

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1980)

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>

Verwaltungsrat

I. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Der Verwaltungsrat trat im Berichtsjahr unter dem Vorsitz von Herrn Präsident Carlos Grosjean zu sechs Sitzungen zusammen, wobei er sich regelmässig über den Geschäftsgang und die Entwicklung des Personalbestandes orientieren liess. Mit Befriedigung konnte er von den erfreulichen Verkehrszunahmen im Reise- und Güterverkehr, einer Verbesserung des finanziellen Ergebnisses gegenüber dem Budget 1980 sowie von den entscheidenden Fortschritten beim Anschluss der beiden Flughäfen Zürich und Genf an das Streckennetz der Eisenbahn Kenntnis nehmen. Während die Flughafenlinie Zürich seit 1. Juni 1980 bereits in Betrieb steht, konnten für die Flughafenlinie Genf die Projektierungsarbeiten und die Finanzierung vorangetrieben werden (vgl. Seite 26). Im Bereich Güterverkehr befasste sich der Verwaltungsrat eingehend mit der beim Bau und Betrieb von privaten Anschlussgleisen zu befolgenden Politik. Nachdem diese Anschlussgleise das beste Mittel sind, um das Problem des Haus-Haus-Transportes ähnlich dem Strassenverkehr zu lösen und damit die Konkurrenzfähigkeit der Bahn grundlegend zu festigen, unterstützt der Rat deren weitere kommerzielle Förderung. Aus volkswirtschaftlichen Gründen (Energie, Umwelt, Versorgungssicherheit) tritt er für ein vermehrtes Engagement der öffentlichen Hand ein, und zwar mindestens im Ausmass der Unterstützung bei Strassenerschliessungen.

Im Zuge der Modernisierung und des Ausbaues der Bahnanlagen stimmte der Rat einer Reihe von Projekten zu, u. a. jenen für die Bahnhöfe Cornaux, Konolfingen, Oberglatt, Uster, Meilen, Flawil und Rorschach. Da die Bahnhofplanung für Luzern in die Phase der Entscheidungen tritt, liess sich der Rat über den derzeitigen Stand der Dinge orientieren. Weiter genehmigte der Verwaltungsrat mehrere Vorlagen für die Beschaffung modernen Rollmaterials. Im Zusammenhang mit dem S-Bahn-Konzept Zürich wurde die Generaldirektion ermächtigt, eine Beteiligung an der Finanzierung der Bauaufwendungen zuzusichern; der grössere Teil dieser für den Agglomerationsverkehr bestimmten Aufwendungen wird indessen von der direkt interessierten Region zu tragen sein (vgl. auch Seite 26).

Zur Sprache kamen im Rat auch die verschiedenen pendenten verkehrspolitischen Probleme, namentlich die Realisierungsfristen für die Gesamtverkehrskonzeption (GVK) und die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen Schiene/Strasse (u. a. die Anlastung der vollen Infrastrukturkosten durch Einführung einer Schwerverkehrsabgabe). Im Rahmen des vom Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement durchgeführten Vernehmlassungsverfahrens über die beiden Planungsfälle Gotthardbasistunnel und Splügenlinie für eine neue Alpen-transversale wurde diese für die Zukunft der SBB ausserordentlich wichtige Frage erneut eingehend behandelt. Dabei gelangte der Rat wie schon 1971/72 zum eindeutigen Ergebnis, dass eine Eisenbahnbasislinie durch den Gotthard im Vergleich zur Splügenlinie gewichtige betriebswirtschaftliche Vorteile aufweist und aus dieser Sicht der Linienführung durch den Gotthard der Vorzug gebührt (vgl. Seite 22). Im Zusammenhang mit der Überarbeitung der bundesrätlichen Botschaft für einen Leistungsauftrag an die SBB befasste sich der Rat erneut mit dem Angebotsprogramm der Unternehmung.



Am 8. Oktober 1980 traten der Verwaltungsrat der Italienischen Staatsbahnen und der Verwaltungsrat der SBB in Bern zu einer gemeinsamen Sitzung zusammen, an der insbesondere die Probleme der Verkehrsabwicklung Nord/Süd und Süd/Nord erörtert und die Programme der Bahnen für den Ausbau und die Kapazitätserhöhung der grenzüberschreitenden Linien – vor allem der Transversale Lötschberg–Simplon – abgestimmt wurden.

Als neues Mitglied des Verwaltungsrates wählte der Bundesrat Herrn Karl Bolting, Regierungsrat des Kantons Schwyz.

Geschäftsleitung

Auch im Berichtsjahr traten die drei Mitglieder der Generaldirektion in der Regel einmal pro Woche zu Sitzungen zusammen, um Fragen der allgemeinen Geschäftsführung und Angelegenheiten von grundsätzlicher Bedeutung zu besprechen sowie Entscheide zu treffen, die in die Zuständigkeit des Kollegiums fallen. Breiten Raum nahm dabei die Behandlung von Personalproblemen ein, wobei vorwiegend Massnahmen im Zusammenhang mit den bei äusseren Diensten entstandenen, zum Teil erheblichen Bestandeslücken und den in den kommenden Jahren wegen der Altersstruktur zu erwartenden zahlreichen Abgängen zu erörtern waren (siehe auch Seite 32). Nachdem die Kommission des Nationalrates, welche die bundesrätliche Botschaft zu einem Leistungsauftrag an die SBB zu beraten hat, ergänzende Erhebungen verlangt hatte, befasste sich die Generaldirektion im Berichtsjahr wiederholt mit den Expertenarbeiten und dem künftigen Angebotsprogramm der SBB. Weiter behandelte sie namentlich Grundsatzprobleme betreffend die laufende Verbesserung und Erweiterung des Angebotes sowie Fragen der Tarifgestaltung. Dabei wurden auch die Erfahrungen der Schwedischen Staatsbahnen mit der Niedrigpreispolitik im Reiseverkehr aufmerksam verfolgt und vorläufige Folgerungen für die SBB gezogen. Weiter wurde eine Studie über mögliche Preisdifferenzierungen nach Zeit und Raum in Auftrag gegeben.

In den Direktionskonferenzen, an denen nebst den Generaldirektoren auch die drei Kreisdirektoren teilnehmen, wurden wie üblich wichtige Geschäfte vorbereitet, und die Teilnehmer informierten sich gegenseitig über den Geschäftsgang und Begebenheiten von allgemeinem Interesse.

In personeller Hinsicht sind in der Geschäftsleitung keine Änderungen zu verzeichnen. Hingegen hat die Generaldirektion einen Wechsel in der Leitung zweier Departemente beschlossen: Herr Generaldirektor Dr. Karl Wellinger, bisher Chef des Departementes Verkehr, übernahm auf den 1. März 1980 das Departement Technik von Herrn Generaldirektor Dr. Werner Latscha, der ab diesem Datum das Departement Verkehr führt. Am 1. Oktober 1980 nahm Herr Michel Crippa seine Tätigkeit als Direktor des neugeschaffenen Marketingstabes auf (vgl. Organigramm Seite II). Wegen Erreichens der Altersgrenze trat der Direktor der Abteilung Zugförderung und Werkstätten bei der Generaldirektion, Herr Dipl.-Ing. Paul Winter, auf den 31. Januar 1980 in den Ruhestand. Der Präsident des Verwaltungsrates würdigte die erfolgreiche Tätigkeit des Zurückgetretenen und sprach ihm für das langjährige Wirken an verantwortungsvoller Stelle Dank und Anerkennung aus. Als Nachfolger wählte der Verwaltungsrat Herrn Dipl.-Ing. Jacques Bonny, bisher Chef des Werkstättendienstes.

II. Planung und Studien

In diesem Abschnitt werden wie üblich einige Sachgebiete aus dem weiten Bereich von Planung und Studien dargestellt. Eine gewisse Systematik in der Wahl der Themen soll die Entwicklung der Arbeiten im Laufe der Jahre zeigen. Wenn zentrale Fragen – wie Leistungsauftrag an die

Feierliche Einweihung der Lokomotive Re 6/6 11 658

Der Gemeindepräsident von Auvénier, Herr Isenschmid, gibt im Beisein von Herrn Verwaltungsratspräsident Grosjean, Herrn Direktor Brocard und vielen Gemeindebewohnern das Wappen «Auvénier» frei. Damit wurde die alte Tradition der Namengebung fortgesetzt.

SBB und neue Eisenbahntransversale durch die Alpen – an dieser Stelle nicht vertieft behandelt werden, so deshalb, weil sich hier im Berichtsjahr die Hauptaktivität auf die Ebene der Politik und der Bundesverwaltung verlagert hat. Bei allen Studien der SBB sind die Zielsetzungen dieselben geblieben: Verbesserung des Angebots mit stärkerer Ausrichtung auf die Marktbedürfnisse, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, Rationalisierung.

Leistungsauftrag an die SBB

Im «Bericht 1977» haben Verwaltungsrat und Generaldirektion fünf verschiedene Varianten für das von den SBB in Zukunft zu erbringende Leistungsangebot dargelegt. Dieser Bericht, der Schlussbericht über die GVK sowie andere Vorstösse gaben dem Bundesrat Veranlassung, den eigenössischen Räten mit Botschaft vom 24. Oktober 1979 zu beantragen, die künftigen Aufgaben der Bundesbahnen im «Leistungsauftrag 1980» zu formulieren. Die vorbereitende nationalrätliche Kommission verlangte ergänzende Erhebungen und Untersuchungen; sie sind noch nicht abgeschlossen. Gestützt auf die Ergebnisse soll den eidgenössischen Räten eine überarbeitete Botschaft samt neu formuliertem Leistungsauftrag unterbreitet werden.

