

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1977)

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 unter dem Vorsitz von Herrn Dr. h. c. R. Meier zu sieben Sitzungen zusammen und befasste sich mit der Verkehrsentwicklung, mit kommerziellen Fragen, dem Personalbestand und dem Personalaufwand, mit dem Ausbau der Bahnanlagen sowie mit der Modernisierung des Rollmaterialparkes. Breiten Raum nahm die Erörterung der finanziellen Lage der Bundesbahnen und der zu treffenden Massnahmen ein. Der Voranschlag 1977 wurde – nachdem sich einige wichtige Grundlagen geändert hatten – nochmals überarbeitet und in revidierter Form neu aufgestellt. Ferner stimmte der Rat der mittelfristigen Finanzplanung 1978/79 sowie der mittelfristigen Investitionsplanung 1978–1980 zu.

Von besonders grosser Bedeutung war die Behandlung und Verabschiedung des Berichtes «Mögliche Angebotskonzeptionen der SBB und flankierende Massnahmen» (sog. Bericht 1977) vom 14. Oktober 1977. Mit diesem Bericht unterbreitete der Verwaltungsrat der SBB dem Bundesrat aufgrund umfangreicher Studien fünf Vorschläge darüber, wie das Transportangebot der Bundesbahnen grundsätzlich neu gestaltet und mit welchen voraussichtlichen finanziellen Ergebnissen das Unternehmen geführt werden könnte. Damit sind dem Bundesrat wichtige Entscheidungshilfen gegeben worden. Gleichzeitig hat der Verwaltungsrat die Generaldirektion beauftragt, die Verwirklichung der Angebotsvariante 2 zielstrebig zu verfolgen (nähere Darlegungen Seite 10 ff).

Anlässlich der Sitzung vom 7. September in Zürich besichtigte der Rat den Rangierbahnhof Limmatthal, den Schnellgutbahnhof Zürich Altstetten sowie Baustellen der Flughafenlinie Zürich–Kloten. Die Sitzung vom 13./14. Oktober fand in Genf statt; hier wurde mit einer Delegation des Genfer Staatsrates auch der Stand der Projektierung und der übrigen Vorarbeiten für den Bau einer Verbindungslinie von Genf–Cornavin nach dem Flughafen Cointrin besprochen.

In der personellen Zusammensetzung des Verwaltungsrates sind mehrere Änderungen zu verzeichnen, indem der Ratspräsident und fünf Ratsmitglieder wegen Erreichens der Altersgrenze bzw. der Dienstaltersgrenze auf Ende 1977 zurücktraten. Herr Dr. h. c. R. Meier, seit Ende 1957 Mitglied des Verwaltungsrates, war seit 1. Januar 1972 Präsident dieses Gremiums und leitete dessen Geschäfte mit Kompetenz und grosser Umsicht. Von den Mitgliedern sind die Herren Dr. iur. P. Glasson, Professor Dr. iur. H. Herold, Professor Dr. sc. techn. E. Jaggi, Dr. iur. W. Joerin und Dr. iur. R. Perret zurückgetreten. Sie alle haben an den Problemen der Bundesbahnen während Jahren sehr rege Anteil genommen. Der Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Herr Bundesrat W. Ritschard, sprach den zurücktretenden Ratsmitgliedern anlässlich der Tagung vom 1. Dezember für die langjährige Mitarbeit Dank und Anerkennung aus.

Der Bundesrat wählte als neuen Präsidenten des Verwaltungsrates Herrn Ständerat C. Grosjean und als neue Mitglieder die Herren P. Arnold, Ständerat Dr. H. Munz, Dr. oec. publ. M. Rüegg, A. E. Sarasin und Regierungsrat J. Stucki, und zwar mit Amtsantritt auf den 1. Januar 1978.

Geschäftsleitung

Auch im Berichtsjahr befasste sich die Generaldirektion insbesondere mit all jenen Problemen, die sich zufolge der Wirtschaftsrezession, des starken Verkehrsrückganges und der Konkurrenzlage stellen. Die Hauptschwierigkeiten liegen darin, dass ein Eisenbahnbetrieb, der während Jahren hohe Verkehrsleistungen zu erbringen hatte und dessen Personalbestand, Anlagen und Rollmaterial auf

diese Leistungen ausgerichtet wurden, nach dem 1975 erfolgten Verkehrseinbruch – im Güterverkehr um etwa 28 % – kurzfristig nicht angepasst werden kann. Hiezu kamen Probleme struktureller und verkehrspolitischer Art. So war denn auch das Berichtsjahr sehr stark geprägt von der Vorbereitung des Berichtes «Mögliche Angebotskonzeptionen der SBB und flankierende Massnahmen» (sog. Bericht 1977) und der ihm zugrunde liegenden Detailberichte.

In personeller Hinsicht sind bei der Geschäftsleitung keine Änderungen eingetreten. Bei der Abteilung Verkehrskontrolle der Generaldirektion trat deren Chef, Herr O. Richner, nach Erreichung von insgesamt 47 Dienstjahren auf 28. Februar 1977 zurück. Der Nachfolger, Herr J.-P. Berthouzoz, lic. rer. pol., hat sein Amt am 1. März angetreten. Bei der Kreisdirektion I ist der Betriebschef, Herr T. Bertschi, nach Vollendung von 46 Dienstjahren auf Ende September 1977 zurückgetreten. Die Generaldirektion wählte als Nachfolger Herrn R. Emery, bisher Stellvertreter des Chefs der Betriebsabteilung bei der Generaldirektion. Den beiden in den Ruhestand tretenden Abteilungschefs wurde von der Wahlbehörde für ihre langjährigen, wertvollen Dienste für die SBB Dank und Anerkennung ausgesprochen.

II. Planung und Studien

Aus der grossen Zahl von Planungsarbeiten und Studien seien in der Folge einige herausgegriffen und näher dargelegt, um anhand dieser Beispiele Einblick in diese mannigfaltigen Arbeiten zu geben.

