

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1976)

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: 31.01.2026

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



Unternehmungsführung und Personal

I. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat trat unter dem Vorsitz von Herrn Dr. h.c. R. Meier im Berichtsjahr zu acht Sitzungen, davon eine zweitägige, zusammen und befasste sich nebst den üblichen Geschäften – wie Verkehrsentwicklung, Personalbestand, Erneuerung von Anlagen und Rollmaterial – vorwiegend mit der finanziellen Lage der SBB. Auf Grund des von einer Arbeitsgruppe der Generaldirektion ausgearbeiteten Berichtes «Möglichkeiten zur Verminderung künftiger Defizite» wurde an der Ratssitzung vom 11. März 1976 eine «Stellungnahme des Verwaltungsrates zur Lage der SBB» erarbeitet. Sie beinhaltet, dass unternehmungsinterne Massnahmen bezüglich Leistungsangebot, Investitionspolitik und Personalpolitik von tiefgreifenden verkehrspolitischen Entscheiden auf Bundesebene flankiert sein müssen, soll eine entscheidende Verbesserung der finanziellen Lage herbeigeführt werden. In diesem Sinne fand am 24. Mai eine Besprechung zwischen einer Delegation des Bundesrates und einer Abordnung des Verwaltungsrates statt. In der Folge konnte der Verwaltungsrat – nach umfangreichen internen Vorbereitungen – dem Bundesrat den Bericht vom 15. Oktober 1976 über «Unternehmerische Massnahmen und verkehrspolitische Vorschläge zur Sanierung der SBB» unterbreiten; er ist als Diskussionsbeitrag an die Arbeiten der Eidgenössischen Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption gedacht. Damit kam der Verwaltungsrat auch dem am 11. August 1976 beschlossenen Auftrag des Bundesrates nach. In dem diesem Geschäftsbericht vorangehenden «Bericht und Antrag des Verwaltungsrates an den Bundesrat» wird auf diese Stellungnahme näher eingetreten.

Im Anschluss an die Verwaltungsratssitzung vom 31. Mai wurde eine Delegation des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der Französischen Staatsbahn (SNCF) zu einer gemeinsamen Informationstagung und zur Besichtigung von Bahnanlagen im Raum Basel, Schaffhausen und Zürich empfangen.

In der personellen Zusammensetzung des Verwaltungsrates ist eine Änderung zu verzeichnen. Herr alt Nationalrat Hans Düby, der auf 1. Januar 1963 als Ratsmitglied gewählt worden war und in den vergangenen 14 Jahren an den Problemen der Bundesbahnen sehr regen Anteil genommen hatte, trat wegen Erreichens der Altersgrenze auf Ende 1976 zurück. Herr Präsident Meier sprach dem Scheidenden Dank und Anerkennung aus. Der Bundesrat wählte als Nachfolger Herrn Gemeinderat Kurt Schweizer, Direktor der Stadtbetriebe Bern.

Geschäftsleitung

Die Generaldirektion befasste sich im Berichtsjahr in ganz besonderem Masse mit all den Problemen, die sich zufolge der Wirtschaftsrezession, des starken Verkehrsrückgangs und der erhöhten Konkurrenz stellten. Die Schwierigkeiten liegen vor allem darin, dass ein Eisenbahnbetrieb mit all seinen Anlagen, seinem Rollmaterial und auch mit seinem Personalbestand einem Verkehrseinbruch – im Güterverkehr in der Größenordnung von 28% – kurzfristig nicht angepasst werden kann. Die Behandlung dieser und vieler weiterer Probleme sowie die Entscheide über die zu treffenden Massnahmen erfolgten in engster Zusammenarbeit aller Dienste. Breiten Raum nahm die Vorbereitung der vom Verwaltungsrat verabschiedeten grundsätzlichen Stellungnahmen ein. Auch die Fragen der Ausbildung und Weiterbildung wurden eingehend behandelt.

In personeller Hinsicht sind in der Geschäftsleitung keine Änderungen zu verzeichnen, wohl aber bei den Abteilungschefs. Der Chef der Rechtsabteilung bei der Generaldirektion, Herr Dr.iur. Hans Amberg, der auf 15. August 1941 in die Dienste der SBB getreten war, gab zufolge seiner Wahl als Direktor des Zentralamtes für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) auf Ende 1976 seinen

Rücktritt. Der Verwaltungsrat wählte als Nachfolger Herrn Dr. iur. Matthias Sulser, Fürsprecher, bisher Stellvertreter des Abteilungschefs. Wegen Erreichens der Altersgrenze trat ferner der Chef der Verkehrskontrolle bei der Generaldirektion, Herr Otto Richner, seit 14. April 1930 bei den SBB, auf 28. Februar 1977 zurück. Als Nachfolger wurde Herr Jean-Pierre Berthouzoz, lic.rer.pol., bisher Unterabteilungschef, gewählt. Herr Präsident Meier dankte den beiden verdienten Abteilungschefs für ihr wertvolles, Jahrzehntelanges Wirken für die SBB.

Bei der Kreisdirektion III in Zürich ist der Chef der Abteilung Zugförderung, Herr dipl.Ing. Walter Bussmann, auf Ende November 1976 altershalber zurückgetreten. Der Präsident der Generaldirektion, Herr Desponds, dankte dem scheidenden Abteilungschef für die den SBB seit 4. September 1938 geleisteten vorzüglichen Dienste. Als Nachfolger wurde Herr dipl.Ing. Jakob Rutschmann, bisher Stellvertreter, gewählt.

II. Jubiläum «75 Jahre SBB»

1977 begehen die Schweizerischen Bundesbahnen das Jubiläum des 75jährigen Bestehens. Im Jahre 1927 hatte sich das fünfundzwanzigjährige Unternehmen in der unsicheren Zwischenkriegszeit zu behaupten, 1952 waren die fünfzigjährigen Bundesbahnen inmitten einer Periode der wirtschaftlichen Blüte, und jetzt – 1977 – stellen sich den SBB erneut schwierige Probleme. Auch wenn die Generaldirektion beschlossen hat, keine Jubiläumsfestlichkeiten zu veranstalten, so ist in diesem Jahresbericht ein kurzer Rückblick auf die vergangenen 75 Jahre angezeigt.

