

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1968)

Rubrik: Untenehmungsführung und Personal

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.12.2025

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

I. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat, das bei den Schweizerischen Bundesbahnen schon bei ihrer Gründung eingeführte oberste Organ, prüft grundsätzliche finanzielle, betriebliche und kommerzielle Probleme, befasst sich mit den Projekten für grössere Bauten, mit der Beschaffung von Rollmaterial und mit wichtigen Verträgen, ist Wahlbehörde für höhere Ämter und behandelt namentlich auch die Voranschläge, die Berichte über die Geschäftsführung sowie die Jahresrechnungen. Von seinen weiteren Funktionen sei noch das Recht auf Begutachtung aller wichtigen, die Bundesbahnen betreffenden Geschäfte erwähnt, die von der Bundesversammlung oder vom Bundesrat zu behandeln sind. An den sieben Sitzungen des Berichtsjahres befasste sich der Verwaltungsrat unter dem Vorsitz seines Präsidenten, Herrn Dr. Hans Fischer, mit insgesamt 53 Geschäften. Im Anschluss an die Sitzung von Winterthur stattete der Rat einen Besuch in der Einnehmerei des Hauptbahnhofes Zürich ab, wo kurz vorher neue Schalterbilletdruckmaschinen in Betrieb genommen worden waren. Eine der Sitzungen wurde auf Einladung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn nach München anberaumt, wobei sich die beiden Räte über die Projekte für die Verbesserung des Nahverkehrs im Raum München orientieren liessen und verschiedene Baustellen der S-Bahn und U-Bahn besichtigten. Den Abschluss bildete ein Besuch im Kernkraftwerk Gundremmingen bei Günzburg an der Strecke Augsburg-Ulm. Im Rat, der gemäss Bundesbahngesetz aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und dreizehn Mitgliedern besteht, sind in der personellen Zusammensetzung keine Änderungen eingetreten.

Geschäftsleitung

Die Generaldirektion trat auch im Berichtsjahr in der Regel wöchentlich zusammen, um grundsätzliche Probleme der Unternehmungsführung zu besprechen und die in ihre Kompetenz fallenden Beschlüsse zu fassen. Die Generaldirektoren und Kreisdirektoren pflegten an drei Konferenzen – wobei die eine in erweitertem Rahmen zusammen mit den Abteilungschefs als dreitägige Konferenz durchgeführt wurde – einen allgemeinen Gedankenaustausch. Erörtert wurden unter anderem kommerzielle und finanzielle Probleme, Prognosen für den Personen- und Güterverkehr, das moderne Marketing, die Zielsetzung der Bundesbahnen am Markt, Probleme der Kaderbildung sowie eine Reihe wichtiger Begebenheiten im Bereich der drei Kreise.

In personeller Hinsicht ist in der Geschäftsleitung auf Ende 1968 eine Änderung zu verzeichnen, indem der Direktor des Kreises II, Herr Dipl.-Ing. Hermann Merz, seit anfangs 1930 im Dienst der Bundesbahnen, nach erfolgreicher Tätigkeit altershalber in den Ruhestand trat. Der Präsident des Verwaltungsrates und der Präsident der Generaldirektion würdigten die Verdienste des scheidenden Direktors, der sich an seinem Sitz in Luzern vor allem auch mit den verschiedenen Problemen der Gotthardlinie zu befassen hatte, und sprachen ihm den Dank der Bundesbahnen aus. Auf Antrag des Verwaltungsrates wählte der Bundesrat als Nachfolger Herrn Dipl.-Ing. Rolf Zollikofer, bisher Chef der Bauabteilung der Kreisdirektion III in Zürich.

Auch bei den Abteilungschefs der Generaldirektion und der Kreisdirektionen II und III sind personelle Änderungen eingetreten. Wegen Erreichens der Altersgrenze nahmen Herr Franz Thomann, lic. rer. pol., Chef der Abteilung Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung, Herr Ernst Scheidegger, Chef der Abteilung Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung, sowie Herr Dipl.-Ing. Eugen Gruber, Chef der Bauabteilung der Kreisdirektion II, auf Jahresende den Rücktritt. Die Generaldirektion hat den Demissionären für ihre langjährige, erfolgreiche Tätigkeit im Dienste der Bundesbahnen den besten Dank ausgesprochen.

Als Chef der auf 1. Januar 1969 gebildeten Finanzabteilung – hervorgegangen aus der Zusammenlegung der beiden Abteilungen «Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung» und «Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung» – wählte der Verwaltungsrat Herrn Walter Keller, der bisher das Amt des Stellvertreters der Abteilung «Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung» bekleidete. Als neuer Chef der Bauabteilung des Kreises II wurde Herr Dipl.-Ing. Alfred Etterlin und als neuer Chef der Bauabteilung des Kreises III Herr Dipl.-Ing. Hansrudolf Wachter gewählt.



II. Planung und Studien

Aus der Fülle der von den Schweizerischen Bundesbahnen unternommenen Planungsarbeiten und Studien seien hier ein paar wenige herausgegriffen.

Simulation als Hilfsmittel

Die Simulation mit Hilfe von Computern wird in neuerer Zeit von den Eisenbahnen immer mehr als Planungswerzeug benutzt. Unter Simulation versteht man hier die Nachbildung wirklicher Prozesse, etwa heutiger oder geplanter Betriebsabläufe, mit Hilfe eines abstrakten mathematischen Modells. Im Gegensatz zu den Optimierungsmodellen, welche selbstständig die optimalen oder annähernd optimalen Lösungen liefern (wie z. B. das Modell für die tägliche Verteilung der Leerwagen), werden mit einem Simulationsmodell experimentell verschiedene Projektvarianten bewertet. Die Resultate einer Computersimulation widerspiegeln beispielsweise das zur Diskussion gestellte Geschehen in einem Eisenbahnnetz oder in einem Rangierbahnhof unter Voraussetzung einer angenommenen Betriebspolitik oder gewisser Betriebs- und Einrichtungsmittel. Man verwendet Simulationsmodelle vor allem zum Studium von komplexen Problemen, deren Struktur vom Zufall und von Unsicherheiten beeinflusst ist. Viele Probleme der Eisenbahnen mit ihren verwinkelten Verknüpfungen, den häufig auftretenden Einflüssen des Zufalls (Verspätungen, Schwankungen der Verkehrsströme usw.) und der oft technisch oder ökonomisch bedingten Unmöglichkeit, Experimente durchzuführen, eignen sich besonders gut, um mit der Simulationstechnik gelöst zu werden.

Im Rahmen ihrer Entwicklungsstudien von mathematischen Modellen haben die SBB ein Simulationsmodell für ein wesentliches Teilgeschehen in einem Rangierbahnhof erstellt. Andere Modelle für die Simulation von Schnellgutbahnhöfen, zur Kapazitätsbewertung von Abzweigstellen und von Strecken sind in Entwicklung begriffen.

Die SBB beteiligen sich auch an den Studien des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), um gemeinsam mit einer Beraterfirma sowohl ein detailliertes Simulationsmodell eines Rangierbahnhofes als auch ein globales Modell für die Nachbildung der Wagenläufe in einem ganzen Eisenbahnnetz zu erstellen. Diese beiden Modelle sollen namentlich dazu dienen, die Wirksamkeit der für die zentrale Lenkung des Güterverkehrs entwickelten Optimierungsmodelle zu beurteilen. Sie bilden überdies für die SBB eine wertvolle Ergänzung ihrer eigenen Arbeiten.