« Bericht 1977 »

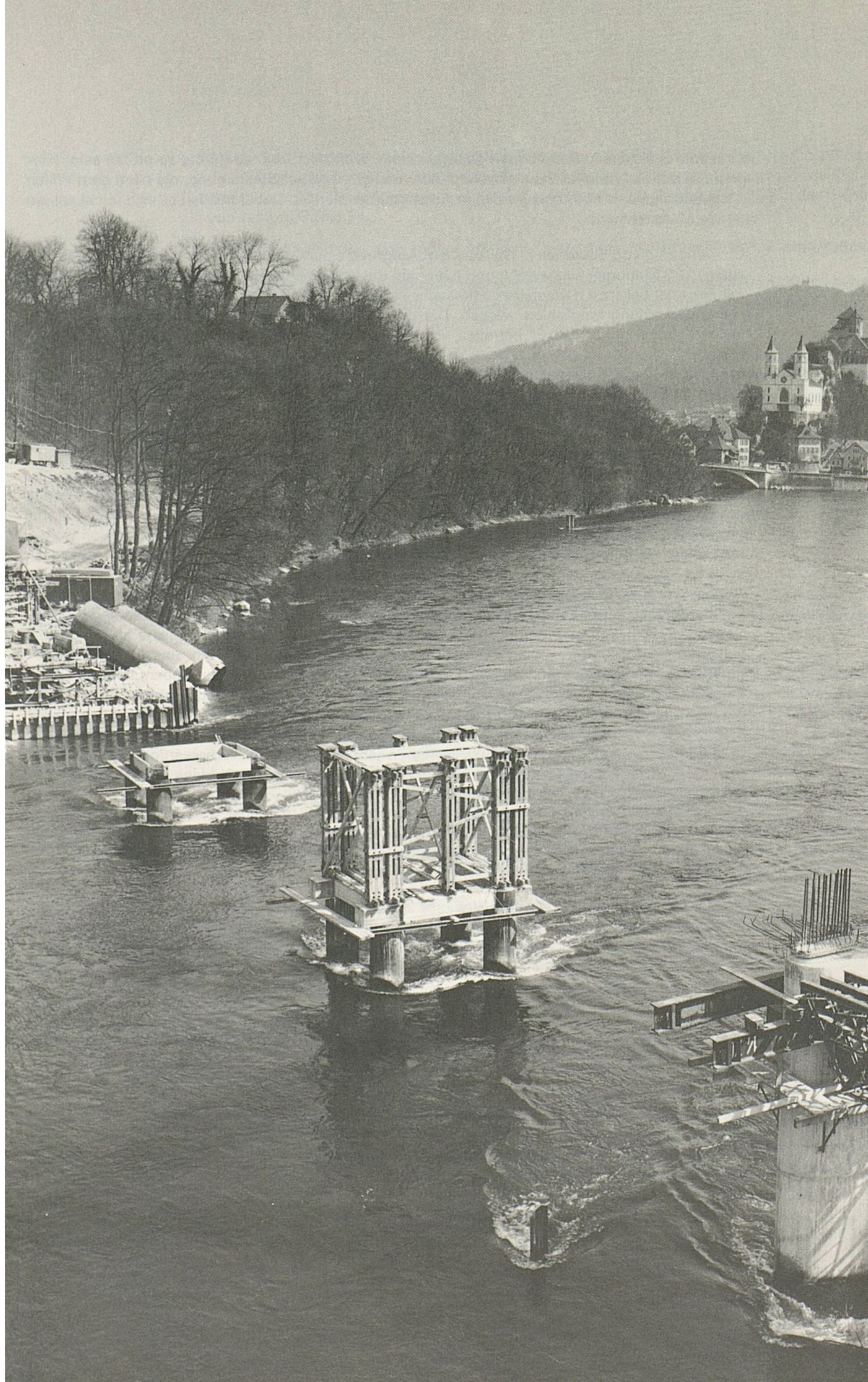
Zunächst sei daran erinnert, dass die SBB in ihrem Bericht an den Bundesrat vom 15. Oktober 1976 mit dem Titel «Ein Diskussionsbeitrag: Unternehmerische Massnahmen und verkehrspolitische Vorschläge zur Sanierung der SBB» ihr verkehrspolitisches Konzept dargelegt haben, mögliche Optionen für die künftige Gestaltung ihres Leistungsangebotes jedoch lediglich skizzieren konnten. Hierüber liegen nun Ergebnisse aus den seit einiger Zeit laufenden multidisziplinären Studien vor.

Im Bericht vom 14. Oktober 1977 mit dem Titel «Mögliche Angebotskonzeptionen der SBB und flankierende Massnahmen» (sog. «Bericht 1977») wurden nun fünf Varianten eines künftigen Leistungsangebotes der SBB samt ihren Auswirkungen aufgezeigt. Diese Varianten erstrecken sich von der Aufrechterhaltung des gegenwärtigen Zustandes (Status quo) über zunehmend schärfere Strukturbereinigungen bis zu einem auf Schnellzüge und Wagenladungen beschränktes Angebot. Damit sind für die öffentliche Meinungsbildung und vor allem zuhanden der politischen Entscheidungsinstanzen echte Wahlmöglichkeiten aufgezeigt worden. Es obliegt nun den zuständigen Behörden, die aus betriebswirtschaftlicher Sicht beurteilten Alternativen im Lichte des Berichtes der Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK) nach übergeordneten Gesichtspunkten zu werten, vor allem unter Berücksichtigung der den SBB in einem künftigen Verkehrssystem zuzuweisenden Aufgaben.

Die SBB anerkennen damit, dass die Umschreibung der neuen Rolle der Bahnen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der GVK Sache der politischen Behörden ist. Pflicht der SBB ist es aber, im jetzigen Zeitpunkt die Bereinigung ihres bisherigen Angebotes in Angriff zu nehmen und damit die Voraussetzungen für die Übernahme zusätzlicher wesensgerechter Aufgaben zu schaffen. Entgegen einer verbreiteten Meinung ist es aber keineswegs so, dass die SBB zu einer «Demontage» der Eisenbahn Hand bieten möchten. Sie haben vielmehr aus ihrer Sicht eine Wertung der untersuchten Angebotsvarianten vorgenommen und sind zum Schluss gekommen, dass mit Rücksicht auf die Anliegen der Regional-, Siedlungs- und Energiepolitik, der Landesverteidigung, des Umweltschutzes und einer hinreichenden Basisversorgung nur eine mittlere Lösung in Frage kommen kann. Ob auch

Neuer Streckenabschnitt Olten – Rothrist

Die doppelspurige Ruppoldingen Aarebrücke der Neubaustrecke Olten – Rothrist wird ein sechsfeldriger Durchlaufträger mit Spannweiten bis zu 80 m sein und eine totale Brückenlänge von 320 m aufweisen.



die Variante 3 diesen Anforderungen genügen kann, wird noch sehr sorgfältig zu prüfen sein. Hingegen umfasst die Variante 2 die erwähnte notwendige Angebotsbereinigung, die nach dem Willen des Verwaltungsrates nun ohne Verzug in Angriff zu nehmen ist. Dabei handelt es sich vor allem um folgende Massnahmen:

- Umwandlung von Stationen in Haltestellen: Aufgrund einer Grobbeurteilung sind von 689 Dienststellen 130 Stationen ausgewählt und näher auf die Wirtschaftlichkeit einer Umwandlung in nicht mit Personal besetzte Haltestellen untersucht worden. Darnach können 77 Stationen für eine solche Umwandlung empfohlen werden. Die daraus resultierende finanzielle Verbesserung würde vorerst jährlich rund 4 Mio Fr. betragen, vor allem als Folge der Einsparung von rund 180 Mitarbeitern.
- Massnahmen auf Regionallinien: Die Regionallinien der SBB umfassen 863 km, was 29% der gesamten Betriebslänge entspricht. Im Rahmen der bisherigen Abklärungen sind für ausgewählte Linien anhand von vier Betriebsmodellen Verbesserungsmöglichkeiten gegenüber dem heutigen Zustand untersucht und die Ergebnisse hochgerechnet worden. Die vier alternativen Betriebsmodelle sind die rationalisierte Bahn, zwei Mischlösungen Bus/Güterbahn sowie die Stilllegung der Eisenbahn mit Verlegung des öffentlichen Personenverkehrs auf die Strasse. Die Addition der möglichen Einsparungen aus dem für jede Linie optimalen Modell zeigt, dass eine Verbesserung des finanziellen Ergebnisses in der Grössenordnung von insgesamt 30 Mio Fr. erzielbar ist. Dabei wird davon ausgegangen, dass die finanzielle Verantwortung für sämtliche Regionallinien weiterhin bei den SBB liege. Die Untersuchungen werden zu Zeit vertieft, und gegen Ende 1978 sollen auch für einige besonders kritische Linien klare Entscheidungsunterlagen vorliegen.
- Neues Stückgut-Konzept: Von den drei näher untersuchten alternativen Möglichkeiten (Beibehaltung des Ist-Zustandes, Einführung eines modifizierten Schnellgut-Konzepts oder Aufhebung der Stückgutbeförderung) hat sich ein modifiziertes Schnellgut-Konzept als wirtschaftlichste Lösung erwiesen. Damit kann ein gegenüber dem Ist-Zustand um rund 23 Mio Franken erhöhter Deckungsbeitrag an die anteiligen festen Kosten erzielt werden. Zudem wird durch die Entlastung der gemeinsam mit dem Wagenladungsverkehr benützten Güteranlagen Kapazität für die Verarbeitung von etwa 7 Mio t Wagenladungsverkehr frei. Durch die Akquisition von vorerst etwa 3 Mio t Mehrverkehr lässt sich eine Erhöhung des Nettoertrages von zunächst gegen 20 Mio Fr. erzielen. Zu dieser mittelfristig realisierbaren jährlichen Ergebnisverbesserung von insgesamt über 40 Mio Fr. kommt längerfristig eine weitere von rund 30 Mio Fr. dank der möglichen Einsparung beim Bau neuer Rangierbahnhöfe.

Zur Zeit wird noch ein Ergänzungsangebot für übergewichtige und volumineuse Stückgüter gesucht. So oder anders werden mit dieser Neukonzeption gegen 1300 Arbeitsplätze wegfallen. Die damit verbundenen Probleme sind mit aller Sorgfalt zu lösen.

Die Angebotsbereinigungen gemäss Variante 2 werden den SBB eine Ergebnisverbesserung um rund 100 Mio Fr. bringen. Zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts der SBB sind deshalb noch zusätzliche (flankierende) Massnahmen erforderlich, einerseits durch die Schaffung eines sogenannten unternehmerischen Rahmens, andererseits aber auch durch direkt am Markt wirksame verkehrspolitische Massnahmen.

Zur Schaffung eines Rahmens, innerhalb dessen die SBB grundsätzlich den Rechnungsausgleich zu finden haben, müssen u. a. die heutigen finanziellen Grundlagen der Unternehmung bereinigt werden. Die wichtigsten Massnahmen hiefür sind:

- die Normalisierung der Rechnung,
- die Berücksichtigung der Vorhaltung des öffentlichen Transportapparates,
- die Infrastrukturübernahme durch den Bund,
- die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und
- die Bereinigung der Kapitalstruktur.

Eine solche Neuordnung des finanziellen Rahmens der SBB führt bei der Angebotsvariante 2 durch die Infrastrukturübernahme durch den Bund und die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen nach ersten Berechnungen zu einer Entlastung der SBB-Rechnung 1975 in der Grössenordnung von rund 500 Mio Fr.

Zu den dringendsten, unmittelbar am Markt wirksamen verkehrspolitischen Massnahmen gehören

- die Belastung des Strassenschwerverkehrs mit seinen vollen Infrastrukturkosten sowie
- die bessere Durchsetzung der gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeitszeit der Chauffeure und über die Höchstgewichte.

Diese Massnahmen dürften den SBB eine Ergebnisverbesserung in der Grössenordnung von 50 Mio Fr. erlauben. Eine weitere Verbesserung der Rechnung könnte bei einer Angleichung der wöchentlichen Arbeitszeit der Chauffeure an jene der übrigen Wirtschaft sowie aus Massnahmen zur Förderung des Wagenladungsverkehrs erzielt werden.

Der «Bericht 1977» wurde am 14. Oktober 1977 vom Verwaltungsrat zuhanden des Bundesrates verabschiedet. Die Öffentlichkeit wurde am 1. November 1977 durch eine Pressekonferenz darüber informiert. Der Bundesrat hat anschliessend vom Beschluss des Verwaltungsrates, die Verwirklichung der Angebotsvariante 2 zielstrebig zu verfolgen, unter gewissen Vorbehalten grundsätzlich zustimmend Kenntnis genommen und den Bericht den Bundesbahnkommissionen der eidg. Räte sowie der Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption zugeleitet.

Flughafen- anschlüsse

Die Flughafenlinie Zürich kann – ein Jahr früher als ursprünglich geplant – auf Beginn des Sommerfahrplans 1980 in Betrieb genommen werden. Deshalb wird der Fahrplan auf diesen Zeitpunkt an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Im Übergangsfahrplan 1980/81 ist vorgesehen, die Städteschnellzüge und die weiteren Schnellzüge der Linie Genève–Bern–Zürich–St. Gallen sowie die Schnellzüge der Linie Romanshorn–Zürich über die neue Flughafenlinie zu führen. Sie werden sowohl den Bahnhof Zürich als auch den Flughafen bedienen. Damit werden von 7 bis 23 Uhr im stündlichen Rhythmus in jeder Richtung 1–2 Schnellzüge angeboten. Darüber hinaus werden zwischen Zürich Hauptbahnhof und Zürich Flughafen zwischen den Schnellzügen Regionalzüge mit Halt in Zürich Oerlikon geführt. Somit wird zwischen Zürich HB und Zürich Flughafen in beiden Richtungen jede halbe Stunde eine Fahrgelegenheit angeboten. Die Fahrzeit der Schnellzüge beträgt 9 Minuten, jene der Regionalzüge 11 Minuten. Das neue Fahrplankonzept für dieses wichtige Verkehrszentrum Flughafen Zürich wird ferner täglich 1–2 direkte Zugspare in den Relationen Flughafen–Luzern und Flughafen–Chur enthalten.