Gründung

Die schweizerischen Eisenbahnen wurden zum überwiegenden Teil vor der Jahrhundertwende gebaut, und zwar vor allem auf Initiative von Privatleuten. In der Zeit nach 1855 wurde eine Privatbahngesellschaft nach der andern gegründet, oft mit Hilfe ausländischer Geldgeber, und die Eisenbahnlinien schossen fast wie Pilze aus dem Boden. Beim Bau der Linien und später auch bei der Betriebsführung standen oft nicht volkswirtschaftliche Überlegungen im Vordergrund, sondern das Streben nach Gewinn. Nach jahrelangen Diskussionen über die Vor- und Nachteile des damaligen Privatbahnsystems und jene einer Staatsbahn stimmte das Schweizervolk am 20. Februar 1898 mit grossem Mehr der Verstaatlichung der fünf wichtigsten privaten Bahngesellschaften zu. Die Tätigkeit der Schweizerischen Bundesbahnen begann am 1. Januar 1902, als die Schweizerische Centralbahn (SCB) und die Schweizerische Nordostbahn (NOB) übernommen wurden. Die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) wurden am 1. Juli 1902, die Jura-Simplon-Bahn (JS) am 1. Mai 1903 und die Gotthardbahn (GB) schliesslich am 1. Mai 1909 in die SBB eingegliedert. Später folgten noch einige kleinere Gesellschaften, zuletzt – im Jahre 1947 – ein Teilstück der Uerikon–Bauma-Bahn. Verschiedene Vorstösse auf Verstaatlichung weiterer Bahnen, deren Linien Bestandteil des normalspurigen Bahnnetzes bilden, blieben erfolglos.

Das Schienennetz der SBB, das 1910 – also nach der Eingliederung der Gotthardbahn – eine Länge von etwa 2700 km aufwies, wurde durch Ankauf und Neubau einzelner kürzerer Streckenabschnitte allmählich auf die heutigen 2920 km Gesamtlänge erweitert.

Ankunft des «ersten SBB-Zuges» im Bahnhof Bern

Der festlich geschmückte Zug Nr. 26, der am 31. Dezember 1900 um 22.45 Uhr Zürich verliess und am Neujahrstag 1901 um 02.00 Uhr in Bern und um 05.55 in Genf eintraf, wurde in Bern als «erster SBB-Zug» feierlich empfangen. Dies war allerdings ein inoffizieller Festakt, denn wohl war ab 1. Januar 1901 die Schweizerische Centralbahn (SCB) auf Rechnung des Bundes betrieben worden, aber die SBB nahmen die eigentliche Betriebsführung erst am 1. Januar 1902 auf.



Verkehr

Der Personen- und der Güterverkehr entwickelten sich aus den Anfängen bis heute ganz beträchtlich. Wurden 1903 insgesamt 50 Mio Reisende befördert, so waren es 1976 208 Mio. Das Expo-Jahr 1964 bildete mit 248 Mio Reisenden den Höhepunkt. Die Verkehrsleistungen (Personenkilometer) wuchsen von 1 Mrd im Jahre 1903 auf 8,1 Mrd im Jahre 1976. Auch hier zeigte das Expo-Jahr mit 8,5 Mrd den Rekord.

Die Gütertransportmengen stiegen von 8,9 Mio Tonnen (1903) auf die Rekordhöhe von 47,6 Mio Tonnen im Jahre 1973 an; 1976 wurden 37,4 Mio Tonnen verzeichnet, womit die Tonnage auf den Stand des Jahres 1965 zurückgefallen ist. Die geleistete Anzahl Tonnenkilometer stellte sich 1903 auf 0,7 Mrd, 1973 auf 7,1 Mrd und 1976 auf 5,7 Mrd.

Zugförderung und Elektrifikation

Auch die Zugförderung durchlief seit der Gründung der Bundesbahnen eine gewaltige Entwicklung. Zu Beginn dieses Jahrhunderts gelangte die Dampftraktion zu hoher Blüte, und Kohle war noch leicht und billig erhältlich. Trotzdem wurden bald einmal Stimmen laut, welche die Einführung des elektrischen Betriebes forderten. Ein Vortrag des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins bei den Bundesbehörden führte im Jahre 1904 zur Gründung der Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb. In einem 1912 der Generaldirektion der SBB vorgelegten Bericht wurde die Möglichkeit eines «technisch zuverlässigen elektrischen Vollbahnbetriebes» bestätigt. Im Jahre 1913 fiel der Beschluss, die Gotthardlinie zu elektrifizieren, und 1916 – bei bereits spürbarem Kohlemangel – wurde mit dem grossen Werk begonnen.

Die immer knapper werdenden Kohlenimporte gaben Veranlassung, die Elektrifizierungsarbeiten rasch und umfassend voranzutreiben. Der Verwaltungsrat der SBB bekannte sich 1918 zu einem Programm, das die Ausführung des Werkes in drei zehnjährigen Bauperioden vorsah. Bereits 1923 beschloss er, die Arbeiten noch stärker zu beschleunigen. Ende 1936 waren bereits 71,7 % des SBB-Netzes elektrifiziert, und 1960 konnte die Elektrifikation abgeschlossen werden (99,1%). Heute – nach Inbetriebnahme der Heitersberglinie – sind 99,5% des Netzes elektrifiziert.

Die durch die Vollelektrifikation und die daran anschliessende Vervollkommenung der Triebfahrzeuge ermöglichte gewaltige Leistungsverbesserung kommt am besten dadurch zum Ausdruck, dass 1903 mit 720 Streckentriebfahrzeugen umgerechnet insgesamt 402 000 kW (pro Triebfahrzeug 559 kW), 1960 mit 744 Fahrzeugen 1 275 800 kW (pro Fahrzeug 1715 kW) und 1976 mit 913 Triebfahrzeugen 2 655 300 kW (oder pro Einheit 2908 kW) zur Verfügung standen. Durch diese Steigerung der Leistung, verbunden mit verschiedenen weiteren technischen Verbesserungen, wurde erreicht, dass heute bedeutend grössere Anhängelasten mit höheren Geschwindigkeiten geführt werden können.

Bahnanlagen

Nach Vollendung der Elektrifizierung richteten sich die Anstrengungen der SBB in erster Linie auf die Erhöhung der Transportkapazität durch den Bau von Doppelspuren. 1902 waren 532 km oder 18 % des Netzes, 1976 1378 km oder 47,2% doppelspurig ausgebaut. Parallel zu diesen Bestrebungen liefen der kontinuierliche Ausbau der Sicherungsanlagen von den aus den Jahren des Dampfbetriebes stammenden mechanischen Anlagen zu modernen Gleisbildstellwerken, der Ausbau des Streckenblocks und der automatischen Zugsicherung sowie die Sanierung der Niveauübergänge.