Eisenbahntransversale durch die Alpen

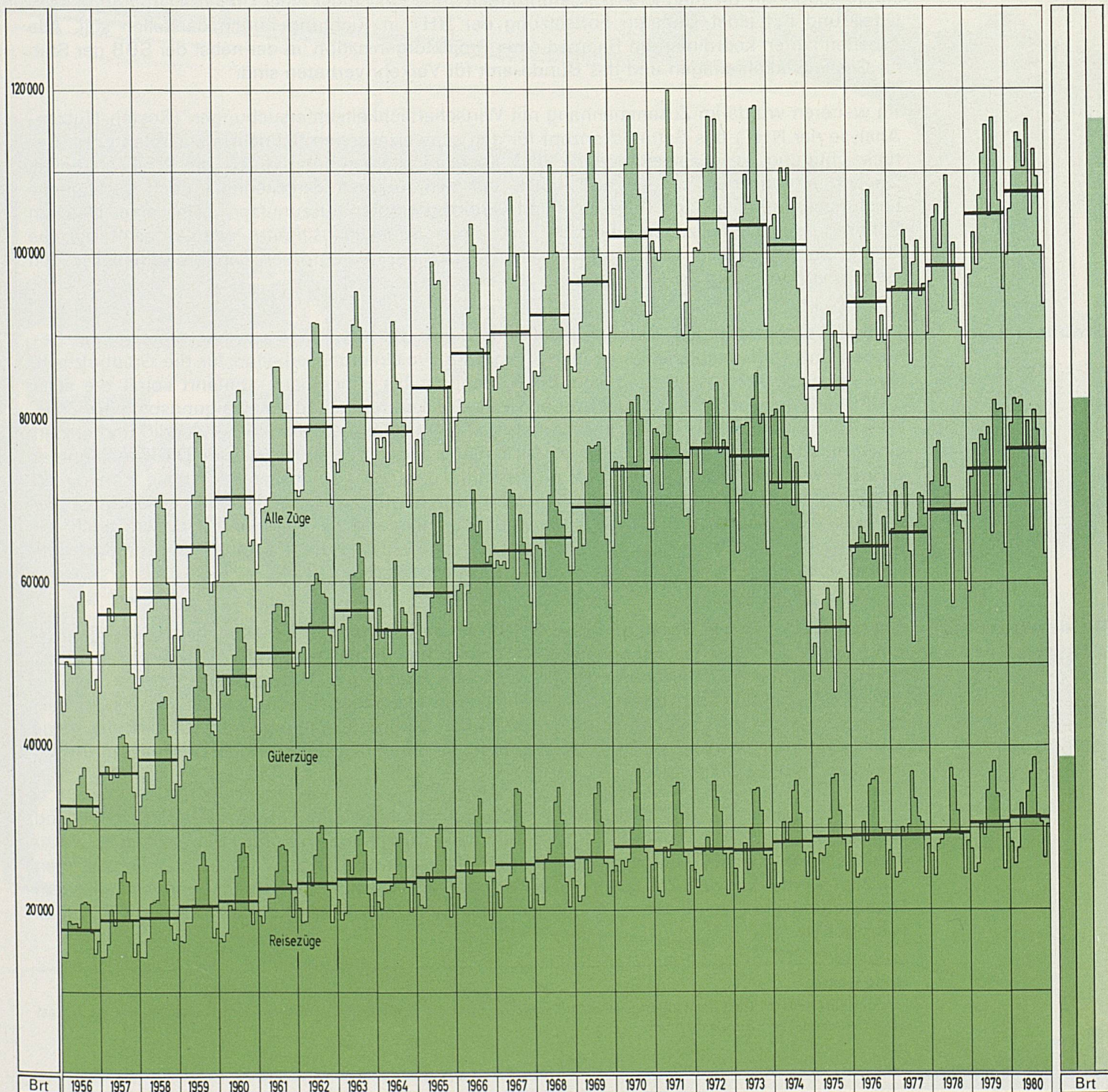
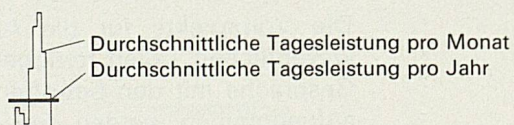
Angesichts des starken Verkehrsanstieges im Transit Nord/Süd und Süd/Nord – die Darstellungen Seiten 9 und 23 zeigen dies – plädierten Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der SBB bereits anfangs der siebziger Jahre für den Bau eines Basistunnels durch den Gotthard. Die vom Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement im November 1963 eingesetzte Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen», welche die Aufgabe hatte, die verschiedenen Projekte und Begehren für einen Eisenbahn-Basistunnel durch die Alpen zu prüfen, sprach sich nach mehrjährigen Arbeiten in ihrer Sitzung vom 22. Juni 1970 mehrheitlich für den Bau eines Gotthard-basistunnels aus (vgl. eingehende Darlegung im Geschäftsbericht 1971, Seite 29 ff). Nachdem auf parlamentarischer Ebene am 30. September 1973 für die Projekte Gotthardbasislinie und Ostalpenbahn noch die Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse verlangt worden war, setzte der Bundesrat 1974 eine weitere Kommission ein; diese Kontaktgruppe «Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen», deren Hauptaufgabe eine vergleichende Darstellung der verkehrs- und bautechnischen, betrieblichen, regionalen und volkswirtschaftlichen Gegebenheiten für die beiden Planungsfälle war, lieferte ihren Schlussbericht am 20. Dezember 1979 ab. Dieser Bericht bildete Gegenstand eines 1980 eingeleiteten Vernehmlassungsverfahrens bei den Kantonen; ferner lud das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement die Nachbarstaaten zur Stellungnahme ein. Auch der Verwaltungsrat der SBB befasste sich wieder mit diesem Problem und kam an seiner Sitzung vom 4. September 1980 erneut zum Ergebnis, dass eine Eisenbahnbasislinie durch den Gotthard im Vergleich zur Splügenlinie gewichtige betriebswirtschaftliche Vorteile aufweist. Er trat daher aus dieser Sicht nachdrücklich für die Linienführung durch den Gotthard ein.

Neue Haupttransversalen (NHT)

Die wichtigsten Schienenstränge der Schweiz, nämlich die Nord-Süd- und die West-Ost-Transversale, werden in absehbarer Zeit mindestens streckenweise für höhere Transportkapazitäten ausgebaut werden müssen. Naheliegender wäre, neben die bestehende Doppelspur ein oder zwei weitere Gleise zu legen. Weil die bestehenden Linien aber weitgehend im letzten Jahrhundert gebaut worden sind, relativ viele Kurven aufweisen und deshalb nur beschränkte Geschwindigkeiten zulassen, wäre ein derartiges Vorgehen wenig sinnvoll, ganz abgesehen davon, dass die Führung weiterer Gleise durch die vielen eng überbauten Ortschaften nur mit ausserordentlich schwerwiegenden Eingriffen möglich wäre. Unter dem Begriff «Neue Haupttransversalen» hat deshalb die Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption vorgeschlagen, dem bestehenden Schienennetz ein nach den heutigen Anforderungen gebautes neues Schienenkreuz Nord-Süd und West-Ost zu überlagern. Dieses soll an mehreren Stellen mit dem alten Netz verbunden werden, was einen etappenweisen Bau und eine schrittweise Inbetriebnahme erlauben wird. Dass in den Nachbarländern in ähnlicher Weise vorgegangen wird und dort bereits beachtliche Baufortschritte erzielt worden sind, wird an anderer Stelle dargelegt (vgl. Seite 31). Im übrigen

Tagesleistungen im Reise- und Güterverkehr auf der Gotthard-Bergstrecke

Übersicht über die täglich in beiden Richtungen geführten Bruttotonnen (Brt)



besteht eine Analogie zu den schweizerischen Nationalstrassen. Diese bilden ein über das Hauptstrassennetz gelegtes neues Netz hoher Leistungsfähigkeit.

Die Vorprojekte für die Abschnitte Basel–Olten und Bern–Roggwil-Wynau sind in den wesentlichen Teilen fertiggestellt. Auf der Grundlage dieser Vorprojekte sollen demnächst die Gespräche mit den betroffenen Kantonen über die Linienführung der Neubaustrecken wieder aufgenommen werden. Für den Abschnitt Roggwil-Wynau–Lenzburg wurde eine Planungsstudie begonnen, die mögliche Trasseführungen unter Einschluss einer Dreiecksverbindung nach Olten und mit einer späteren Fortsetzung der NHT in Richtung Zürich darstellen soll. Alle Arbeiten laufen koordiniert im Rahmen einer Projektorganisation, in der nebst der SBB der Stab für Gesamtverkehrsfragen und das Bundesamt für Verkehr vertreten sind.

Im weiteren wurde im Zusammenhang mit Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (Kosten-Nutzen-Analyse der NHT) das Betriebskonzept für den schweizerischen Schnellzugsfahrplan unter Berücksichtigung der Fahrzeitgewinne und Kapazitätssteigerungen durch die NHT erarbeitet. Danach ermöglichen es die NHT, auch auf dem übrigen Streckennetz noch vorhandene Leistungsreserven für den Reisezug- und Güterzugfahrplan auszunutzen. Dank einer flexiblen Führung von Schnellzügen über alte und neue Streckenabschnitte werden nicht nur die Hauptzentren schneller und häufiger bedient; auch die mittelgrossen Zentren kommen in den Genuss von Vorteilen.