In bezug auf den Anschluss des Flughafens Genf an das Eisenbahnnetz wird zur Zeit noch nach einer wirtschaftlicheren Lösung gesucht. Die Kosten dieser Flughafenlinie müssten weitgehend von der öffentlichen Hand getragen werden.

Region Zürich S-Bahn

Die Linienführung des Zürichbergtunnels als wichtigste Voraussetzung für ein S-Bahnsystem in der Region Zürich wurde im Berichtsjahr erneut überprüft. Durch eine Motion im Zürcher Kantonsrat wurde die Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr veranlasst, dem offiziellen Projekt der Zürichberglinie mit einem Tunnel von Zürich Stadelhofen ins Glattal mit Anschlüssen in Dietlikon (Richtung Winterthur) und in Dübendorf (Richtung Wetzikon) eine sogenannte Variante West gegenüberzustellen und beide Projekte miteinander zu vergleichen. Die Variante West will die Umfahrung von Zürich Oerlikon vermeiden und sieht den Zürichbergtunnel zwischen dem Hauptbahnhof Zürich, bzw. einem neuen Bahnhof Museumstrasse und Zürich Oerlikon vor. Das bisherige offizielle Projekt wurde in der Folge Variante Ost genannt. Das im Auftrag der Behördendelegation von einer neutralen Expertengruppe erarbeitete Gutachten bestätigte die Machbarkeit der Variante

West. Im weiteren nehmen die Gutachten der «Regionalplanung Zürich und Umgebung» (RZU) und der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich zu den Fragen von Erschliessung und Siedlung sowie zum Übergang auf Tram und Bus als Feinverteiler Stellung.

Die Behördendelegation, in der die Generaldirektion der SBB vertreten ist, entschied am 24. Januar 1978 dahin, sich weiterhin für die Verwirklichung der Variante Ost – des bisherigen offiziellen Projektes – einzusetzen. Entscheidend waren trotz der tieferen Baukosten der Variante West Argumente der Fahrplangestaltung, des Betriebsablaufes und der Betriebssicherheit im Engpass Oerlikon sowie Argumente der Regionalplanung. Die Erschliessung des Agglomerationsbereiches und der Region Zürich ist in der Variante Ost eindeutig besser gelöst.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat sich den Empfehlungen der Behördendelegation angeschlossen. Der Zürcher Kantonsrat hat nun darüber zu beschliessen, welche Variante in den Gesamtplan des Kantons Zürich aufgenommen werden soll. Dieser Entscheid wird im Frühjahr 1978 erwartet. Der Lösung harren ferner die Fragen der Finanzierung und einer allfälligen Verwirklichung des Projektes in Etappen.

Grauholzlinie

Bei der zu erwartenden Verkehrszunahme, insbesondere im Zusammenhang mit dem Ausbau der Lötschbergbahn auf Doppelspur, wird der Abschnitt Bern–Zollikofen der Linie Bern–Olten in Zukunft stark überlastet sein. Zur Behebung dieses Engpasses durch bauliche Massnahmen bieten sich grundsätzlich zwei verschiedene Lösungen an:

1. Der Ausbau der bestehenden Strecke Wilerfeld–Zollikofen mit einer niveaufreien Abzweigung der Strecke von Bern nach Biel in Zollikofen oder
2. Der Bau der Grauholzlinie mit einer niveaufreien Abzweigung in Worblauen, dem 5,2 km langen Grauholztunnel und der Einmündung in die bestehende Linie zwischen Mattstetten und Hindelbank.

Ziel der zur Zeit laufenden Planungsarbeiten ist es, diese beiden Varianten auf einen vergleichbaren Stand zu bringen, um anschliessend entscheiden zu können, welche der beiden möglichen Lösungen zur Ausführung gelangen soll. Da bei diesem Entscheid neben verkehrsplanerischen Erwägungen, der Beurteilung der Eingriffe in das Landschaftsbild und die Überbauungen, des Ausmasses der zusätzlichen Immissionen und der bahnbetrieblichen Vor- und Nachteile die Baukosten eine wesentliche Rolle spielen, kommt der Kostenermittlung für den Grauholztunnel eine besondere Bedeutung zu. Voraussetzung für eine zuverlässige Kostenschätzung im Tunnelbereich sind gute Kenntnisse der geologischen Verhältnisse. Aus diesem Grund wurden im Grauholz umfangreiche Sondierungen vorgenommen, um einerseits eine günstige Linienführung der Tunnelstrecke im hier vorliegenden Grenzbereich von Molasse und eiszeitlichen Ablagerungen festzulegen und anderseits die für das Auffahren und den Ausbau des Tunnels nötigen Bauverfahren und damit die Kosten ermitteln zu können. Mitte 1979 sollen entscheidungsreife Grundlagen vorliegen.

Rangier- lärmbekämpfung

Die Arbeiten zur Lärmbekämpfung in Rangierbahnhöfen wurden fortgeführt, ergaben aber für den von Gleisbremsen in bestimmten Einsatzbereichen erzeugten Lärm (Gefällsanlage im Rangierbahnhof Muttenz II) noch keine allseits befriedigenden Ergebnisse. Zur Intensivierung und Beschleunigung der Untersuchungen wurde an der Eidg. Technischen Hochschule Zürich ein Gleisbremsmodell im Massstab 1:1 aufgebaut, das Vorrichtungen zur Unterdrückung der Kreischgeräusche an den Bremsbalken zu testen gestattet.

Aus Anlass der Planung des Rangierbahnhofs Olten beteiligen sich die SBB an der Erarbeitung von Richtlinien für den Immissionsschutz an Rangierbahnhöfen durch das Amt für Umweltschutz. Im Rahmen dieser Arbeiten hat die Eidg. Materialprüfungsanstalt in Dübendorf ein Computerprogramm erstellt, das die durch den Betrieb von Rangierbahnhöfen zu erwartenden Geräuschimmissionen zu prognostizieren gestattet. Das Programm wurde erstmals für die Planung des Rangierbahnhofs Olten eingesetzt.