Mit dem zu Beginn der fünfziger Jahre in Angriff genommenen umfassenden Erneuerungsprogramm für feste Anlagen und Rollmaterial haben die Bundesbahnen die technischen Voraussetzungen für eine fortschrittliche Betriebsgestaltung geschaffen. Als wohl markanteste Bauwerke der letzten Zeit seien erwähnt die von Zürich Oerlikon nach Zürich Altstetten führende Käferberglinie, die Verbindungslinie Bötzberg–Birrfeld in Brugg, die Verbindung Zollikofen–Ostermundigen, die von Killwagen direkt nach Othmarsingen/Lenzburg führende Heitersberglinie, die grossen Rangierbahnhöfe Muttenz II, Limmatthal, Genève-La Praille, Lausanne, Chiasso und Buchs (SG) die drei Schnellgutbahnhöfe sowie der Neubau des Bahnhofes Bern. In wenigen Jahren können zwei weitere grosse Anlagen in Betrieb genommen werden, nämlich die Flughafenlinie Zürich–Kloten (1980) und die Linie Olten–Rothrist (voraussichtlich 1981).

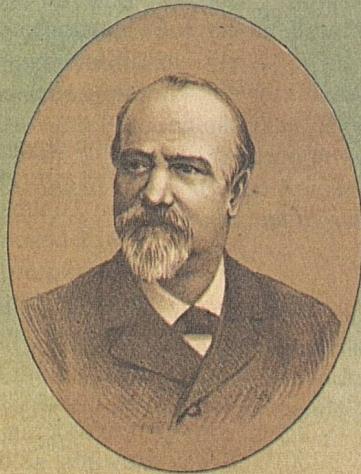
„Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk!“



Bundesrat Dr. E. WELTI
der Bahnbrecher des Rückkaufs.



Bundesrat J. STÄMPFLI
der erste Kämpfer für die Staatsbahn.



Nationalrat MARTI
der erste Pionier des Rückkaufs.



Bundesrat W. HAUSER
der Leiter des Financedepartements.



Bundesrat Dr. ZEMP
der Vollthuner des Rückkaufs.



Personal

Der 1903 mit 25102 Bediensteten ausgewiesene Personalbestand steigerte sich bis zum Jahre 1964 (Expo) auf 43417 Personen, und betrug 1973 – dem Jahr mit dem grössten Güterverkehr – 41918 Personen. 1976 waren es noch 40272 Bedienstete. Dank einer Reihe von Rationalisierungsmassnahmen, die allerdings grosse Investitionen voraussetzten, konnten die SBB den starken Verkehrszuwachs und die gleichzeitige Reduktion der wöchentlichen Arbeitszeit von 48 auf 44 Stunden mit einer nur geringfügigen Erhöhung des Personalbestandes bewältigen. Die Indizes der Gesamtarbeitsproduktivität auf Grund der Verkehrseinheiten (Pkm und Tkm/h) – im Jahre 1950 waren 100 Punkte, 1973 209 Punkte und 1976 192 Punkte) – widerspiegeln diese Entwicklung deutlich.

Finanzlage

Das von den SBB im Jahre 1902 angetretene Erbe der Privatbahnzeit war nicht erfreulich: Fahrzeuge und Anlagen waren erneuerungsbedürftig und zum Teil völlig veraltet, der Übernahmepreis überstieg den wirklichen Wert beträchtlich. Das junge Unternehmen begann somit seine Tätigkeit mit schweren Hypotheken.

Nach einer bis 1913 befriedigend verlaufenen Periode führte der Ausbruch des Ersten Weltkrieges zu einer abrupten Wendung. In den Kriegs- und Nachkriegsjahren folgte ein Defizit dem andern. Allein für den Zeitabschnitt von 1914 bis 1922 ergab sich ein Defizittotal von über 317 Mio Franken. Im Jahre 1929 beschloss die Bundesversammlung, den SBB unter dem Titel «Kriegsdefizit» eine einmalige Entschädigung von 35 Mio Franken auszurichten. Dank erneutem Anstieg der Verkehrseinnahmen und gleichzeitigem Rückgang des Betriebsaufwandes gelang eine Wendung zum Besseren. Die Wirtschaftskrise und das immer stärkere Aufkommen des Automobils bereiteten dieser kurzen Periode jedoch ein jähes Ende, so dass die Erfolgsrechnungen 1931 bis 1938 wiederum mit Passivsaldi abschlossen, und zwar von insgesamt 328 Mio Franken. Während den Kriegsjahren 1939 bis 1944 wirkten sich die bereits weit fortgeschrittene Elektrifikation und der Wegfall der Automobilkonkurrenz positiv aus, so dass Überschüsse erzielt werden konnten.

Die mit dem Inkrafttreten des neuen Bundesbahngesetzes auf den 1. Januar 1946 erfolgte Sanierung brachte den SBB endlich eine massive finanzielle Entlastung, indem der Bund feste Schulden von etwas über 900 Mio Franken übernahm und das Unternehmen mit einem Dotationskapital von 400 Mio Franken ausstattete.

In den nun folgenden Jahren 1946 bis 1965 waren die Abschlüsse – abgesehen vom Jahr 1949 – erfreulicherweise stets positiv. Die Periode 1966 bis 1970 wies aber bereits eine deutliche Verschlechterung auf, indem das auf 800 Mio Franken erhöhte Dotationskapital durchwegs ohne Verzinsung blieb und die bis 1964 geäufnete gesetzliche Reserve teilweise zur Deckung von Fehlbeträgen in Anspruch genommen werden musste. Ab 1971 verschärfte sich die ungünstige Entwicklung erheblich, als sich die massive Teuerung bei gleichzeitiger Verlangsamung der Verkehrszunahmen und nachher sogar bei Rückbildung des Verkehrsvolumens voll auszuwirken begann. So brachte das Jahr 1971 trotz erstmaliger Ausrichtung einer Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Höhe von 100 Mio Franken einen Fehlbetrag von 54 Mio Franken. 1972 konnte das Defizit auf 18 Mio Franken und damit auf weniger als 1 % des Umsatzes heruntergedrückt werden, aber 1973 waren es bereits 93 Mio Franken. Die 1974 eingetretene Wirtschaftsrezession mit dem massiven Ausfall von Transporteinnahmen brachte die Erfolgsrechnung völlig aus dem Gleichgewicht, so dass 1975 ein Defizit von 623 Mio Franken und 1976 ein solches von 707,6 Mio Franken verzeichnet werden musste.

