

Unternehmensführung und Personal

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1967)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

I. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

An den sechs Sitzungen des Jahres 1967 befasste sich der Verwaltungsrat unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Hans Fischer mit 38 Geschäften, und zwar namentlich mit Bauprojekten und Rollmaterialbeschaffungen sowie mit finanziellen und kommerziellen Problemen. Besondere Aufmerksamkeit schenkte er der Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs sowie den Bestrebungen auf weitere Senkung des Personalbestandes mittels Rationalisierungsmassnahmen. Die Sitzung von Finhaut (Wallis) galt namentlich einer Orientierung über das Projekt für das neue Kraftwerk Emosson SA sowie der Besichtigung der Kraftwerkanlage Barberine der SBB, für welche der Bau eines neuen Druckschachtes beschlossen wurde.

In personeller Hinsicht sind im Rat keine Änderungen eingetreten.

Geschäftsleitung

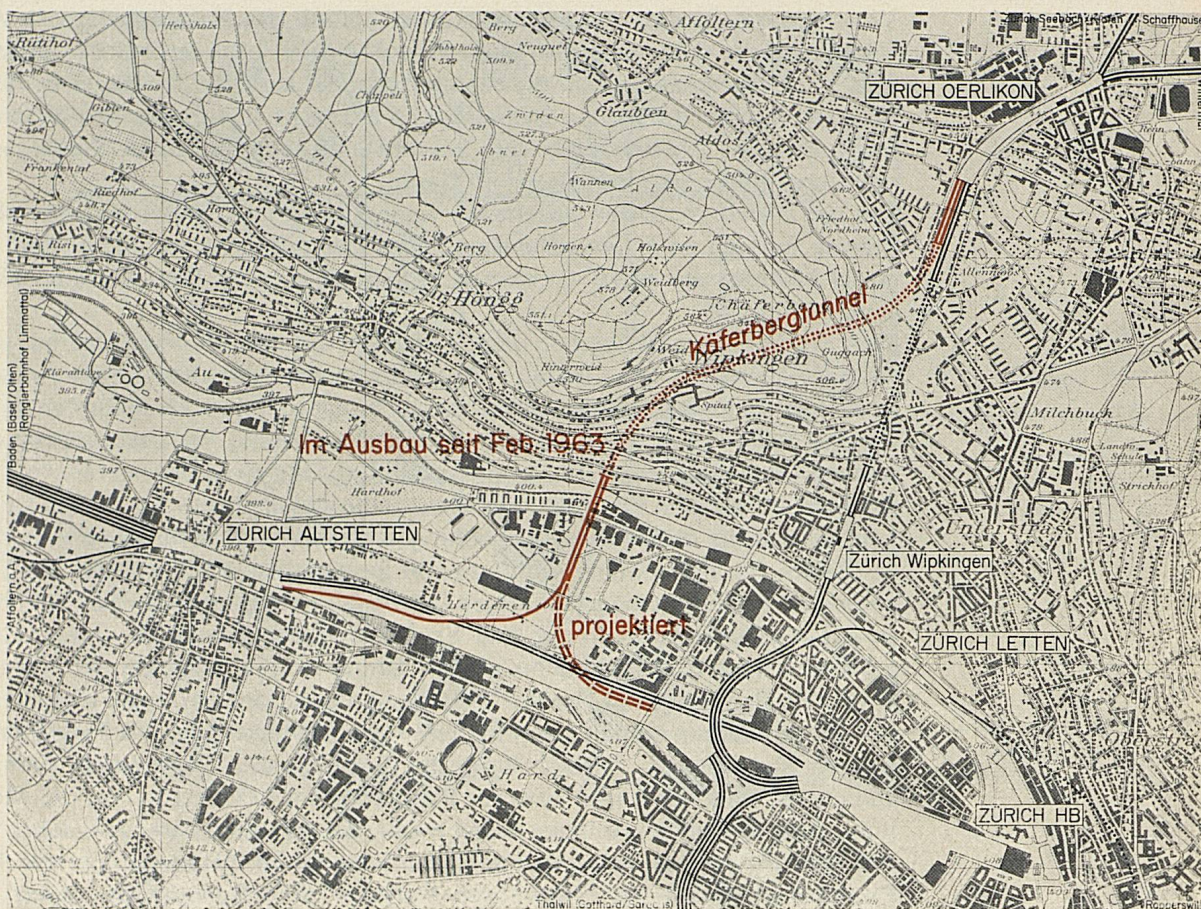
Die Vorsteher der drei Departemente, die Herren Dipl.-Ing. Wichser, Dr. Favre und Dr. Wellinger, traten im Beisein des Generalsekretärs zu 44 Generaldirektionssitzungen zusammen, an welchen grundsätzliche Fragen der Unternehmensführung sowie andere wichtige Probleme besprochen und insgesamt 340 Beschlüsse gefasst wurden. An den drei Sitzungen der Geschäftsleitung pflegten die Generaldirektoren und Kreisdirektoren einen allgemeinen Gedankenaustausch über wichtige Begebenheiten von generellem Interesse. Besonders eingehend erörtert wurden die Entwicklung des Verkehrs und des Personalbestandes sowie das Programm der Neubauten für die nächsten zehn Jahre.

In der Geschäftsleitung ist auf Jahresende personell ein Wechsel zu verzeichnen. Herr Dipl.-Ing. André Marguerat, der das Amt des Direktors des Kreises I in Lausanne auf den 1. September 1951 übernommen hatte, trat nach erfolgreicher Tätigkeit an der Spitze der westschweizerischen Kreisdirektion altershalber in den Ruhestand. Sowohl der Präsident des Verwaltungsrates wie auch der Präsident der Generaldirektion würdigten dessen Verdienste und sprachen dem scheidenden Direktor den Dank der Bundesbahnen aus. Als Nachfolger wählte der Bundesrat Herrn Dipl.-Ing. Roger Desponds, Chef der Bauabteilung des Kreises I.

Am 22. Dezember 1967 verschied im Alter von 62 Jahren Herr Walter Weibel, Chef der Abteilung Verkehrskontrolle bei der Generaldirektion. Der Verstorbene, der im Jahre 1944 zu den Bundesbahnen berufen und 1958 als Abteilungschef gewählt wurde, hat sich namentlich bei der Reorganisation des gesamten Verkehrsabrechnungswesens grosse Verdienste erworben. Als Nachfolger wählte der Verwaltungsrat Herrn Otto Richner, Stellvertreter des Chefs der Verkehrskontrolle.