Lager- bewirtschaftungs- und Abrechnungssystem (LABAS)

Hohe Kapitalbindung im Lager, schwieriger Gesamtüberblick hinsichtlich der dezentral gelagerten Bestände, Vielfalt der Artikelpositionen, unübersichtliche Bedarfsentwicklung, unwirtschaftliche Bestellmengen – das sind nur einige Probleme, mit denen sich die Bewirtschaftungs- und Einkaufsstellen auseinanderzusetzen haben. Eingehende Studien haben ergeben, dass die Lagerbewirtschaftung der rund 70 000 Artikel, welche in den Werkstätten gebraucht werden, durch die Einführung des EDV-Systems LABAS (Lagerbewirtschaftungs- und Abrechnungssystem) entscheidend verbessert werden kann. Diese Neuerung wurde auf Januar 1978 verwirklicht.

Das System LABAS lässt sich in folgende Hauptteile gliedern: Datenbank, Bedarfsermittlung, Disposition, Beschaffung, Lagerbuchhaltung. Die Datenbank enthält die für die Bewirtschaftung, Beschaffung und Abrechnung erforderlichen Stammdaten der Artikel und Lager. Die Bedarfsermittlung orientiert sich nach den Beschaffungsprogrammen und dem Verbrauch. Im Dispositionsteil wird der Lagerbestand periodisch überprüft. Bei Unterdeckung wird zuhanden der Beschaffungsstelle ein Bestellvorschlag, der unter Berücksichtigung der Lagerhaltungs- und Beschaffungskosten sowie mengen- oder wertabhängiger Rabattstrukturen optimiert wird, ausgelöst. Dabei werden gegebenenfalls auch Lagerverschiebungen zwischen den Werkstätten vorgeschlagen. Als nächster Schritt erfolgt die Beschaffung der benötigten Artikel. Die Mengen- und Wertbewegungen werden wöchentlich in der Lagerbuchhaltung verbucht, wobei das LABAS ausstehende Bestellungen überwacht und Lieferfristüberschreitungen bzw. Abweichungen der Liefermengen meldet.

III. Internationale Zusammenarbeit

Die für die westeuropäische Verkehrspolitik zuständigen Behörden beziehen in ihre Pläne immer mehr auch die Eisenbahnunternehmen ein. Dies gilt insbesondere für die Europäischen Gemeinschaften und die CEMT (Konferenz der europäischen Verkehrsminister). Die Verwirklichung dieser Pläne stösst allerdings oft auf Schwierigkeiten, weil die Zielsetzungen nicht immer mit der Politik auf nationaler Ebene übereinstimmen.

Beim Internationalen Eisenbahnverband (UIC), der in den ersten Dezennien seines Bestehens die internationale Zusammenarbeit in ganz wesentlichem Masse beeinflusste und förderte, besteht seit einigen Jahren eine ähnliche Situation. Immer wieder werden gemeinsame Aktionsprogramme aufgestellt. Während internationale Konzepte für Teilbereiche und namentlich für das kurz- und mittelfristige Geschehen nach wie vor meistens realisiert werden können, verhält es sich bei den umfassenden Konzeptionen mit langfristiger Wirkung leider anders. Hier sind die Fortschritte ausserordentlich bescheiden, wenn nicht sogar enttäuschend.

Die UIC hat sich anlässlich ihres 50jährigen Bestehens im Jahre 1972 vor allem in drei Sparten sehr anspruchsvolle Ziele gesetzt: Verbesserung des Managements der Staatsbahnen, Ausbau der Prospektivstudien samt der internationalen Bauplanung und die Verwirklichung der automatischen Kupplung. Bilanz nach fünf Jahren: Im Bereich der Managementstechniken sind erfreuliche Fortschritte erzielt worden. Was den Ausbau der wichtigsten Eisenbahnrelationen gemäss dem europäischen Infrastrukturleitplan anbelangt, so sind wohl mehrere nationale Projekte in Ausführung (Schnellverkehrslinien Rom–Florenz, Paris–Lyon, Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart). Die internationalen Grossprojekte stehen hingegen auf der Warteliste. So befinden sich weder der Ärmelkanal-Eisenbahntunnel noch eine neue Eisenbahn-Alpentransversale im Bau. Hier wirkten allerdings nicht allein die Grösse der Projekte und die damit verbundenen Finanzierungsprobleme hemmend, sondern auch der Eintritt der Wirtschaftsrezession. Zuzufolge der neuen Wirtschaftslage und der veränderten Verkehrsentwicklung wird der Infrastrukturleitplan zur Zeit einer Gesamtüberprüfung unterworfen. Auch die Verwirklichung des Projektes für die Einführung der automatischen Kupplung im europäischen Verkehr ist in weite Ferne gerückt. Hier wirken sich vor allem die enormen Finanzierungsschwierigkeiten hemmend aus.