Ausblick

Vor allem in der Zeit von 1950 bis 1974 unternahmen die SBB grosse Anstrengungen, um durch Ausbau ihres Transportapparates den Jahr für Jahr steigenden Bedürfnissen der Wirtschaft nachzukommen. Die Auswirkungen der starken Konkurrenzierung durch die Strasse sowie strukturelle Probleme wurden in dieser Zeit namentlich zufolge hoher Einnahmen aus dem Gütertransitverkehr weitgehend überdeckt. Die 1974 eingetretene Wirtschaftsrezession hat sie nun aber zutage gefördert. Verwaltungsrat und Generaldirektion trafen im engen Rahmen ihrer Zuständigkeit bereits eine Reihe unternehmerischer Massnahmen, und weitere werden folgen. Darüber hinaus sind aber dringend verkehrspolitische Entscheide erforderlich, um eine Gesundung des schweizerischen Verkehrswesens herbeizuführen.

Sowohl aus staatspolitischen wie volkswirtschaftlichen Überlegungen gilt es, in Zusammenarbeit mit den übrigen Verkehrsmitteln die Vorteile der Eisenbahn – leistungsfähiges, sicheres, umweltfreundliches und wenig Energie verbrauchendes Transportmittel – vermehrt zu nutzen. Mit einem auf ihre besonderen Möglichkeiten ausgerichteten Leistungsangebot wird die Eisenbahn daher auch in Zukunft bedeutende Aufgaben zu erfüllen haben.

III. Planung und Studien

Die im Jahre 1975 eingeleiteten multidisziplinären Studien und Projekte konnten im Berichtsjahr programmgemäß weitergeführt werden. Die starke Verschlechterung der finanziellen Lage als Folge der konkurrenz- und rezessionsbedingten Verkehrsverluste sowie des gedrückten Tarifniveaus im Güterverkehr zwang zu einer nochmaligen Verstärkung der Studien- und Planungstätigkeit. So wurde in besonders aktuellen Bereichen einerseits die Priorität von laufenden Studien erhöht und andererseits auch neue in Angriff genommen. Aus der grossen Zahl der Arbeiten seien in der Folge einige herausgegriffen und näher dargelegt, um anhand dieser Beispiele Einblick in diese mannigfaltigen Tätigkeiten zu geben.

Verkehrspolitik

Eine eingehende Analyse des schweizerischen Verkehrswesens auf Schiene und Strasse seit dem Zweiten Weltkrieg führte zu einem Bericht «Unternehmerische Massnahmen und verkehrspolitische Vorschläge zur Sanierung der SBB», der am 15. Oktober 1976 vom Verwaltungsrat zuhanden des Bundesrates verabschiedet wurde; der Bundesrat nahm vom Bericht Kenntnis und hat ihn der Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption überwiesen.

In diesem Bericht wird auf drei Wahlmöglichkeiten für eine künftig einzuschlagende Verkehrspolitik hingewiesen:

- Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik unter Inkaufnahme langfristig steigender Defizite des öffentlichen Verkehrs
- Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs unter Vornahme von notwendigen Anpassungen und verkehrspolitischen Massnahmen im gesamten Verkehrsbereich
- Rigoroser Abbau des bisherigen Angebots an öffentlichem Verkehr.

Dabei wird vom Verwaltungsrat die Meinung vertreten, dass weder die erste noch die dritte Variante ernsthaft in Frage kommt, sondern dass sich die Bemühungen der SBB auf eine Konkretisierung der zweiten Möglichkeit konzentrieren müssen. Den zuständigen politischen Behörden soll jedoch in einem weiteren Bericht eine Auswahl möglicher Angebotsstrukturen im öffentlichen Verkehr vorgelegt werden. Die dafür notwendigen Studien sind im Gang; so werden beispielsweise Einsparungsmöglichkeiten berechnet, die von der Umwandlung einer grösseren Zahl von Stationen in unbediente Haltestellen, der Einführung eines neuen Stückgutkonzepts oder der Aufhebung von einzelnen schwach frequentierten Linien bis zu Modellstudien reichen, in welcher die Veränderung des finanziellen Ergebnisses der SBB durch radikal veränderte Leistungsangebote untersucht wird.

Langfristige Gesamtplanung

Die langfristige Gesamtplanung versucht, für die bevorstehenden 15 Jahre mögliche Entwicklungen des Unternehmens in allen Teilbereichen zu konkretisieren wie auch zu quantifizieren und die Ergebnisse aus der Gesamtschau darzustellen. Ausgehend von einem Fächer möglicher Verkehrsentwicklungen werden die zu erbringenden Betriebsleistungen bestimmt und die notwendigen Kapazitäten und Investitionen (feste Anlagen, Rollmaterial, Stromversorgung) sowie der Personalbedarf ermittelt. Diese Angaben ermöglichen es, das finanzielle Ergebnis zu errechnen; diese Zahlen sind jedoch nicht als absolute Grössen, sondern als Tendenzwerte aufzufassen.

Die im Vorjahr begonnenen Arbeiten am zweiten Durchlauf der langfristigen Gesamtplanung [LGP] fanden 1976 ihren vorläufigen Abschluss. Zur Zeit laufen noch einige ergänzende Untersuchungen.

Die Ergebnisse der LGP zeigen in allen gerechneten Varianten, dass die Eigenwirtschaftlichkeit bei der heutigen Marktsituation aus eigener Kraft nicht mehr erreicht werden kann. Bei der Interpretation dieses Ergebnisses ist zu beachten, dass die LGP auch in ihrem zweiten Durchlauf noch ausgehen musste von den heute geltenden gesetzlichen Grundlagen, Angebotskonzeptionen, Produktionsmethoden und Tarifstrukturen und vor allem auch von den heutigen verkehrspolitischen Verhältnissen. Das Ergebnis der LGP bedeutet deshalb, dass die in allen Teilen unveränderte Weiterführung des Bestehenden nicht den für das Unternehmen gangbaren Weg in die Zukunft darstellen kann. Dies gilt sowohl für die Nachfrage- als auch für die Angebotsseite. Aus der heutigen Verkehrspolitik ergibt sich eine Marktsituation, bei welcher es nicht mehr möglich ist, die Erträge zu erzielen, welche zur Deckung der Aufwendungen notwendig sind, deren Ausmass wesentlich bestimmt wird durch die (z. B. für den Spitzerverkehr) vorzuhaltende Leistungsbereitschaft. Als Schlussfolgerung ergibt sich, dass das heutige Angebot und die diesem dienenden Betriebs- und Verkaufskonzeptionen der grundsätzlichen Überprüfung bedürfen. Aus den Ergebnissen der LGP geht somit deutlich die Dringlichkeit verkehrspolitischer Massnahmen hervor.