Für das Amt des Obergeringieurs der Bauabteilung des Kreises I wählte die Generaldirektion Herrn Dipl.-Ing. Roland Delisle, bisher Stellvertreter des Abteilungschefs.





Der neuen Verbindungslinie Zürich Oerlikon–Zürich Altstetten mit dem 2118 m langen Käferbergtunnel und dem anschliessenden Hardturmviadukt wird ab Fahrplanwechsel 1969 die Aufgabe zufallen, die Doppelspur Zürich HB–Wipkingen–Zürich Oerlikon zu entlasten und die Umfahrung des Zürcher Hauptbahnhofes zu ermöglichen. Sie erhält ihre ganz besondere Bedeutung nach der abgeschlossenen Verlegung des Rangierbahnhofes ins Limmattal.

II. Planung und Studien bei der SBB

Auf allen Gebieten sind Fachleute an der Arbeit, um für die Aufgaben der Zukunft die besten Lösungen zu finden und durch Studien die laufenden Arbeiten zu rationalisieren und die Produktivität zu steigern. Dabei finden mehr und mehr die neuen Forschungsmethoden der angewandten Mathematik sowie die Mittel der elektronischen Datenverarbeitung Anwendung. Bei langfristigen Planungsarbeiten werden vermehrt auch Gedankengänge miteinbezogen, die sich mit der «Eisenbahn der Zukunft» befassen.

In Zusammenarbeit mit einer Beraterfirma für Operations Research ist es gelungen, ein erstes mathematisches Verfahren zu entwickeln, um die leeren Güterwagen mittels Computer verteilen zu können. Die modellmässige Erprobung für einen Repartitionsbezirk verlief erfolgreich. Die Arbeiten werden fortgesetzt, um den Einsatz in der Praxis vorzubereiten.

Als erste Etappe der Studien für die optimale Bildung von Ferngüterzügen wurde mit der mathematischen Nachbildung eines Rangierbahnhofes begonnen, um durch Simulation die Durchlaufzeiten in Rangierbahnhöfen unter verschiedenen Betriebsbedingungen ermitteln zu können.

Verschiedene Studien gehen dahin, den Betrieb der Rangierbahnhöfe zu automatisieren. Durch Simulation der Güterwagenläufe am Ablaufberg mit Hilfe des schon früher entwickelten Computer-Rechenprogrammes wurden die theoretischen Grundlagen für die selbsttätige Steuerung der Gleisbremsen in allen möglichen Betriebslagen erforscht. Die Ergebnisse bilden die Basis für einen vollautomatischen Ablaufbetrieb. Die Entwicklung entsprechender Steuergeräte zur praktischen Anwendung dieser Erkenntnisse ist im Gange.

Die seit mehreren Jahren dauernden Versuche mit zwei Varianten einer elektrodynamischen Gleisbremse wurden zu einem teilweisen Abschluss gebracht. Im Jahre 1968 wird im Rangierbahnhof Basel Muttenz ein erster Grossversuch mit elf solchen Einrichtungen als Richtungsgleisbremsen durchgeführt.

Eine Studie für die Simulation von Zugfahrten auf dem Streckennetz mit einem Computer wurde in Angriff genommen. Die Lösung wird ein wertvolles Hilfsmittel für die Ausarbeitung neuer Fahrplankonzepte, für traktionstechnische Untersuchungen und für die Fahrplankonstruktion darstellen. Eine weitere Studie setzt sich zum Ziel, die Diensterteilung der Lokomotiven mit mathematischen Mitteln auf einer elektronischen Datenverarbeitungsanlage zu optimieren.

Im Hinblick auf eine Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit bis zu 140 km/h auf bestimmten Strecken wurden die dafür nötigen sicherungstechnischen Bedingungen neu überdacht und festgesetzt. In diesem Zusammenhang wurden auch Beanspruchungs- und Schwingungsmessungen an Weichen und deren Spitzenverschlüssen bei Geschwindigkeiten bis zu 150 km/h durchgeführt.

In enger Zusammenarbeit mit den Spezialisten der Eisenbahn entwickelte der Hauptlieferant der SBB eine neue Stellwerkbauart auf der Grundlage der sogenannten «Spurplanschaltung», die auf einem Baukastensystem beruht. Die Relaisgruppen dieser Bauart enthalten alle Elemente für die in den letzten Jahren eingeführten Bedienungserleichterungen, wie Fahrstrassenspeicherung, automatischen Signalbetrieb, Fortschaltung der Zugnummern, Zuglenkung, Fernüberwachung oder Fernsteuerung. Dadurch lassen sich der Platzbedarf im Relaisraum und der Montageaufwand erheblich reduzieren. Die ersten Anlagen dieser neuen Bauart sollen bereits im Jahre 1968 geliefert werden.