Grauholzlinie

Konkret vorangekommen – nicht zuletzt auch durch die Gespräche mit den interessierten Behörden und Regionalplanungsorganen – sind die Projektierungsarbeiten für die Grauholzlinie. Dies ist eine Direktverbindung von Bern Löchligut bis Hindelbank, umfährt somit die stark belastete Gemeinschaftsstrecke Bern Löchligut–Zollikofen und den Verzweigungsbahnhof Zollikofen. Sie ist zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Raume Zollikofen notwendig und erspart einen durchgehenden Ausbau auf Vierspur entlang der vorhandenen Strecke. Die Trassierungsnormen dieser Entlastungslinie sind so gewählt, dass sie auch einer NHT-Linie Bern–Olten eingefügt werden könnte. Da die Linie zu einem guten Teil im Tunnel verläuft, ist ein weitgehender Schutz der Umwelt vor allfälligen Immissionen gegeben. Nachdem auch die umfangreichen geologischen Untersuchungen abgeschlossen sind, sollte der Grundsatzentscheid über den Bau der Linie schon bald gefällt werden.

Unternehmensplanung

Mit der «Langfristigen Gesamtplanung 1972» wurde den früheren Bereichsplänen (Mehrjahresprogramme für Bauten, Fahrzeugbeschaffungen usw.) ein langfristiger Gesamtplan übergeordnet. Unter Berücksichtigung von Umwelt, Markt und Unternehmenspolitik wurden Angebotsgestaltung und qualitative Leistungsziele festgelegt; anschliessend folgten die Verkehrsprognosen, die Bestimmung der notwendigen Betriebsleistungen und Betriebsmittel sowie die Prüfung der Wirtschaftlichkeit. Aus dem so entstandenen langfristigen Gesamtplan liessen sich sodann die Bereichspläne ableiten.

Dieses Konzept «LGP 1972» wurde für drei Planungsdurchläufe verwendet (1972, 1975 und 1976). Dabei zeigten sich Mängel, insbesondere der Anwendung: darunter das Bestreben, ein zu detailliertes Bild einer zu entfernten Zukunft (15 Jahre) entwerfen zu wollen. Einem verbesserten Konzept wurde daher als Ziel gesetzt, die Planung in mehrere Zeitbereiche mit unterschiedlichem Detaillierungsgrad zu gliedern, im übrigen aber von den Grundgedanken der «LGP 1972» auszugehen.

Hohe Gäste

Königin Elizabeth II., Gast der Eidgenossenschaft und hier begleitet von Herrn Bundespräsident Chevallaz, war auch Gast der Schweizerischen Bundesbahnen.



Nach einem Unterbruch, bedingt durch die Definition des neuen Leistungsangebots der SBB («Bericht 1977», Leistungsauftrag), soll die von einer internen Arbeitsgruppe erarbeitete integrierte Unternehmungsplanung – ergänzt durch die in der Zwischenzeit institutionalisierten «Multidisziplinären Studien» (MDS) – im Frühjahr 1981 wieder aufgenommen werden.

Anschluss des Flughafens Genf

Die Projektierungsarbeiten für den Anschluss des Flughafens Genf sind weitergeführt worden. Dabei wurden insbesondere für die Disposition der Verkehrsanlagen Varianten untersucht, mit dem Ziel, die Eisenbahn so günstig als möglich in das gesamte Verkehrssystem des Flughafens einzubinden.

Der Anschluss des Flughafens fusst bekanntlich auf der Idee, die bestehende Hauptlinie Lausanne–Genf bis Cointrin zu verlängern, und zwar mit schweizerischem Stromsystem. Hiefür wird westlich des Bahnhofs Genf zuerst die Trasse der Linie nach Lyon benützt, anschliessend ab Châtelaine eine rund 2,5 km lange Stichlinie gebaut (siehe Karte nebenan). Wie im Flughafen Zürich werden die Gleis- und Perronanlagen unterirdisch angeordnet. Alle Schnellzüge der Richtungen Wallis, Mittelland (Fribourg–Bern) und Jurafuss werden grundsätzlich ab und bis Flughafen geführt. Damit wird man zu dem in Europa einzigartigen Zustand gelangen, dass die Züge der West–Ost-Achse gleich beide interkontinentalen Flughäfen Genf und Zürich anlaufen und auch die zugehörigen Stadtbahnhöfe Zürich und Genf mitbedienen.

An den Bauaufwendungen von rund 189 Mio Fr. trägt die öffentliche Hand 40% oder 76 Mio Fr. mit. Damit soll ein kostendeckender Betrieb möglich sein. Zudem besteht Gleichbehandlung mit dem Flughafenanschluss Zürich. Der Bundesbeschluss über den Bahnanschluss des Flughafens Genf vom 20. 6. 80 mit Zusicherung von 64 Mio Fr. ist mittlerweile in Kraft getreten. Für den auf den Kanton Genf entfallenden Beitrag von 12 Mio Franken steht das Genehmigungsverfahren vor dem Abschluss. Die Ausführung dieses grossen Bauvorhabens ist so programmiert, dass die Flughafenlinie Genf 1987 in Betrieb genommen werden kann.

Zürcher S-Bahn

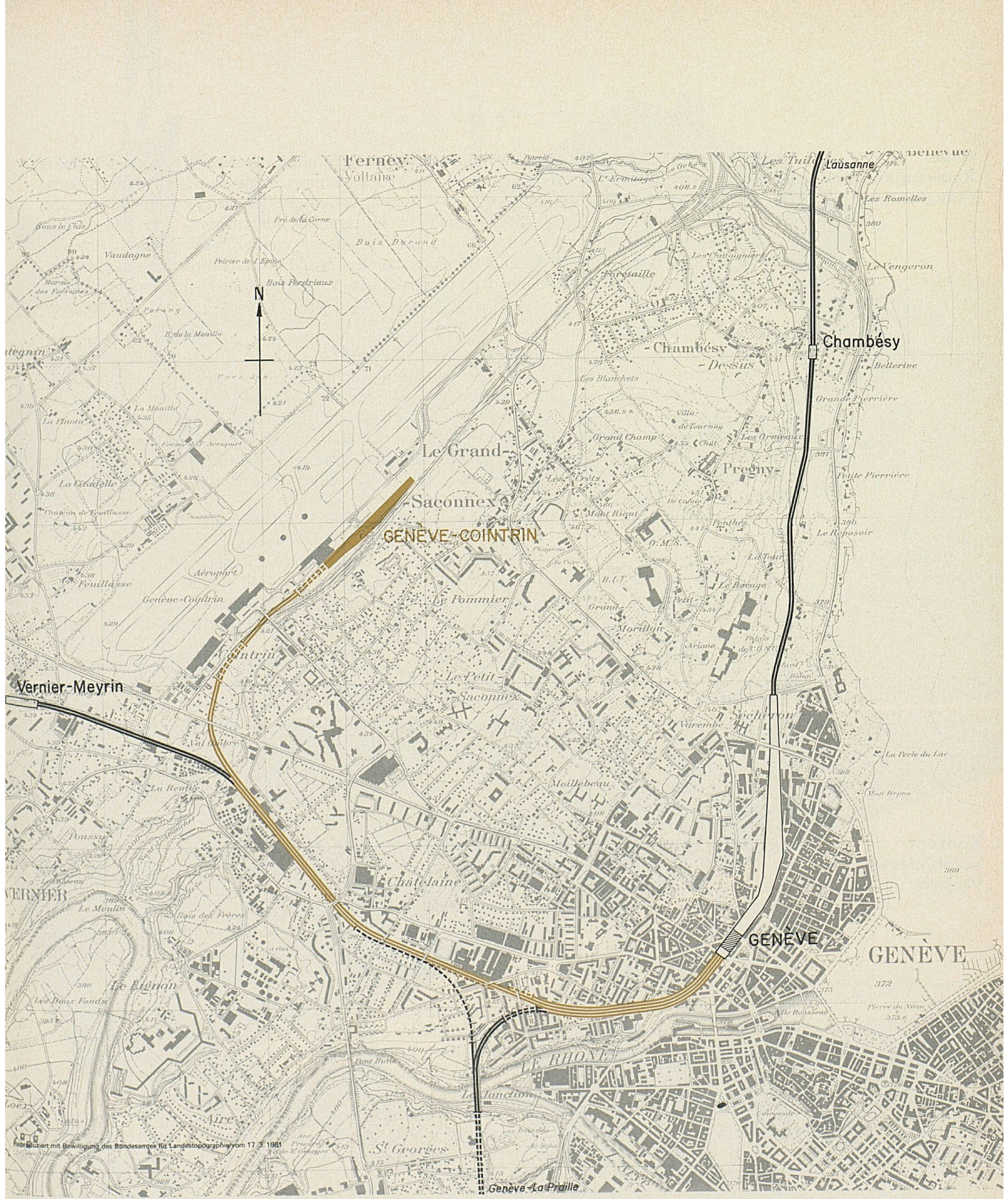
Das Angebot der künftigen Zürcher S-Bahn ist im Unterschied zur Vorlage von 1973 ganz wesentlich weiterentwickelt worden: Die S-Bahn-Züge werden den Stadtkern auf sogenannten Durchmesserlinien durchqueren und damit eine ganze Anzahl neuer, rascher Verbindungen schaffen nach und zwischen verschiedenen Stadtteilen. Nach wie vor bildet der Bau der Zürichberglinie mit dem Bahnhof Museumstrasse das Kernstück des grossen Projektes.

Im Jahre 1980 tat der Regierungsrat des Kantons Zürich einen ersten entscheidenden Schritt zur Verwirklichung der Zürichberglinie mit dem Bahnhof Museumstrasse: Mit Datum vom 29. Oktober beantragte er dem Kantonsrat die Ausrichtung eines Staatsbeitrages von 553 Mio Franken an die SBB, welche ihrerseits einen Finanzierungsbeitrag von weiteren 100 Mio Franken zugesichert hatten. Dazu kommen verschiedene weitere Eigenleistungen der SBB. Der Kantonsrat bildete eine fünfzehnköpfige Kommission, welche noch im Dezember Eintreten auf die Vorlage beschloss. Die Behandlung im Plenum und die Volksabstimmung werden voraussichtlich 1981 erfolgen.