Projekt Rawilstrasse, finanzielle Auswirkungen

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von BLS und SBB wurden die finanziellen Auswirkungen des Baues der Rawilstrasse auf den Eisenbahnverkehr und die öffentlichen Finanzen untersucht. Diese sich an die Strassenrechnung anlehrende betriebswirtschaftliche Studie gelangt zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Nach Inbetriebnahme der Rawilstrasse würden für BLS und SBB unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung im Reise- und Güterverkehr sowie beim Autoverlad Ertragsverluste zwischen 35 und 42 Mio Franken pro Jahr entstehen.
- Durch den Bau der Rawilstrasse würde die Öffentlichkeit mit ungedeckten Jahreskosten von minimal 63 Mio Franken und maximal 115 Mio Franken (je nach Berechnungsannahmen und inklusive der Ertragsverluste der Bahn) belastet.
- Als verkehrspolitische Alternative zum Bau der Rawilstrasse ist ein Gratisautoverlad am Lötschberg denkbar. Die Kosten zu Lasten der Öffentlichkeit (z. B. Strassenrechnung) würden rund 25 Mio Franken betragen.

Die SBB finden es angezeigt, rechtzeitig auf eine auf sie zukommende neue Konkurrenzierungsgefahr aufmerksam zu machen. Der Entscheid liegt bei den Bundesbehörden.

S-Bahn Region Zürich

Die Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr verabschiedete den von ihrer Arbeitsgruppe S-Bahn vorgelegten Leistungsnachweis. Dieser setzte sich vor allem mit den Etappierungsmöglichkeiten und den realisierbaren Leistungsverbesserungen möglicher Etappen auseinander. Einmal mehr zeigte sich, dass eine echte Leistungssteigerung im Zürcher Vorortsverkehr und insbesondere auf allen heute über Oerlikon führenden Relationen nur dann erreicht wird, wenn durch den Bau der Zürichberglinie und den an den Hauptbahnhof angelehnten Bahnhof Museumstrasse die Engpässe im Hauptbahnhof und im Bahnhof Oerlikon beseitigt werden. In bezug auf die Finanzierung dieses Vorhabens sind leider keine Fortschritte erzielt worden. Der Bundesrat teilte dem Kanton Zürich mit, dass angesichts der prekären Finanzlage des Bundes bis 1979 kein Bundesbeitrag möglich sei. Er bestätigte aber sein Interesse an einer Sanierung des Zürcher Regionalverkehrs und forderte die Zürcher Regierung auf, die notwendigen Grundlagen, Pläne und Kostenberechnungen auf den neuesten Stand zu bringen.

Die eingetretene Stagnation veranlasste nun verschiedene Kreise, Gegenvorschläge zum Konzept der S-Bahn und zur Linienführung der Zürichberglinie in die Diskussion zu werfen. Um die damit verbundene Verunsicherung so rasch als möglich zu beseitigen, hat die Behördendelegation entsprechende Gutachten in Auftrag gegeben; deren Ergebnisse werden bis Mitte 1977 erwartet.

Nahschnellverkehr in der Region Bern

Im Rahmen des «Ausschusses zur Förderung und Gestaltung des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern» (AFÖ) erarbeitet die multidisziplinäre Gruppe S-Bahn das Fahrplanprojekt für den Nahschnellverkehr auf zwei von Bern ausstrahlenden Linien, wie es nach Vollendung gewisser Bauvorhaben möglich sein wird. Das Projekt wird den SBB als Pilotstudie dienen, mit der sich die Beiträge der öffentlichen Hand an einen wesentlich verdichteten Nahschnellverkehr ermitteln lassen.

IV. Internationale Zusammenarbeit

Die Tatsache, dass die Wirtschaftsrezession in Europa im allgemeinen weiter anhält, sich auch der Verkehrsumfang von dem 1974 eingetretenen starken Rückgang nicht oder nur wenig erholte und dass ferner die Faktoren Umweltschutz sowie wirtschaftliche Verwendung der Energiequellen erhöhte Bedeutung bekamen, widerspiegelt sich auch in der internationalen Zusammenarbeit der Eisenbahnen. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) hat seine 1975 neu festgelegte Politik auch im Berichtsjahr fortgesetzt und strebt vor allem folgende Ziele an:

- Erhöhung der Wirksamkeit der internationalen Organe, Straffung der Organisationsstrukturen und des Tätigkeitsprogrammes, Reduktion der administrativen Kosten
- Festlegung von Prioritäten und Inangriffnahme von konkreten Aufgaben im Bereich der Betriebsführung
- Verbesserung des Angebotes an Qualitätsleistungen im Reise- und im Güterverkehr, wobei das Hauptgewicht auf die Vereinheitlichung des Rollmaterials, die Erhöhung der Transportgeschwindigkeiten, die Förderung des Komfortes und auf die Attraktivität der tarifarischen Bedingungen gelegt wird.

Die «Gruppe der Neun Eisenbahnen der Europäischen Gemeinschaften», der die Schweizerischen und die Österreichischen Bundesbahnen als Beobachter angegliedert sind, verfolgte weiterhin die von den Europäischen Gemeinschaften angestrebte Verkehrspolitik. Unter anderem setzte sie sich für eine bessere Harmonisierung der zwischen den einzelnen Verkehrsträgern bestehenden Konkurrenzbedingungen ein. Darüber hinaus bemühte sich die Gruppe um eine Verstärkung der internationalen Zusammenarbeit, indem sie für den betrieblichen und den kommerziellen Bereich – und zwar für den Reise- und Güterverkehr – je ein kurz- und langfristiges Aktionsprogramm aufstellte.

Die Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA) mit Sitz in Basel regelte verschiedene Finanzierungsprobleme und legte die Modalitäten der Lieferung der europäischen Standard-Reisezugwagen an die Bahnen fest. Die Ablieferung dieser Wagen beginnt 1977.