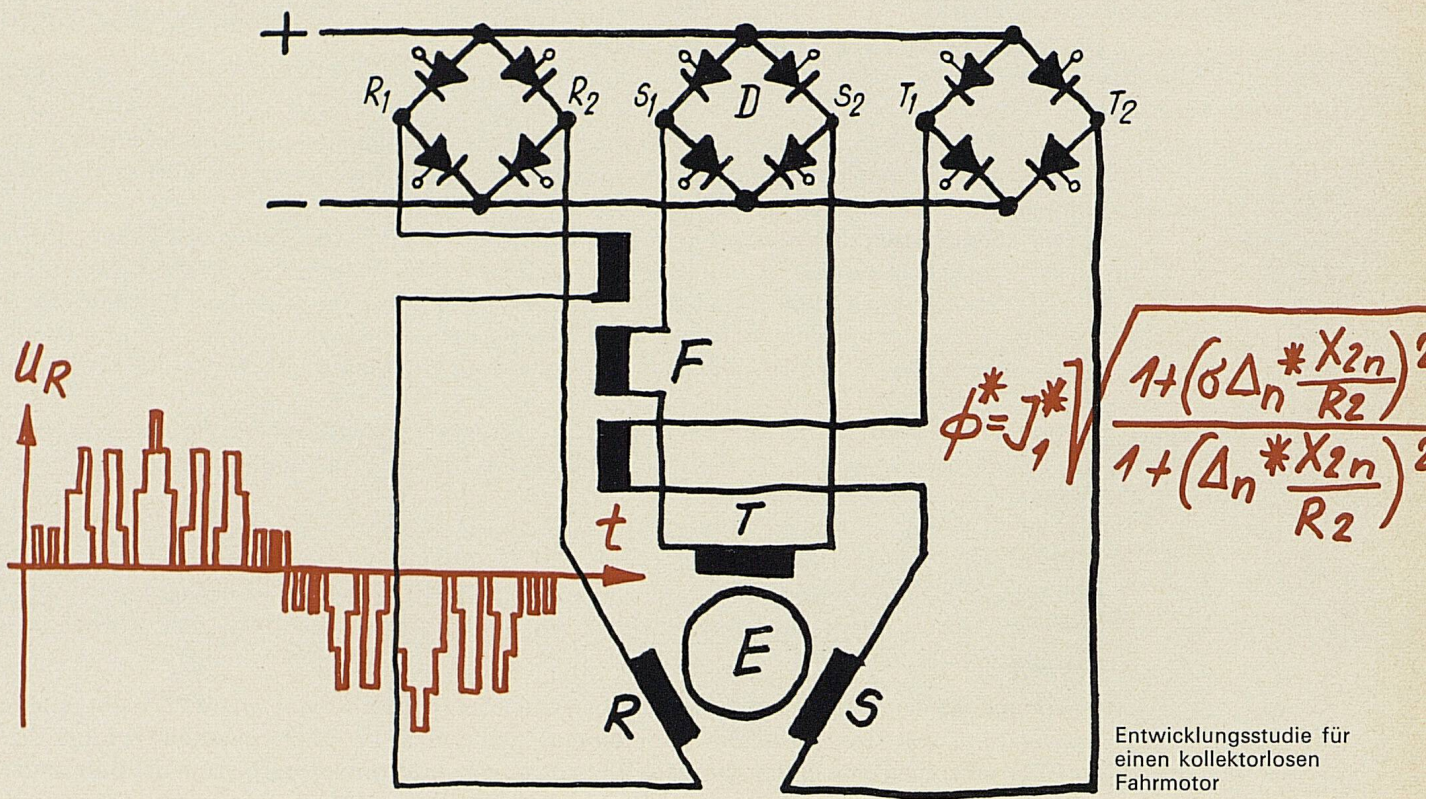
Auf dem Gebiet des Geleisebaues ist ein Versuch im Bözbergtunnel von Interesse. Hier wurde das Betriebsverhalten eines lückenlosen Geleises ohne Schotterbett durch Messung der Geräusche sowie der statischen und dynamischen Geleisebeanspruchung untersucht. Mit einer solchen Bauart könnten die in Tunneln besonders schwierigen und aufwendigen Unterhaltsarbeiten wesentlich vermindert werden. Es scheint, dass die hier gewählte Lösung im Betrieb ein ähnliches Verhalten wie das klassische Geleise mit Schotterbett erwarten lässt.

In Erweiterung der früheren Studien über die durch den Einsatz leistungsfähigerer Lokomotiven verursachten Leistungsspitzen in der Stromversorgung wurde mit Hilfe einer mathematischen Simulation die in den Kraftwerken total benötigte Leistungskapazität ermittelt. In einer weiteren Untersuchung wird abgeklärt, ob die seinerzeit für eine Maximalgeschwindigkeit von 90 km/h gebauten Fahrleitungen für Geschwindigkeiten bis 140 km/h angepasst werden können oder ob ein neues System anzuwenden ist. Zu diesem Zweck wurden zwischen Mels und Flums Fahrleitungen verschiedener Art gebaut. Das Verhalten dieser Leitungen sowie der Stromabnehmer verschiedener Triebfahrzeuge wird im Sommer und Winter bei Geschwindigkeiten bis 160 km/h systematisch untersucht.

Nach den positiven Ergebnissen einer Vorstudie für die Einführung der elektronischen Platzreservierung im Reiseverkehr ist mit der detaillierten Ausarbeitung des Projektes begonnen worden. Dieses bildet die Unterlage für eine definitive Entscheidung.

Die Bundesbahnen haben im Berichtsjahr eine neue Datenverarbeitungsanlage vom Typ IBM 360/65 mit Lieferung Mitte 1968 bestellt. Ihre stark erhöhte Leistungsfähigkeit wird erlauben, die heutigen sowie die bevorstehenden Aufgaben zweckmässig und wirtschaftlich zu lösen.

Auf dem wichtigen Gebiet der Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung haben die Entwicklungsarbeiten des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) und dessen Forschungs- und Versuchsamt (ORE) im Jahre 1967 gute Fortschritte gemacht. Einen besonderen Markstein stellt die



von einer Jury nach Vergleichsversuchen mit je 100 Kupplungen dreier verschiedener Bauarten getroffene Entscheidung über die grundsätzliche Baugestaltung dar. Sie betrifft den Kupplungskopf, den Verriegelungsmechanismus und die Abstüzung. Die von der UIC aufgestellte Arbeitshypothese, wonach die Güterwagen des internationalen Verkehrs im Jahre 1976 innerhalb von drei bis vier Tagen simultan auf die automatische Kupplung umgestellt werden sollten, bedingt eine umfassende Vorbereitung des betreffenden Wagenmaterials. Die SBB haben sich deshalb entschlossen, die vorhandenen, zum Umbau auf die automatische Kupplung bestimmten Wagen systematisch anzupassen. Die neu zur Bestellung gelangenden Personen- und Güterwagen werden grundsätzlich für den Einbau der automatischen Kupplung hergerichtet und erhalten insbesondere Untergestelle, welche die Druckkräfte der künftigen Zentralkupplung auffangen können. Bei den Triebfahrzeugen sind die Untersuchungen so weit fortgeschritten, dass die im Bau befindlichen Lokomotiven Re 4/4 II 11156 bis 11215 bereits mit entsprechend vorbereiteten Untergestellen fabriziert werden.

Eine weitere Untersuchung betrifft die Einführung der Thyristor-Steuerung bei elektrischen Triebfahrzeugen. Könnte die Zug- und Bremskraft stufenlos mit gesteuerten Stromrichtern (Thyristoren) eingestellt werden, so liesse dies eine bedeutende Vereinfachung der Steuereinrichtungen und einen geringeren Unterhaltsaufwand erwarten. Auch würde diese Neuerung günstige Voraussetzungen für die Automation der Zugführung schaffen. Daher besteht ein Interesse, die Bewährung dieser kontaktlosen Steuerung im Dauerbetrieb sowie allfällige Rückwirkungen auf Stromversorgung und Schwachstromanlagen kennenzulernen. Im Sinne eines Versuches wurde die Zweifrequenzlokomotive Ee 3/3 II 16502 des Bahnhofs Basel mit dieser neuen Steuerung versehen.