Parallel dazu trieben die SBB die Vorarbeiten für die Zürcher S-Bahn weiter. Im April lag die Wirtschaftlichkeitsrechnung vor, welche zeigt, dass die zusätzlichen Kosten des S-Bahn-Betriebes im Vergleich mit dem Stundentakt von den Mehrerträgen dank der Angebotsverbesserung gedeckt werden dürften, sofern sich der prognostizierte Mehrverkehr auch tatsächlich einstellt und die Tarife der Kostenentwicklung angepasst werden können.

Anschluss des Flughafens Genf an das Eisenbahnnetz

Die projektierte Flughafenlinie Genf wird im engeren Stadtgebiet das bestehende Trasse der Linie nach La Plaine–Lyon mitbenützen. Damit beschränkt sich die eigentliche Neubaustrecke auf den Abschnitt von der Abzweigung bei Châtelaine bis zum unterirdischen Flughafenbahnhof. Das Bauvorhaben soll 1987 beendet sein.



Phot. Buzart mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 17. 3. 1961

Neues Reisezugkonzept (Taktfahrplan)

Am 22. Februar 1979 stimmte der Verwaltungsrat der Einführung des Neues Reisezugkonzepts (NRK) auf den Fahrplanwechsel im Frühjahr 1982 zu. Es bringt eine netzweite Systematisierung des Reisezugfahrplans auf der Basis von drei Zuggattungen: Regionalzüge, Schnellzüge und Intercity-Züge. Alle drei Zuggattungen sind so aufeinander abgestimmt, dass im Prinzip zwischen allen Stationen stündliche Verbindungen angeboten werden. Von diesem Grundsatz wird nur in Einzelfällen, so zum Beispiel zu verkehrsarmen Zeiten auf verkehrsschwachen Linien, abgewichen. Einbezogen sind auch die konzessionierten Transportunternehmungen und der Automobildienst der PTT.

Ende Juni 1980 wurde den Fahrplankommissionen der Kantone ein Fahrplanentwurf zur Vernehmlassung zugestellt, der ab August 1980 zu ersten Gesprächen führte. Das überarbeitete Konzept wurde von allen Kantonen grundsätzlich positiv aufgenommen. Dennoch gingen zahlreiche Änderungsanträge ein. Die gegenwärtig laufende Detailbearbeitung hat zum Ziel, sie so zu behandeln, dass für die formelle Vernehmlassung ab 1. Juni 1981 eine bereinigte Ausgangslage geschaffen werden kann. Parallel zu den Gesprächen mit den Kantonen erfolgen die Bearbeitung des internationalen Fahrplans, des Güterzugsfahrplans und der Einbezug der Brief- und Paketpostbeförderung. Im Jahre 1981 sind ferner eine Reihe von flankierenden Massnahmen einzuleiten, welche zur erfolgreichen Einführung des NRK am 23. Mai 1982 beizutragen haben, wie z. B. Personalinstruktion, Information und Werbung.

Verpflegungs- konzept im Speisewagen

Die Speisewagen- und Minibar-Dienste bilden einen integrierenden Bestandteil des Leistungsangebotes im nationalen und internationalen Schnellzugsverkehr und stellen ein wesentliches Komfortelement dar. Im Bestreben, diesen echten Leistungsvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln auch in Zukunft zu wahren, wurde die Aufgabe der Verpflegungsdienste in den Zügen überprüft. Das Ergebnis lässt sich wie folgt zusammenfassen: Die Versuche mit Selbstbedienungs-Speisewagen werden verlängert und ausgedehnt, mit dem Ziel, die Erfahrungen weiter zu vertiefen. Die frequenzstarken Züge der Hauptlinien werden auch in Zukunft mit Speisewagen des klassischen Typs geführt. Die Qualität des Angebots soll vergleichbaren stationären Restaurants entsprechen; die Frischzubereitung von Mahlzeiten ist beizubehalten. Der gegenwärtige Park an Speisewagen, der am Ende seiner Lebensdauer angelangt ist, muss in den nächsten Jahren abgelöst werden. Der neu zu bauende Speisewagen EW IV wird klimatisiert sein, technisch über modernste Betriebseinrichtungen verfügen und einen Restaurationsraum mit 52 festen Sitzplätzen aufweisen.

Konzept kombinierter Verkehr

Zum kombinierten Verkehr gehören die Beförderung von Grosscontainern und der Huckepackverkehr, letzterer aufgeteilt in die sogenannte rollende Autobahn und die Beförderung von Sattelanhängern und Wechselaufbauten. Der Grosscontainerverkehr befindet sich in erfreulicher Entwicklung. Im Huckepackverkehr bildet das Konzept 1984 vorläufig die Grundlage für das weitere Vorgehen. Im Berichtsjahr wurden insbesondere Abklärungen über mögliche Standorte von Huckepack-Terminals durchgeführt. Da der Markt auf diesem Sektor noch nicht gefestigt ist, konnte indessen noch keine bestimmte Projektvariante gewählt werden.

Dezentrale Daten- verarbeitung

Die stürmisch verlaufende technische Entwicklung der EDV, insbesondere die stete Verbesserung der Preis/Leistungsverhältnisse, hat in den letzten Jahren zu einer Erweiterung der Konzepte für die Computeranwendung geführt. Die bisher mehrheitlich zentralen Anwendungen, verbunden mit dem Aufbau von grossen Informationssystemen über ganze Einsatzbereiche wie beispielsweise Verkauf, Personal und Finanzen, können heute durch dezentrale Anwendungen ergänzt werden. Unter dezentraler Datenverarbeitung ist ein Konzept zu verstehen, bei welchem nicht nur Ein- und Ausgabegeräte zum Arbeitsplatz des Benutzers gebracht werden, sondern

Station Bassersdorf

Das ehemalige Stationsgebäude an der alten Bahnlinie – und die neue Station an der neu trassierten Doppelspurlinie.



auch Computerleistung im Dialogbetrieb, Programme und Speicherkapazität. Dies eröffnet die Möglichkeit, Verarbeitungen sowohl selbständig und lokal wie auch zusammen mit zentralen Computern durchzuführen. Dank dem Netz für Datenübertragung ist eine geeignete Funktionsverteilung bei Geräten und Programmen möglich.

Eine Vielzahl von Gründen, so unter anderem die bessere und schnellere Verfügbarkeit von lokaler Computerkapazität, die Reduktion von Übertragungskosten, die Datenerfassungsmöglichkeiten an der Quelle und nicht zuletzt das geänderte Verhalten des Benutzers, der den Computer immer mehr als zweckmässiges Werkzeug für seine tägliche Arbeit benötigt, fördern solche Konzepte. Mit den heute verfügbaren technischen Mitteln werden sie nunmehr auch wirtschaftlich interessant.

Unter diesen Voraussetzungen ist bei den SBB ein dezentraler Computereinsatz bei verschiedenen Stellen, besonders bei den Kreisdirektionen und den Werkstätten gegeben, u.a. für eigenständige lokale Anwendungen und für lokale Bearbeitung von Auszügen aus zentralen Datenbeständen. Um auf diesem Gebiet praktische Erfahrungen zu sammeln, wurde beschlossen, bei der Kreisdirektion III in Zürich eine auf zwei Jahre befristete Pilotinstallation einzurichten. Dieser Versuch soll namentlich Aufschluss geben über die Wirtschaftlichkeit und die Möglichkeiten der Verantwortungsabgrenzung.

Zentrale Datenbank «ZEBRA»

Im Rahmen einer multidisziplinären Studie entwickelt eine Arbeitsgruppe das Projekt «Zentrale Datenbank für Rollmaterialangaben» (ZEBRA). Dieses Datenbanksystem soll im Endausbau technische, betriebliche und finanzielle Angaben des gesamten Rollmaterials der SBB umfassen. Die Daten sollen für die Unterhaltsplanung und -steuerung sowie für betriebliche Bedürfnisse zur Verfügung stehen. Eine erste Realisierungsetappe umfasst den Aufbau der Teildatenbank (Güterwagen), und zwar auch im Hinblick auf den geplanten Datenaustausch mit verschiedenen ausländischen Bahnen.

Bekämpfung des Rangierlärms

In Fortsetzung der bereits früher erwähnten Arbeiten gelang bei der Bekämpfung des Rangierlärms ein entscheidender Durchbruch: Das lästige Kreischen der Balkengleisbremsen, die für die Geschwindigkeitssteuerung der ablaufenden Güterwagen in Rangierbahnhöfen erforderlich sind, konnte weitgehend eliminiert werden.

Für die beiden wesentlichen Einsatzbereiche der Balkengleisbremsen wurde je ein besonderes Verfahren entwickelt: Beim Einsatz als Talbremsen in der Verteilzone von Rangierbahnhöfen werden die Bremsbalken mit Stahlklötzen segmentiert. Ausserdem wird ein für die Geschwindigkeitssteuerung entwickeltes Regelungsverfahren angewendet, das aperiodisch den Anpressdruck der Bremsbalken an die Räder verändert und so verhindert, dass sich die Schwingungen der Räder zum Kreischgeräusch aufschaukeln können. Das Verfahren wurde mit Erfolg erstmals im Rangierbahnhof Limmattal eingesetzt. – Beim Einsatz als Zulauf- und Rückhaltebremsen in Gefällsanlagen (Rangierbahnhof Muttenz 2) werden die Bremsbalken ebenfalls segmentiert, auf der Radinnenseite mit Kunststoffklötzen und auf der Radaussenseite mit Klötzen in sogenannter Sandwichbauweise (Stahl/Kunststoff/Stahl). Dadurch wird in dem sehr niedrigen Geschwindigkeitsbereich (ca. 1 m/s) von Gefällsanlagen das Kreischgeräusch beinahe vollständig unterdrückt.