Probleme der hohen Geschwindigkeiten

Mit dem Ziel, die Transportleistungen der Bahn weiter zu verbessern und damit auch die Konkurrenzfähigkeit der Schiene zu erhöhen, werden die Möglichkeiten von Fahrzeitverkürzungen immer wieder überprüft. Bei diesem Problem kommt ausser dem Betriebsfachmann, dem Fahrplankonstrukteur, dem Geleisebauer und dem Spezialisten für Sicherungsanlagen vor allem auch der Fachmann des Zugförderungsdienstes zu Worte. Er hat die Frage zu beantworten, welche Fahrzeiteinsparungen durch rascheres Beschleunigen und Abbremsen der Züge, durch Erhöhung der Geschwindigkeiten in Kurven sowie durch weitere Erhöhung der Maximalgeschwindigkeiten zu erzielen sind. Diese Faktoren beeinflussen die Konstruktion der Triebfahrzeuge wesentlich. Die hohe Beschleunigung verlangt eine grosse installierte Leistung und bedingt damit ein hohes Gewicht. Die angestrebten höheren Geschwindigkeiten in den Kurven sind nur möglich, soweit die Beanspruchung der Geleise die gegebenen Grenzen nicht überschreitet.

Um die an Bedeutung ständig zunehmenden Beanspruchungen am Geleise und am Radsatz des Fahrzeugs zu kennen, sind vor allem entsprechende Kräftemessungen unentbehrlich. Bereits die im Jahre 1953 von der Bauabteilung entwickelte Messsschiene schuf die Möglichkeit, die an einer bestimmten Stelle des Geleises beim Vorbeifahren eines Fahrzeuges auftretenden Beanspruchungen in der Schiene zu messen. Dank den daraus gewonnenen Erkenntnissen konnten konstruktive Massnahmen getroffen werden, um die von den Triebfahrzeugen verursachten Beanspruchungen zu verringern, und so wurde es beispielsweise möglich, die Lokomotiven Ae 6/6 für höhere Kurvengeschwindigkeiten freizugeben.

Da die Messsschiene örtlich begrenzt ist, erlaubt sie keine Messungen auf längeren Strecken oder beim Durchfahren von Weichen und Kreuzungen. Daher lag nahe, für Messungen der zwischen Rad und Schiene wirkenden Kräfte das Rad als Messgeber zu verwenden. Dies geschieht mittels Dehnungsmessstreifen, welche die in der Horizontal- und Vertikalrichtung auftretenden Kräfte in kontinuierlicher Form wiedergeben. Anfänglich ergaben sich bedeutende Schwierigkeiten durch den Umstand, dass sich das Rad dreht und dass am fahrenden Fahrzeug kleinste elektrische Signale übermittelt und verstärkt werden müssen. Doch nach langen Bemühungen und Versuchen gelang es im Jahre 1962 erstmals, brauchbare Messungen durchzuführen. Dank den damit gewonnenen Erkenntnissen und den daraus gezogenen konstruktiven Massnahmen war es möglich, die Hochleistungslokomotive Re 4/4 II trotz der Achslast von 20 t so zu gestalten, dass sie für die höchstzulässigen Geschwindigkeiten ge-

mäss Zugreihe R und damit auch im Städteschnellzugverkehr zugelassen werden konnte. Diese Zugreihe war vorher den leichteren Triebwagen und leichten, relativ leistungsschwachen Lokomotiven vorbehalten.

Die Auswertung der an den Lokomotiven Re 4/4 II gewonnenen Messergebnisse zeigt, dass die gegenwärtig zugelassenen Kurvengeschwindigkeiten – insbesondere in Kurven mit grossen Radien, wie sie im Mittelland häufig anzutreffen sind – für diese Lokomotiven keine endgültigen und absoluten Höchstwerte darstellen. Eine weitere Geschwindigkeitserhöhung unter Wahrung der bisherigen Sicherheit und ohne wesentliche Erhöhung des Verschleisses scheint nach dem heutigen Stand der Studien technisch durchaus möglich zu sein. Immerhin müssten gleichzeitig gewisse Massnahmen zur Beibehaltung des heutigen Reisekomfortes getroffen werden. Erhöhte Kurvengeschwindigkeiten verursachen höhere Fliehkräfte. Weil die Geleiseüberhöhung mit Rücksicht auf langsamer fahrende Züge nicht beliebig gross gewählt werden darf, müssen sich bei hohen Geschwindigkeiten die Wagen «in die Kurven legen». Mit anderen Worten: Zum Ausgleich der Fliehkraft, die den von den Reisenden noch als angenehm empfundenen Wert übersteigt, sind schwenkbare Wagenkästen vorzusehen. Ein auf die entstehende Fliehkraft ansprechendes Steuergerät wird eine hydraulische Einrichtung betätigen, welche den Wagenkästen gegenüber den Drehgestellen nach dem Kurveninnern neigt. Der Bau solcher Wagen wird vorbereitet.

Schnellgut – ein neues Beförderungskonzept

Im Grenzbereich zwischen Planung und Verwirklichung befindet sich das neue Konzept für die Beförderung von Schnellgut. Dieses soll in Zukunft an die Stelle der heutigen Eilgut- und Expressgutbeförderung treten. Konnten die Expressgut- und Eilgutsendungen sowie die Paketpost über Jahrzehnte ohne wesentliche Nachteile in den Reisezügen befördert werden, so änderte sich die Situation mit dem steigenden Verkehr in den Nachkriegsjahren. Mitte der fünfziger Jahre wurden bereits täglich rund 600 t Expressgut, 1500 t Eilgut und 900 t Postgüter befördert, so dass sich im Hinblick auf die zu erwartende weitere Verkehrszunahme der Gedanke einer Trennung dieser Verkehrsarten von den Reisezügen mehr und mehr aufdrängte.

Die Gestaltung dieser Reorganisation zeigt recht augenfällig, wieviel Zeit für derart weitgreifende Studien aufgewendet werden muss. Im Vordergrund der Bestrebungen stand selbstredend das Ziel einer Verbesserung der Transportleistung, die als besseres Angebot der Kundschaft zugute kommen und als echte Rationalisierungsmassnahme für das Unternehmen eine Senkung des Aufwandes ermöglichen soll. Erst fünf Jahre später, zu Beginn des Jahres 1961, lagen die Resultate der Detailstudien vor, auf deren Basis sich die nötigen Beschlüsse für das weitere Vorgehen fassen liessen. In Anbetracht der vielfältigen Verflechtung des Problems in rechtlicher, tarifärischer, betrieblicher und baulicher Beziehung konnte schon damals kein Zweifel über den Zeitbedarf für die Umsetzung der theoretischen Erkenntnisse in die Praxis bestehen. Man entschloss sich deshalb zu einem stufenweisen Vorgehen. In einer ersten Etappe wurden folgende Neuerungen durchgeführt:

- Der Milchtransport – ein anspruchsvoller Verkehr des Eilgutes mit sehr schlechtem Kostendekkungsgrad – konnte weitgehend auf die Strasse verlegt werden.
- Der Tierverkehr musste sich einem strafferen Fahrplangefüge unterwerfen; die arbeitsintensiven Rangierbewegungen für Viehwagen wurden auf diese Weise auf ein tragbares Mass reduziert.
- Die Flut von Expressgutstücken konnte durch Beschränkung von Gewicht und Umfang der einzelnen Stücke sowie durch Erhöhung der Taxen etwas eingedämmt und auf wirklich dringende Sendungen zurückgeführt werden.
- Als wichtigste Korrektur erwies sich die Einführung sogenannter Nebenaufgabenzüge auf einigen dicht befahrenen Linien, in denen die erwähnten Transportgüter des Eilgut- und Expressgutverkehrs zusammengefasst wurden.

