

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1978)

Rubrik: Unternehmungsführung und Personal

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 07.10.2024

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

I. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

Im Berichtsjahr trat der Verwaltungsrat unter dem Vorsitz von Herrn Präsident C. Grosjean zu sechs Sitzungen zusammen, wobei er sich namentlich mit der Verkehrsentwicklung, den kommerziellen Aktivitäten, dem Personalbestand, den Rationalisierungsmöglichkeiten sowie mit der Investitionsplanung und mit einzelnen Projekten für die Erneuerung und den Ausbau der Bahnanlagen und des Fahrzeugparkes befasste. Im Zusammenhang mit der derzeitigen Lage der SBB und der Wirtschaft nahmen die betriebswirtschaftlichen und finanziellen Überlegungen breiten Raum ein. Besonders eingehend behandelte der Rat den Bericht der Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK), dessen vorgeschlagene Neuordnung er begrüsst.

Im Rahmen der direkten Kontakte mit dem Bundesrat fand am 30. Juni 1978 eine weitere Besprechung zwischen einer Delegation des Bundesrates und einer Abordnung des Verwaltungsrates im Beisein der Generaldirektoren statt; erörtert wurden namentlich die von den SBB zu erfüllende Aufgabe sowie Fragen der mittelfristigen Personal-, Tarif- und Investitionspolitik.

An der Sitzung vom 6. September 1978 in Olten liess sich der Rat bei einem Augenschein über den Ausbau dieses wichtigen Eisenbahnknotenpunktes orientieren. Am 31. Oktober/1. November 1978 trat der Verwaltungsrat der SBB mit dem Verwaltungsrat der Italienischen Staatsbahnen in Rom zu einer gemeinsamen Tagung zusammen, um Fragen des internationalen Verkehrs, der Grenzbahnhöfe und des Ausbaus der grenzüberschreitenden Bahnlinien zu erörtern. Im Anschluss daran wurde die neue Bahnlinie Rom–Florenz («Direttissima») besichtigt, die eine Gesamtlänge von 236 km aufweisen wird und gegenwärtig etwa zur Hälfte fertiggestellt ist und in Betrieb steht.

In der personellen Zusammensetzung des Verwaltungsrates ist das Ausscheiden von Herrn Vizepräsident J.-P. Pradervand zu verzeichnen. Er trat wegen Erreichens der Altersgrenze auf Ende 1978 zurück. Während der 16jährigen Zugehörigkeit zum Rat nahm Herr Pradervand regen Anteil an den zu lösenden Aufgaben, interessierte sich ganz besonders für die verkehrspolitischen Probleme und war ein Befürworter eines auf die Zukunft ausgerichteten Ausbaues der Bundesbahnen. Der Ratsvorsitzende sprach dem scheidenden Kollegen Dank und Anerkennung aus. Als neues Mitglied des Verwaltungsrates wurde vom Bundesrat Herr Nationalrat J.-P. Delamuraz, lic. rer. pol., Stadtpräsident von Lausanne, gewählt.

Geschäftsleitung

Die Generaldirektion überwachte auch im Berichtsjahr mit besonderer Aufmerksamkeit die Entwicklung der Erträge im Reise- und Güterverkehr sowie in den übrigen Sparten (Pachtbetriebe usw.) und die Entwicklung des Personal- und Sachaufwandes sowie der übrigen Aufwendungen und traf eine Reihe von Massnahmen zur Steigerung der Erträge und Verminderung des Aufwandes. Sie befasste sich auch eingehend mit der Investitionspolitik und Investitionsplanung und unterbreitete dem Verwaltungsrat einen Bericht über die mittelfristig zu verfolgende Politik.

Stark im Vordergrund standen ferner neue Angebots- und Verkaufskonzepte sowie Arbeiten im Zusammenhang mit dem Erscheinen des Schlussberichtes der Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK) vom 21. Dez. 1977. Intensiv gefördert wurden ferner die Arbeiten zur Realisierung der im «Bericht 1977» aufgezeigten Angebotsvariante 2 (vgl. Seite 12).

Aus der Geschäftsleitung, zu welcher die drei Generaldirektoren und die drei Kreisdirektoren gehören, ist Herr Dr. iur. M. Strauss, Direktor des Kreises III in Zürich, wegen Erreichens der Altersgrenze zurückgetreten. Er trat 1941 in den Dienst der SBB, war ab 1951 Generalsekretär der SBB und bekleidete das Amt des Direktors des Kreises III von anfangs 1965 bis Ende April 1978. Als Nachfolger wurde vom Bundesrat Herr Dipl.-Ing. H.-R. Wachter gewählt, bisher Chef der Bauabteilung des Kreises III. Auch bei den Abteilungschefs der Generaldirektion liegen Mutationen vor. Im Laufe des Berichtsjahres sind wegen Erreichens der Altersgrenze Herr Dipl.-Ing. M. Portmann, Direktor des Unternehmungsstabes, Herr Dr. iur. E. Moor, Direktor der Personalabteilung und Herr Dipl.-Ing. A. Borer, Direktor der Betriebsabteilung, zurückgetreten. Der Verwaltungsrat wählte als neuen Direktor des Unternehmungsstabes Herrn Dipl.-Ing. P. Schaaf, bisher Chef der Abteilung Kraftwerke, als neuen Personaldirektor Herrn Dr. oec. K. Hartmann, bisher Stellvertreter des Personaldirektors, als neuen Direktor der Betriebsabteilung Herrn M. Rietmann, bisher stellvertretender Direktor der gleichen Abteilung, und als neuen Chef der Abteilung Kraftwerke Herrn Dipl.-Ing. J. Stöcklin, bisher Sektionschef bei der Kreisdirektion II in Luzern. Der Präsident des Verwaltungsrates würdigte die erfolgreiche Tätigkeit der zurücktretenden vier Direktoren und sprach ihnen für ihr langjähriges Wirken an den verantwortungsvollen Posten des Unternehmens Dank und Anerkennung aus.

Bei der Kreisdirektion I in Lausanne ist Herr Dipl.-Ing. R. Delisle, Chef der Bauabteilung und Stellvertreter des Kreisdirektors, in den Ruhestand getreten. Als Nachfolger wurde Herr Dipl.-Ing. P. Cavaleri, bisher Abteilungschef-Stellvertreter, gewählt. Altershalber zurückgetreten ist ferner Herr Dipl.-Ing. R. Zwinggi, Chef der Abteilung Zugförderung der Kreisdirektion II in Luzern. Mit der Nachfolge wurde Herr Dipl.-Ing. P. Eggspühler, bisher Stellvertreter, betraut. Namens der Generaldirektion dankte Herr Präsident Desponds den beiden Chefbeamten für die langjährige und verdienstvolle Leitung der Fachdienste. Als Nachfolger des zum Kreisdirektor gewählten Chefs der Bauabteilung des Kreises III in Zürich wählte die Generaldirektion Herrn Dipl.-Ing. M. Glättli, bisher Chef der Sektion Tiefbau.

II. Planung und Studien

Zur Veranschaulichung des weiten Bereiches der von den SBB zur Zeit durchgeführten Planungsarbeiten und Studien seien in der Folge einige Arbeiten herausgegriffen und kurz dargestellt. Bei all diesen Studien stehen als Zielsetzungen die Anpassung an die veränderten Verhältnisse und an die technischen Fortschritte sowie die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit im Vordergrund.