Diese beiden Verfahren haben sich sehr gut bewährt. Bereits interessieren sich ausländische Bahnen und Firmen für die Übernahme.

III. Umschau bei den ausländischen Bahnen

Trotz der nicht überall sehr guten Wirtschaftslage im verflorbenen Jahr konnten die Bahnen auf verschiedenen Gebieten Erfolge verbuchen. Im Güterverkehr setzte in allen europäischen Ländern eine spürbare, allerdings von Land zu Land verschieden starke Belegung ein. Besonders gross waren die Verkehrszunahmen beim kombinierten Verkehr. Im Personenverkehr hielt eine bereits 1979 angelaufene leichte Steigerung an. Diese günstige Entwicklung ist wohl vor allem auf die Bemühungen der Bahnen zurückzuführen, ihr Angebot zu verbessern (Führung vermehrter Reisezüge, Erhöhung der Geschwindigkeit, Verbesserung des Fahrkomfortes usw.). In diesem Zusammenhang sei hier besonders auf den Bau von Schnellverkehrslinien in verschiedenen Ländern hingewiesen.

Mit der «Direttissima» bauen die Italienischen Staatsbahnen eine neue Eisenbahnlinie von Rom nach Florenz, die mit konventionellem Rollmaterial und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h befahren werden kann. Von der 236 km langen Schnellfahrlinie ist ein erstes 122 km langes Teilstück seit 1977 in Betrieb, und für 1981 ist die Eröffnung einer weiteren Etappe geplant. Der durchgehende Betrieb auf der «Direttissima» wird zwischen Rom und Florenz eine beachtliche Fahrzeitreduktion ermöglichen, nämlich von heute 3 Stunden 10 Minuten auf 1 Stunde 40 Minuten.

Die Französischen Staatsbahnen (SNCF) haben ihrer neuen Schnellfahrlinie Paris–Lyon sowohl für die Strecke als auch für das Rollmaterial eine Neukonzeption zugrunde gelegt. Die 425 km lange neue Strecke ist ausschliesslich für die neuen Triebwagenzüge TGV (train à grande vitesse) vorgesehen. Diese werden mit einer Geschwindigkeit von 260 km/h verkehren und zwischen Paris und Lyon noch eine Fahrzeit von bloss 2 Stunden benötigen (Zeitgewinn 1 Stunde 44 Minuten). Die TGV-Züge können auch auf Anschlussstrecken der Schnellfahrlinie übergehen und gelangen ab Herbst 1981 u. a. auch zwischen Paris und Genf zum Einsatz. Nach Vollendung der Neubaulinie wird die Fahrzeit Genf–Paris nur noch rund 3½ Stunden betragen, was gegenüber heute einen Zeitgewinn von 2 Stunden darstellt. Von den insgesamt 87 modernen Zugseinheiten sollen sechs ab 1984 für die Verbindung mit Lausanne eingesetzt werden. Diese sind deshalb so ausgerüstet, dass sie auch mit dem Bahnstrom der SBB betrieben werden können. Die Fahrzeit Lausanne–Paris wird voraussichtlich 3 Stunden und 50 Minuten betragen, so dass sich im Vergleich zu den heute schnellsten Zügen ein Zeitgewinn von etwa einer Stunde ergibt.

Auch bei der Deutschen Bundesbahn sind Projekte für Schnellbahnen in Ausführung begriffen. In einer ersten Etappe ist der Bau der Strecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart vorgesehen. Die Neubaustrecken, auf denen konventionelles Rollmaterial verwendet wird, sind für Höchstgeschwindigkeiten von 250 km/h konzipiert. Auf der 328 km langen Strecke Hannover–Würzburg steht ab Hannover seit 1979 ein 12 km langes Teilstück in Betrieb, weitere Teilstücke sind seit 1978 im Bau begriffen. Im Endzustand kann die Fahrzeit zwischen Hamburg und Nürnberg von heute 6 Stunden auf 4¼ Stunden reduziert werden. Mit dem Bau der 105 km langen Neubaustrecke zwischen Mannheim und Stuttgart wurde 1976 begonnen. Die Bauzeit wird voraussichtlich 10 Jahre betragen.

Die polnischen Staatsbahnen bauen ebenfalls eine neue Schnellfahrlinie. Sie beginnt in Zawiercie in Schlesien und endet in Gdansk an der Ostsee. Mit den Bauarbeiten an dieser 570 km langen Linie wurde 1971 begonnen, und seit 1974 erfolgt die streckenweise Inbetriebnahme von Süden nach Norden. Zurzeit ist das in Betrieb stehende Teilstück nur für den Güterverkehr geöffnet; die Führung von Schnellzügen in einem späteren Zeitpunkt ist aber vorgesehen. Diese Strecke erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

In Grossbritannien, der Geburtsstätte der Eisenbahn, verfolgen die British Railways die Konzeption, durch die Konstruktion fortschrittlicher Fahrzeuge den Bau neuer Strecken zu vermeiden. Begünstigt wird dieses Vorhaben durch die grosszügigen Normalien der bestehenden Strecken. Das Resultat ist der nach neuesten Erkenntnissen konzipierte Triebwagenzug «Advanced Passenger Train» (APT). Er erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h und verfügt über eine Querneigeeinrichtung, die ein schnelles Befahren auch relativ enger Kurven erlauben soll. Ein weiteres Merkmal ist sein sparsamer Energieverbrauch. Dies wird durch den Vergleich veranschaulicht, dass der APT bei 200 km/h weniger Energie verbraucht als ein konventioneller Zug bei 160 km/h. Bisher wurden drei Prototypen gebaut, die demnächst zwischen London und Glasgow eingesetzt werden sollen.

Die Realisierung der aufgezeigten Projekte erfordert die Bereitstellung beträchtlicher finanzieller Mittel. Wohl die meisten Staaten haben in den vergangenen Jahren für den Ausbau des Strassennetzes und namentlich für die neuen Hochleistungsstrassen sehr viel mehr Geld investiert als für den Ausbau ihres nationalen Schienennetzes. (In der Schweiz sind die Infrastrukturaufwendungen für die Strasse in den letzten Jahren etwa fünf mal so hoch ausgefallen wie die gesamten Infrastrukturinvestitionen für die Schiene, d.h. für die SBB und die Privatbahnen zusammen.) In den vorhin erwähnten Ländern ergibt sich nun durch den Bau der Schnellverkehrs-Bahnlinien eine gewisse Verschiebung der Prioritäten von der Strasse zur Schiene. Die genannten Bauvorhaben zeigen aber auch, dass die Eisenbahnen als energiesparendes und umweltfreundliches Verkehrsmittel grosse Anstrengungen unternehmen, um für die Befriedigung zukünftiger Transportbedürfnisse gerüstet zu sein.

IV. Personal

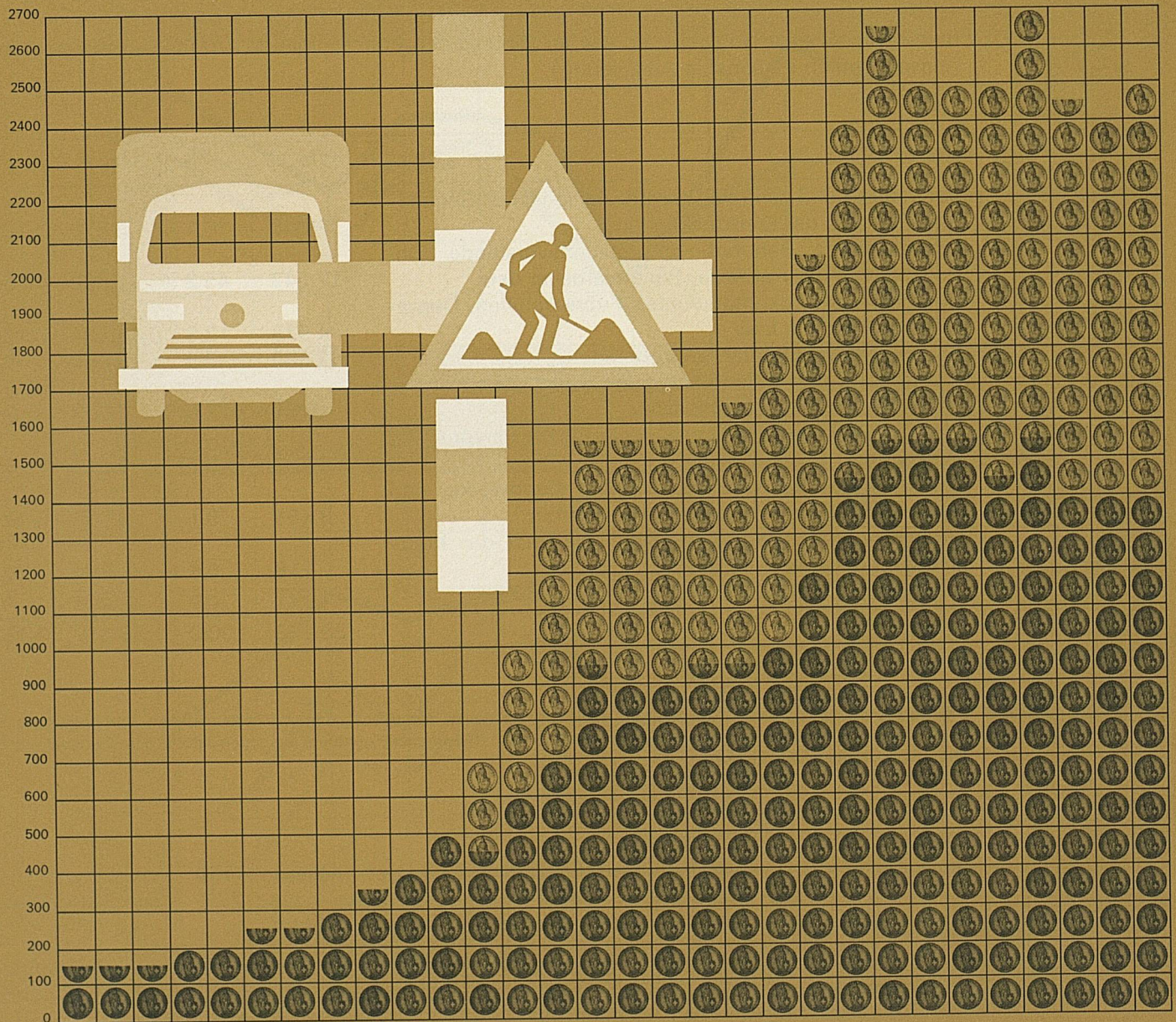
Personalbestand und allgemeine Personalfragen