IV. Personal

Allgemeine Personalfragen und Personalbestand

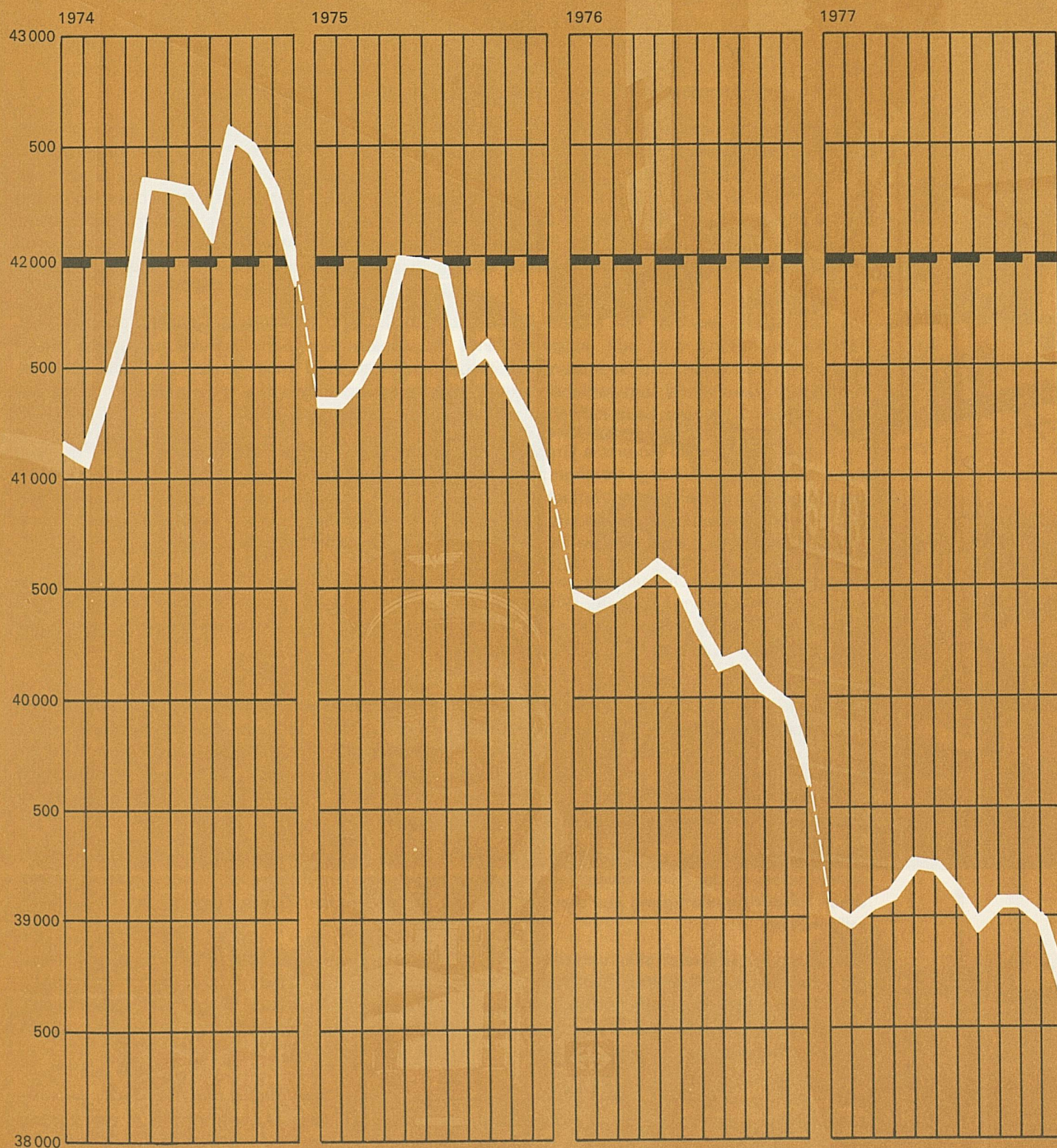
Der Personalbestand der Bundesbahnen, der im Jahre 1964 zufolge des ausserordentlich hohen Verkehrs zur EXPO mit 43 417 Personen den Höchststand erreicht hatte, sank in den folgenden Jahren sukzessive und belief sich im Jahre 1974 auf 41 970 Personen. Im Rahmen der im Oktober 1974 vom Eidgenössischen Parlament getroffenen Massnahmen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes wurde der höchst zulässige Personalbestand der SBB (sog. Personalplafond) für die Jahre 1975 bis 1977 – dem Bestand des Jahres 1974 entsprechend – auf 41 970 Personen festgelegt. Diese Grenze ist, wie die Darstellung nebenan zeigt, in diesen Jahren wesentlich unterschritten worden.

Die rückläufige Verkehrsentwicklung sowie die allgemeinen Bestrebungen auf Senkung des Aufwandes wurden von der Generaldirektion schon im Jahre 1975 zum Anlass genommen, um den Personalbestand weiter zu verringern. Die damals angeordneten Massnahmen – wie ein auf die Beschäftigungslage ausgerichteter Vorgehen bei der Rekrutierung, ein verschärftes Prüfungsverfahren bei der Schaffung neuer und bei Wiederbesetzung bisher bewilligter Stellen, die Versetzung von Mitarbeitern in andere Dienste usw. – wurden auch 1976 und 1977 beibehalten. Obwohl Entlassungen grundsätzlich vermieden wurden, führte das Bündel von Massnahmen zu einer fühlbaren Senkung des durchschnittlichen Personalbestandes, nämlich von 41 970 Personen im Jahre 1974 auf 41 522 im Jahre 1975, 40 272 im Jahre 1976 und 39 033 im Jahre 1977. Gegenüber dem Höchstbestand im Jahre 1964 beträgt der Rückgang 4384 Einheiten oder 10,1 Prozent. Im Dezember 1977 beschäftigten die SBB 38 673 Personen; das sind 1008 weniger als vor Jahresfrist. Damit dürfte nun aber – bei gleichbleibendem Angebot an Transportleistungen – die Untergrenze erreicht sein.

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

Arbeitsgebiete	1977	%	1976	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	3 911	10,0	3 968	9,8
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	17 539	44,9	18 386	45,7
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 868	12,5	4 984	12,4
Zugbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	2 952	7,6	3 007	7,5
Überwachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	836	2,1	831	2,1
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	3 718	9,5	3 920	9,7
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 512	9,0	3 590	8,9
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	219	0,6	212	0,5
Übrige Bereiche, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 478	3,8	1 374	3,4
Total	39 033	100,0	40 272	100,0

Entwicklung des Personalbestandes



Personalplafond gemäss Beschluss des Parlamentes (41 970 Personen)

Im Rahmen der Aktion zur Förderung unbezahlter Urlaube konnten zwischen April 1976 und Ende September 1977 mehr als 68 000 Urlaubstage gewährt werden, wodurch sich etwa 7,32 Mio Franken an nicht ausbezahlten Gehältern und andern Leistungen einsparen liessen. Die inzwischen eingetretene Abnahme des Personalbestandes erlaubt nicht, diese erleichterten Bedingungen über den 31. Dezember 1977 hinaus beizubehalten. Hingegen wird unbezahlter Urlaub weiterhin zu den üblichen Bedingungen gewährt, soweit es die dienstlichen Anforderungen gestatten.

Das innerbetriebliche Vorschlagswesen der SBB wurde am 1. Mai 1977 fünfzig Jahre alt. Das Jubiläumsjahr wird mit einer Verlosung von Barpreisen für die in diesem Zeitraum eingereichten Vorschläge sowie mit einer doppelten Prämie für realisierte Ideen verbunden. Die Aktion dauert noch bis 30. April 1978. Im Verlaufe des Berichtsjahres konnte der Prämierungsausschuss insgesamt 185 Vorschläge bewerten. Rund ein Viertel dieser Ideen wurden realisiert und prämiert. Die Gesamtsumme der Prämien betrug 28 000 Franken. Der Präsident der Generaldirektion konnte gleich neun Mitarbeitern Prämien von 1000 Franken und mehr samt dazugehöriger Urkunde überreichen.