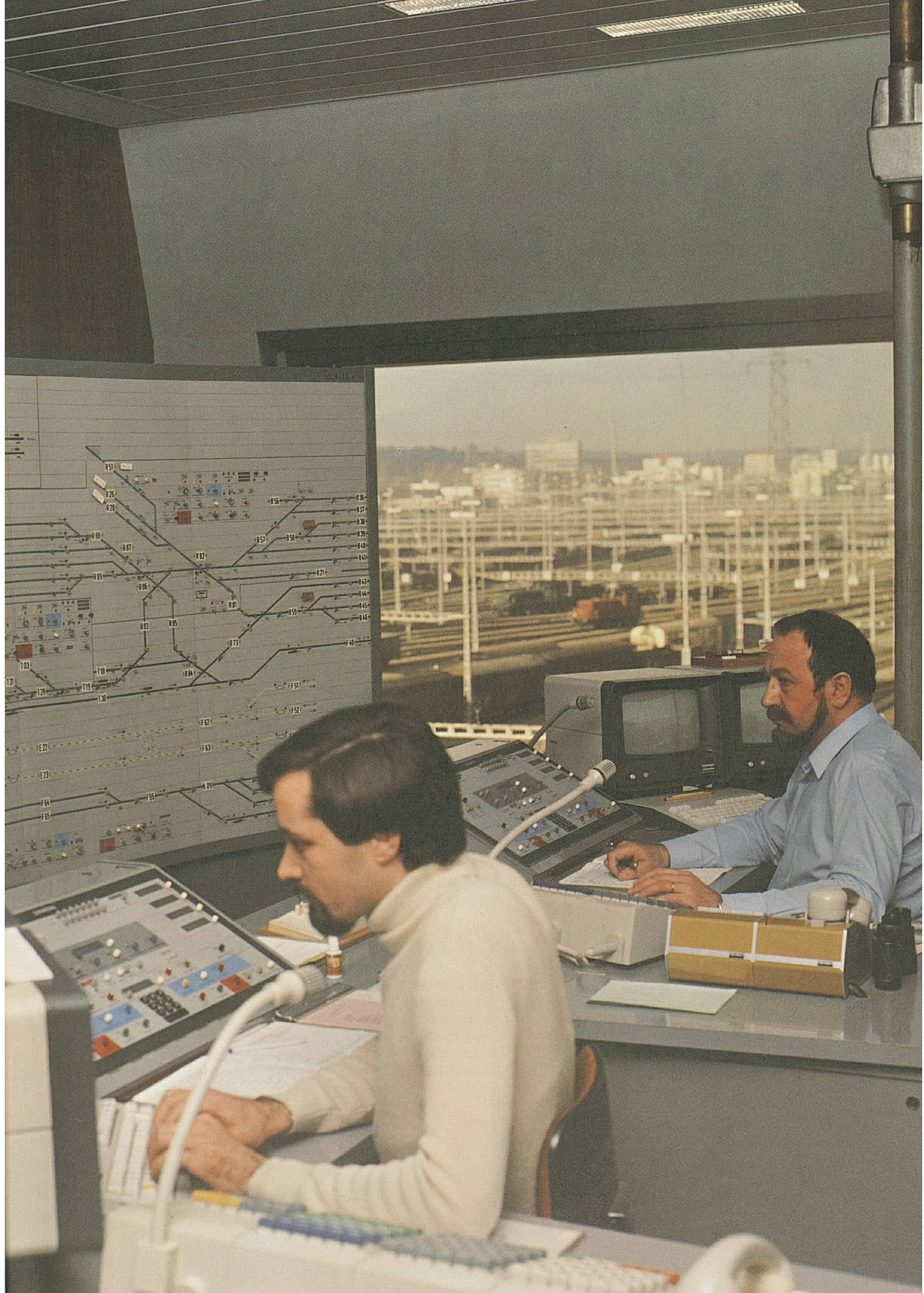
« Bericht 1977 »

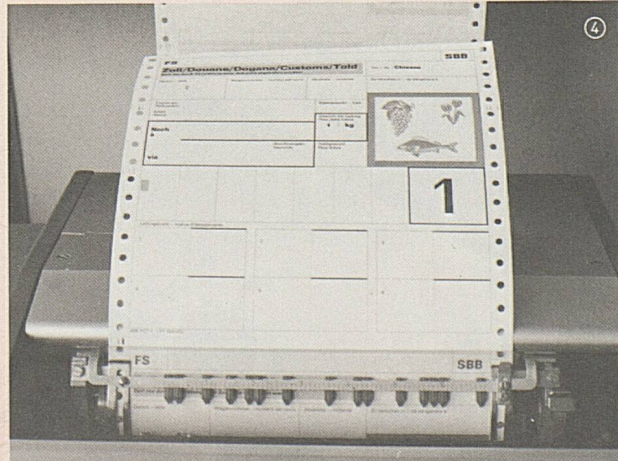
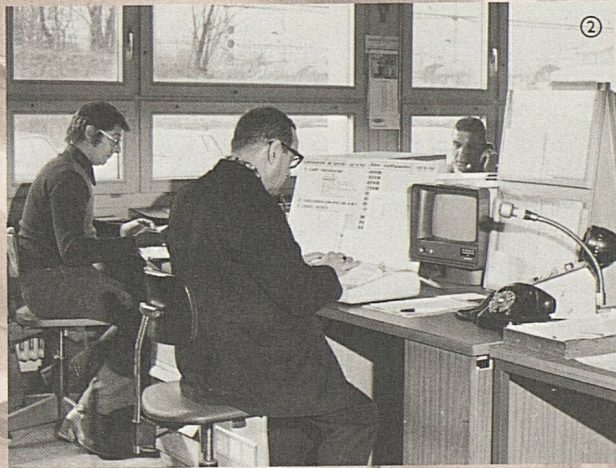
Dieser Bericht, der im Geschäftsjahr 1977 näher erläutert worden ist, hatte zum Ziel, fünf Varianten eines künftigen Leistungsangebotes der SBB samt ihren betriebs- und volkswirtschaftlichen Auswirkungen aufzuzeigen. Diese Varianten erstrecken sich von der Aufrechterhaltung der bisherigen Leistungen über zunehmend schärfere Strukturbereinigungen bis zu einem auf Schnellzüge und Wagenladungen beschränkten Angebot. Der Bundesrat stimmte dem Vorschlag der SBB zu, die Variante 2 «Angebotsbereinigung» zu verfolgen: zielstrebig die Umwandlung von besetzten in nicht besetzte Stationen vollziehen, ein neues Stückgutkonzept realisieren und die Entscheidungsgrundlagen für die Optimierung der Betriebsgestaltung auf Regionallinien mit schwachem Verkehr bereitstellen.

Für die in der Schlussvariante 2 der Schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption (GVK) genannten Regionallinien der SBB wurden im Berichtsjahr von einer vollamtlichen Projektgruppe intensive

Zentrale Sicherungsanlage im Rangierbahnhof Muttenz II

Die beiden Fahrdienstleiter im Stellwerk Ost verfügen über die modernsten Hilfsmittel für die Gewährleistung eines raschen und sicheren Betriebsablaufes: direkt vor ihnen die Einrichtungen für die Bedienung der Stellwerkanlage und neben ihnen die Bildschirme der rechnergesteuerten Zugsnummern-Meldeanlage sowie die Fernmeldeeinrichtungen. In der Bildmitte links die Panoramatafel mit schematischer Darstellung der Gleisanlage, rechts Ausblick auf die Rangieranlage.





betriebswirtschaftliche Untersuchungen durchgeführt und in Form von «Linienberichten» zusammengestellt. Diese enthalten Vorschläge für die aus betriebswirtschaftlich-unternehmerischer Sicht zweckmässigste Betriebsweise. Noch in der ersten Hälfte des Jahres 1979 sollen dem Bundesrat konkrete Anträge unterbreitet werden. Was die Umwandlung von besetzten in nicht besetzte Stationen anbelangt, so konnten in den letzten Jahren wohl einzelne Fälle realisiert werden. Hingegen gelang es leider bisher nicht, das Verfahren zu beschleunigen; die geltende Rechtslage führte in fast allen Fällen zu langwierigen Beschwerdeverfahren. Im Stückgutverkehr konnte das im Bericht 77 dargestellte modifizierte Schnellgutkonzept nicht realisiert werden, weil sich aufgrund vertiefter Marktuntersuchungen ergab, dass die mit dem Konzept verbundene Beschränkung von Mass und Gewicht der Gutstücke kundendienstlich zu grosse Nachteile hätte. Bis auf weiteres werden nun die beiden Beförderungsarten Frachtgut und Schnellgut beibehalten, um der Kundschaft ein Grundangebot ohne Einschränkung der Masse und Gewichte anbieten zu können. In Fortsetzung der Rationalisierungsmassnahmen sollen aber beide Systeme entsprechend den Marktverhältnissen redimensioniert werden.