Diese zuletzt genannte Massnahme, die ausgeprägte Differenzierung der Zugsgattungen nach Verkehrsarten, stellt die unabdingbare Voraussetzung zur Verbesserung des Angebotes im Reiseverkehr dar. Dadurch lässt sich die mittlere Reisegeschwindigkeit merklich erhöhen, und ferner werden namhafte Verspätungsquellen beseitigt. Vor allem die Städtezüge zwischen Zürich und Genf konnten damit weitgehend von güterdienstlichen Nebenaufgaben befreit werden. Darüber hinaus gelang es,

auf bestimmten Linien, beispielsweise auf den Strecken Zürich–Uster–Rapperswil und Zürich–Sargans, einen besonderen Fahrplan für Nebenaufgabenzüge aufzubauen. Ohne diese Züge – sie werden künftig als Schnellgutzüge bezeichnet – wäre im übrigen der starre Fahrplan im Vorortsverkehr am rechten Zürichseeufer undenkbar.

Ins Berichtsjahr fiel der Entscheid für die zweite Etappe: Die Zusammenfassung von Expressgut und Eilgut in eine einzige Beförderungsart und die Einführung des Schnellgutkonzeptes auf dem gesamten schweizerischen Schienennetz. Die Verkoppelung verschiedenartiger Interessen im gleichen Produktionsprogramm, wie sie durch die Beförderung von Reisenden, Expressgutsendungen, Eilgutstücken, Tieren und Post im gleichen Zuge entsteht, soll bis zum Jahre 1976 – von Nebenstrecken abgesehen – der Vergangenheit angehören. Dies wird, nicht zuletzt auch dank der aufgeschlossenen Mitarbeit des Verbandes Schweizerischer Transportunternehmungen (VST), ebenfalls im Verkehr mit den Privatbahnen möglich sein.

Für die Organisation des Schnellgutverkehrs werden drei Zonen gebildet, die weitgehend mit den Grenzen der Kreisdirektionen übereinstimmen und auch die Privatbahnen einschliessen. Jede Zone weist ein Schnellgut-Stammzentrum auf: Zürich für die Ostschweiz, Olten für die Zentralschweiz und Bern für die Westschweiz (Abbildung 1). Es handelt sich um eigentliche Drehscheiben des Schnellgutverkehrs.

Zone	Stammzentren Hauptzentren	Hauptstrecken	Einteilung des Eisenbahn-Schnellgutnetzes
Westschweiz	Bern Lausanne Biel/Bienne	Bern – Olten – Luzern – Thun – Lausanne – Biel/Bienne	
Zentralschweiz	Olten Basel SBB Arth-Goldau	Olten – Basel SBB – Zürich – Arth-Goldau – Luzern – Bern – Biel/Bienne	
Ostschweiz	Zürich Winterthur	Zürich – Schaffhausen – Romanshorn – St. Gallen – Uster–Rapperswil – Meilen–Rapperswil – Chur – Arth-Goldau – Olten	

Abbildung 1

Den Schnellgut-Stammzentren obliegen folgende Aufgaben:

- Umlad der Schnellgüter.
- Rangieren der Wagen, die von den Zufahrtsstrecken ohne Berührung der Umladeanlagen direkt zum nächsten Schnellgut-Stammzentrum geführt werden.
- Bilden der Schnellgutzüge, und zwar einerseits der Fernzüge und andererseits der Nahzüge für die Bedienung der zu ihrem Einzugsgebiet gehörenden Region.
- Gutannahme und Gutauslieferung für Kunden, deren Betriebe im mittelbaren Umkreis des Zentrums liegen.

Dieser letzte Punkt bildet mit einen Grund, warum die drei Schnellgut-Stammzentren in den Einzugsbereich wichtiger Industrieagglomerationen zu liegen kommen. Die andere Bedingung, möglichst günstige Lage zum Eisenbahnnetz, liess die Wahl auf die Standorte Zürich Altstetten, Däniken bei Olten und Wilerfeld in Bern fallen.

In Lausanne wird vorerst eine Schnellgut-Umschlagstelle (Hauptzentrum) entstehen mit der Möglichkeit des späteren Ausbaus zu einem Stammzentrum. Hier wie in allen Hauptzentren sollen jedoch

die gleichen Operationen vollzogen werden wie in Bern, Olten und Zürich. Die Beförderung der Schnellgutfrachtstücke von den Sammelstrecken zu den Stammzentren erfolgt in Schnellgutzügen mit verhältnismässig kurzen Aufenthalten auf allen Unterwegsstationen. Diese Züge führen nicht nur Wagen, welche für die Umladerampe des nächsten Stamm- oder Hauptzentrums bestimmt sind, sondern auch Wagen, in denen die Güter ohne Umlad zu einem entfernten Zentrum rollen werden (Abbildung 2). Beispielsweise lassen sich Maschinenteile, die von einem Unternehmen in Vevey der Bahn

Schema der direkten Wagen

▷ Einlad
▶ Auslad

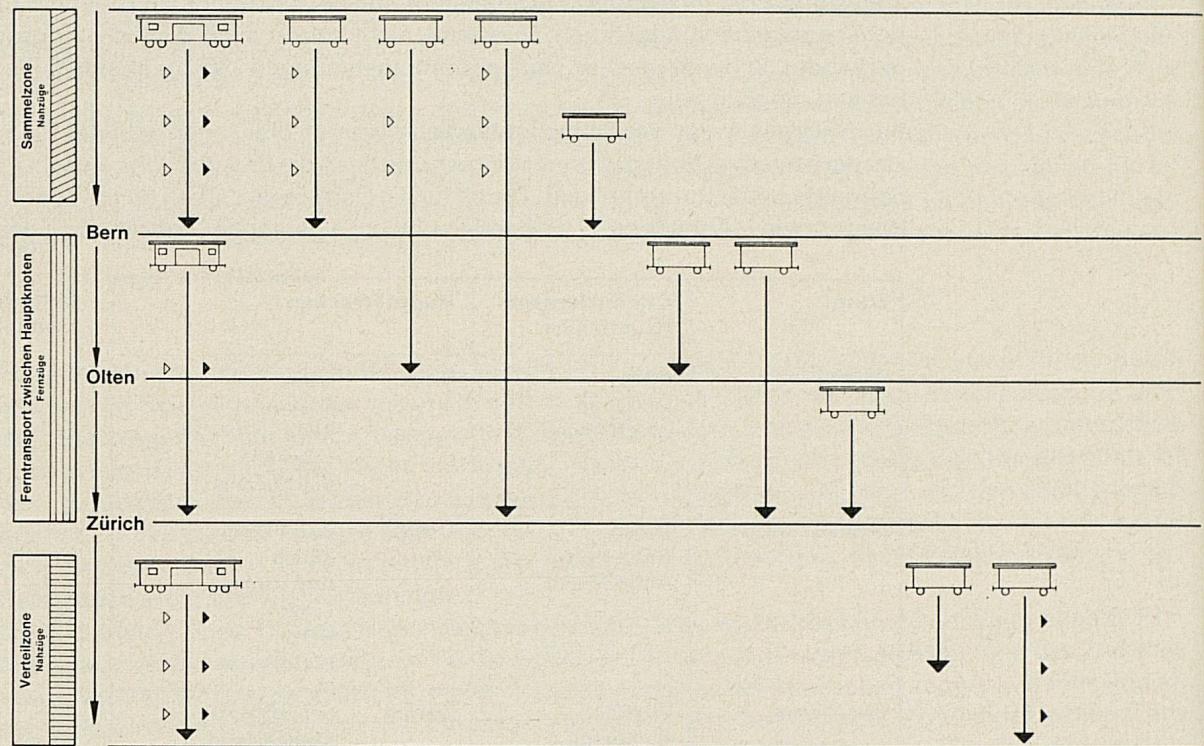


Abbildung 2

zum Transport nach Eglisau übergeben werden, in den direkten Wagen «Zürich» verladen. Von diesem Umladeort geht die Fahrt anschliessend ohne weiteren Umschlag nach Eglisau. Das Transportgut muss somit nur einmal umgeladen werden, während heute – auf den Bahnsteigen mit entsprechender Störung des reisenden Publikums – zwei Umladeoperationen nötig sind. Ebenso werden Sendungen innerhalb der Zone Westschweiz nur in seltenen Fällen Bern, das Stammzentrum dieser Zone, anlaufen. Eine Sendung von Estavayer-le-Lac nach Nyon wird ihren Weg vom Neuenburgersee an den Genfersee über Yverdon mit Umlad im Hauptzentrum Lausanne nehmen.