Der Personalbestand konnte wegen der rückläufigen Verkehrsentwicklung und dank den Bestrebungen auf Senkung des Aufwandes ab 1974 bis 1978 Jahr um Jahr herabgesetzt werden. 1978 wurde mit 38 003 Personen die Untergrenze erreicht. 1979 stieg der durchschnittliche Bestand um 110 Personen oder 0,3% auf 38 113 Personen an und 1980 um 254 Personen oder 0,7% auf 38 367. Dieser Bestand liegt um 2 664 Personen oder 6,5% unter jenem des Jahres 1974 von 41 031 Einheiten, der gleichzeitig dem von den Bundesbehörden im Herbst 1974 festgesetzten Personalplafond entspricht.

Die Erhöhung des Personalbestandes im Berichtsjahr war notwendig wegen der allgemeinen Verkehrszunahme, des neuen Leistungsangebotes auf der Zürcher Flughafenlinie, der für das Frühjahr 1982 geplanten beträchtlichen Erweiterung des Reisezugangebotes gemäss dem Neuen Reisezugkonzept (Taktfahrplan) und schliesslich zufolge äusserer Einflüsse, wie der neuen Ferienregelung für das Bundespersonal. Zunehmende Rekrutierungsschwierigkeiten, besonders in den grossen Zentren und bei bestimmten Personalkategorien, namentlich beim Arbeiterpersonal, haben zu einer Intensivierung der Personalwerbung gezwungen. Trotz grösster Anstrengungen konnten 106 im Personalvoranschlag 1980 vorgesehene Stellen nicht besetzt werden.

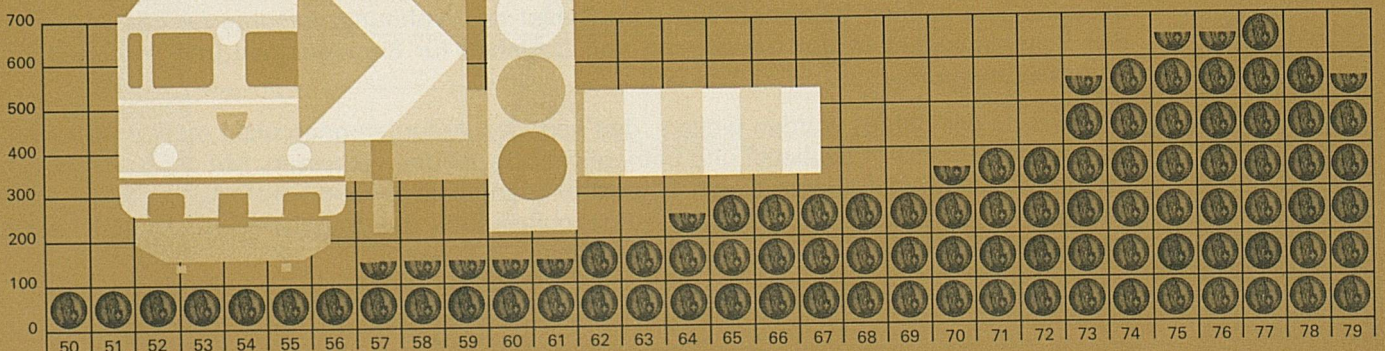
Die Darstellung Seite 35 veranschaulicht die monatlichen Schwankungen des Personalbestandes in den Jahren 1978 bis 1980 und ermöglicht einen Vergleich mit der entsprechenden Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs.

Investitionen für die Infrastruktur der Strasse



Die Investitionen des Bundes, der Kantone und der Gemeinden für den Neubau und Ausbau von Strassen, einschliesslich Nebenanlagen, wie Unterführungen und Parkplätze, sind von 134,0 Mio Franken im Jahre 1950 auf rund 2490 Mio Franken im Jahre 1979 angestiegen. Die Münzen in hellem Farbton stellen die auf die Nationalstrassen entfallenden Investitionen dar.

Investitionen für die Infrastruktur der Schiene



Die Investitionen der Bundesbahnen und der Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs, einschliesslich Leistungen der öffentlichen Hand für den Neubau und Ausbau von Geleisen und Bahnhöfen sowie übriger fester Anlagen, wie Dienstgebäude, Werkstätten und Kraftwerke, haben sich von 97,5 Mio Franken im Jahre 1950 auf 545,0 Mio Franken im Jahre 1979 erhöht.

Quellen:
 «Ergebnisse der Strassen- und Kategorienrechnung» in den Berichtsjahren, Bundesamt für Statistik;
 «Schweizerische Verkehrsstatistik», Bundesamt für Statistik.

In den einzelnen Arbeitsgebieten war im Jahresdurchschnitt folgende Anzahl Bediensteter tätig (einschliesslich Personal in Ausbildung):

Arbeitsgebiete	1979	%	1980	%
Verwaltung und zentrale Dienste: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen *	3 846	10,1	3 878	10,1
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	17 247	45,2	17 382	45,3
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 923	12,9	4 994	13,0
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	2 999	7,9	3 050	7,9
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	751	2,0	753	2,0
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	3 333	8,7	3 213	8,4
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Handwerker und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 469	9,1	3 506	9,1
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	218	0,6	224	0,6
Übriges, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 327	3,5	1 367	3,6
Total	38 113	100,0	38 367	100,0

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

Im Rahmen des betrieblichen Vorschlagswesens wurden insgesamt 160 Verbesserungsvorschläge eingereicht und bewertet. Dabei konnten 45 Ideen – rund 27% – zur Realisierung übernommen werden; den Einsendern wurden Prämien ausgerichtet.

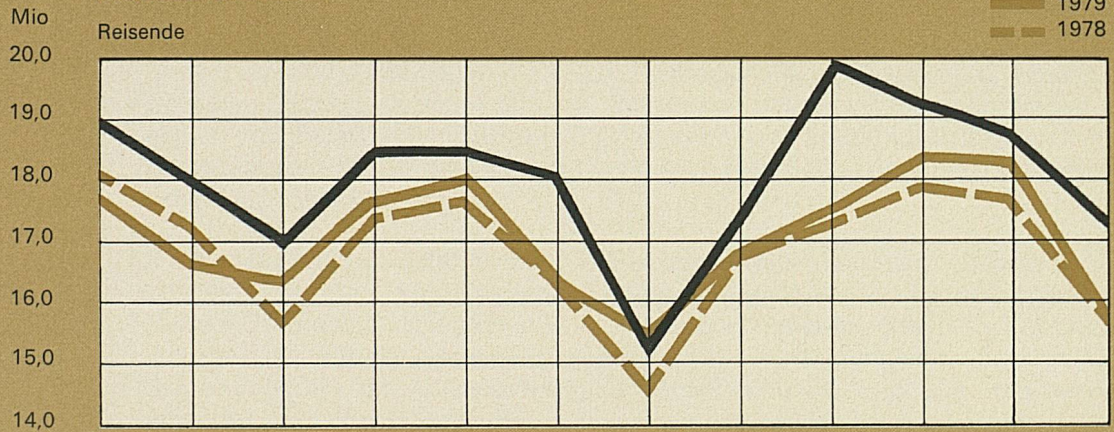
Zur Vereinfachung des Zahlungsverkehrs und Verringerung des administrativen Aufwandes wurde bei den SBB schon vor mehreren Jahren – auf freiwilliger Basis – die bargeldlose Lohnzahlung eingeführt. Auf den 1. Januar 1980 ist diese Zahlungsart durch den Bundesrat obligatorisch erklärt worden. Der Vollzug dieses Beschlusses konnte ohne nennenswerte Schwierigkeiten durchgeführt werden.

Sozialwesen

Im Sozialdienst der SBB sind heute 10 vollausgebildete Sozialarbeiterinnen bzw. -berater eingesetzt, die rat- und hilfebedürftigen Mitarbeitern in innern und äussern Nöten des Lebens vorbeugend und helfend beistehen. Auf dem Gebiet der Wohnungsvorsorge für das Personal lag das Schwergewicht in der Gewährung von Darlehen für Erneuerungen und energiesparende Verbesserungen.