Neue Haupttransversalen (NHT)

Eines der für die SBB wesentlichen Ergebnisse der im April 1978 veröffentlichten Gesamtverkehrskonzeption (GVK) ist die Aussage, dass nur mittels neuer Eisenbahn-Haupttransversalen (NHT) und mit einer attraktiven Fahrplangestaltung die Zunahme des Strassenverkehrs verlangsamt und einer Ausweitung des Hochleistungsstrassennetzes im stark belasteten Mittelland entgegengewirkt werden kann. Die GVK setzt für das Zieljahr 2000 die Verwirklichung der Eisenbahn-Haupttransversalen auf den Abschnitten Lausanne–Bern–Zürich–St. Gallen und Basel–Olten voraus. Daher sind die Projektierungsarbeiten samt den vertieften Wirtschaftlichkeitsüberlegungen umgehend an die Hand zu nehmen. Für gewisse Teilstücke wurden die Studien bereits aufgenommen.

Anschluss der Flughäfen Zürich und Genf

Die Arbeiten für den Bau der neuen Bahnlinie zum Flughafen Zürich sind so weit fortgeschritten, dass dieser auf den 1. Juni 1980 an das schweizerische Eisenbahnnetz angeschlossen werden kann (vgl. Seite 30). In bezug auf den Flughafen Genf wurde die generelle Planung weitergeführt und mit Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vertieft. Das 1976 aufgestellte Konzept, das den Bau einer vom Schnellzugverkehr Genf–Lyon und Genf–Paris unabhängigen Doppelspur zwischen Cornavin und Cointrin sowie eines unterirdischen viergleisigen Flughafenbahnhofes vorsieht, hat sich als beste Lösung bestätigt. Die Planungsarbeiten stehen vor dem Abschluss, und die Anträge werden den politischen Behörden voraussichtlich noch vor dem Sommer 1979 unterbreitet.

Einsatz des Computers

Die SBB verwenden für das Erfassen und Verarbeiten der aus den Geschäftsvorfällen stammenden Daten und der daraus resultierenden Informationen seit langem maschinelle Hilfsmittel. Anfänglich waren es Lochkartenanlagen, seit Ende der fünfziger Jahre sind es Computer. Zuerst wurden röhrenbestückte Magnettrommelrechner eingesetzt, dann kamen weitere Modernisierungsstufen, und seit 1968 arbeitet die dritte Generation, nämlich ein grosses Doppelrechnersystem. Der Computer erledigt Dispositions-, Abrechnungs- und Kontrollaufgaben im internen Bereich wie auch im Verkehr mit der Kundschaft.

Enges Zusammenwirken zwischen Betriebsbeamten, lokalem Computersystem und zentraler Computeranlage

- Hauptbild: Blick in die zentrale Computeranlage C 4 in Bern
Bilder 1–4: Informationssystem im Rangierbahnhof Chiasso (ISCHIA genannt)
Bild 1: Manuelle Erfassung der wichtigsten Daten der Güterwagen auf dem Rangierbahnhof Chiasso und Übermittlung an das lokale Computersystem «ISCHIA»
Bild 2: Eingabe der Daten in das lokale Computer-System
Bild 3: Auswertung der Informationen im «Dialog» mit dem lokalen Computer und Treffen der Dispositionen
Bild 4: Automatisches Erstellen der Wagenetiketten

Zur Gruppe Datenfernverarbeitung gehört auch das 1978 realisierte Projekt «ISCHIA» (Informationssystem Chiasso) im Rangierbahnhof Chiasso. Bei diesem Rechnersystem handelt es sich um eine Dispositionshilfe für die zentrale Steuerung des gesamten Wagendienstes im Rangierbahnhof. Es ist in erster Linie ein Informationssystem – im Unterschied zu einem für automatisierte Rangierbahnhöfe typischen Prozess-Steuersystem – und liefert Unterlagen wie Zugankunfts-, Zugabgangs-, Gleis- und Zugbildungslisten, Rangierzettel sowie Wagenbewirtschaftungsdaten. Diese Angaben dienen sowohl den Bahnhofstellen der SBB und der Italienischen Staatsbahnen (FS), als auch den beiden Zollverwaltungen und den Kunden. ISCHIA liefert nicht nur Informationen für lokale Aufgaben, sondern versorgt auch die beiden nationalen Systeme von SBB und FS mit Daten für die zentrale Lenkung des Güterverkehrs. Ausserdem werden dem Computerzentrum in Bern Versandanzeigen und Archivdaten übermittelt.

In der zentralen Computeranlage der SBB in Bern bedurften die Geräte der dritten Generation der Erneuerung. Das Alter der Anlage und das damit verbundene erhöhte Ausfallrisiko der Systeme sowie der Bedarf nach zusätzlicher Kapazität und die Tatsache, dass die neuen Möglichkeiten für Programmsysteme nicht angewendet werden konnten, führten zur Planung des Einsatzes der vierten Computergeneration (C4). Sie ist durch grössere Leistungskapazität und Betriebssicherheit gekennzeichnet. Die zwei gekoppelten Zentraleinheiten verschiedener Hersteller verfügen über eine Rechenkapazität, die den Anforderungen der nächsten Jahre genügen wird. Die C4-Anlage ermöglicht auch eine qualitative Entwicklung in Richtung komplexer Anwendungen. Dazu gehören beispielsweise umfassende Informationssysteme unter Einsatz von Datenbanken für die Unternehmungsplanung sowie nationale und internationale Computer-Verbundsysteme.

Region Zürich, S-Bahn

Anfangs 1979, rund sechs Jahre nach Ablehnung der Kredite für den gemeinsamen Bau von U- und S-Bahnen im Raume Zürich, besteht für den Bau einer S-Bahn wieder eine günstigere Ausgangslage. Sowohl der kantonale Gesamtplan Zürich wie auch die von der Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption empfohlene Schlussvariante 2 enthalten die ursprüngliche Variante Ost der Zürichberglinie mit neuem Zürichbergtunnel zwischen Stadelhofen und Stettbach. Die Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr hat sich zudem dafür ausgesprochen, das Zürichbergliniensystem von Anfang an als Ganzes zu erstellen. Nur so ist Gewähr geboten, dass auf allen S-Bahnlinien mit Bedienung des neuen unterirdischen Bahnhofs Museumstrasse oder des heutigen Hauptbahnhofes ein Zugverkehr im 30-Minuten-Takt und mit Einsatzzügen während der Spitzenzeiten angeboten werden kann. Die gesamten Anlagekosten für diese Ausbaustufe werden auf 570 Mio Fr. geschätzt. Im Berichtsjahr sind Studien für die Bemessung des Interessebeitrages der SBB an das Zürichbergliniensystem angelaufen. Weitere Untersuchungen sollen Aufschluss über den betriebswirtschaftlichen Erfolg des S-Bahn-Betriebes geben.