Es liegt auf der Hand, dass sich der Fahrplan der Schnellgutzüge den Gegebenheiten des Geschäftslebens, namentlich den Bedürfnissen der Industrie und des Handels, anzupassen hat. Der graphische Fahrplan (Abbildung 3) zeigt denn auch, dass der Wegtransport durchwegs dreimal im Tag erfolgt, und zwar zwischen 9 und 11 Uhr, zwischen 14 und 16 Uhr und nach Fabrikationsschluss. Umgekehrt erreichen die Güter den Bestimmungsort am Morgen gegen 8 Uhr und stehen also zu Beginn des Arbeitsprozesses zur Verfügung. Ferner ist eine Schnellgutverbindung mit Ankunft am frühen Nachmittag geplant, und die letzte Bedienung der Stationen fällt auf den späten Abend. Auf schwach belasteten Strecken wird die Beförderung der Schnellgüter weiterhin mit Personenzügen erfolgen müssen, wobei jedoch der Gesamtkonzeption entsprechend ebenfalls nur drei Züge täglich für diese Transporte freigegeben werden. Auch der Transport der Paketpost wird ausschliesslich von den Schnellgutzügen übernommen, so dass in den Reisezügen nur noch die Briefpost verbleibt.

Grundschema der Schnellgutzeuge auf den Hauptstrecken

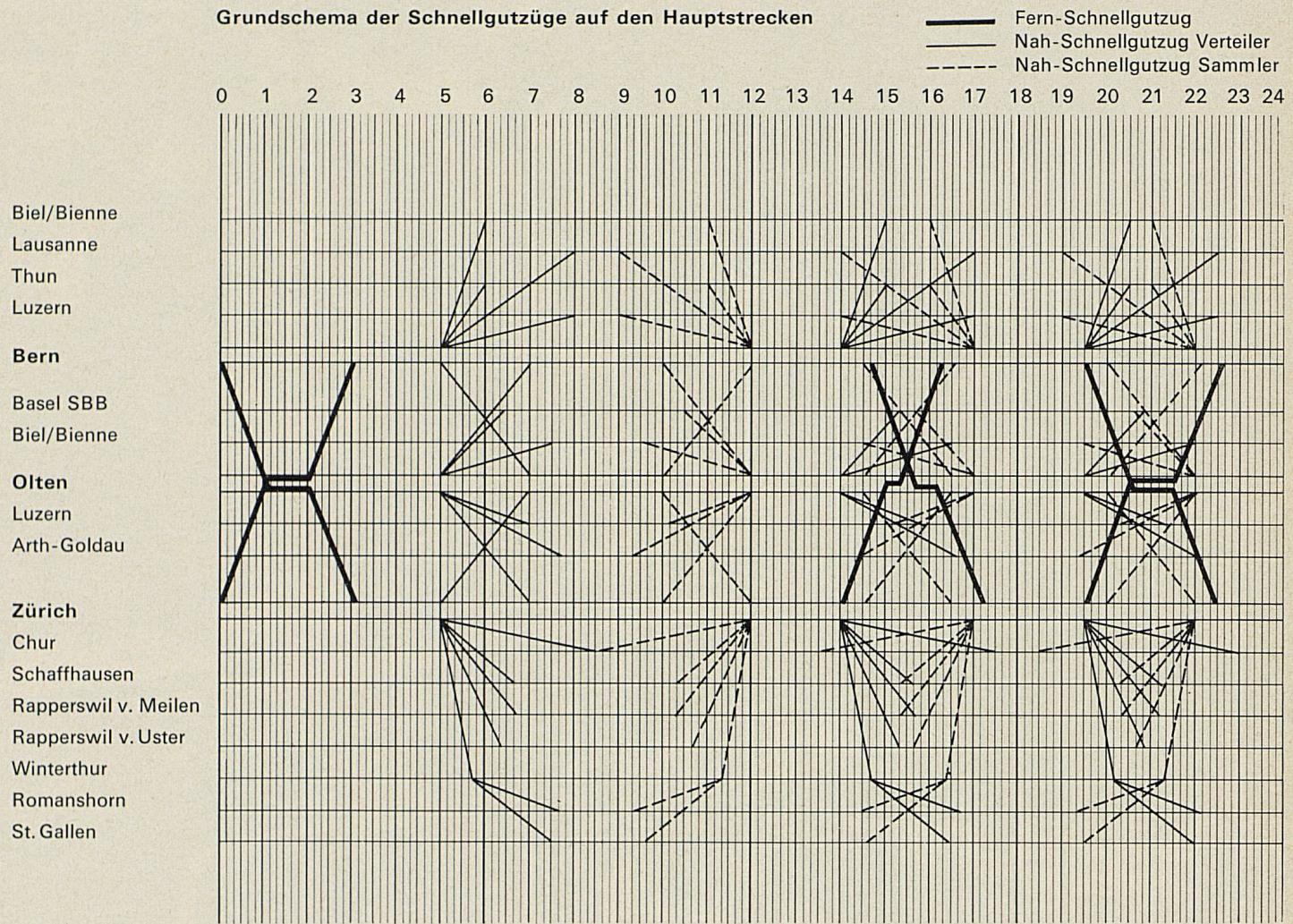
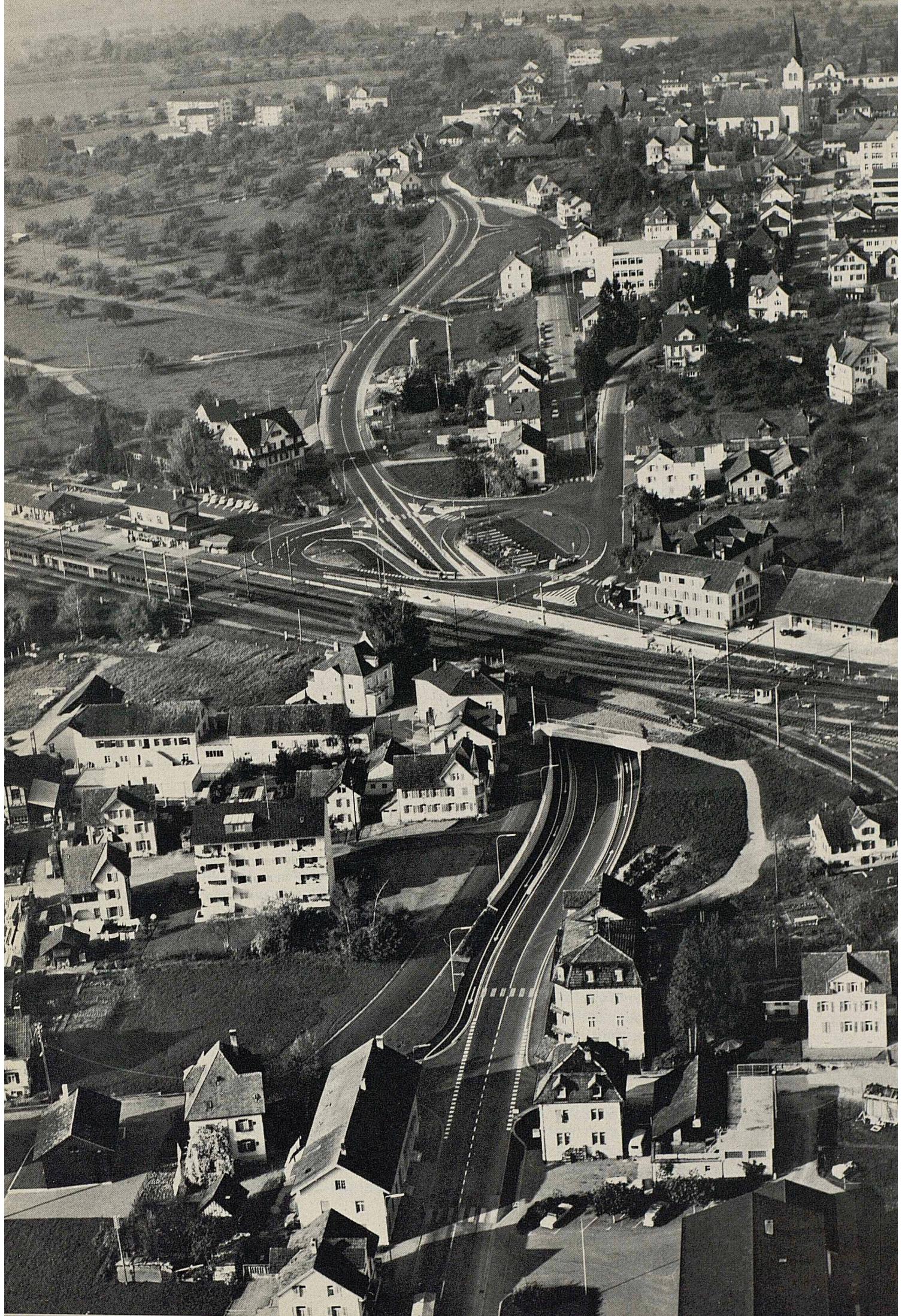