Ausser den erwähnten, meist umfangreichen und mit hohen Investitionen verbundenen Rationalisierungsprojekten befassen sich die Bundesbahnen auch eingehend mit «investitionsarmen Rationalisierungen», d. h. mit der laufenden Überprüfung und Verbesserung von Arbeitsabläufen innerhalb eines gegebenen baulichen, betrieblichen oder organisatorischen Rahmens.

III. Internationale Zusammenarbeit

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und zahlreichen ausländischen Bahnen auf verschiedenen Gebieten wiederum aufs engste zusammengearbeitet.

Anlass zu wichtigen Erörterungen gab im Berichtsjahr vor allem das weitere Studium der Einführung der automatischen Kupplung (vgl. Seite 17). Auf dem Gebiet der betrieblichen Zusammenarbeit hat die UIC nach eingehenden Vorstudien eine Beraterfirma für die Mitarbeit bei der Untersuchung mehrerer vorwiegend mathematischer Probleme der projektierten «Zentralen Leitung des Güterverkehrs» verpflichtet. Die SBB beteiligen sich an diesen Arbeiten durch Fachleute des Betriebes und der Informatik.

Im weitem hat sich die UIC im Berichtsjahr eingehend mit dem Problem der langfristigen Planung beschäftigt und eine erste Studie über Stellung, Aufgaben und Möglichkeiten der «neuen Eisenbahn» im Jahre 1985 eingeleitet.

Das «2. Symposium über die Anwendung der Kybernetik bei den Eisenbahnen» vom Oktober 1967 in Montreal – das von über 200 Vertretern der Eisenbahnen von Nordamerika, Japan und Europa inklusive Sowjetunion besucht wurde – vermittelte in 40 Referaten einen umfassenden Überblick über den hohen Stand der kybernetischen Anwendung, namentlich bei den amerikanischen und japanischen Bahnen.

Im kommerziellen Bereich waren die europäischen Bahnverwaltungen ebenfalls nicht untätig. Da die Verwendung von Grossbehältern (Containern) namentlich im Überseeverkehr zufolge der Vorteile im Güterumschlag eine immer grössere Bedeutung gewinnt, entschlossen sich die Bahnunternehmen einer Reihe von Ländern (Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Luxemburg, Niederlande, Schweden, Spanien, Ungarn und die Schweiz), die Gesellschaft «Intercontainer» mit Sitz in Brüssel und Generaldirektion in Basel zu gründen. Die neue Gesellschaft wird ihre Tätigkeit in den ersten Monaten des Jahres 1968 aufnehmen. Sie wird sich vorerst mit der Werbung für diesen Verkehr und der Zuteilung von geeignetem Wagenmaterial an die Kundschaft befassen. Durch betriebliche Massnahmen, wie Führung von Wagengruppen und ganzen Zügen mit Transcontainern, soll ein erhöhter Rationalisierungsgrad und damit eine Senkung der Kosten angestrebt werden.

In ihren Studien befasste sich die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) im abgelaufenen Jahre vornehmlich mit Problemen des Strassenverkehrs, wie Erhöhung der Sicherheit, Unfallverhütung und Luftverschmutzung. Das markanteste Ereignis im Rahmen der CEMT bildete das zweite Symposium über Theorie und Praxis der Verkehrswirtschaft, das – drei Jahre nach dem Symposium von Strassburg – im Oktober in München veranstaltet wurde.

Die rege Tätigkeit, welche die Zollexperten der Europäischen Wirtschaftskommission (CEE) in Zusammenarbeit mit den Fachleuten aus dem Verkehrssektor entfalteten, galt der Vereinfachung der Zollformalitäten und der generellen Einführung der vereinfachten Verzollungsverfahren im grenzüberschreitenden Bahnverkehr.

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), dessen Geschäftsleitung die SBB besorgen, befasste sich mit der Vorbereitung einer beschleunigten Revision des Übereinkommens über den Güterverkehr (CIM), mit welcher die Änderung des internationalen Frachtbriefes sowie die Einschränkung der Frankaturmöglichkeiten angestrebt werden. Die von den Eisenbahnen beim Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) mit Sitz in Bern eingereichten Anträge wurden im November 1967 auf Regierungsebene geprüft und vom Revisionsausschuss gutgeheissen. Es kann damit gerechnet werden, dass die geänderten Bestimmungen der CIM und der neue internationale Frachtbrief auf 1. Januar 1969 in Kraft treten werden.

Ferner wurden die Vorarbeiten im Hinblick auf die nächste ordentliche Revision der Übereinkommen über den Personen- und Güterverkehr (CIV und CIM) an die Hand genommen. Die entsprechenden Änderungsanträge sind dem Zentralamt bis Ende Juni 1968 einzureichen.



Gespannt folgen die Schüler im Lokomotivdepot den Erklärungen des Fachmannes über die Triebfahrzeuge und ihre technische Betreuung.