Neues Reisezugkonzept (NRK)

Die ausgedehnten Studien über die grundsätzliche Neugestaltung des Reisezugfahrplans konnten im Herbst 1978 abgeschlossen werden. Der Verwaltungsrat wurde am 4. Dezember 1978 über das geplante neue Reisezugkonzept sehr eingehend orientiert. Das Konzept beinhaltet einen weitgehend systematischen Fahrplanaufbau und damit auch eine Erhöhung der Zahl der Schnellzüge und Regionalzüge. Die Verbindungen der aufeinander abgestimmten Schnell- und Regionalzüge wieder-

Projekt für einen neuen Reisezugfahrplan : Der Taktfahrplan 1982

Der Reisezugfahrplan, welcher gegenwärtig für den Fahrplanwechsel Ende Mai 1982 ausgearbeitet wird, ist durch eine sehr weitgehende Systematik (Studentakt) und eine Erhöhung der Zahl der Reisezüge gekennzeichnet. Die schematische Darstellung nebenan zeigt, wie beispielsweise der Fahrplan auf der Strecke Zürich–Bern etwa aussehen wird:

- Stündlich verkehrende Städteschnellzüge Zürich–Bern ohne Zwischenhalt (dunkler Strich), Abfahrt in Zürich jeweils in der 50. Minute und Ankunft in Bern in der 5. Minute.
- Stündlich verkehrende Schnellzüge mit Halt in den grösseren Orten (heller Strich), Abfahrt in Zürich jeweils in der 19. Minute und Ankunft in Bern in der 57. Minute.
- Hinzu kommen die Regionalzüge mit Halt an allen Orten (hier nicht eingezeichnet).

Projekt «Taktfahrplan 1982»

Auszug aus dem Entwurf für das neue Reisezugkonzept
auf der Strecke Zürich-Bern

Stunden	7	8	9	10	11	12	13	14	15									
Minuten	19	50	19	50	19	50	19	50	19	50	19	50	19	50	19	50	19	50
Zürich																		



Bern																		
Minuten	57	5	57	5	57	5	57	5	57	5	57	5	57	5	57	5	57	5
Stunden	7	8	9	10	11	12	13	14	15									

holen sich in regelmässigem Rhythmus. Die Städteschnellzüge werden stündlich rasche Verbindungen zwischen den grossen Zentren herstellen, und die Bezirksschnellzüge bedienen zusätzlich die mittleren Zentren (siehe graphisches Fahrplanschema auf S. 17). Die Regionalzüge werden auf dem ganzen Netz eine fast durchwegs stündliche Bedienung bringen.

(An der Sitzung von 22. Februar 1979 hiess der Verwaltungsrat den Beschluss der Generaldirektion auf Einführung des Neuen Reisezugkonzeptes auf den Fahrplanwechsel 1982 gut. Das Projekt wird nun vor allem bezüglich der Regionalzüge in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen und Verkehrsinteressierten noch bereinigt).

Marketing

Mit dem Ziel einer systematischen Verbesserung ihres Angebotes und ihres Auftretens am Markt haben die SBB in den vergangenen Jahren die entsprechenden kommerziellen Aktivitäten stark gefördert. Die Marktforschung erweiterte ihre Untersuchungen spezieller Marktsegmente, die Publikumsbefragungen und Erfolgskontrollen. Sie leistete auch wertvolle Dienste bei der Vorbereitung und Auswertung der verschiedenen Spezialaktionen im Reiseverkehr, wie z. B. bei der letzten Aktion «Fahrvergünstigung für Kleingruppen». Die Akquisitions- und Verkaufstätigkeit der äusseren Dienste konnte dank besserer Personalausbildung und unterstützenden Massnahmen durch die kommerziellen Abteilungen mit Erfolg intensiviert werden. Als weitere Massnahmen zur Verbesserung der «kommerziellen Präsenz» sind die Verkaufsleitungen bei den Kreisen personell verstärkt und den Kreisdirektoren direkt unterstellt worden.

Im Berichtsjahr sind nun Arbeiten in Angriff genommen worden, um die bisherigen Marketinginstrumente zu ergänzen und sie zu einem abgestimmten Marketingsystem zusammenzufügen. Damit soll verstärkt der gesamte Leistungsprozess einerseits auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten der Abnehmer und andererseits auf die vorgesehenen Zielvorgaben ausgerichtet werden. Für diese Arbeiten, die auch in engem Zusammenhang mit der Reorganisation der langfristigen Gesamtplanung und des Rechnungswesens stehen, wurde ein aussenstehender Berater zugezogen. Die Verwirklichung der vordringlichsten Massnahmen ist bereits eingeleitet.

Neukonzeption «Verkauf Personen- verkehr» (NVP)

Um den sich verändernden Marktbedürfnissen noch besser gerecht zu werden, wurde im Vorfeld der Beschaffung einer neuen Generation technischer Verkaufsmittel – Billetdrucker und Billetautomaten – eine grundlegende Überprüfung der heutigen Tarifstruktur und Verkaufsorganisation an die Hand genommen. Diese Studien erfolgten in enger Zusammenarbeit mit den übrigen Partnern des öffentlichen Verkehrs und der Aufsichtsbehörde. Dabei waren die folgenden Zielsetzungen wegleitend:

- Ausarbeitung eines kundenfreundlichen Tarifsystems, das zudem ein bestmögliches Verhältnis von Ertrag und Kosten gewährleistet
- Vereinfachte und bessere Bedienung des Bahnkunden im Reiseverkehr
- Bereitstellung von Grundlagen für die künftigen technischen Hilfsmittel (Schalter-Billetdrucker, Billetautomaten, Billet-Entwerter und Platzreservierung).

Mit zwei getrennten Tarifsystemen – für den allgemeinen Verkehr und den Agglomerationsverkehr – sowie mit weiteren neuen Tarifkomponenten soll künftig eine dem Markt besser angepasste Preisbildung erzielt werden. Ferner sollen mit dem Einsatz moderner Verkaufsmittel, der Straffung der Verkaufsorganisation und einer differenzierten Fahrausweiskontrolle vor allem auch die Rationalisierungsbestrebungen weiter gefördert werden. Nach Genehmigung des neuen Konzeptes im Sinne einer Absichtserklärung ist die schrittweise Realisierung in Angriff genommen worden.

Neue Reisezugwagen

Im Rahmen der Erneuerung des Reisezugwagenparks wird auch den ständig steigenden Bedürfnissen der Kunden Rechnung getragen. Um deren Ansprüche noch besser zu kennen, wurden in zahlreichen Zügen mit verschiedenen in- und ausländischen Wagentypen Publikumsbefragungen durchgeführt. Erforscht wurde vor allem die Bedeutung, die der Bahnkunde den verschiedenen Komfortmerkmalen – wie Laufruhe, Klimatisierung, Anordnung und Gestaltung der Sitze, Beleuchtung, Einstieg, Verbindungstüren, Gepäckablage – beimisst. Die gewonnenen Erkenntnisse konnten bereits

bei der Beschaffung von Grossraumwagen 2. Klasse für den internationalen Verkehr in die Praxis übertragen werden (Reihenbestuhlung usw.). Sie werden auch bei dem gegenwärtig in Entwicklung befindlichen klimatisierten Personenwagen 1. bzw. 2. Klasse für den Inlandverkehr (Einheitswagen Typ IV) berücksichtigt. Der neue Reisezugwagen wird wie bisher als Grossraumwagen konzipiert. Der Erstklasswagen mit insgesamt 60 Plätzen wird in einen Nichtraucherraum mit 42 und einen Raucherraum mit 18 Sitzplätzen unterteilt; beim Zweitklasswagen mit total 86 Plätzen werden es 55 bzw. 31 Plätze sein. Vorgesehen ist eine Normalbestuhlung mit in der ersten Klasse verstellbaren Sitzen. Die Wagen werden für eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt, können aber später auch für eine Geschwindigkeit von 200 km/h angepasst werden. Da die Einführung der automatischen Kupplung auf europäischer Ebene in eine fernere Zukunft hinausgeschoben worden ist, werden die Wagen des Typs IV – im Gegensatz zu den Einheitswagen III (Swiss Express) – mit der herkömmlichen Schraubenkupplung ausgerüstet und damit freizügig verwendbar sein. Eine erste Serie von rund 40 Wagen 1. Klasse des Typs IV dürfte bereits 1981 eingesetzt werden können. In einer zweiten Phase sollen auch Zweitklasswagen bestellt werden.