Abbildung 3

Es kann nicht übersehen werden, dass gegenüber früher, als beinahe jeder Personenzug und viele Schnellzüge für die Beförderung von Expressgutstücken zur Verfügung standen, im umladefreien Verkehr zwischen Stationen der gleichen Linie eine gewisse Verschlechterung in der Zahl der Transportmöglichkeiten eintritt. Die Bahnen können jedoch darauf hinweisen, dass die langen Aufenthalte dieser Züge, welche die Geduld der Reisenden oft auf Probe stellten, verschwinden und vollends – wie die Dampfromantik – der Vergangenheit angehören müssen.

Die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten, die Konzentration der Kräfte auf einige wenige, aber nach modernsten Grundsätzen ausgebauten Knotenpunkte, die Elastizität in der Fahrplangestaltung, kurz der Wille zu einer wirtschaftlichen Betriebsführung, würden auch ohne Rücksicht auf die Einführung des Schnellgutkonzeptes dem Zusammenfassen der Nebenaufgaben rufen. Im gesamten gesehen entstehen dank der Pünktlichkeit, Regelmässigkeit und Zuverlässigkeit der Schnellgutbeförderung für den Kunden namhafte Vorteile. Dass die Reorganisation zugleich die Konkurrenzfähigkeit des Schienenverkehrs erhöht, bildet einen besonders erfreulichen Aspekt. Während das Schnellgut-Stammzentrum Bern im Wilerfeld bereits im Bau ist, wird von den Fachleuten noch die Frage geprüft, ob und inwieweit in den Personen- und Schnellzügen nebst dem begleiteten Reisegepäck auch besonders dringliche Sendungen zugelassen werden können. Damit bestätigt sich, dass im Bereich der Güterbeförderung Planung und Verwirklichung zum Teil ineinander laufen.



III. Internationale Zusammenarbeit

Auch im Jahre 1968 haben die Schweizerischen Bundesbahnen mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und einer Reihe ausländischer Bahnverwaltungen auf zahlreichen Gebieten eng zusammengearbeitet.

Auf Grund von Untersuchungen einer Gruppe von Generaldirektoren beschloss der Geschäftsführende Ausschuss der UIC, die wichtigsten Arbeitsorgane des Verbandes neu zu gliedern. So wurden leitende Kommissionen für die Sachgebiete Prospektive Forschung, Kommerzielle Probleme (mit den beiden Sektionen Personenverkehr und Güterverkehr), Betriebliche Probleme, Rollmaterial und Zugförderung sowie Feste Anlagen geschaffen, denen insbesondere die Aufgabe zufallen wird, die an die Hand zu nehmenden Studienaufgaben zu bestimmen und die Art ihrer Durchführung festzulegen. Im übrigen werden diese Kommissionen, die sich aus den verantwortlichen Ressortchefs der einzelnen Mitgliederverwaltungen zusammensetzen, im Rahmen ihrer Zuständigkeit nur die wichtigsten Probleme selbst behandeln. Neben diesen fünf leitenden Kommissionen werden fünf weitere Organe, nämlich die sogenannten Permanenten Studienausschüsse für Wirtschafts-, Rechts-, Finanz-, Beschaffungs- und Personalfragen eingeführt. Die Reorganisation, die bereits begonnen hat, erfordert eine zweijährige Übergangsperiode.

Wie wichtig und unerlässlich die internationale Zusammenarbeit der Eisenbahnen ist, zeigt sich besonders deutlich bei der beabsichtigten Einführung der automatischen Kupplung. Dieses Problem sprengt sogar den sehr weit gespannten Rahmen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) und wird daher auch zusammen mit Vertretern des Verbandes der osteuropäischen Staatsbahnen (OSShD) behandelt. Im Berichtsjahr gingen die Bestrebungen dahin, eine einzige gemeinsame automatische Kupplung zu schaffen, oder aber die beiden Kupplungen so zu gestalten, dass sie automatisch koppelbar sind. Die beiden Eisenbahnverbände sind bereits übereingekommen, im internationalen Verkehr die Kupplungsaufhängungen der einen wie der anderen Bauart zuzulassen. Als nächste Aufgabe steht die Abstimmung der Kupplungen für die Brems- und Stromleitungen bevor.

Die Zusammenarbeit der Internationalen Eisenbahn-Kongressvereinigung (AICCF) und der UIC fand im Berichtsjahr ihren Höhepunkt im Symposium über die hohen Geschwindigkeiten, das unter dem Patronat der beiden Vereinigungen im Juni in Wien abgehalten wurde. Der Kongress, dem ein grosser Erfolg beschieden war, behandelte namentlich die technischen und wirtschaftlichen Fragen, die sich aus der Verwirklichung von hohen Geschwindigkeiten im Eisenbahnverkehr ergeben.

Das Schwergewicht der Arbeiten der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) lag auf dem Gebiet der Verkehrsnachfrage, wobei erstmals auch Bahnsachverständige zur Mitwirkung in einer Arbeitsgruppe beigezogen wurden. Im Bestreben, die Zusammenarbeit aller an der Behältertransportkette beteiligten Stellen zu erleichtern, wurde eine Erhebung über die voraussichtliche Entwicklung des Grossbehältereinsatzes durchgeführt.

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), dessen Geschäftsführung die SBB besorgen, befasste sich vor allem mit der auf Regierungsebene im Gang befindlichen ordentlichen Revision der Übereinkommen für den Güterverkehr (CIM) und für den Personen- und Gepäckverkehr (CIV). Die Anregungen der Eisenbahnen zu dieser Revision wurden dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) im Juli 1968 eingereicht. Der erste vorbereitende Revisionsausschuss, der im September 1968 in Bern tagte, hat dem Postulat der Bahnen auf Ausdehnung des beschleunigten Revisionsverfahrens weitgehend entsprochen. Materiell zielen die Anregungen des CIT vor allem darauf ab, die Bahnen von Auflagen zu befreien, die für sie in betrieblicher, kommerzieller und rechtlicher Hinsicht hinderlich und bei den heutigen Verhältnissen nicht mehr unbedingt notwendig sind. Um die Anregungen der Bahnen und die Interessen der Benutzer soweit als möglich in Übereinstimmung zu bringen, wurde auch Verbindung mit der Internationalen Handelskammer aufgenommen. Die Einfüh-

◀ Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse: In Sulgen wurde der viel befahrene Niveauübergang grosszügig saniert. Die Staatsstrasse kreuzt die Geleiseanlage in einer 96 m langen Unterführung.



