

5. Februar 1979

Liebe Mitarbeiterin, lieber Mitarbeiter,

auch die SBB haben sich mit dem Energieproblem auseinanderzusetzen, unbekümmert darum, dass das Netz der schweizerischen Eisenbahnen praktisch vollständig elektrifiziert ist. Innert weniger als 50 Jahren ist der Dampfbetrieb durch die elektrische Traktion abgelöst worden. Beweggrund für die Elektrifizierung war der Wunsch nach Unabhängigkeit von der ausländischen Kohle. Diese war mengenmässig schwer zu lagern, und ihr Bezug war in politisch heiklen Zeiten nicht nur starken preislichen Schwankungen ausgesetzt, sondern zeitweise auch gar nicht mehr möglich.

Zur Deckung des Energiebedarfes haben die SBB im Laufe der Jahrzehnte allein oder gemeinsam mit Elektrizitätsgesellschaften Wasserkraftwerke erstellt. Diese liefern heute annähernd drei Viertel des erforderlichen Bahnstroms. Der restliche Viertel wird aus thermischen Kraftwerken bezogen oder durch Fremdstrombezüge aus verschiedenen Quellen gedeckt.

Für die Zukunft sieht die Entwicklung weniger günstig aus. Die Wasserkraftquellen sind weitgehend erschlossen und lassen sich kaum mehr vermehren. Der Energiebedarf der SBB wird aber zunehmen. Bis 1990 ist mit einem Mehrbedarf von gegen 30% und bis zum Jahr 2000 nach den Vorstellungen der Gesamtverkehrskonzeption gar mit zusätzlichen 40% zu rechnen. Diese Zunahme steht den Sparanstrengungen unseres Landes im Energiebereich nicht entgegen. Im Gegenteil: Jede Verlagerung zusätzlicher Transportaufgaben von der Strasse auf die Schiene bringt für die Energiebilanz gesamthaft gesehen hohen Nutzen.

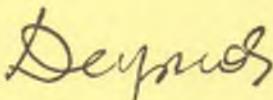
Die SBB sind deshalb verpflichtet, alles daran zu setzen, um die zu erwartenden neuen Aufgaben erfüllen zu können. Dies nicht zuletzt auch im Hinblick auf eine mögliche Energiekrise. Als Lösung bietet sich zur Zeit nur die Atomenergie an. Die SBB haben sich daher an Atomkraftwerken beteiligt. Ab 1982 werden sie etwa ein Viertel ihres Energiebedarfes aus dieser Quelle decken.

Die Generaldirektion SBB teilt die Auffassung, dass Alternativenergien gefördert werden müssen und die Atomenergie auf das unumgänglich notwendige Mass zu beschränken ist. Das jüngst revidierte Atomgesetz schafft hiezu die Voraussetzungen und sichert die Rechte des Souveräns. Die Bevölkerung wird künftig ein ausserordentlich weit gefasstes Mitspracherecht haben, und das Parlament als letzte Bewilligungsinstanz hat sogar die Möglichkeit, einem Projekt aus rein politischen Gründen die Zustimmung zu versagen.

Durch die Einführung des Bedarfsnachweises ist der Bau von Kernkraftwerken "auf Vorrat" jetzt auch vom Gesetz her verunmöglicht, was einem wichtigen öffentlichen Anliegen entspricht.

Demgegenüber ermöglicht die sogenannte "Atominitiative", über welche die Stimmbürger am 17./18. Februar zu befinden haben, einzelnen Regionen die Unterbindung von Kraftwerkbauten, die aus nationaler Sicht dringend nötig wären. Durch die Annahme dieser Initiative würde daher praktisch ein für allemal eine Energieform aus unserem Lande verbannt, auf die wir zur Milderung der Erdöl-abhängigkeit und zur Sicherstellung der allgemeinen Landesversorgung sowie des Bahnbetriebs notwendig angewiesen sind. Wir betrachten deshalb die Atominitiative als ungeeignetes Instrument. Ohne die verfügbare Energie aus Kernkraftwerken könnte der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, wie er auch von der Gesamtverkehrskonzeption als notwendig bezeichnet wird, kaum sichergestellt werden.