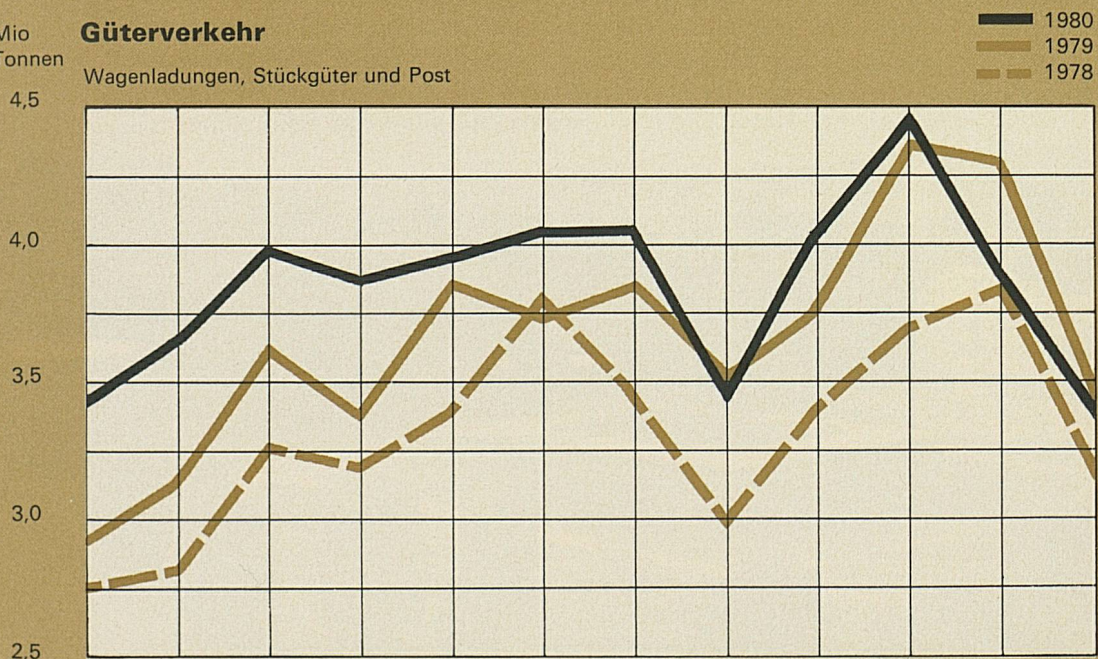
Im Verlaufe des Jahres wurden weitere, den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechende Personalrestaurants in baulicher und betrieblicher Beziehung verbessert. Mit der Inbetriebnahme des neuen Rangierbahnhofes Zürich-Limmattal konnten zwei neue Verpflegungsstätten eröffnet werden. Ferner wurde das im neuen Aufnahmegebäude des Bahnhofes Buchs (SG) erstellte Personalrestaurant seiner Bestimmung übergeben.

Personenverkehr

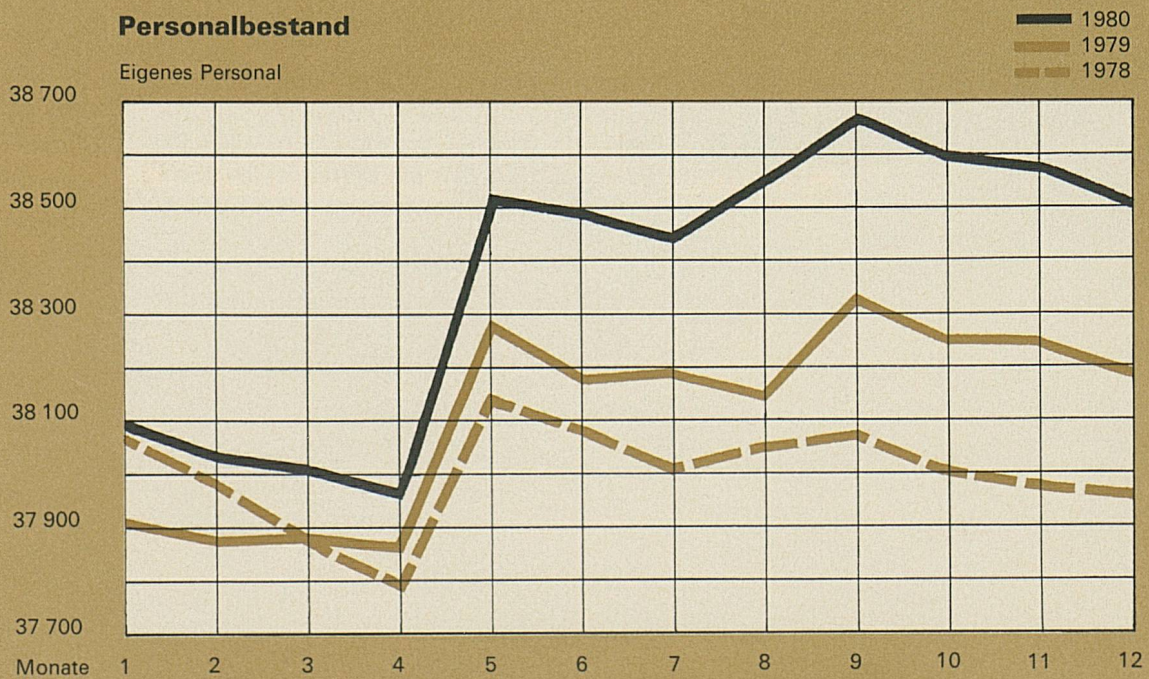


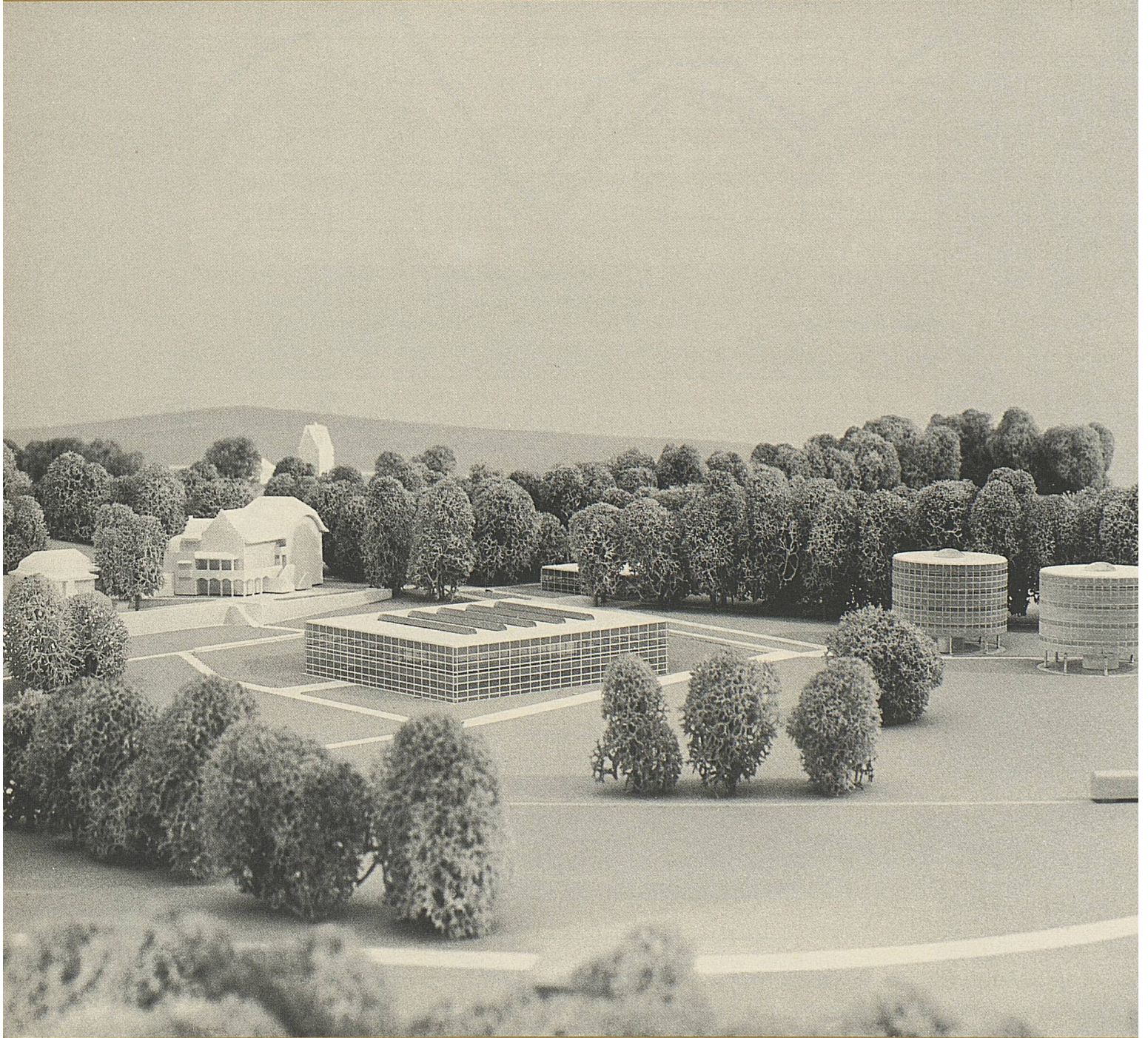
Güterverkehr

Mio
Tonnen
Wagenladungen, Stückgüter und Post



Personalbestand





Ende Dezember 1980 zogen die ersten Feriengäste in die neuerstellte Feriensiedlung der Julie-Schaefer-Stiftung in Scuol GR ein. Zusammen mit den Ferienwohnungen in Unterbäch VS stehen dem Personal der SBB nun 33 Wohnungen zu Erholungszecken zur Verfügung. Dank der Grosszügigkeit der Stifterin konnten die beiden Siedlungen ohne finanzielle Beteiligung der SBB verwirklicht werden.

Personal- ausbildung

Die Kaderschulung – bereits in den letzten Jahren stark gefördert – konnte im Berichtsjahr weiter ausgebaut werden. Als beratendes Organ der Geschäftsleitung in Ausbildungsfragen des gesamten Unternehmens wurde eine Ausbildungskommission geschaffen. Ihr obliegen namentlich die Formulierung der Ausbildungspolitik und der Ausbildungsrichtlinien im Rahmen der Personalpolitik sowie die Überwachung der Ausbildungsplanung und -realisierung, insbesondere jener des Ausbildungszentrums.