Bundesrat Bonvin, der neue Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, gratuliert dem Lokomotivführer des historischen Zuges an der Jahrhundertfeier in Siders zur Eröffnung der Linie Sitten–Siders.

rung eines neuen internationalen Frachtbriefes und vereinfachter Frachtzahlungsbestimmungen auf den 1. Januar 1969 erforderte die Ausarbeitung weiterer Zusatzbestimmungen.

Über die Tätigkeit der Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK) sowie der Europäischen Güterzugfahrplankonferenz (LIM) wird im Abschnitt «Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene» berichtet (Seite 11). Die internationalen Tarifprobleme sind im Abschnitt «Tarife» dargelegt (Seite 4).

Die Internationale Simplondelegation prüfte eine Reihe von Fahrplan-, Verkehrs- und Tariffragen und befasste sich auch mit der Verkehrsabrechnung für die Strecke Brig–Iselle.

Der Verband der Strassenverkehrsdieneste der europäischen Eisenbahnen (URF), dem 16 Verwaltung – unter anderem auch die SBB in Verbindung mit der PTT – als Mitglieder angehören, betreibt ein sich über ganz Europa erstreckendes touristisches Liniennetz mit fahrplanmäßig verkehrenden Autocars, unter dem Namen Europabus bekannt. Ein erheblicher Teil der Kundenschaft stammt aus den Vereinigten Staaten. Für die Werbung in den USA setzt sich das Büro «Europabus Overseas» ein.

Nach langen Jahren vorbereitender Diskussionen und umfangreicher Studien hat der Ministerrat der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) auf dem Gebiet der Verkehrspolitik an seiner Tagung vom 18. Juli erstmals konkrete Verordnungen erlassen. So genehmigte er die Verordnung über die Bildung eines Gemeinschaftskontingentes für den Strassengüterverkehr der EWG. Eine weitere Verordnung bringt die Einführung des Margentarifsystems im Strassengüterverkehr der Mitgliedstaaten. Auf sozialpolitischem Gebiet wurden Bestimmungen über die Arbeitsbedingungen und die Arbeitszeit im Strassenverkehr für alle jene Transporte aufgestellt, die ganz oder zum Teil in den Ländern der EWG abgewickelt werden. Während diese Neuerungen die Bahnen nur unter dem Gesichtswinkel des Wettbewerbes berühren, ist ein weiterer Beschluss von unmittelbarer Bedeutung für alle Verkehrsträger: Der Beschluss, mit welchem die allgemeinen Wettbewerbsgrundsätze auch auf den Bereich des Verkehrs übertragen werden und womit jede Absprache zwischen den Transportunternehmen untersagt wird, welche die Konkurrenz schmälen oder verfälschen könnte.

IV. Personal

Personalbestand

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

Arbeitsgebiete	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter			
	1967	%	1968	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	3 257	7,7	3 319	8,0
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	19 830	47,2	19 634	47,1
Zugförderung: Lokomotivführer, Führer gehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 570	10,9	4 589	11,0
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 258	7,8	3 175	7,6
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 129	2,7	1 346	3,2
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	4 515	10,7	4 230	10,2
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 929	9,4	3 840	9,2
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	228	0,5	224	0,5
Übriges Personal, inkl. Schiffsdiens auf dem Bodensee	1 302	3,1	1 332	3,2
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total	42 018	100,0	41 689	100,0

Die fortgesetzten Bestrebungen zur Senkung des Personalbestandes führten gegenüber dem Vorjahr – trotz dem Übergang zur 44-Stunden-Woche bei rund 38 000 dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Arbeitnehmern und trotz Steigerung des Leistungsangebotes – zu einer weiteren Abnahme um durchschnittlich 329 Personen (0,8%). Dieses erfreuliche Resultat zeugt vor allem für den Erfolg der getroffenen weiteren Rationalisierungsmassnahmen. Das Personal hat sich hiezu im allgemeinen positiv eingestellt. Anderseits darf nicht übersehen werden, dass der Bestandsrückgang beim Bau- und beim Stationsdienst zum Teil den Schwierigkeiten bei der Rekrutierung von Nachwuchs zuzuschreiben ist.

Mit einem Jahresdurchschnitt von 1280 Personen war die Zahl der beschäftigten kontrollpflichtigen Ausländer um 34 Einheiten niedriger als im Vorjahr und blieb unter dem bewilligten Plafond.

Allgemeine Personalfragen und Besoldungen

Im Anschluss an die von den Personalverbänden anfangs 1967 gestellten Begehren – dabei stand die Reallohnheröhung im Vordergrund – fanden mehrere eingehende Verhandlungen statt. Sie führten schliesslich zur Botschaft des Bundesrates vom 7. Februar 1968 an die eidgenössischen Räte, in der verschiedene Änderungen zum Beamten gesetz beantragt wurden. Auf Grund des in der Folge erlassenen Bundesgesetzes vom 28. Juni 1968 sowie des Bundesratsbeschlusses vom 30. Oktober 1968 werden dem Personal zur Hauptsache folgende Verbesserungen gewährt: der Einbau einer Teuerungszulage von 17% in die Grundbesoldungen des Jahres 1964, eine Reallohnheröhung von 6% auf diesen Bruttbeträgen, eine Anpassung verschiedener Zulagen sowie – statt der verlangten Treueprämie – eine erweiterte Ausrichtung des Dienstaltersgeschenkes. Die neue Besoldungsskala und die übrigen Verbesserungen sind seit dem 1. Januar 1969 in Kraft. Ferner wurde dem Personal bereits für 1968 eine einmalige Zulage im Ausmass der sechsprozentigen Reallohnheröhung für ein halbes Jahr zugestanden. Die neuen, ab 1. Januar 1969 gültigen Grundbesoldungen entsprechen einem Indexstand von 105 Punkten (Basis September 1966 = 100).

Im Anschluss an die Revision des Beamten gesetzes wurden mit Bundesratsbeschluss vom 16. Dezember 1968 auch einige Änderungen an der Beamtenordnung II mit Wirkung ab 1. Januar 1969 vorgenommen. Alle neuen Bestimmungen des Beamten gesetzes und der Beamtenordnung II sind sinngemäss auch auf die Angestellten sowie auf das ununterbrochen und im vollen Tagwerk beschäftigte Hilfspersonal anwendbar.

Mit Beschluss vom 20. Dezember 1968 erliess der Verwaltungsrat ein neues Reglement über das Dienstverhältnis der Angestellten (R 102.1). Dadurch konnte sowohl das bisherige R 102.1 als auch das Reglement 103.1 über das Dienstverhältnis der ständigen Arbeiter vom 9. September 1963 aufgehoben werden. Die bisherigen «ständigen Arbeiter» der SBB werden künftig ebenfalls der Angestelltenordnung unterstellt.

Eines der wichtigsten Personalreglemente – die Beförderungs- und Zulassungsvorschriften aus dem Jahre 1964 (R 128.1) – ist erstmals einer Teilrevision unterzogen worden. Dabei handelte es sich vor allem um die Anpassung einer Reihe von Vorschriften an günstigere Regelungen bei anderen Verwaltungen und Betrieben des Bundes.