III. Internationale Zusammenarbeit

Der im Jahre 1922 gegründete Internationale Eisenbahnverband (UIC), dem gegenwärtig fast 50 Bahnen als Vollmitglied sowie gegen 20 in andern Kontinenten gelegene Bahnen angehören, bildet die Dachorganisation für die internationale Zusammenarbeit. Zweck der UIC ist, die «Bedingungen für die Anlage und den Betrieb der Eisenbahnen im Hinblick auf den internationalen Verkehr zu vereinheitlichen und zu verbessern.» Ferner soll in Zusammenarbeit mit den übrigen Eisenbahnverbänden auf allen Gebieten eine koordinierte Tätigkeit sichergestellt werden. Zu den Zielsetzungen und zum Arbeitsprogramm gehören namentlich Verbesserungen des Angebots im Reise- und Güterverkehr, die Schaffung einheitlicher Tarife, die Vereinheitlichung des Rollmaterials und die Verbesserung der festen Anlagen unter Ausnützung der technischen Fortschritte. Die leitenden Organe der UIC sind die Generalversammlung und der Geschäftsführende Ausschuss, welcher sich aus 18 Generaldirektoren der Mitgliedsbahnen zusammensetzt. Als Studienorgane sind zur Zeit die 10 Ausschüsse Planung, Kommerzielle Fragen, Finanzen, Betrieb, Fahrzeuge und Zugförderung, Bahnanlagen, Rechtsfragen, Personalfragen, Beschaffungswesen und Informatik tätig. Im Berichtsjahr wurden in diesen Bereichen weitere Fortschritte erzielt. Spektakuläre internationale Entscheide oder gar Realisierungen sind indessen keine zu melden. Auf dem Gebiet des Ausbaus des europäischen Eisenbahnnetzes stehen wichtige internationale Grossprojekte – wie der Ärmelkanal-Eisenbahntunnel – noch auf der Warteliste. Erfreulich ist, dass immerhin auf nationaler Ebene einige Werke von weit über die Grenzen hinausragender Bedeutung in Ausführung begriffen sind: Der Bau neuer Bahnlinien in Italien (Rom–Florenz), in Frankreich (Paris–Lyon) und in Deutschland (Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart).

Bei der «Gruppe der Neun Eisenbahnen der Europäischen Gemeinschaften», an deren Sitzungen die Schweizerischen und Österreichischen Bundesbahnen als Beobachter teilnehmen, standen in letzter Zeit folgende Probleme im Vordergrund: die Finanzierung der Investitionen auf den Haupteisenbahnachsen, die Förderung des kombinierten Verkehrs (wie Transport von Strassenfahrzeugen auf Eisenbahnwagen und von Gütern in Containern) und Massnahmen im Zusammenhang mit der zunehmenden Errichtung privater internationaler Automobillinien mit regelmässigem Verkehr.

Gewisse Arbeitsbereiche werden von besonderen Verbänden und Organisationen behandelt. So wurden beispielsweise von der Europäischen Reisezugfahrplankonferenz (EFK) unter dem Vorsitz der SBB die internationalen Fahrpläne mit Gültigkeit vom Sommer 1979 bis Frühjahr 1981 festgelegt. Von der gleichzeitig tagenden Europäischen Wagenbeistellungskonferenz (EWK) wurde die Zusammensetzung der internationalen Reisezüge bestimmt. Die EUROP-Güterwagengemeinschaft, die eine möglichst wirtschaftliche Einsetzung des gemeinsamen Wagenparkes anstrebt, befasste sich erneut mit den Regeln für die Wagenbenützung und mit der Entwicklung der Wagenbestände;

voraussichtlich werden 1980 die zweiachsigen gedeckten Wagen mit Schiebewänden und die Drehgestell-Flachwagen mit Seitenborden in den Gemeinschaftspark aufgenommen. Beim Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (URF), welcher unter anderem die touristischen Automobillinien des EUROPABUS betreut, ist auf Ende 1978 der Übergang der Leitung von den SBB auf die Französischen Staatsbahnen zu verzeichnen.

IV. Personal

Personalbestand und allgemeine Personalfragen

Der Personalbestand der Bundesbahnen, der im Jahre 1964 zufolge des ausserordentlich starken 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 (Personalplafond) für die Jahre 1975 bis 1979 – dem Bestand des Jahres 1974 entsprechend – auf 41 970 Personen festgelegt. Diese Grenze ist bisher nicht nur eingehalten, sondern sogar wesentlich unterschritten worden (siehe Darstellung nebenan).

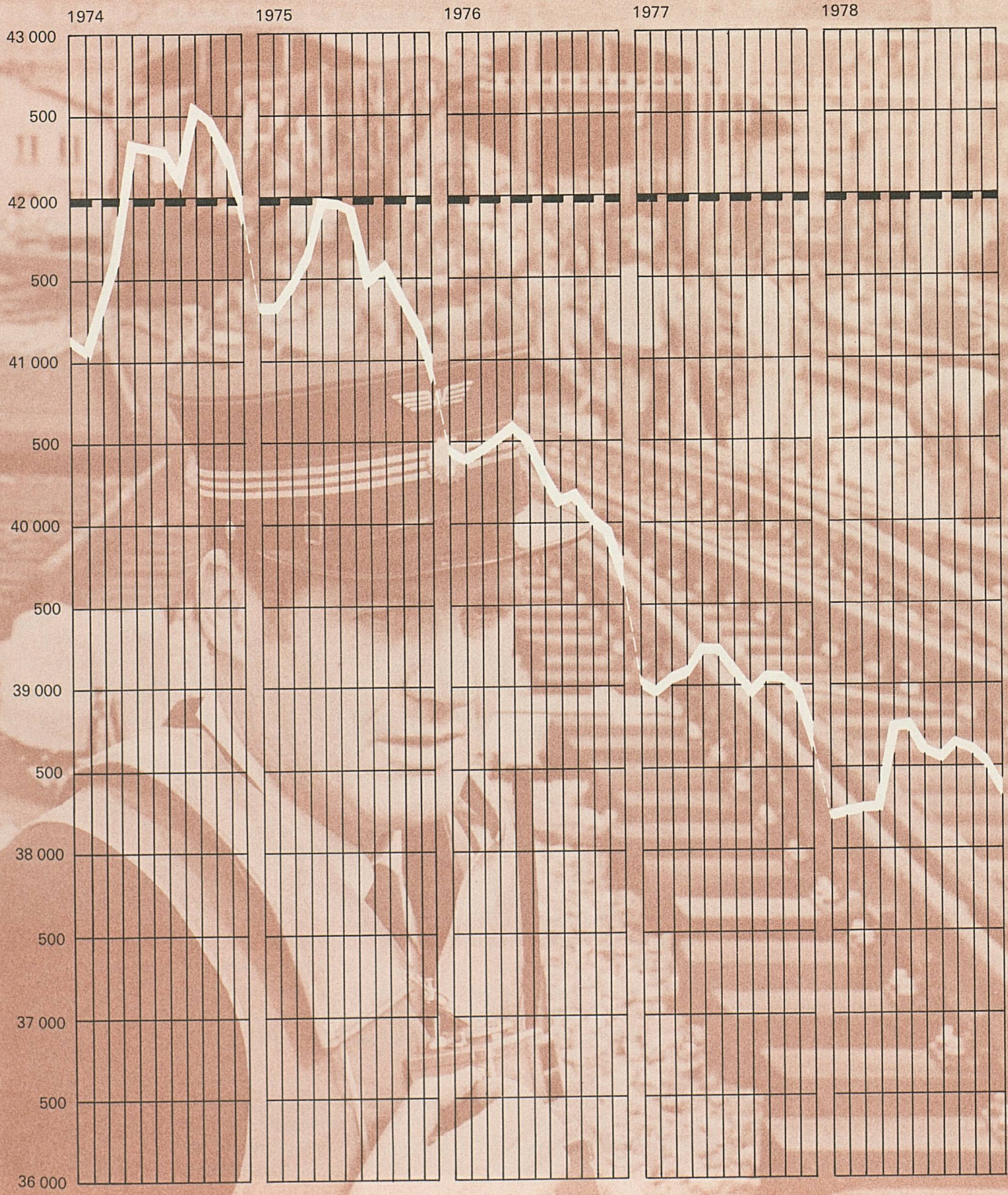
Die von der Generaldirektion im Zusammenhang mit dem Verkehrsrückgang angeordneten Massnahmen im Personalsektor wurden auch 1978 beibehalten. Sie führten zu einer fühlbaren Senkung des durchschnittlichen Personalbestandes, nämlich von 41 970 Personen im Jahre 1974 auf 39 033 im Jahre 1977 und auf 38 484 im Jahre 1978. Der Personalbestand des Jahres 1978 liegt damit um 549 Personen oder 1,4% unter dem Bestand von 1977, um 3486 Personen oder 8,3% unter dem Bestand von 1974 (Plafond) und um 4933 Personen oder 11,4% unter dem Höchstbestand von 1964. Im Vergleich zu den Vorjahren schwächte sich der Rückgang stark ab. Bei gleichbleibendem Angebot an Transportleistungen dürfte der Bestand nun praktisch bei der Untergrenze liegen. Im übrigen ist trotz der gegenwärtigen Arbeitsmarktlage ein Rückgang der Stellenbewerber festzustellen. Diese Situation ist vor allem bezüglich des Arbeiterpersonals beunruhigend.

