten Einflüssen gesellen sich oft innerbetriebliche Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der zunehmenden Personalknappheit. Aus diesen Gründen sind das richtige Führungsverhalten der Vorgesetzten und die Pflege eines guten Betriebsklimas zu besonders wichtigen Anliegen der Geschäftsleitung geworden. Daher haben auch die seit mehr als zehn Jahren zur Durchführung gelangenden Kaderkurse heute noch an Bedeutung.



tung gewonnen. Allein im laufenden Jahre konnten 16 Vorgesetztenkurse mit zusammen 320 Teilnehmern abgeschlossen werden. Seit dem Jahre 1959 haben damit rund 1500 Mitarbeiter aller Vorgesetztenstufen diese besondere Vorgesetztenausbildung durchlaufen.

Im Sektor der Personalschulung stehen ausser den Kursen für Personalführung die Seminare für Verkaufsförderung stark im Vordergrund. Ihr Hauptziel ist, die Stellung der Bundesbahnen auf dem Verkehrsmarkt zu festigen und zu verbessern. Unter Beizug aussenstehender Fachleute und Institutionen wurden für das Fachpersonal der kommerziellen Dienste der Generaldirektion sowie für die im Sektor Personen- und Güterverkehr eingesetzten leitenden Mitarbeiter der äusseren Dienststellen besondere Ausbildungsprogramme aufgebaut. In den letzten drei Jahren haben mehr als 500 Mitarbeiter an Grundseminaren und nahezu 250 an Aufbauseminaren teilgenommen, während in einer gezielten Weiterbildungsaktion für das Verkaufspersonal des Personenverkehrs über 700 Mitarbeiter einbezogen werden konnten. Aber auch die allgemeine Ausbildung des Personals wird in allen Sparten nach wie vor sehr sorgfältig gepflegt. Die periodischen Instruktionskurse wurden systematisch fortgesetzt. Für die Betriebsbeamten sind wichtige Vorarbeiten zu einem neuen Aus- und Weiterbildungskonzept im Gange. In Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Personalamt wurde auch die ausserbetriebliche Weiterbildung des Personals gefördert.

Die Arbeit des Psychologischen Dienstes der Personalabteilung hat sich im vergangenen Jahrzehnt in zwei Richtungen gewandelt. Einmal ist eine schrittweise Verschiebung des Schwergewichtes von den Eignungsuntersuchungen zu Aufgaben der Schulung und Beratung festzustellen. Innerhalb des Arbeitsgebietes Eignungsuntersuchungen zeichnet sich aber ebenso stark ein Trend von der reinen Selektion zu mehr berufsberatender Tätigkeit ab. Besonders stark hat die Beanspruchung in Fragen der Umschulung zugenommen. Es ist zu erwarten, dass die vermehrten Bedürfnisse des Personals nach Weiterbildung und die ganz allgemein erhöhte Mobilität – innerhalb des Unternehmens und durch Zunahme der Ein- und Austritte – diese Entwicklung weiter verstärken werden.

Personalfürsorge

Im letzten Jahrzehnt stellten die SBB finanzielle Mittel für rund 3600 Personalwohnungen zur Verfügung. Die Gesamtzahl der von den SBB finanzierten oder mitfinanzierten Wohnungen ist damit auf rund 12000 angestiegen. Über 300 Wohnungen sind zur Zeit im Bau und über 600 Wohnungen in Projektierung begriffen. Neben den bereits bestehenden Wohnhäusern für lediges Personal in Zürich und Muttenz steht in Basel gegenwärtig ein weiteres Haus mit rund hundert Betten im Bau. Gesamthaft betrachtet ist rund ein Drittel des ständigen Personals der SBB in einer vom Arbeitgeber massgeblich finanzierten Liegenschaft untergebracht. Dem Wohnungsbau für das Personal, der in verschiedener Weise gefördert werden kann – genossenschaftlicher Wohnungsbau, Gewährung von Einzel-Hypothekardarlehen, unternehmungseigener Wohnungsbau oder auch Erwerb bestehender Wohnhäuser – kommt angesichts der Schwierigkeiten in der Personalrekrutierung vor allem in den grossen Zentren wachsende Bedeutung zu. Im Vordergrund steht die «Hilfe zur Selbsthilfe», d. h. der genossenschaftliche Wohnungsbau. An Orten mit besonders akutem Personalmangel trachten die Bundesbahnen danach, im Sinne ausserordentlicher Massnahmen auch einzelne, bereits bestehende Wohnhäuser zu erwerben, um dem neu eintretenden Personal Wohnungen zu tragbaren Bedingungen anbieten zu können.