Im Rahmen der 1966 eingeleiteten Bestrebungen für die Totalrevision des aus dem Jahre 1920 stammenden Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten (Arbeitszeitgesetz) fanden im Berichtsjahr Verhandlungen zwischen den Vertretern der Arbeitgeber – SBB, PTT, Privatbahnen – und der Arbeitnehmer statt. Hernach wurde wieder die Paritätische Arbeitszeitgesetzkommission eingeschaltet, die in mehreren Sessionen die erste Lesung des vom Eidgenössischen Amt für Verkehr bereinigten Vorentwurfes durchführte. In wichtigen Punkten bestehen zwischen den Partnern nach wie vor erhebliche Differenzen. Hingegen wurden im Bereich des Bundes einige wesentliche Begehren des dem Gesetz unterstellten Personals bereits ganz oder teilweise erfüllt. Dabei ist insbesondere auf die Einführung der 44-Stunden-Woche sowie auf die Erhöhung der Mindestferien auf drei Wochen hinzuweisen.

Ende 1968 lief die vierjährige Amts dauer der Beamten des Bundes ab. Die Erneuerungswahlen waren Ende September abgeschlossen. Mit verschwindend wenigen Ausnahmen konnten alle Beamten der Bundesbahnen vorbehaltlos für die Amts dauer 1969–1972 wiedergewählt werden.

Das am 1. März 1968 in Kraft getretene neue Reglement über die Personalausschüsse (R 161.1) ersetzte das gleichnamige Reglement vom 27. April 1926, welches für damalige Verhältnisse als Pionierleistung in der Ausgestaltung des fachlichen Mitspracherechtes des Personals zu betrachten ist. Die Personalkommissionen für den Bereich der Schweizerischen Bundesbahnen konnten für die Amts dauer 1969–1972 mit Ausnahme des Fachausschusses 4 für den Zugförderungsdienst, Wahlgruppe 4.3 (Lokomotivpersonal), in stillen Wahlen neu bestellt werden.

Der Personalrekrutierung wurde auch im Berichtsjahr bei allen Diensten grosse Bedeutung zugemessen. In nicht weniger als 1490 Fällen führte der Psychologische Dienst der Personalabteilung eignungspychologische Untersuchungen durch. Im Interesse der Personalführung, der Personalplanung und des Personaleinsatzes hat sich seit einigen Jahren in zunehmendem Masse das Bedürfnis gezeigt, das Personal periodisch qualifizieren zu lassen. Nach mehrjährigen Vorarbeiten des Psychologischen Dienstes zur Erarbeitung zweckmässiger Verfahren liegt nun ein Entwurf für Richtlinien vor, der gegenwärtig von den Fachabteilungen und den Personalverbänden geprüft wird. Die beim Werkstättdienst und beim Betriebsdienst laufenden Verfahrensversuche und die damit verbundene Instruktion der qualifizierenden Vorgesetzten werden fortgesetzt.

Personalschulung

Wirtschaft und Technik haben sich in den vergangenen Jahrzehnten und namentlich in der letzten Zeit derart stark gewandelt, dass sich die Bundesbahnen nicht mehr damit begnügen, die fachliche Ausbildung bei den traditionellen Eisenbahnberufen – beim Stationsbeamten, Zugbegleiter und Lokomotivführer – sowie auch beim angelernten Arbeiter laufend den neuen Gegebenheiten anzupassen. Bei der Schulung und Weiterbildung des Personals werden schon seit einigen Jahren auch neue Wege beschritten. Den gegenwärtigen und vor allem den künftigen Anforderungen Rechnung tragend, liegen dabei die Schwerpunkte der Ausbildung vermehrt auf den Gebieten der Personalführung sowie der Verkaufsförderung und des Kundendienstes. An den seit 1959 durchgeführten Vorgesetztenkursen für höheres und mittleres Kader haben bis Ende 1968 bereits 861 Vorgesetzte aller Dienste teilgenommen. Die Kurse sind nun auch auf untere Vorgesetzte ausgedehnt worden. Hier wird den Problemen der Arbeitsvorbereitung und Arbeitsinstruktion in Theorie und praktischer Anwendung besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Auch werden in diesen Kursen Belange der Gesunderhaltung, der Unfallverhütung, der Fürsorge und ähnliche Fragen miteinbezogen.

Für die im Verkauf und in der kommerziellen Werbung tätigen Mitarbeiter wird seit 1967 eine besondere Verkaufsschulung veranstaltet. Sie besteht zur Hauptsache aus einem Grundkurs und zusätzlichen Aufbauseminaren. Bis Ende 1968 konnten 308 Mitarbeiter der mit Verkaufsbelangen direkt oder indirekt beauftragten Dienste als verkaufsbewusste Verbindungsorgane der Unternehmung zu den Kunden aus- und weitergebildet werden. Parallel zu diesen Verkaufsförderungskursen gelangen für die mit den Bahnenreisenden direkt in Fühlung kommenden Mitarbeiter der äusseren Dienste Kurse für Kundendienst zur Durchführung.

Nachwuchsbeamte werden auch durch Abordnung an Ausbildungsseminare internationaler Eisenbahnorganisationen sowie an spezielle Ausbildungskurse und Studentagungen gefördert. Im Rahmen der gesamten Bestrebungen zur Erhöhung des Wirkungsgrades der Personalschulung wird besonderer Wert auf die Bereitstellung moderner Instruktionsmittel gelegt. Gegenwärtig sind Vorbereitungen für Spezialkurse im Gange, an welchen Fachleute verschiedener Richtungen in die Programmierung von Lernstoffen eingeführt werden sollen.

Allgemeine Personalfürsorge

Mit der Hilfskasse und dem Hilfsfonds für allgemeine Fürsorgezwecke verfügen die Bundesbahnen über wirksame Einrichtungen, um jenen Mitarbeitern beizustehen, deren finanzieller Haushalt durch Krankheitskosten oder andere ausserordentliche Belastungen in einen Engpass gerät. Die von der Hilfskasse ausgerichteten Beiträge haben mit der Gesamtsumme von Fr. 367 000.– im Berichtsjahr eine Rekordhöhe erreicht. Hand in Hand mit der finanziellen Hilfe gehen Beratung und Betreuung der Hilfsbedürftigen durch die Personaldienste und Fürsorgerinnen.

Der genossenschaftliche und private Wohnungsbau für das Personal wurde im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel durch Gewährung von Krediten weiterhin gefördert. Die Freizeitorisationen des Personals, die von der Geschäftsleitung durch Gewährung verschiedener Erleichterungen gefördert werden, entwickelten eine rege Tätigkeit.