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

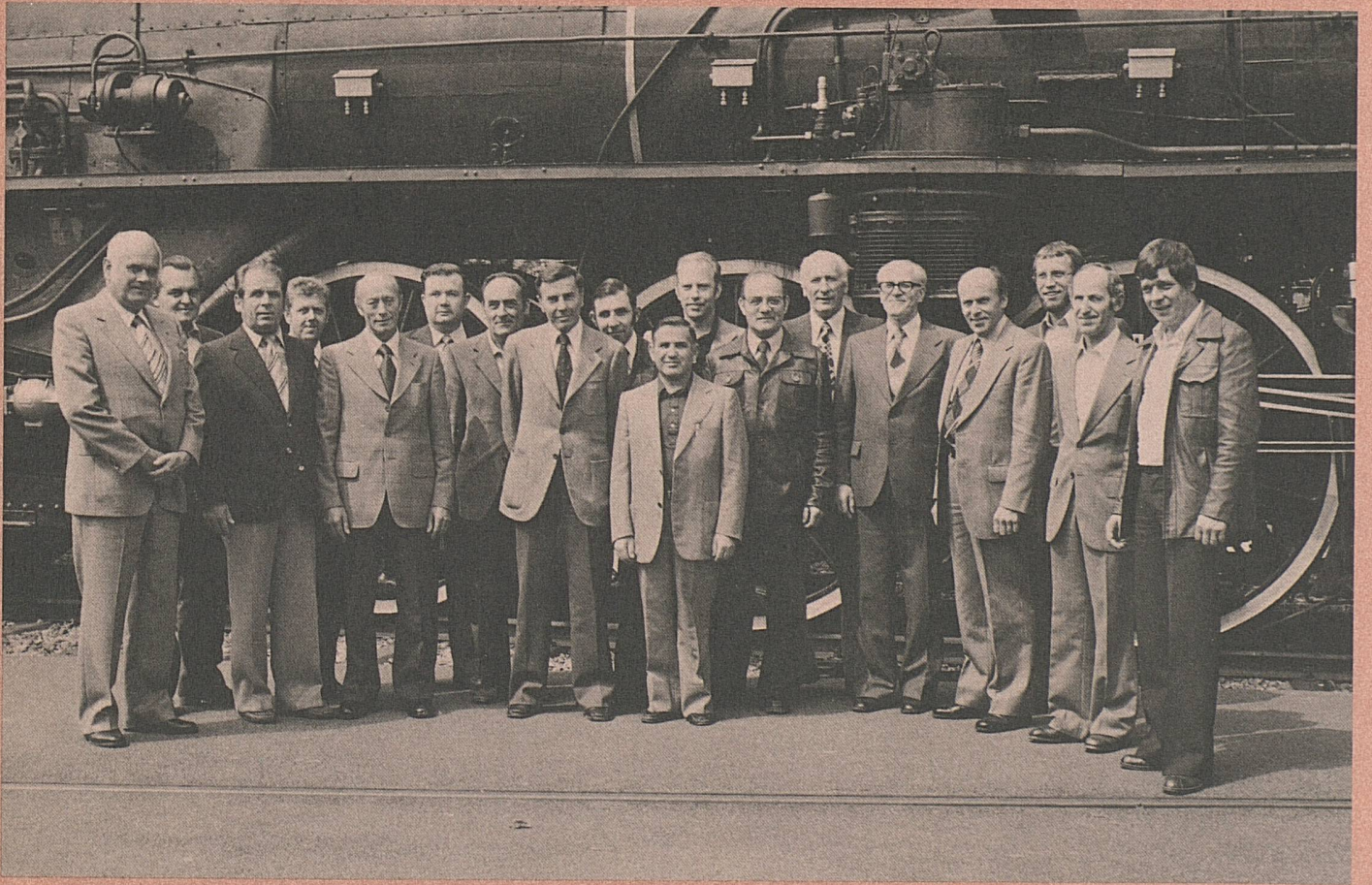
Arbeitsgebiete	1977	%	1978	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen*	3 911	10,0	3 853	10,0
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	17 539	44,9	17 238	44,8
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 868	12,5	4 869	12,6
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	2 952	7,6	2 968	7,7
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	836	2,1	806	2,1
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	3 718	9,5	3 640	9,5
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 512	9,0	3 444	8,9
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	219	0,6	216	0,6
Übriges, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 478	3,8	1 450	3,8
Total	39 033	100,0	38 484	100,0

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

Entwicklung des Personalbestandes



Personalplafond gemäss Beschluss des Parlamentes vom 4. Oktober 1974 (41 970 Personen)



Hinsichtlich des Teuerungsausgleichs ist gemäss der seit 1977 geltenden Ordnung der Bundesrat zuständig, die Bezüge jeweils auf Jahresbeginn und Jahresmitte an die Entwicklung der Lebenshaltungskosten anzupassen. Dementsprechend wurde die auf den Basisbezügen gewährte Teuerungszulage auf 1. Januar 1978 von 4 auf 6% erhöht. Hingegen wies der Bundesrat die Begehren der Personalverbände um Erhöhung der Vergütung für Dienstreisen, auswärtige Verwendung, Nachtdienst und unregelmässigen Dienst zurück. Obschon der Landesindex der Konsumentenpreise im ersten Halbjahr 1978 leicht anstieg, nahm die Landesregierung davon Abstand, die Teuerungszulage auf den 1. Juli erneut anzupassen. Das Eidg. Personalamt hat für die Periode 1978–1982 die Dienstorte neu in die Stufen des Ortszuschlages eingereiht; dadurch sind auf 1. Januar 1978 rund 13 000 Bedienstete in den Genuss eines höheren Ortszuschlages gelangt.