Die Generaldirektion der SBB respektiert die Meinungsfreiheit ihrer Mitarbeiter. Sie ist sich auch bewusst, dass man in der Frage der Atomenergie in guten Treuen verschiedener Meinung sein kann. Sie erachtet es aber als ihre Pflicht, die möglichen Auswirkungen auf die Unternehmung klar darzulegen. Die Generaldirektion lädt Sie, geschätzte Mitarbeiterin und geschätzter Mitarbeiter ein, diese wichtige Angelegenheit reiflich zu überlegen und Ihren Bescheid an der Stimmurne zu bekunden.



R. Desponds

Präsident
der Generaldirektion SBB

Chères collaboratrices,
Chers collaborateurs,

Les Chemins de fer fédéraux connaissent, eux aussi, un problème de l'énergie. Notre réseau est pourtant entièrement électrifié. En cinquante ans, le nouveau mode de traction, adopté pour rendre le pays moins tributaire de l'étranger, a supplanté la vapeur. Le charbon était difficile à stocker, en raison de son volume. Par ailleurs, en période de troubles politiques, ses prix étaient sujets à des fluctuations considérables, quand son acquisition n'était pas carrément impossible.

Pour se procurer l'énergie nécessaire, les CFF ont construit des usines hydro-électriques, soit seuls, soit en s'alliant à des sociétés de la branche. Ces installations fournissent à l'heure actuelle près des trois quarts du courant de traction. Le reste provient de centrales thermiques et d'achats à des sources diverses.

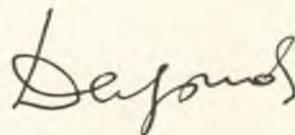
L'avenir se présente sous un jour moins favorable. Le potentiel hydraulique est déjà si largement exploité qu'il n'y a plus guère moyen de lui faire rendre davantage. Or les besoins d'énergie des CFF vont encore augmenter. D'ici à 1990, leur accroissement sera de l'ordre de 30 pour cent, et la conception globale des transports prévoit 40 pour cent de plus à l'horizon 2000. Cette progression n'est pas incompatible avec le régime d'économies auquel le pays entend s'astreindre. Au contraire, chaque fois qu'une tâche en matière de transport passe de la route au rail, le bilan énergétique de la nation s'en trouve amélioré.

Les CFF sont dès lors tenus de tout mettre en œuvre pour pouvoir accomplir la nouvelle mission qui leur sera dévolue, ne serait-ce que dans la perspective d'une nouvelle crise de l'énergie. Présentement, l'unique solution réside dans le recours à l'énergie nucléaire. C'est pourquoi les CFF ont pris des participations dans des usines atomiques qui, à partir de 1982, couvriront à peu près le quart de leurs besoins.

La direction générale estime que la production d'énergies de rechange doit être encouragée et la part du nucléaire limitée au minimum indispensable. La loi sur l'énergie atomique récemment révisée crée à cet effet les conditions requises, tout en sauvegardant les droits du souverain. Grâce à elle, la population aura des possibilités d'intervention exceptionnelles. Le Parlement – autorité suprême dans le domaine des concessions – pourra même refuser son agrément pour des raisons purement politiques. La clause du besoin exclut d'ores et déjà l'édification de centrales nucléaires « de réserve », ce qui répond à une vive préoccupation du public.

En revanche, l'« initiative atomique » soumise à l'appréciation du corps électoral les 17 et 18 février donne à chaque région la faculté de s'opposer à l'implantation d'usines que l'intérêt national réclamerait pourtant de toute urgence. Par conséquent, l'adoption du texte ainsi proposé interdirait pratiquement une fois pour toutes le choix du nucléaire dans notre pays, qui en a pourtant besoin pour réduire sa dépendance à l'égard du pétrole et assurer son approvisionnement en énergie, notamment pour la traction ferroviaire. Nous voyons dans l'initiative un instrument inadéquat. Sans la production d'origine nucléaire, il ne sera guère possible de développer les services publics, comme le suggère en particulier la conception globale des transports.

La direction générale des CFF respecte la liberté d'opinion de ses collaborateurs. Elle sait fort bien qu'à propos de l'énergie atomique, on peut en toute bonne foi ne pas partager son avis. Elle s'estime néanmoins tenue de signaler à quel point l'entreprise se ressentirait d'un vote affirmatif. Aussi vous invite-t-elle, chères collaboratrices et chers collaborateurs, à réfléchir sérieusement et à vous rendre aux urnes où vous vous prononcerez en toute conscience.



président
de la Direction générale
des Chemins de fer fédéraux suisses