In den grösseren Orten wird auch der Personalverpflegung grosse Aufmerksamkeit geschenkt. So konnte im Bahnhof Bern ein neues Personalrestaurant dem Betrieb übergeben werden. Im Rangierbahnhof Chiasso entstand der erste, ausschliesslich mit Getränke- und Verpflegungsautomaten ausgerüstete Imbissraum. Soweit zweckmässig und finanziell vertretbar, versuchen die SBB, sich auf diesem Gebiete auch die neuen Erkenntnisse der Gemeinschaftsverpflegung wie Vorausproduktion und Fernanlieferung zunutze zu machen. Angesichts der stark gestiegenen Kosten mussten die Konsumationspreise erhöht werden.

Mit der Hilfskasse, dem Hilfsfonds für allgemeine Fürsorgezwecke und der Darlehensinstitution verfügen die SBB über wirksame Einrichtungen, um jenen Mitarbeitern beizustehen, deren Finanzaushalt durch Krankheitskosten oder andere Umstände in Schwierigkeiten gerät. Die Erfahrung zeigt, dass die Fürsorgefälle in der «Wohlstandsgesellschaft» nicht im Abnehmen begriffen sind. Ausser den Mitarbeitern der Personaldienste widmen sich vor allem auch die sechs Fürsorgerinnen dieser Sozialarbeit sowie der Betreuung, der Beratung und psychischen, geistigen oder materiellen Hilfe bedürftiger Bediensteter und deren Familien.

Unfallverhütung

Ein Rückblick auf das letzte Jahrzehnt zeigt, dass namentlich das Instruktions- und Dokumentationswesen einen beträchtlichen Ausbau erfahren haben. So wurden systematisch eine Diapositiv- und Tonbildschausammlung angelegt und verschiedene Filme teils selber produziert, teils von anderen Produzenten angekauft. Dieses Material wird häufig auch von anderen Bahnen und sogar von privaten Unternehmungen zu Instruktionszwecken angefordert. Eine erhebliche Intensivierung erfuhren Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch der Unfallverhütungsspezialisten der verschiedenen Staatsbahnen. In diesem Rahmen werden auch internationale «Eisenbahner-Unfallverhütungswochen» durchgeführt.

Versicherungen

Die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen zählte am Jahresende 34 777 Versicherte (1969: 35 309) und 2685 Einleger (2633). Die Summe der versicherten Verdienste betrug 531,6 Mio Franken (534,3 Mio Franken). In den Genuss von Renten kamen insgesamt 20 772 (20 964) Bezüger. Das Total der ausgerichteten Jahresrenten erreichte mit 133,6 Mio Franken praktisch denselben Betrag wie im Vorjahr. Auf 1. Januar 1971 wurden der versicherte Verdienst den neuen Besoldungsansätzen im abgeänderten Beamten gesetz angepasst und der nicht versicherte Teil der Besoldung von Fr. 3600.– auf Fr. 4000.– erhöht. Nähere Angaben über die Pensions- und Hilfskasse können dem besonderen Jahresbericht entnommen werden.

Die Krankenkasse der Bundesbahnen zählte am Jahresende 42 386 Männer (42 801), 11 470 Frauen (11 117) und 8070 Kinder (7509) als Mitglieder. Die durchschnittlichen Krankenpflegekosten pro Versicherten stiegen um Fr. 22.25 auf Fr. 327.85, was grösstenteils auf die Erhöhung der Arzt-, Apotheker- und Spitaltarife zurückzuführen ist. Um den Ausgabenüberschuss einzudämmen, wurde im Monat November 1970 von jedem erwachsenen Mitglied ein einmaliger Zusatzbeitrag von Fr. 20.– erhoben. Auf 1. Januar 1971 trat ein Nachtrag zu den Statuten der Krankenkasse in Kraft, der in Anbetracht der gestiegenen Kosten auf verschiedenen Gebieten höhere Leistungen der Krankenkasse vorsieht. Beispielsweise wurden in der Pflegeversicherung die Entschädigungsansätze bei Aufenthalt in Spitäler und Tuberkuloseheilstätten sowie bei Kuren in ärztlich geleiteten Anstalten wesentlich heraufgesetzt. Anderseits mussten auch die Mitgliederbeiträge erhöht werden. Auch hier sei im übrigen auf den besonderen Jahresbericht verwiesen.