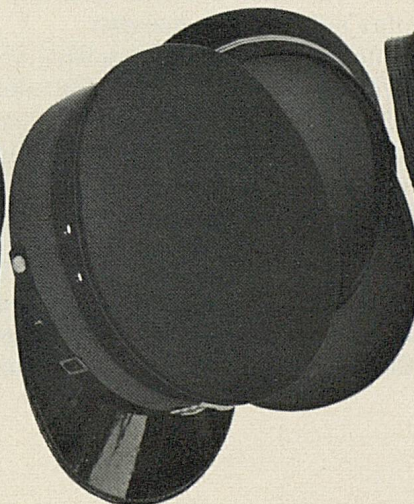
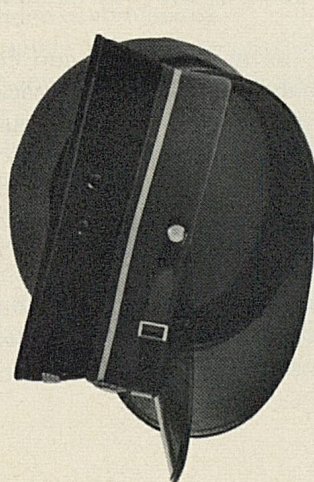
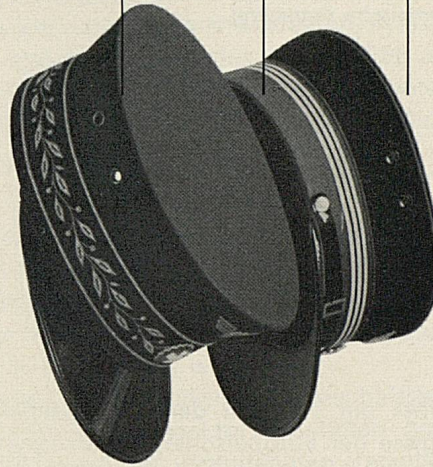
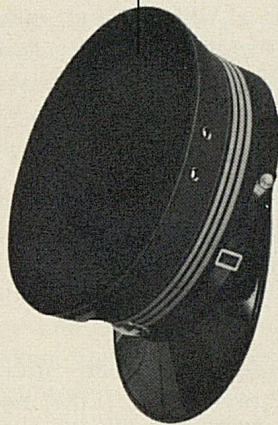
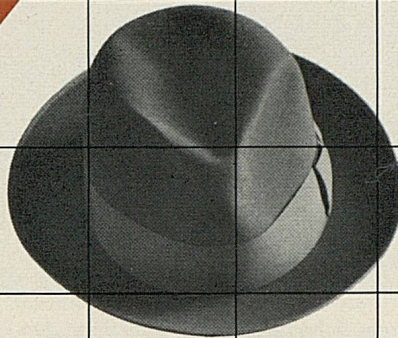
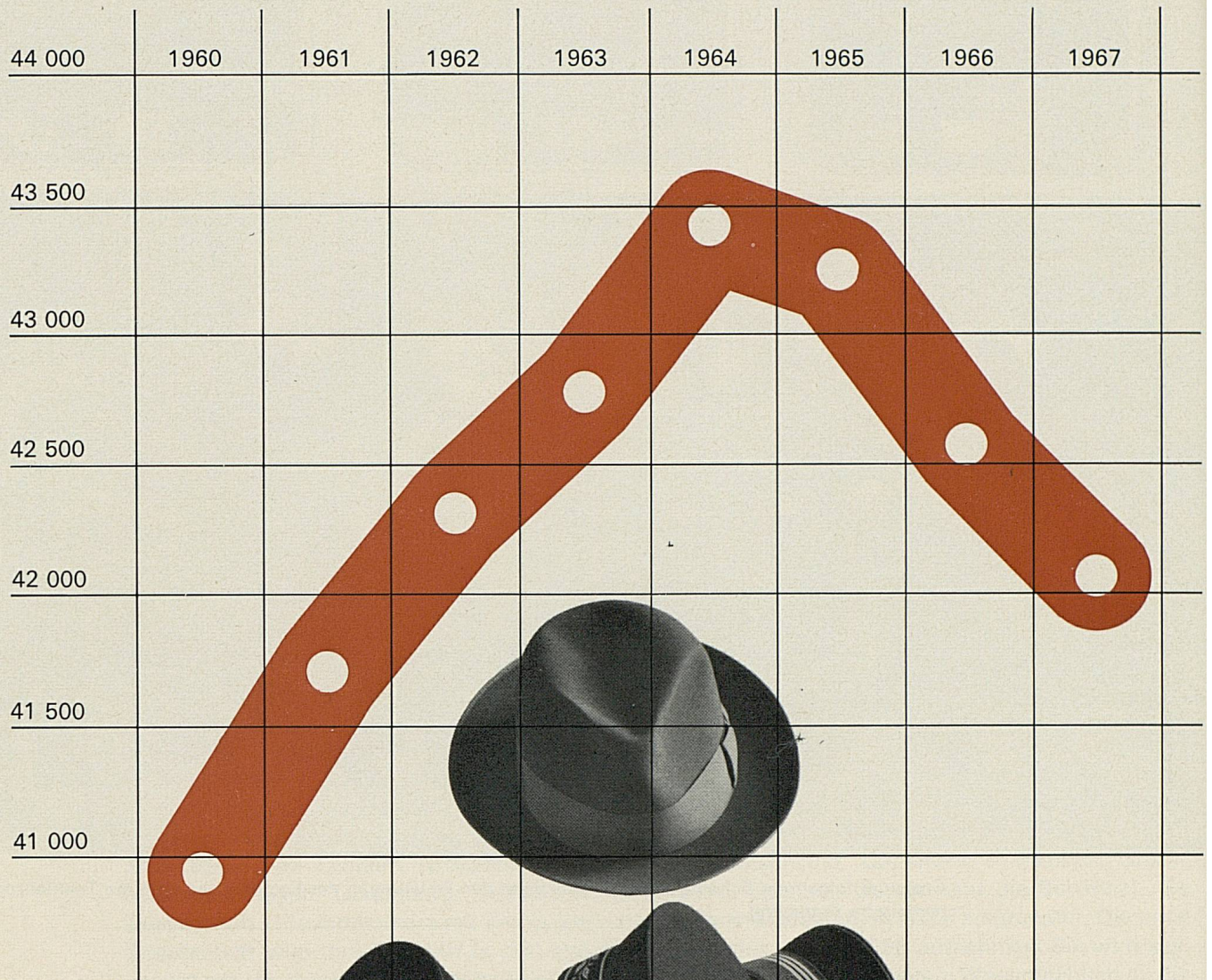
Über die Tätigkeit der Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK) sowie der Europäischen Güterzugfahrplankonferenz (LIM) berichtet der Abschnitt «Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene», Seite 8. Die internationalen Tariff Fragen werden im Kapitel «Tarife» auf Seite 5 behandelt.

Die Internationale Simplondelegation prüfte eine Reihe von Fahrplan-, Verkehrs- und Tariff Fragen. Zur Erörterung stand auch die Verkehrsabrechnung für die Strecke Brig–Iselle.

Der Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (URF), dem 16 Mitglieder angehören, betreibt in Europa ein ausgedehntes touristisches Liniennetz mit fahrplanmässig verkehrenden Autocars (Europabus). Um den gewandelten Wünschen des Publikums – namentlich der immer grösser werdenden amerikanischen Kundschaft – zu entsprechen, wurde die Zahl der Rundfahrten sowie der begleiteten Touren erhöht.