Die Europäische Reisezugfahrplankonferenz (EFK) legte die internationalen Fahrpläne für die Jahre 1977 bis 1979 fest. Sie richtete einen dringenden Appell an die Regierungen, die Einführung der Sommerzeit und die jetzt unterschiedlich geregelten Zeitpunkte für deren Beginn und Ende international zu vereinheitlichen, um die gegenwärtigen grossen Komplikationen im internationalen Reisezugfahrplan zu beseitigen. Die Europäische Güterzugfahrplankonferenz (CEM) strebte ihrerseits eine Verbesserung des Leistungsangebotes für die Periode 1977/78 an und behandelte Richtlinien für die Ermittlung der Güterverkehrsströme. Der Internationale Güterwagenverband (RIV) befasste sich u.a. mit der Anpassung der Mietsätze an die Kosten. Die Organe der EUROP-Güterwagengemeinschaft setzten sich vor allem mit den Merkmalen der Güterwagentypen, die für eine gemeinschaftliche Benützung in Frage kommen, auseinander. Die von den SBB seit der Entstehung des Verbandes im Jahre 1953 besorgte Geschäftsführung geht ab Frühjahr 1977 an die Nationale Gesellschaft der belgischen Bahnen über.

Dem Verband der Strassenverkehrsdiene der europäischen Eisenbahnen (URF), vor 25 Jahren in der Schweiz gegründet, obliegt die Förderung und Koordination der in vielen europäischen Ländern in Ergänzung zum Schienennetz unter der Marke Europabus betriebenen touristischen Automobillinien. Die URF nahm sich im Berichtsjahr vor allem auch des verschärften Wettbewerbes im internationalen Autobusverkehr an.

V. Personal

Allgemeine Personalfragen und Personalbestand

Der Personalbestand der Bundesbahnen hat im Jahre 1964 – als der Verkehr zur EXPO zu bewältigen war – mit 43 417 Personen den Höchststand erreicht. Seit 1968 blieb der Jahresdurchschnitt stets unterhalb der Grenze von 42 000 Personen. 1974 belief er sich auf 41 970 Personen. Das Eidgenössische Parlament, das im Rahmen der Massnahmen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes auf den 1. Januar 1975 auch für die Regiebetriebe des Bundes Personal-Höchstbestände festlegte, setzte den sog. Personalplafond der SBB für die Jahre 1975 bis 1977 – dem Bestand des Jahres 1974 entsprechend – auf 41 970 Personen fest. Diese Grenze ist, wie die Darstellung nebenan zeigt, in den Jahren 1975 und 1976 nicht nur eingehalten, sondern sogar wesentlich unterschritten worden.

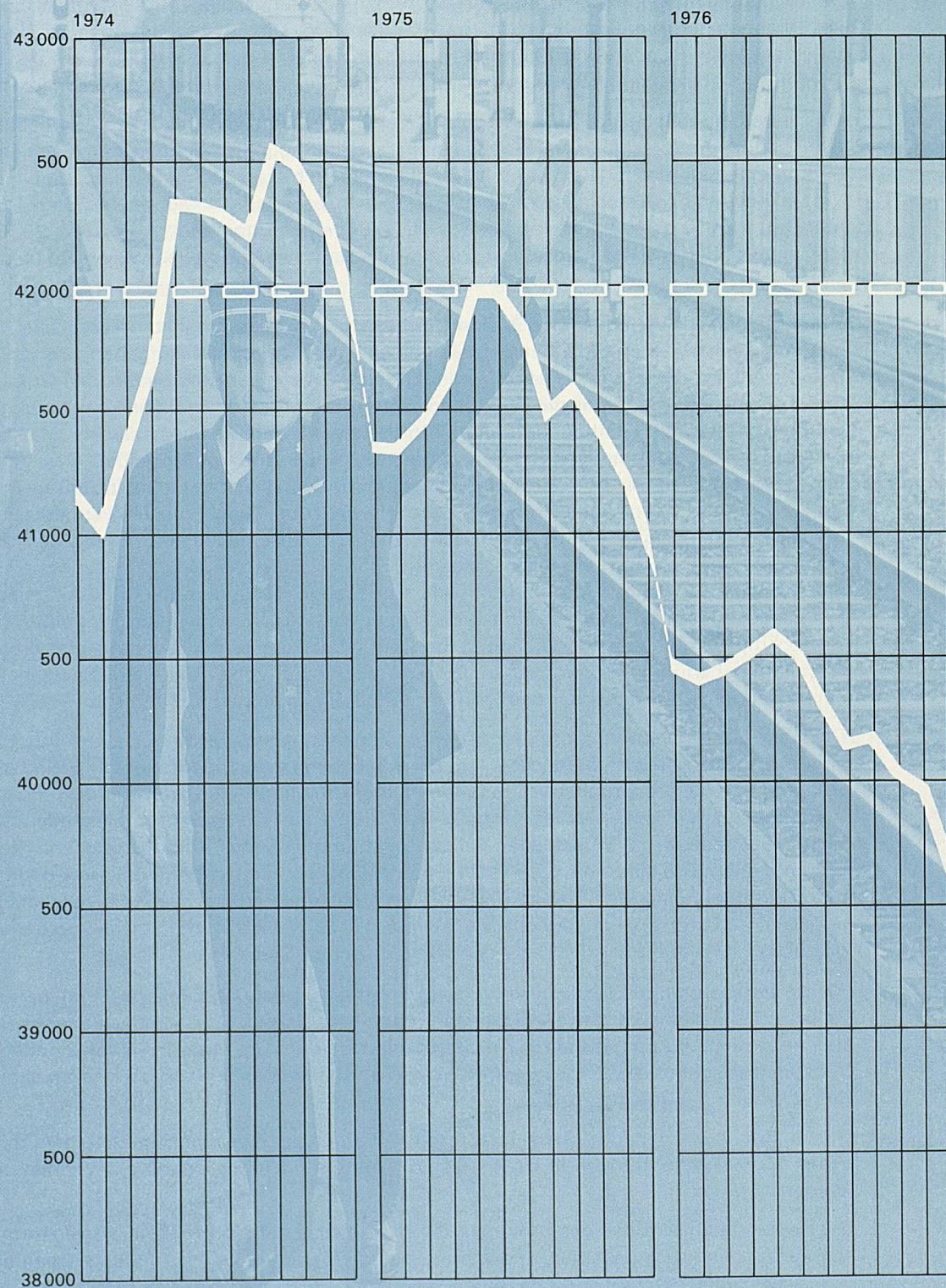
Die rückläufige Verkehrsentwicklung sowie die allgemeinen Bestrebungen auf Senkung des Aufwands wurden von der Generaldirektion schon im Jahre 1975 zum Anlass genommen, um den Personalbestand weiter zu verringern. Die für 1975 angeordneten Massnahmen – wie Rekrutierungssperre, verschärftes Prüfungsverfahren bei der Schaffung neuer und bei Wiederbesetzung bisher bewilligter Stellen, Versetzung von Mitarbeitern in andere Dienste usw. – wurden 1976 beibehalten. Ferner wurde im Frühjahr den 2176 Vollversicherten der Jahrgänge 1911 bis 1916 der Pensionskasse im Sinne einer einmaligen, befristeten Aktion die Möglichkeit geboten, spätestens mit Wirkung auf 1. Januar 1977 die vorzeitige Pensionierung zu verlangen. Das Ergebnis hat die Erwartungen übertrffen. Im Rahmen dieser Aktion wurden insgesamt 368 Mitarbeiter vorzeitig pensioniert; 213 dieser Pensionierungen werden erst auf den 1. Januar 1977 wirksam und kommen daher im Personalbestand 1976 nicht zum Ausdruck. Das Bündel von Massnahmen führte zu einer fühlbaren Senkung des durchschnittlichen Personalbestandes, nämlich von 41 970 Personen im Jahre 1974 auf 41 522 im Jahre 1975 und 40 272 im Jahre 1976. Gegenüber dem Höchstbestand im Jahre 1964 beträgt der Rückgang 3145 Einheiten oder 7,2%. Im Dezember 1976 beschäftigten die SBB 39 681 Personen; das sind 1281 weniger als vor Jahresfrist.