Bahnärztlicher Dienst

Die gegenwärtig angespannte Lage auf dem Arbeitsmarkt führt sehr oft dazu, dass sich Anwärter mit gesundheitlichen Mängeln für eine Beschäftigung bei den SBB bewerben. Die medizinische Abklärung der Tauglichkeitsfrage führt daher zu namhaften Umtrieben, vor allem im Hinblick auf die Beurteilung der Versicherungsfähigkeit. Von 3025 untersuchten Bewerbern – ohne Anwärter für den Fahrdienst – mussten 272 oder etwas mehr als 9% untauglich erklärt werden. Bei den 125 Anwärtern für den Fahrdienst betrug die Untauglichkeitsquote sogar 20%. Die Morbiditätsziffer (durchschnittliche Anzahl Abwesenheitstage pro Bediensteten) infolge Krankheit und Unfalls belief sich im Berichtsjahr auf 16,42 Kalendertage, was einem Koeffizienten der Unverfügbarkeit von 4,5% entspricht. Im Vergleich zu 1969 ist erneut eine Zunahme um 0,56 Tage zu verzeichnen. Erhöht hat sich namentlich die Dauer der krankheitsbedingten Abwesenheit – nicht jedoch die Häufigkeit der Erkrankungsfälle –, während die Abwesenheit infolge Nichtbetriebsunfalles leicht zurückgegangen ist.

Obwohl weniger Grippefälle als 1969 zu verzeichnen sind, war deren Verlauf häufig durch schwere Komplikationen charakterisiert (vor allem Lungenentzündungen), so dass die darauf zurückzuführende Quote der Unverfügbarkeit annähernd unverändert geblieben ist. Merklich zugenommen hat die auf Rheuma-Erkrankungen zurückzuführende Morbiditätsziffer, nämlich um 0,45 Tage, so dass sich die Frage stellt, ob die SBB dazu beitragen sollen, ihrem Personal die Durchführung von Badekuren zu erleichtern. Dies könnte vor allem durch Ermöglichung der Aufnahme in Rheumakliniken von Badekurorten und durch Abkürzung der Wartefristen geschehen.

Die Untersuchungstätigkeit und die Begutachtung von Spezialfällen durch die Ärzte der Abteilung und die Bahnärzte hielten sich im üblichen Rahmen. Bei 350 Bediensteten musste Antrag auf vorzeitige Invalidierung aus medizinischen Gründen gestellt werden. Todesfälle sind 116 zu verzeichnen. Als gruppenmedizinische Massnahme wurde im Spätherbst in den grösseren Zentren eine freiwillige Impfung gegen Grippe durchgeführt. Die Teilnahme des Personals – es wurden rund 10 000 Impfungen vorgenommen – war überraschend gut. Impfkomplikationen waren glücklicherweise nicht zu verzeichnen. Die Auswertung der Morbiditätsverhältnisse für das Jahr 1971 wird je nach epidemiologischer Lage über die Wirksamkeit der Impfung gewisse Aufschlüsse erlauben. Im Rahmen der Tuberkulosevorbeugungsaktion wurden 12 678 Schirmbilddaufnahmen angefertigt. Sie führten zur Entdeckung von drei Lungentuberkulosen und drei bösartigen Tumoren. Zehn Prozent der Bediensteten, die an der Aktion teilnahmen, unterzogen sich auch einer BCG-Impfung. Diese Massnahmen erwiesen sich in der Bekämpfung der Tuberkulose, die noch nicht als ausgerottet zu betrachten ist, als sehr wirksam.