In der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) stiessen die Bestrebungen auf Verkehrsintegration auch im Berichtsjahr auf grosse Schwierigkeiten. Die Verhandlungen, die schon seit Jahren im Gange sind, dürften kaum vor dem Jahre 1969 zu konkreten Ergebnissen führen.

Die Entwicklung des Personalbestandes in den zurückliegenden Jahren



IV. Personal

Personalbestand

In den einzelnen Arbeitsgebieten war folgende Anzahl Bediensteter tätig:	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Jahresdurchschnitt			
	1966	%	1967	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	3 204	7,5	3 257	7,7
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	20 159	47,4	19 830	47,2
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 587	10,8	4 570	10,9
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 312	7,8	3 258	7,8
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 276	3,0	1 129	2,7
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	4 527	10,6	4 515	10,7
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 972	9,4	3 929	9,4
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	225	0,5	228	0,5
Übriges Personal, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 296	3,0	1 302	3,1
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total	42 558	100,0	42 018	100,0

Dass der Personalbestand im Jahresdurchschnitt 1967 gegenüber dem Vorjahr um 540 Personen oder 1,3% niedriger ausfiel, stellt eine erfreuliche Besonderheit des Berichtsjahres dar. Dabei ist zu bedenken, dass die Arbeitszeit des Stationspersonals und des fahrenden Personals – insgesamt 26 620 Arbeitnehmer – am 1. August 1967 um eine Stunde in der Woche herabgesetzt worden ist, was normalerweise eine Erhöhung des Personalbestandes um mehrere hundert Bedienstete erfordert hätte.

Der erzielte Erfolg ist einerseits das Resultat einer Reihe von Rationalisierungsmassnahmen. Als wichtigste seien erwähnt die Vereinfachung der Billettkontrolle durch Wegfall der Coupierabonnemente, die Ausdehnung des Zugfunks, die fortschreitende Automatisierung des Fahrdienstes durch Inbetriebnahme weiterer moderner Sicherungsanlagen, der Ersatz weiterer Niveauübergänge durch Unter- und Überführungen sowie die dank leistungsfähigerer Triebfahrzeuge im neuen Zweijahresfahrplan verwirklichte Beschleunigung der Reise- und Güterzüge. Andererseits liessen sich bedeutende Personaleinsparungen durch Schliessung der Frachtgutannahme und -ausgabe an Samstagen – verbunden mit Einschränkungen des Güterzugsfahrplans sowie im Rangierdienst – erzielen. In diesen Massnahmen liegt eine Anpassung der Leistungen an die weitgehende Einführung der Fünftagewoche und die damit geänderten Bedürfnisse der privaten Wirtschaft.

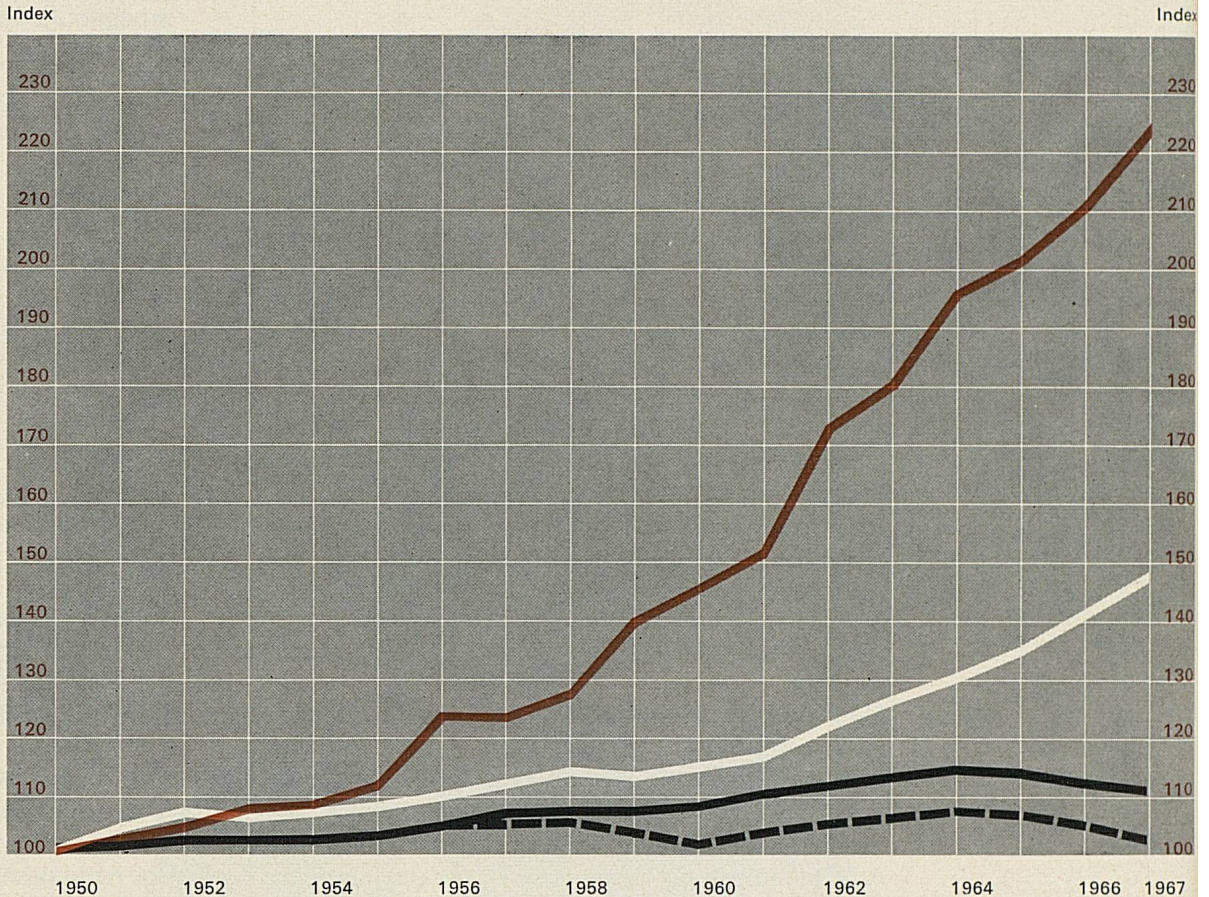
Im Berichtsjahr wurden durchschnittlich 1314 kontrollpflichtige ausländische Arbeitnehmer beschäftigt, 44 Personen weniger als im Vorjahr. Der ab 1. August 1967 bewilligte Ausländerbestand von 1379 Mann wurde damit um 4,7% unterschritten.