Obwohl die besondere Aktion zur Förderung des Bezuges von unbezahltm Urlaub wegen des verringerten Personalbestandes auf Ende 1977 aufgehoben worden war, konnte auch 1978 noch zahlreichen Gesuchen entsprochen werden, allerdings nur in gewissen Bereichen des Unternehmens. Ferner wurden eine Reihe von Dienstaltersgeschenken in Form von zusätzlichem Urlaub gewährt. Angesichts des stark reduzierten Personalbestandes und der seit einiger Zeit wieder zu verzeichnenden regionalen und sektoriellen Rekrutierungsschwierigkeiten verringern sich jedoch die Sparmöglichkeiten durch Urlaubsgewährung zusehends.

Das innerbetriebliche Vorschlagswesen der SBB verzeichnete im Berichtsjahr einen grossen, seit 1928 nicht mehr registrierten Erfolg. Infolge der Aktion «50 Jahre Vorschlagswesen SBB», die am 30. April 1978 zu Ende ging, stieg die Zahl der eingereichten Verbesserungsvorschläge auf 319 an. Der Anteil der Anregungen, welche realisiert werden konnten, erhöhte sich auf 30%. Der höchstbewertete Vorschlag mit einer Prämie von Fr. 12 360.— (bisherige Höchstprämie Fr. 5090.—) betraf die Konstruktion der Bremsen an Triebfahrzeugen. Die Gesamtsumme der den Mitarbeitern ausgerichteten Prämien betrug rund Fr. 107 000.—. Der den SBB aus diesen Vorschlägen erwachsende Nutzen wird beträchtlich sein. Sechzehn Mitarbeiter der SBB, die besonders gute Vorschläge einreichten, wurden vom Präsidenten der Generaldirektion empfangen und konnten Urkunden sowie Preise aus der Jubiläumsaktion entgegennehmen (Foto nebenan).

Nach längeren Vorarbeiten traten auf 1. Januar 1978 neue Vorschriften über den Bezug von Dienstkleidern in Kraft. Sie brachten unter anderem ein neuartiges Punktesystem für die Festlegung der Ansprüche. Das Sortiment der Dienstkleider und deren Zuteilung wurden an die geänderten Gegebenheiten angepasst. Ein grosser Teil der umfangreichen administrativen Arbeiten kann neuerdings über die elektronische Datenverarbeitung ausgeführt werden. Diese umfassende Neuregelung gestattet, die Rationalisierungsbestrebungen der Unternehmensleitung mit dem Wunsch der Mitarbeiter, beim Bezug von Dienstkleidern über ein vielfältiges Angebot möglichst frei zu verfügen, in optimaler Weise zu verbinden.

Personalausbildung

Der Kadenschulung, welche sich zum Ziel setzt, Menschenführung, Bewältigung von Sachgeschäften und Anwendung der modernen Führungsinstrumente in ein sinnvolles Ganzes zu bringen, wurde auch im Berichtsjahr grosses Gewicht beigemessen. Dabei wird der Übertragung der Erkenntnisse in die Praxis besondere Beachtung geschenkt. Auf der obersten Führungsstufe wurden in Form eines Seminars zentrale Themen der Schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption analysiert, auf der oberen Führungsstufe gelangten Grundseminare zur Durchführung, und auf der mittleren Stufe konnte im Herbst 1978 mit Grundseminaren begonnen werden.

Gute Verbesserungsvorschläge des Personals werden prämiert

Sechzehn Mitarbeiter der SBB, die besonders gute Verbesserungsvorschläge einreichten, wurden vom Präsidenten der Generaldirektion, Herrn Dipl.-Ing. R. Desponds, persönlich empfangen und konnten Urkunden sowie Preise entgegennehmen.

Realisiert

**Verbesserungsvorschlag
Proposition d'amélioration
Proposta di miglioramento**

PERSONALABTEILUNG
Vorschlagswesen SBB
- 4. 7. 78
Vorschlags-Nr. 179 4794

Der Vorschlag betrifft:
(Kurzbeschreibung)
La proposition concerne:
(brève description)
La proposta concerne:
(breve descrizione)

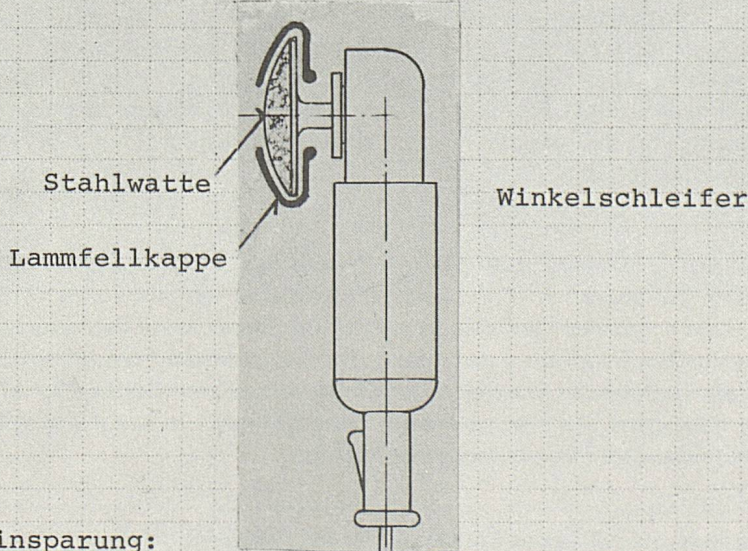
Fensterreinigung bei demontierten doppelverglasten Isolationsfenstern aus RIC Reisezugwagen der Serien Am/ ABm / Bm / Bcm.

Heutiger Zustand:
(Nachteile)
État actuel:
(inconvenients)
Stato attuale:
(svantaggi)

Nach einigen Betriebsjahren müssen viele dieser Fenster wegen Verätzungen zwischen den Gläsern infolge Kondensatbildung zerlegt und gereinigt werden. Das Ergebnis dieser Reinigung ist unbefriedigend, weil das Entfernen der Verätzungen mit herkömmlichen Reinigungsmitteln nicht möglich ist und deshalb 20-30% der Gläser durch Neue ersetzt werden müssen.

Mein Vorschlag (Vorteile/Einsparungen)
Ma proposition:
(avantages, économies)
La mia proposta:
(vantaggi, economie)

Mit folgendem Arbeitsvorgang können die Verätzungen grösstenteils entfernt und der Ausschuss auf 1-5% verringert werden:
Mittels Winkelschleifer nach Skizze und Hochglanzpolitur (Art. 916.64.01) wird das Sicherheitsglas behandelt und anschliessend mit trockenem Lappen nachgerieben



Einsparung:

Reduktion der Neubeschaffung von Fenstergläsern
Jährliche Materialkostenverminderung ca. Fr. 4'000.--

Arbeitszeitverkürzung: keine

Datum
Date
Data
Zürich, 29.06.78

Wenn der Platz nicht ausreicht, bitte Fortsetzung auf der Rückseite

Si la place ne suffit pas, utilisez le verso, s. v. p.

Se lo spazio non è sufficiente continuare p. f. sul retro

Bei der Fachausbildung in den einzelnen Dienstzweigen wurden die Konzepte systematisch ausgebaut und in der Praxis erprobt. Das Personal wird aber auch auf Spezialgebieten instruiert, wie beispielsweise im Umgang mit gefährlichen Transportgütern. So wurden im Berichtsjahr über 1200 Bedienstete unter Verwendung eines besonderen Instruktions-Kesselwagens mit der sachgemässen Bedienung der Hahnen und weiterer Einrichtungen vertraut gemacht.

Im Sektor Personalausbildung fiel im Berichtsjahr ein wichtiger Entscheid. Der Verwaltungsrat stimmte am 6. Juli 1978 dem vorgelegten Projekt für den Bau eines Ausbildungszentrums auf der bereits vorher erworbenen Liegenschaft «Löwenberg» in Murten/Muntelier zu. Das Ausbildungszentrum SBB ist für 200 Kursteilnehmer konzipiert. Die bauliche, schulische und organisatorische Detailplanung ist im Gange.