Personalausbildung

Im Berichtsjahr wurden die letzten Vorgesetztenkurse nach bisherigem Konzept durchgeführt. Die Kaderschulung wird nun, aufgrund eines Beschlusses der Generaldirektion, gemäss neuen Richtlinien vollzogen. Die Bedeutung der bisherigen Kurse wird nicht zuletzt durch die Zahl von rund 4500 Absolventen unterstrichen, die in 209 Vorgesetztenkursen – wovon 149 in deutscher, 46 in französischer und 14 in italienischer Sprache – ausgebildet wurden.

Im Herbst 1977 wurde ein erstes Grundseminar für die obere Führungsstufe im Rahmen der «Neukonzeption Kaderschulung» durchgeführt. Dieses hatte zum Ziel, den Teilnehmer mit der Komplexität der Unternehmung und ihren Verflechtungen mit der Umwelt zu konfrontieren, das Führungswissen des Teilnehmers zu vertiefen und mit ihm grundlegende Führungstechniken zu erarbeiten. Das neue Schulungskonzept für die mittlere Führungsstufe wird im Herbst 1978 verwirklicht.

In den einzelnen Fachbereichen wurde die Aus- und Weiterbildung im Rahmen der mittel- und langfristigen Planung durchgeführt. Auch wurde die Schulung der nebenamtlichen Fachlehrer fortgesetzt. Im Hinblick auf die Bewältigung veränderter Anforderungen sind in mehreren Fachbereichen neue Schulungskonzepte in Ausarbeitung.

Personalfürsorge

Das Eidgenössische Finanz- und Zolldepartement hat nach Rücksprache mit den Personalverbänden neue Richtlinien für den genossenschaftlichen Wohnungsbau zugunsten des Bundespersonals in Kraft gesetzt. Im Bestreben, die Koordination in der Wohnbaufinanzierung für das gesamte Bundespersonal sicherzustellen, hat die Generaldirektion für das Personal der Bundesbahnen Richtlinien gleichen Inhaltes erlassen. Im Berichtsjahr wurden vor allem Kredite für Erneuerungsarbeiten in bestehenden Eisenbahner-Baugenossenschaften gewährt.

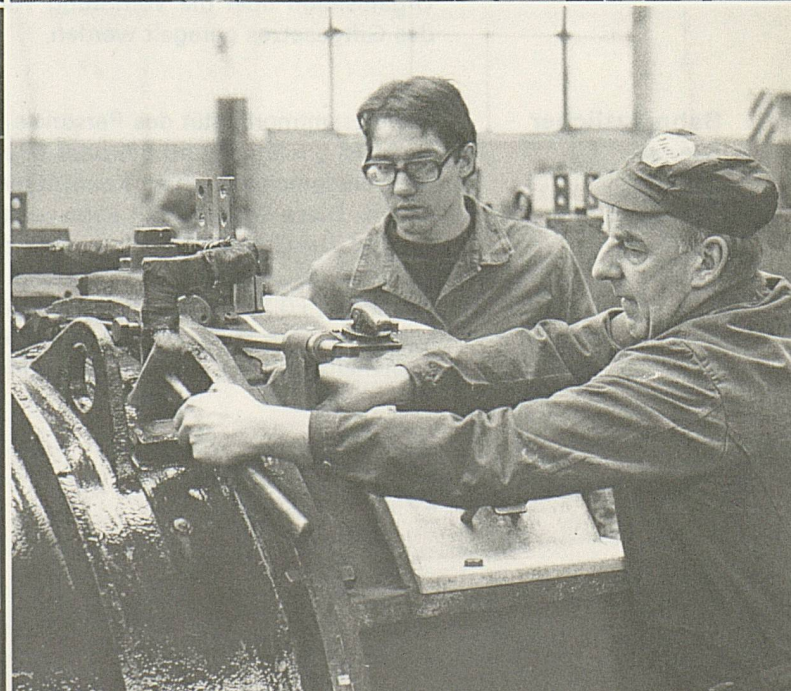
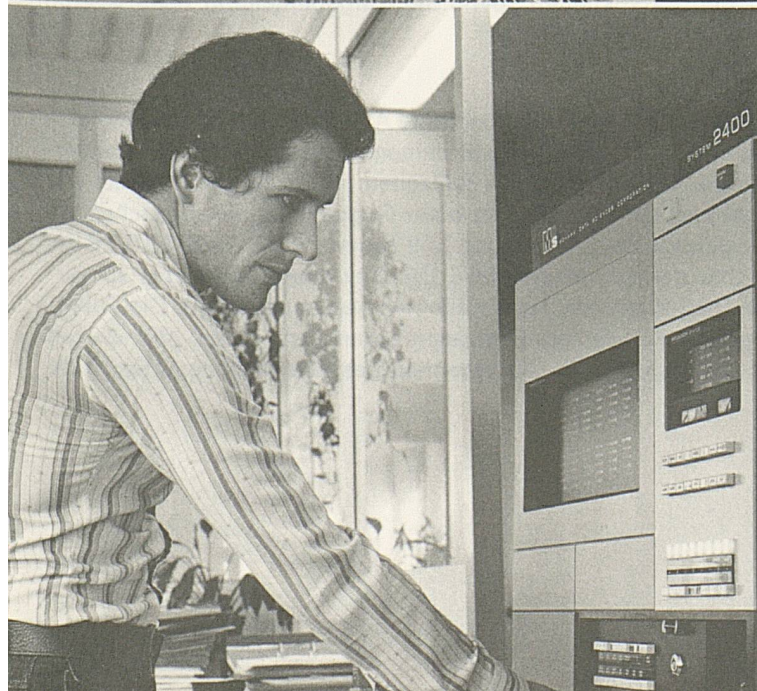
Die im Interesse einer wirtschaftlicheren Betriebsführung im Jahre 1974 begonnene systematische Modernisierung der Personalverpflegungsstätten wurde weitergeführt. Die Personalkantine Biasca, deren Existenzberechtigung aus dienstlichen Gründen seit einiger Zeit in Frage gestellt war, wurde aufgehoben.

Die sieben Sozialberaterinnen und die drei für die Betreuung suchtgefährdeter Mitarbeiter eingesetzten Sozialberater widmeten ihre Aufmerksamkeit gezielter Vor- und Fürsorge. Der Sozialdienst bemüht sich, Störquellen rechtzeitig zu erfassen und deren Ursachen nach Möglichkeit zu beseitigen. Hilfskasse, Hilfsfonds und Darlehensinstitution sind für jene Mitarbeiter verfügbar, die wegen Krankheitskosten oder anderer Umstände finanzieller Hilfe bedürfen.

Einige Vertreter jener 39 033 Bundesbahnangestellten, dank deren Arbeit im Betrieb der SBB im Jahre 1977 205 Mio Reisende befördert und 38,9 Mio Tonnen Güter transportiert werden konnten.