Allgemeine Personalfragen und Besoldungen

Im Rahmen des 1966 angelaufenen Verfahrens zur Revision des Bundesgesetzes vom 6. März 1920 betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten (Arbeitszeitgesetz) hielt die sog. Arbeitszeitgesetzkommission am 5. Juli 1967 ihre erste Sitzung zur Beratung eines ersten Entwurfes ab. In Anlehnung an den Beschluss des Bundesrates über die Neuregelung der Arbeitszeit der allgemeinen Bundesverwaltung beschloss die Generaldirektion die Einführung der

Personalaufwand, Personalbestand und Arbeitsstunden

— Personalaufwand pro Arbeitsstunde □ Landesindex der Konsumentenpreise ■ Personalbestand im Jahresdurchschnitt
- - - Arbeitsstunden insgesamt



Fünftagewoche im Verwaltungsdienst auf den 1. Januar 1968. Sofern es der Dienst gestattet, stehen den Bediensteten zwei Schichtungen der Arbeitszeit zur Auswahl, wovon eine mit normaler und eine mit kurzer Mittagspause.

In seiner Sitzung vom 27. Dezember 1967 beschloss der Bundesrat, die Verordnungen über das Dienstverhältnis der Beamten und Angestellten des Bundes und der Bundesbahnen mit Wirkung auf 1. Januar 1968 in verschiedenen Punkten zu ändern. Die wichtigsten Neuerungen in der Beamtenordnung II betreffen

- die Einführung der 44-Stunden-Woche für das dem Arbeitszeitgesetz unterstellte Personal,
- die Ausrichtung der Vergütung für Sonntagsdienst an zwei weiteren Feiertagen,
- die Ausdehnung des Anspruchs auf Vergütung für Nachtdienst um eine Stunde sowie
- die Erhöhung des Ferienanspruchs auf mindestens drei Wochen für das gesamte Personal.

Die Reglemente über das Dienstverhältnis der Angestellten, der ständigen Arbeiter und des Hilfspersonals sowie verschiedene Ausführungserlasse der SBB werden der revidierten Beamtenordnung II angepasst.

Mit der monatlich ausgerichteten Teuerungszulage von 11 % sowie der nachträglich gewährten Zulage von 5 % für das Jahr 1967 wird die Teuerung bis zu einem Indexstand der Konsumentenpreise von 104,1 Punkten (September 1966 = 100) ausgeglichen. Über die von den Personalverbänden anfangs

des Jahres geforderte Realloohnerhöhung und Einführung einer Treueprämie fanden in den letzten Monaten Besprechungen zwischen einer Delegation des Bundesrates und den Vertretern der Personalverbände statt. (Mit Botschaft vom 7. Februar 1968 an die eidg. Räte beantragt der Bundesrat im wesentlichen, auf den um 17% Teuerungszulage erhöhten Grundbesoldungen des Jahres 1964 eine Realloohnerhöhung von 6% zu gewähren sowie statt der verlangten Treueprämie die Abgabe von Dienstaltersgeschenken zu erweitern.)

Neben der Durchführung von Eignungsuntersuchungen bei der Personalrekrutierung befasste sich der Psychologische Dienst der Personalabteilung mit der Vorbereitung und Durchführung eines Instruktionkurses für eine grössere Personalgruppe, welche besonders häufig mit der Kundschaft in Berührung kommt. Es handelt sich um eine Weiterführung der bisherigen Ausbildung und zugleich um eine Vertiefung der Instruktionen für richtiges kundendienstliches Verhalten durch Vermittlung modernster Erkenntnisse auf dem Gebiet der Psychologie. Die Kursleiter bedienen sich einer neuartigen Tonbildschau und führen ein aus der Praxis entstandenes und für die Praxis bestimmtes Übungsprogramm über Verhaltenspsychologie im engeren Sinne des Wortes durch. Von Mitte November 1967 bis Ende Mai 1968 sollen rund 3000 Mann in Gruppen von 20 Teilnehmern ausgebildet werden. Der Kurs begegnet einem lebhaften Interesse, und die bisherigen Erfahrungen sind positiv.

Für den Bereich der administrativen Arbeiten werden seit einigen Jahren in internen Kursen «Organisationsmitarbeiter» ausgebildet, die in ihren Abteilungen für organisatorische Fragen zuständig sind. Im Berichtsjahr haben sie in mehreren Arbeitsgruppen konkrete Probleme bearbeitet und gemeinsam Lösungen entwickelt, die in den Abteilungen eingeführt werden.

40 Jahre betriebliches Vor- schlagswesen

Das durch Beschluss der Generaldirektion vor 40 Jahren geschaffene betriebliche Vorschlagswesen gehört zu den ersten der Schweiz. Das Reglement vom 25. April 1927 enthält folgenden prägnanten Ingress: «Um das Interesse des Personals am Gedeihen der Bundesbahnen zu fördern, haben wir beschlossen, denjenigen Beamten, Angestellten und Arbeitern, die brauchbare Vorschläge zur Vereinfachung, Verbesserung oder Verbilligung der Verwaltung oder des Betriebes einreichen, Prämien nach folgenden Grundsätzen auszurichten: ...» Das Vorschlagswesen war für die damalige Zeit ausgesprochen fortschrittlich konzipiert, so dass das administrative Verfahren bis heute nicht geändert werden musste. Die Vorschläge der Mitarbeiter können ohne Bindung an den Dienstweg direkt der Personalabteilung eingereicht werden. Diese ist Treuhänderin des Einsenders und leitet die Anregungen ohne Namensnennung an die zuständige Fachabteilung zur Prüfung hinsichtlich Realisierbarkeit und Nutzen. Nach der Begutachtung durch die aus den Präsidenten der sieben Fachausschüsse des Personals bestehende Prämienkommission entscheidet der Vorsteher des Finanz- und Personaldepartementes über die Ausrichtung einer Prämie.

In den 40 Jahren seit der Einführung des Vorschlagsrechtes wurden 3082 Verbesserungsvorschläge aus Personalkreisen geprüft. Davon konnten 941 oder 30,5% prämiert werden.