Am 1. Oktober 1980 wurde mit dem 1. Spatenstich für das Ausbildungszentrum Löwenberg in Murten/Muntelier der «Abfahrbefehl» für den Baubeginn dieses in die Zukunft weisenden Projektes erteilt. Der organisatorische Aufbau und die Vorbereitung der Kurse sind im Gange. Das Ausbildungszentrum, das Platz für 200 Kursteilnehmer und Instruktoren bietet, wird bereits ab Herbst 1982 zur Verfügung stehen.

Personal- versicherungen

Bei der Pensions- und Hilfskasse (PHK) trat am 1. Januar 1980 der X. Nachtrag zu den Statuten in Kraft. Dieser brachte die Anpassung der Ansätze des festen Zuschlages zu den Pensionen an die revidierten Leistungsansätze bei der AHV/IV. Ferner wurden die versicherten Verdienste an die erhöhten Renten der AHV/IV und an die fortgeschrittene Teuerung angepasst sowie ein Teil der bisherigen Teuerungszulagen in die Kassenleistungen eingebaut. Zuzufolge dieser Änderungen erhöhte sich das erforderliche Deckungskapital der Pensionskasse um 286,5 Mio Franken. Hievon sind 128,6 Mio Franken (Teuerungszulageeinbau in die Pensionen) durch die Bundesbahnen abzutragen; 157,9 Mio Franken wurden zum Fehlbetrag geschlagen (Teuerungszulageeinbau in die versicherten Verdienste).

Am Ende des Berichtsjahres gehörten der Pensions- und Hilfskasse 33 556 (1979: 33 631) Versicherte und 2 414 (2 451) Einleger an. Die Summe ihrer versicherten Verdienste betrug 831,8 (778,7) Mio Franken. Den am Ende des Jahres registrierten 20 292 (20 196) Pensionsbezügern kamen Kassenleistungen von insgesamt 215,9 (200,4) Mio Franken zu. Im Berichtsjahr wurde ein versicherungstechnischer Gewinn von 5,6 (3,9) Mio Franken erzielt. Das Vermögen der PHK wuchs auf 2 983,6 (2 776,5) Mio Franken an. Demgegenüber standen statutarische Verpflichtungen in der Höhe von 4 511,2 (4 151,9) Mio Franken.

Am 31. Dezember 1980 zählte die unternehmenseigene Krankenkasse 68 312 (31. Dezember 1979: 68 360) versicherte Mitglieder. 31 070 (31 464) aktive Bedienstete, 9 526 (9 413) Pensionsbezüger, 25 923 (26 008) Familienangehörige und 324 (252) ehemalige Bedienstete ohne Pensionsanspruch waren für Krankenpflege versichert. Die für Krankengeld versicherten 2 043 (1 783) Mitglieder setzten sich ausschliesslich aus aktiven Bediensteten zusammen. An Einnahmen verzeichnete die Kasse 62,5 (61,5) Mio Franken; die Ausgaben betrugen 61,0 (55,7) Mio Franken. Da die Krankheitskosten im Berichtsjahr nochmals stark anstiegen, fiel der Einnahmenüberschuss mit 1,5 (5,8) Mio Franken kleiner aus als im Vorjahr. Das Vermögen der Krankenkasse betrug am Ende des Jahres 1980 67,0 (63,6) Mio Franken. Nähere Angaben über die Personalversicherungen – Krankenkasse und PHK – können den besonderen Jahresberichten entnommen werden.

Ausbildungszentrum Löwenberg in Murten/Muntelier

Das Ausbildungszentrum SBB, dessen Bau am 1. Oktober 1980 mit dem «ersten Spatenstich» eingeleitet wurde, besteht aus dem Schulgebäude (in der Mitte des Modells), den beiden Wohnpavillons (rechts) und dem Verwaltungsgebäude «Manoir» (links). Die Inbetriebnahme des Zentrums ist auf den Herbst 1982 programmiert.

Unfallverhütung

Neben der Verhütung von Unfällen bei Arbeiten in den Gleisen und im Bereich von technischen Anlagen, Einrichtungen und Geräten sind vermehrt Aufgaben im Zusammenhang mit dem Schutz von Personen und der Arbeitsplatz-Umwelt vor den Einflüssen gefährlicher chemischer und physikalischer Mittel angefallen. Weil deren Zahl gegenüber früher sichtlich zugenommen hat, wurden die Anstrengungen verstärkt. Zur Verhütung von Berufskrankheiten, die durch schädliche Schwebstoffe in der Atemluft ausgelöst werden, sind an kritischen Arbeitsplätzen technische Vorbeugemassnahmen veranlasst worden. An verschiedenen Orten, wo durch Blei verursachte zu grosse Schadstoffkonzentrationen festgestellt wurden, liess sich die Situation mit Absauganlagen verbessern. Die Risiken beim Umgang mit Asbest infolge Einatmens der gefährlichen Fasern werden durch weniger Staub entwickelnde Verarbeitungsverfahren und neuerdings durch die Abgabe geeigneter Atemschutzgeräte beschränkt. Um bei maschinellem Gleisunterhalt die zu hohen Quarzstaubbelastungen abzubauen, wurde veranlasst, dass trockene Schotterbettungen vorab mit Wasser benetzt werden.

Für besonders gefährliche Arbeiten dürfen Personen nicht eingesetzt werden, wenn sie die SUVA aufgrund einer ärztlichen prophylaktischen Untersuchung als hierfür ungeeignet erklärt. Zur Gewährleistung dieser Massnahmen sind neben den technischen Vorkehrungen insgesamt 724 Personen medizinischen Präventivuntersuchungen und Nachkontrollen unterzogen worden. Die Auswertung der Resultate belegt, dass die unternehmensinternen Zahlen über Untersuchungen ohne Befund sowie über die Verdachts- und Erkrankungsfälle durchaus den allgemeinen Mittelwerten in Industrie und Gewerbe entsprechen.

Betriebsschutz

Die Betriebsschutzstelle der Generaldirektion hat die Aufgabe, dafür zu sorgen, dass die vier Schutzorganisationen der Bundesbahnen, nämlich Betriebsschutz, Betriebsfeuerwehr, Lösch- und Rettungszüge sowie die Ölwehren jederzeit einsatzbereit sind. Darunter fallen unter anderem die Ausbildung des Personals, die Ausrüstung der Organisationen sowie die Verwaltung der Budgetgelder. Alle vier Organisationen haben zum Ziel, sowohl in Friedenszeiten als auch in Zeiten kriegerischer Ereignisse den Betrieb aufrechtzuerhalten sowie Personen und lebenswichtige Güter zu schützen. Wenn nötig, setzen die Gruppen ihre Mittel gemeinsam ein.

Im Berichtsjahr konnte die Ausbildung des Personals im gewohnten Rahmen auf allen Stufen weitergeführt werden. Die dafür vorhandenen Kredite in der Höhe von rund 340 000 Franken wurden voll eingesetzt, flossen aber in Form von Bundessubventionen und Lohnerwerbersatz wieder vollständig zu den SBB zurück.

Im Zivilschutz (Betriebsschutz) geht die Ausrüstung der Organisationen Schritt für Schritt weiter. 1980 betragen die Beschaffungs- und Unterhaltskosten für Pionier- und Feuerwehrmaterial 724 000 Franken. Für die andern drei Schutzorganisationen wurden gesamthaft 445 000 Franken aufgewendet. Diese personellen und finanziellen Leistungen sind, auch angesichts der zahlreichen Transporte mit gefährlichen Gütern, voll berechtigt.

Bahnärztlicher Dienst

Im Vergleich zu den beiden vorausgehenden Jahren ist die Gesamtmorbidität des Personals infolge Krankheit oder Unfall leicht angestiegen. Betragen die Abwesenheiten pro Mann in den Jahren 1978 und 1979 je 16,26 Tage, so ergaben sich für 1980 nun 16,92 Tage. Damit erhöhte sich der Koeffizient der Unverfügbarkeit (Fehlzeit in Prozenten der Sollzeit) von 4,45 auf 4,64%.

Auf die Landesgegenden bezogen bleiben die schon früher festgestellten Unterschiede, immerhin mit einer gewissen Verschiebung nach oben in der Deutschschweiz und in der Romandie

und mit einer weiteren Verschiebung nach unten im Tessin. Die «Unverfügbarkeit in Prozenten» ergibt folgendes Bild:

	1978	1979	1980
Deutsche Schweiz	3,90	4,10	4,31
Französische Schweiz	5,43	4,90	5,28
Italienische Schweiz	7,28	6,61	6,15

Der Bahnärztliche Dienst verfolgt diese Entwicklung seit Jahren mit besonderer Aufmerksamkeit.

Die Zahl der Aufnahmeuntersuchungen hat von 2 306 im Vorjahr auf 2 822 zugenommen. Die Spitzenzahlen fielen auf die Perioden Februar/März und Oktober bis Dezember.

Im Rahmen von 11 000 Schirmbildaufnahmen wurden zwei neue, behandlungsbedürftige Tuberkulosefälle entdeckt, ferner zwei bösartige Tumoren. Der Gesundheitszustand der etwas mehr als 1000 untersuchten Lokomotivführer ist im Vergleich zu früheren Jahren gleichbleibend befriedigend. Im Jahre 1980 wurde auf eine Wiederholung der Grippeimpfung verzichtet, da in den früheren Jahren das Missverhältnis zwischen dem Aufwand und der Teilnehmerzahl immer ausgeprägter geworden war.

Der weiteren Vermehrung von Arbeitsplätzen mit Terminals Rechnung tragend, wurde vom BAD ein Manual «Arbeit am Bildschirm» in deutscher und französischer Sprache herausgegeben.