EIN ANNAHME



Die Freizeitvereinigungen des Personals entfalten im kulturellen und sportlichen Bereich eine rege Tätigkeit. In Würdigung ihrer Bedeutung als gemeinschaftsfördernde Kraft wurden sie von der Generaldirektion weiterhin gefördert. Die auf Rechnung der Julie-Schaefer-Stiftung im Sinne der Zweckbestimmung der Erblasserin für das Personal und dessen Angehörige erworbenen 16 Ferienwohnungen in Unterbäch VS erfreuen sich zunehmender Beliebtheit.

Personal- versicherungen

Bei der Pensions- und Hilfskasse trat am 1. Januar 1977 der IX. Nachtrag zu den Statuten in Kraft. Dieser brachte neben der Anpassung der Bestimmungen über die Austrittsentschädigung bei Auflösung des Dienstverhältnisses an die Freizügigkeitsregelung des Obligationenrechts auch die Anpassung der versicherten Verdienste an die neue Besoldungsskala des auf den gleichen Zeitpunkt abgeänderten Beamtengesetzes und an die um rund 5% erhöhten Renten der AHV/IV, sowie die Erhöhung der laufenden Pensionen durch Einbau eines Teils der Teuerungszulage. Zuzugabe dieser Änderungen erhöhte sich das Deckungskapital um 489,4 Mio Franken. Hievon werden 275 Mio Franken (teilweiser Teuerungszulageeinbau in die Pensionen) durch die Bundesbahnen abgetragen, und 212,6 Mio Franken mussten zum Fehlbetrag geschlagen werden.

Am Ende des Berichtsjahres gehörten der Pensionskasse 33 763 (1976: 33 827) Versicherte und 2596 (2869) Einleger an. Die Summe ihrer versicherten Verdienste betrug 778,3 (701,1) Mio Franken. Den am Jahresende vorhandenen 20 130 (20 147) Pensionsbezüglern kamen Kassenleistungen von insgesamt 198,6 (167,8) Mio Franken zu.

Bei der unternehmungseigenen Krankenkasse wurden am Jahresende 41 859 (42 146) Männer, 16 003 (15 831) Frauen und 10 303 (10 383) Kinder als versicherte Mitglieder gezählt. An Einnahmen verzeichnete die Kasse 60,9 (52,2) Mio Franken; die Ausgaben betrugen 49,6 (48,0) Mio Franken. Erfreulicherweise sind die Kosten im Berichtsjahr nicht übermässig angewachsen, so dass die auf Mitte 1976 festgelegten Mitgliederbeiträge zur Deckung der Kosten ausreichten und zu einem Einnahmenüberschuss von 11,3 (4,2) Mio Franken verhalfen. Nähere Angaben über Personalversicherungen können den besonderen Jahresberichten entnommen werden.

Unfallverhütung

Im Berichtsjahr konnten die Arbeiten für das neue «Reglement über die Organisation der Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten» (R 145.1) abgeschlossen werden. Das vor allem die technischen und betrieblichen Dienste interessierende Reglement trat auf den 1. Oktober 1977 in Kraft. Die Notwendigkeit der Überarbeitung von Bestimmungen über die Unfallverhütung ergab sich vor allem auch zufolge der formellen Unterstellung der Bundesbahnen unter die allgemeinen Vorschriften des Bundes über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten durch Art. 24 der Verordnung des neuen Arbeitszeitgesetzes sowie des den Bundesbahnen für ihren Bereich übertragenen Vollzugs des Bundesgesetzes über den Verkehr mit Giften (Giftgesetz). Im neuen Reglement wurden die langjährigen Erfahrungen bezüglich Unfallverhütung berücksichtigt. Gleichzeitig konnten auch die Organisation über die Verhütung von Berufskrankheiten sowie die Aufgabenteilung beim Vollzug des Giftgesetzes geregelt werden.

Bahnärztlicher Dienst

Die Gesamtmorbidität des Personals (krankheits- und unfallbedingte Abwesenheit) hat im Vergleich zu 1976 um annähernd 6% oder 1 Tag pro Bediensteten abgenommen. Sie beträgt 15,56 Kalendertage, entsprechend einem Koeffizienten der Unverfügbarkeit (Fehlzeiten in Prozent der Sollzeit) von 4,26%. Diese Entwicklung kann weitgehend dem Ausbleiben einer Grippeepidemie zugeschrieben werden. Die Grippefälle belasten die diesjährige Statistik mit nur 0,59 Tagen (1976: 1,25, 1975: 0,80, 1974: 0,73). Hingegen ist eine Zunahme der Erkrankungsfälle des Bewegungsapparates zu verzeichnen (+0,22 Tage). Die bösartigen und gutartigen Tumorfälle nehmen ebenfalls zu. Die Tuberkulose ist noch nicht vollständig besiegt. Zehn Bedienstete mussten Kuren absolvieren. Alle übrigen Krankheitsgruppen sind im bisherigen Umfang für die Abwesenheit des Personals verantwortlich.

Was die Abwesenheitsquoten der Bediensteten verschiedener Sprachgruppen anbelangt, so lagen auch im Berichtsjahr wiederum recht beachtliche Unterschiede vor. Eine bei neun grösseren schweizerischen Unternehmungen der chemischen, elektrischen und metallverarbeitenden Industrie sowie bei zwei Dienstleistungsbetrieben durchgeführte Erhebung hat ergeben, dass das Personal von vier Betrieben leicht günstigere und jenes von acht Betrieben wesentlich höhere Fehlzeiten aufweist. Daraus lässt sich ableiten, dass die Morbidität des Bundesbahnpersonals in einem vernünftigen Rahmen bleibt. Die 1976 eingeführte längere Praxis in der Anerkennung von verlängerten Kurzabsenzen hat sich bewährt. Die Zunahme der mehr als drei Tage dauernden Kurzabsenzen ist durch die Abnahme der ärztlich bescheinigten Dienstaussetzungen während sechs bis zehn Tagen reichlich kompensiert.

Die vom Bahnärztlichen Dienst durchgeführten gruppenmedizinischen Massnahmen wurden planmässig fortgesetzt. Der Personalstopp bewirkte, dass bloss 1205 Anwärter auf ihre Tauglichkeit untersucht werden mussten. In der Rheumaklinik Zurzach wurden 83 Bedienstete der SBB während 1873 Kurtagen einer stationären balneo- und physiotherapeutischen Behandlung unterzogen; die erreichten Heilresultate sind als gut zu bezeichnen. Die Zusammenarbeit mit Bahn-, Haus- und Spitalärzten war auch im Berichtsjahr ausgezeichnet.