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

Arbeitsgebiete	1976	%	1975	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen *	3 968	9,8	4 034	9,7
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	18 386	45,7	19 133	46,1
Zugförderung: Lokomotivführer, Führer gehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 984	12,4	5 145	12,4
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 007	7,5	3 034	7,3
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	831	2,1	867	2,1
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	3 920	9,7	4 092	9,9
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 590	8,9	3 654	8,8
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	212	0,5	226	0,5
Übriges, inkl. Schiffsdiens auf dem Bodensee	1 374	3,4	1 337	3,2
Total	40 272	100,0	41 522	100,0

* Einschl. Personal folgender Dienststellen: Baubüros, Sektionen Bahndienst, Bahnmeisterbüro, Zug- und Lokleitung, Oberloksführer (Dienstzweige, die von der Funktion her zum Aussendienst gehören, aus organisatorischen Gründen jedoch zum Verwaltungsdienst zählen).

Entwicklung des Personalbestandes



Zufolge des schwachen Anstieges der Lebenshaltungskosten wurde – im Gegensatz zu früheren Jahren – Ende 1976 keine einmalige Teuerungszulage ausbezahlt. Die ab 1. Januar 1977 gültigen Besoldungen, in welche die bisher ausgerichteten Teuerungszulagen grösstenteils eingebaut worden sind, blieben auf dem Stand von anfangs Januar 1976. Die Entschädigungen für Nacht- und Sonntagsdienst sowie andere Vergütungen wurden im Verlaufe des Jahres nicht erhöht. Eine Aktion zur Förderung unbezahlter Urlaube bewirkte namhafte Einsparungen bei den Personalkosten.

Das innerbetriebliche Vorschlagswesen verzeichnete dank verschiedenen Werbeaktionen mit 185 eingegangenen Vorschlägen eine neue Höchstbeteiligung. 24 % der geprüften Ideen konnten realisiert und prämiert werden. Die ausbezahlt Prämiensumme betrug 21 530 Franken, wobei sich die aus der Verwirklichung der Vorschläge ergebenden Einsparungen auf ein Mehrfaches dieses Betrages belaufen. Der erfolgreichste Vorschlag wurde mit 5090 Franken honoriert. Auf 1. Mai 1976 trat ein neues Reglement über das Vorschlagswesen in Kraft, womit die Grundlagen wesentlich verbessert worden sind.

Personalausbildung

Durch systematische Schulung in den Vorgesetztenkursen werden die Kader aller Stufen in ihren anspruchsvollen – und in der heutigen Zeit erschweren – Führungsaufgaben wirksam unterstützt. Im Berichtsjahr absolvierten wiederum rund 500 Vorgesetzte einen entsprechenden Grundkurs, und rund 600 Teilnehmer konnten in die zwei Jahre danach stattfindenden Ergänzungstagungen einbezogen werden. Diese seit 1959 durchgeführten Vorgesetztenkurse laufen im nächsten Jahre aus und werden im Herbst 1977 durch eine Neukonzeption der Kaderschulung abgelöst. Das geplante Konzept berücksichtigt die vorhandenen Ausbildungsbedürfnisse, die gemachten Erfahrungen sowie die neusten Erkenntnisse. Die neuen Grundseminare erfordern vom Teilnehmer ein vertieftes Engagement und berücksichtigen folgende Ausbildungsschwerpunkte: Auseinandersetzung mit den Grundsätzen der Unternehmungsführung und mit der eigenen Führungsrolle, Auseinandersetzung mit den Beziehungen zwischen Unternehmung und Umwelt, eingehende Behandlung von Führungsinstrumenten wie Problemlösungs- und Entscheidungsprozess. Ein weiteres umfangreiches Programm soll dem Vorgesetzten die permanente Weiterbildung und ein Abdecken seiner individuellen, arbeitsspezifischen Ausbildungsbedürfnisse ermöglichen. Die Fortsetzung der volks- und betriebswirtschaftlichen Seminare entspricht angesichts der heutigen Rezession einem echten Bedürfnis.

Die Aus- und Weiterbildung in den einzelnen Fachbereichen wurde zielbewusst den Anforderungen angepasst. So konnte im Betriebsdienst ein nach Erkenntnissen moderner Lernzielforschung gestalteter Lehrplan für die Grundausbildung der Stationslehrlinge erarbeitet werden. Ebenso wurde das Verfahren für die Lehrabschlussprüfung von Grund auf neu gestaltet. Besondere Anstrengungen wurden wiederum im Bereich der Verkaufsschulung und der Vorbereitung von Verkaufsaktionen unternommen. Die durch die technische Entwicklung verstärkten Weiterbildungsbedürfnisse konnten durch ein entsprechendes internes und externes Kursangebot gedeckt werden. Der im Eisenbahndienst ausgeprägte Einsatz nebenamtlicher Fachlehrer wurde in allen Fachbereichen weiterhin durch pädagogische Seminare unter Leitung des Psychologischen Dienstes unterstützt.