Personalfürsorge

Zu den Richtlinien der Generaldirektion für den genossenschaftlichen Wohnungsbau zugunsten des Personals wurden am 31. Oktober 1978 Ausführungsvorschriften erlassen. Diese enthalten Wegleitungen für die Ermittlung des Bedarfsnachweises bei Bauvorhaben, für die Planung und die Bauausführung sowie für die Finanzierung und Vermietung der Wohnungen.

Die systematische Erneuerung der Verpflegungsbetriebe des Personals wurde weitergeführt. Der Umbau der Personalgaststätten Erstfeld und Bellinzona konnte abgeschlossen werden. Für 1979 ist die vollständige Erneuerung des den Anforderungen nicht mehr genügenden Personalrestaurants Winterthur vorgesehen. Im Neubau des Bahnhofes Buchs (SG) wird ein vom Buffetpächter alkoholfrei zu führendes, mit Getränke- und Verpflegungsautomaten versehenes Personalrestaurant entstehen.

Die Personalvereinigungen, die sich einer sinnvollen Freizeitbetätigung widmen – auf kulturellem oder sportlichem Gebiet – und denen in der schwierigen Situation des Unternehmens gemeinschaftsfördernde Kraft beizumessen ist, wurden weiterhin gefördert.

Personalversicherungen

Der Pensionskasse gehörten am Ende des Berichtsjahres 33 590 (1977: 33 763) Versicherte und 2490 (2596) Einleger an. Die Summe ihrer versicherten Verdienste betrug 775,1 (778,3) Mio Franken. Den am Jahresende vorhandenen Pensionsbezüglern kamen Kassenleistungen von insgesamt 199,6 (198,6) Mio Franken zu.

Bei der unternehmenseigenen Krankenkasse trat am 1. Juli 1978 der V. Nachtrag zu den Statuten in Kraft. Dieser brachte in der Pflegeversicherung wesentliche Leistungsverbesserungen bei Versorgungsfällen, bei Mutterschaft sowie nach Erschöpfung der gesetzlichen Mindestleistungsdauer der Bezugsberechtigung. Ausserdem übernimmt die Kasse nun auch die Kosten für gynäkologische Vorsorgeuntersuchungen bei Frauen. Diese Verbesserungen konnten ohne Prämienerrhöhung verwirklicht werden. Am Jahresende wurden bei der Krankenkasse 41 835 (41 859) Männer, 16 211 (16 003) Frauen und 10 114 (10 303) Kinder als versicherte Mitglieder gezählt. An Einnahmen verzeichnete die Kasse 61,9 (60,9) Mio Franken; die Ausgaben betragen 51,1 (49,6) Mio Franken. Da einerseits die Krankheitskosten im Berichtsjahr nicht übermässig angewachsen sind und sich andererseits die Leistungsverbesserungen mit dem V. Nachtrag noch nicht voll auswirkten, wurde ein Einnahmenüberschuss von 10,7 (11,3) Mio Franken erzielt.

Verbesserungsvorschlag Nr. 179/4794

Im Sinne eines Beispiels für die im Berichtsjahr von den Mitarbeitern der SBB eingereichten 319 Verbesserungsvorschläge wird nebenan – wahllos herausgegriffen – der Vorschlag Nr. 179/4794 wiedergegeben. Handwerker «X» machte eine «Erfindung» auf dem Sektor Fensterreinigung bei den Reisezugwagen. Die Besonderheit der vorliegenden Idee, die in der Folge realisiert wurde, liegt in der speziellen Kombination von Stahlwatte und Lammfellkappe.

Rund 70% aller Verbesserungsvorschläge sind technischer Art und stammen vom Personal der Haupt- und Depotwerkstätten. Dabei stehen die Ideen zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Schadensfällen an Gütern und Rollmaterial im Vordergrund.

Nähere Angaben über diese Personalversicherungen können den besonderen Jahresberichten entnommen werden.

Unfallverhütung

Das Berichtsjahr war bezüglich Unfallverhütung insofern erfolgreich, als die Schwereziffer – eine Kenngrösse, welche die volkswirtschaftlich verlorenen Arbeitstage je Bediensteten als Mass für das Unfallgeschehen nimmt – erstmals deutlich unter 4 gebracht werden konnte; das langjährige Mittel beträgt circa 7. Zum sechsten Mal wurden Internationale Eisenbahner-Unfallverhütungswochen durchgeführt, wofür unter der Federführung der SBB eine Tonbildschau über das richtige Verhalten gegenüber den Gefahren des Bahnbetriebes geschaffen wurde. Die im neuen Reglement «Organisation der Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten» (R 145.1) vorgesehenen Unfallverhütungsbeamten in den Fachabteilungen und den Aussendiensten wurden bezeichnet; auch die Fachkommission wurde konstituiert und setzt sich neben dem Vorsitzenden paritätisch aus je 8 Vertretern der Verwaltung und des Personals zusammen.

Bahnärztlicher Dienst

Die auf Krankheiten, Kurzabsenzen und Unfälle zurückführende Unverfügbarkeit des Personals (Morbiditätsziffer) betrug im Berichtsjahr 16,20 Kalendertage pro Bediensteten, was einem Koeffizienten der Unverfügbarkeit (Fehlzeiten in Prozent der Sollzeit) von 4,44% (1976 4,53%, 1977 4,26%) entspricht. Die leichte Zunahme der krankheitsbedingten Morbiditätsziffer (+ 0,41 Tage) ist fast ausschliesslich auf grippale Infekte zurückzuführen. 1977 erkrankten daran 5100 Bedienstete, 1978 waren es mehr als 7500 (beinahe ein Fünftel des Personalbestandes). In den Herbstmonaten 1977 unterzogen sich bloss 5200 Personen einer freiwilligen Gripeschutzimpfung, deren Wirksamkeit sich Jahr für Jahr bestätigt. Bei einer besseren Teilnahmequote wären die Auswirkungen der mittelschweren Grippewelle, welche in den ersten Monaten des Jahres die Schweiz befallen hat, entschieden geringer gewesen. Anfälligkeit und Schwere der rheumatischen Erkrankungen weisen weiterhin eine langsam steigende Tendenz auf. 81 Bedienstete konnten unter optimalen Verhältnissen in der Rheumaklinik Zurzach eine stationäre Kur absolvieren.

Die Zahl der Betriebsunfälle hat erfreulicherweise abgenommen, jene der Nichtbetriebsunfälle ist konstant geblieben. Zugenommen hat indessen die durchschnittliche Abwesenheitsdauer pro Fall.

1868 Anwärter wurden einer bahnärztlichen Einstellungsuntersuchung unterzogen. Bei 454 Bediensteten musste eine vorzeitige Zurruesetzung beantragt werden. Ihre Fehlzeiten bis zur Auflösung des Dienstverhältnisses betragen durchschnittlich 205 Tage, was die Morbiditätsziffer mit 0,54 Tage belastet.

Im Rahmen der vom Bahnärztlichen Dienst durchgeführten Tbc-Vorbeugungsaktion, Umgebungsuntersuchungen und periodischen Lokführeruntersuchungen wurden über 10 000 Schirmbilddaufnahmen angefertigt, welche zur frühzeitigen Entdeckung von 5 behandlungsbedürftigen Lungentuberkulosen und 3 bösartigen Lungentumoren führten. Dank rechtzeitiger chirurgischer Behandlung konnten 2 Fälle klinisch geheilt werden.

Nur 5% der Bediensteten, die im Rahmen der Tbc-Vorbeugungsaktion kontrolliert wurden, mussten einer antituberkulösen (BCG) Impfung unterzogen werden (vor 10 Jahren waren es noch 12%). Dieser Ausfall steht vorwiegend mit der Abnahme der jüngeren Jahrgänge infolge der anhaltend eingeschränkten Personalrekrutierung im Zusammenhang.

Gesamthaft betrachtet erfreut sich der Personalkörper der SBB eines guten Gesundheitszustandes.