Allgemeine Personalfürsorge

Trotz hohem Lebensstandard und gutausgebauten Sozialleistungen für Krankheit und Alter ist eine verstärkte Belastung des Fürsorgedienstes festzustellen. Immer wieder können einzelne Bedienstete dem verlockenden Warenangebot, der Suggestivkraft der Werbung sowie dem Anreiz zu allzu großzügiger Freizeitgestaltung nicht widerstehen, kommen in finanzielle oder andere Schwierigkeiten und suchen Rat und Hilfe bei Fürsorgerinnen. Die Beratungstätigkeit des Fürsorgedienstes wird nach dem Grundsatz «Hilfe zur Selbsthilfe» ausgeübt.

Der Alkoholfürsorge sowie den 33 alkoholfrei geführten Verpflegungsbetrieben des Personals wurde alle Aufmerksamkeit geschenkt. Dem Personal des Baudienstes stehen heute zweckmässige und bequem ausgerüstete Unterkunftswagen für die alkoholfreie Verpflegung zur Verfügung.

Das Berghaus der SBB auf Brünig-Hasliberg, das in erster Linie Ausbildungszwecken für Jungeisenbahner dient, aber auch Bediensteten und ihren Familien für Erholungs- und Ferienaufenthalte offen steht, wies im Jahr 1967 eine neue Rekordbesucherzahl auf.

Der genossenschaftliche und private Wohnungsbau sowie die Schaffung von Unterkunftsmöglichkeiten für Ledige wurden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel weiterhin gefördert.

Unfallverhütung

Unter dem Patronat des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) soll im Jahre 1969 eine internationale «Eisenbahner Unfallverhütungskampagne» durchgeführt werden. Die SBB wurden mit der Schaffung eines Filmes über den Lastentransport von Hand betraut. Die Dreharbeiten, welche vorwiegend in Effretikon ausgeführt wurden, sind bereits abgeschlossen. Im übrigen wurden die Anstrengungen zur Verhütung von Unfällen im bisherigen Rahmen weitergeführt.

Versicherungen

Die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen wies am Jahresende 35 828 Versicherte (1966: 35 789) und 2 689 Einleger (2804) auf. Die Summe der versicherten Verdienste betrug 449,2 Mio Franken (448,1 Mio Franken). In den Genuss von Renten kamen insgesamt 21 671 (21 920) Bezüger. Das Total der ausgerichteten Jahresrenten erreichte 107,9 Mio Franken (108,6 Mio Franken). Wie dem aktiven Personal, so wurde auch den Rentnern eine Teuerungszulage gewährt; sie betrug 17,9 Mio Franken (12,4 Mio Franken). Nähere Angaben können dem besonderen Jahresbericht über die Pensions- und Hilfskasse entnommen werden.

Die Krankenkasse der Bundesbahnen zählte am Jahresende 43 178 Männer (42 783), 9 851 Frauen (3 930) und 5 908 Kinder (2 055) als Mitglieder. Die durchschnittlichen Krankenpflegekosten pro Versicherten stiegen um Fr. 5.28 auf Fr. 214.88, was grösstenteils auf die Erhöhung der Arzt-, Apotheker- und Spitaltarife zurückzuführen ist. Im Berichtsjahr wurde die Abrechnung der Kassenleistungen über die Datenverarbeitungsanlage eingeführt. Auch hier sei im übrigen auf den besonderen Jahresbericht verwiesen.

Bahnärztlicher Dienst

Erfreulich ist die Feststellung, dass die durchschnittliche Dauer der Abwesenheit des Personals zufolge Krankheit, Unfalls und Kurzabsenzen, die sogenannte Morbidität, rückläufige Tendenz aufweist. Der Grund liegt vor allem in der geringeren Zahl der Erkrankungsfälle. Die Zahl der Nichtbetriebsunfälle (2 764) bleibt – wie schon im Vorjahr – höher als diejenige der Betriebsunfälle (2 691).

Von den 2 150 Bewerbern, die sich der Aufnahmeuntersuchung unterzogen, konnten 88 % für den vorgesehenen Dienst tauglich erklärt werden. Rund 10 % der eingestellten Kandidaten wurden nur mit Vorbehalt in die Pensions- und Hilfskasse aufgenommen. In 245 Fällen wurde Antrag auf vorzeitige Zurruesetzung gestellt. Der Durchschnitt der letzten fünf Jahre liegt bei 370 Bediensteten. Während sich im Jahre 1966 insgesamt 113 Todesfälle ereignet hatten, starben im Berichtsjahr 103 Bedienstete.

Im Rahmen der Tbc-Vorbeugungsaktion, die in einem Dreijahresturnus zur Durchführung gelangt, wurden von rund 13 000 Bediensteten Schirmbildaufnahmen angefertigt. Dabei entdeckten die Ärzte acht neue, erstmals behandlungsbedürftige Lungentuberkulosen – in zwei Fälle waren die Untersuchten Träger eines offenen, ansteckungsgefährlichen Schubes – sowie vier bösartige und zwei gutartige Tumorfälle.

Die Verhandlungen mit der Verbindung der Schweizer Ärzte über die Neugestaltung und Vereinfachung der Krankmeldeformulare konnten abgeschlossen werden. Es wurde eine Lösung gefunden, welche sowohl die Wünsche der Ärzteschaft wie auch der Dienststellen berücksichtigt.

Im Oktober 1967 fand die XXIV. Konferenz der Vertrauensärzte der SBB und der allgemeinen Bundesverwaltung in Appenzell/Gais statt. Sie wurde vor allem dem Studium der Psychosomatosen und der Neurosen gewidmet und schloss mit einer Besichtigung der Klimastation in Gais. Dabei hat sich mit aller Deutlichkeit gezeigt, dass Zentren für die Durchführung von aktiven Übungen zur Behandlung von Zivilisationskrankheiten einer dringenden Notwendigkeit entsprechen.

Wegen Rekrutierungsschwierigkeiten musste der Ärztliche Dienst mit einem reduzierten Ärztebestand das ungeschmälerete Arbeitspensum erledigen. Ende des Berichtsjahres konnte die Abteilung die neuen Räumlichkeiten im Dienstgebäude Bollwerk-Nord beziehen. Sobald alle technischen Installationen beendet sein werden, wird sich die ärztliche und die administrative Arbeit unter wesentlich günstigeren Bedingungen abspielen können.