Personalfürsorge

Für die Erneuerung und Modernisierung der Personalverpflegungsbetriebe ist im Jahre 1974 ein sich bis Ende 1976 erstreckendes Sanierungsprogramm angelaufen. Aus verschiedenen Gründen konnten aber noch nicht alle vorgesehenen Anlagen saniert werden. Die Mitte 1975 vollzogene Anpassung der Konsumationspreise an den gestiegenen Waren- und Personalaufwand hat sich im Jahre 1976 auf die Betriebsrechnung günstig ausgewirkt.

Die auf Rechnung der Julie-Schaefer-Stiftung im Sinne der Zweckbestimmung der Erblasserin erworbenen 16 Ferienwohnungen in Unterbäch VS konnten Ende des Jahres zur Vermietung freigegeben werden.

Die Freizeitorisationen des Personals, die als gemeinschaftsfördernde Kraft gerade in wirtschaftlich schwierig gewordenen Zeiten eine aufmerksame Pflege verdienten, wurden weiterhin unterstützt. Besonders gefördert wird auch der Lehrlingssport.

**Personal-
versicherungen**

Der Pensionskasse gehörten am Ende des Berichtsjahres 33 827 (1975: 34 662) Versicherte und 2869 (3172) Einleger an. Die Summe ihrer versicherten Verdienste betrug 701,1 (715,4) Mio Franken. Den am Jahresende vorhandenen 20147 (19568) Rentenbezügern kamen Kassenleistungen von insgesamt 167,8 (150,0) Mio Franken zu. Die Zahl der vor Erreichen der Altersgrenze invalid erklärten Versicherten hat im Berichtsjahr mit 725 Personen stark zugenommen; im Jahre 1975 waren es lediglich 476 Personen. Hinzu kommen die 368 administrativ pensionierten Versicherten der Jahrgänge 1911 bis 1916.

Auf den 1. Januar 1977 ist eine Anpassung der Statutenbestimmungen über die Austrittsentschädigung bei Auflösung des Dienstverhältnisses an die Freizügigkeitsregelung des Obligationenrechts vorgenommen worden. Ferner wurden die versicherten Verdienste dem abgeänderten Beamten gesetz vom 25. Juni 1976 und den neuen, um 5% erhöhten AHV-Renten angepasst. Gleichzeitig wurde auch ein entsprechender Einbau von Teuerungszulagen bei den Renten verwirklicht. Nähere Angaben können dem besonderen Jahresbericht entnommen werden.

Bei der Betriebskrankenkasse trat auf 1. Juli 1976 ein Nachtrag zu den Statuten in Kraft, womit vor allem in der Krankenpflegeversicherung die Leistungen bei Aufenthalt in Spitäler und andern Heilanstalten wesentlich erhöht und weitere Verbesserungen eingeführt worden sind. Um das finanzielle Gleichgewicht zu erhalten, mussten die Mitgliederbeiträge erhöht werden. Die Kasse zählte am Jahresende 42 146 Männer (42 590), 15 831 Frauen (15 622) und 10 383 Kinder (10 279) als versicherte Mitglieder. Sie erzielte einen Einnahmenüberschuss von 4,2 Mio Franken (1975: Ausgabenüberschuss von 0,3 Mio Franken). Der besondere Jahresbericht enthält nähere Angaben.

Unfallverhütung

Der Unfallverhütungsdienst der SBB, zu dessen Aufgaben die Verringerung der Unfallgefahren durch organisatorische Massnahmen und Verbesserung der technischen Einrichtungen in sämtlichen Bereichen der Bundesbahnen gehört, entfaltete auch im Berichtsjahr eine vielseitige Tätigkeit. Beispielsweise stellte er für den Bereich der SBB in Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Gesundheitsamt den Vollzug der Giftgesetzgebung sicher, indem er die Durchführung der angeordneten Massnahmen bei zahlreichen Dienststellen überwachte und diese auch beriet. In zunehmendem Masse waren Probleme der Arbeitssicherheit zu behandeln, welche sich durch die Verwendung von feuer- und explosionsgefährlichen Stoffen ergeben. Angelaufen sind ferner umfangreiche Arbeiten zur Sicherstellung des Gehörschutzes und zur audiometrischen Erfassung des Gehörs all jener Bediensteten, die an ihrem Arbeitsplatz erheblichen Lärmeinwirkungen ausgesetzt sind.

**Bahnärztlicher
Dienst**

Die in den ersten Monaten des Jahres ausgebrochene Grippewelle, an welcher annähernd ein Viertel der Bediensteten erkrankte, hat die Fehlzeiten des Personals ungünstig beeinflusst. Dabei waren das Auftreten einer neuen Virus-Variante (A Viktoria) sowie die relativ geringe Beteiligung des Personals an den freiwilligen prophylaktischen Impfungen mitverantwortlich. Die starke Zunahme der vorzeitigen medizinischen Pensionierungen (678 gegenüber 440 im Jahre 1975) respektive die vorangegangene Unverfügbarkeit dieser Bediensteten trug wesentlich zu einer Verschlechterung der Morbiditätsverhältnisse bei. Die durchschnittliche Dauer der krankheitsbedingten Abwesenheit pro Bediensteten (Morbiditätsziffer) beträgt 12,65 Kalendertage (1975: 11,5 Tage; 1974: 12,1 Tage). Bei den Unfällen sind keine signifikanten Änderungen zu verzeichnen.

Der Personalstopp bewirkte, dass bloss 850 Anwärter auf ihre Tauglichkeit untersucht werden mussten (1975: 1048; 1974: 2917 Bewerber). Im Rahmen eines Pilotversuches wurde ein Vorsorge-Untersuchungsprogramm durchgeführt. 16% der 2500 Teilnehmer wiesen Befunde auf, die weitere ärztliche Abklärungen oder Massnahmen erforderten. Die Tbc-Vorbeugungsaktion sowie die Grippeimpfkampagne wurden plangemäss fortgesetzt.

Flughafenbahnhof Zürich Kloten – Bild Seite 24

Die Arbeiten an der Flughafenlinie sind so weit fortgeschritten, dass sie im Frühjahr 1980 in Betrieb genommen werden kann. Blick vom Hagenholztunnel her gegen den Flughafen und das Parkhaus B (Juni 1976).