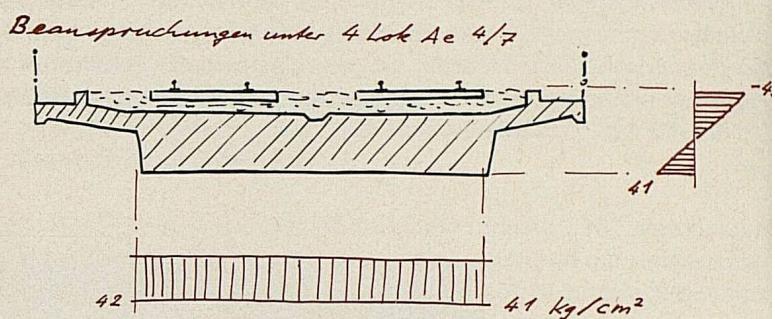
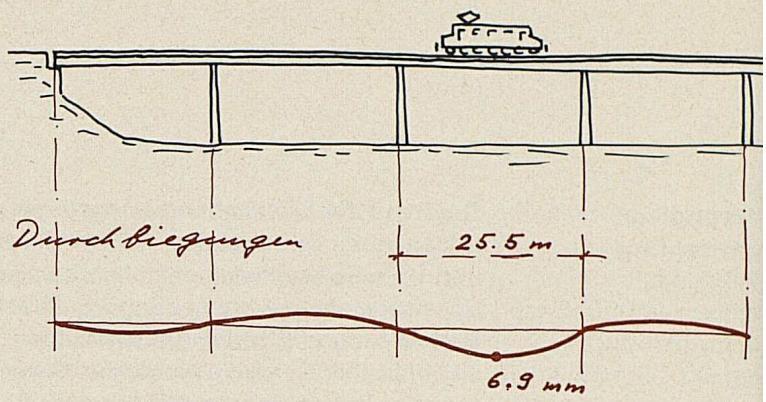
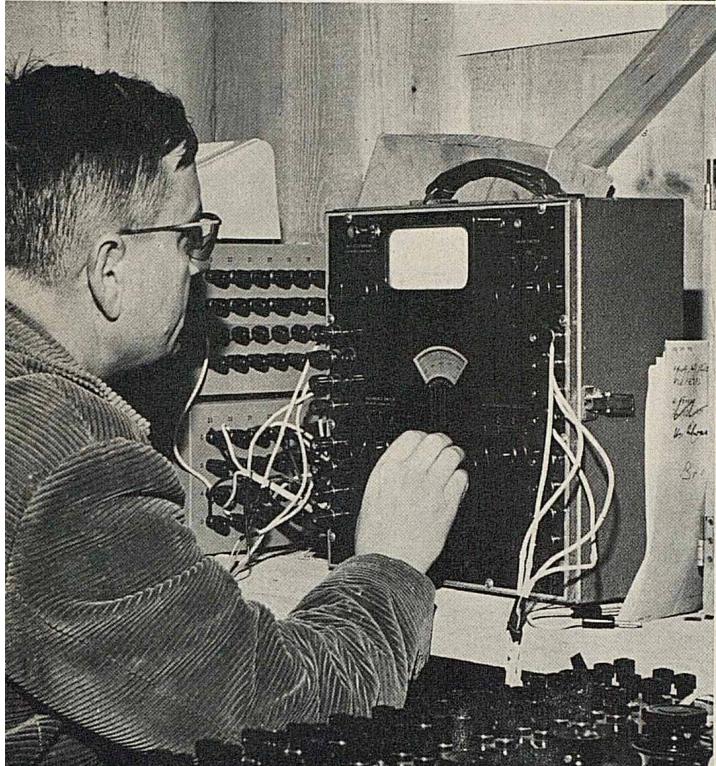
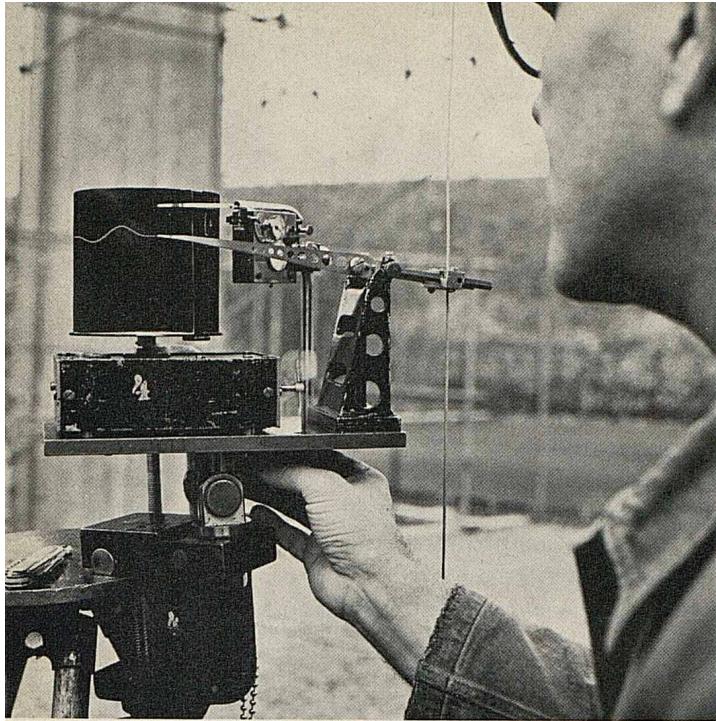
Personalverpflegung

Der Beruf des Eisenbahners bringt es oft mit sich, dass die Einnahme der Mahlzeiten auch auswärts erfolgen muss. Daher ist das Problem der Personalverpflegung bei den Bundesbahnen keineswegs neu, und viele Speiseanstalten stehen bereits seit mehreren Jahrzehnten im Betrieb. Die Zeiten, da diese Speiseanstalten in eigener Regie geführt und da nebst Speisen und alkoholfreien Getränken allgemein auch Wein und Bier abgegeben wurden, gehören allerdings längst der Vergangenheit an. Die Abgabe alkoholischer Getränke wurde aus Gründen der Betriebssicherheit und im Interesse der Gesunderhaltung des Personals eingestellt und die Betriebsführung der Speiseanstalten in die Hände spezialisierter Institutionen gelegt. Bereits im Jahre 1925 übertrugen die SBB die Betreuung der zur Werkstätte Olten gehörenden Speiseanstalt – heute noch unter dem Namen «Dampfhammer» bekannt – versuchsweise dem «Schweizer Verband Volksdienst». Angesichts der guten Erfahrungen sind in den zwanziger und dreissiger Jahren praktisch alle Speiseanstalten der fachkundigen Leitung des Schweizer Verbandes Volksdienst sowie des «Département social romand» anvertraut worden, und heute werden von diesen sachkundigen und unentbehrlichen Geranen nicht weniger als 32 Personalkantinen im Auftrag der Bundesbahnen geführt.

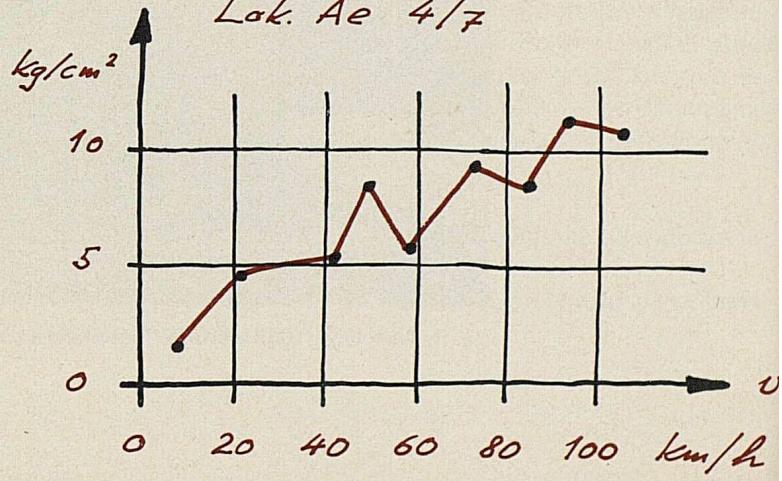
Betriebsführung und Betreuung dieser Kantinen haben sich längst nicht mehr allein nach den Bedürfnissen des Eisenbahndienstes auszurichten. Die Verpflegung hat auch den arbeitsphysiologischen und ernährungswissenschaftlichen Erkenntnissen Rechnung zu tragen. Ferner sollen die auf verantwortungsvolle Tätigkeit folgenden Arbeitspausen der Erholung und Entspannung dienen. Daher gehen die Bestrebungen dahin, namentlich die älteren Speiseanstalten durch neuzeitliche, gut eingerichtete Personalverpflegungsbetriebe zu ersetzen. Obwohl die Bundesbahnen hiefür namhafte Mittel einsetzen, ist es angesichts der erwähnten historischen Entwicklung nicht verwunderlich, dass auf diesem Gebiete im Vergleich zu vielen Betrieben der Privatwirtschaft ein gewisser Nachholbedarf aufzu-

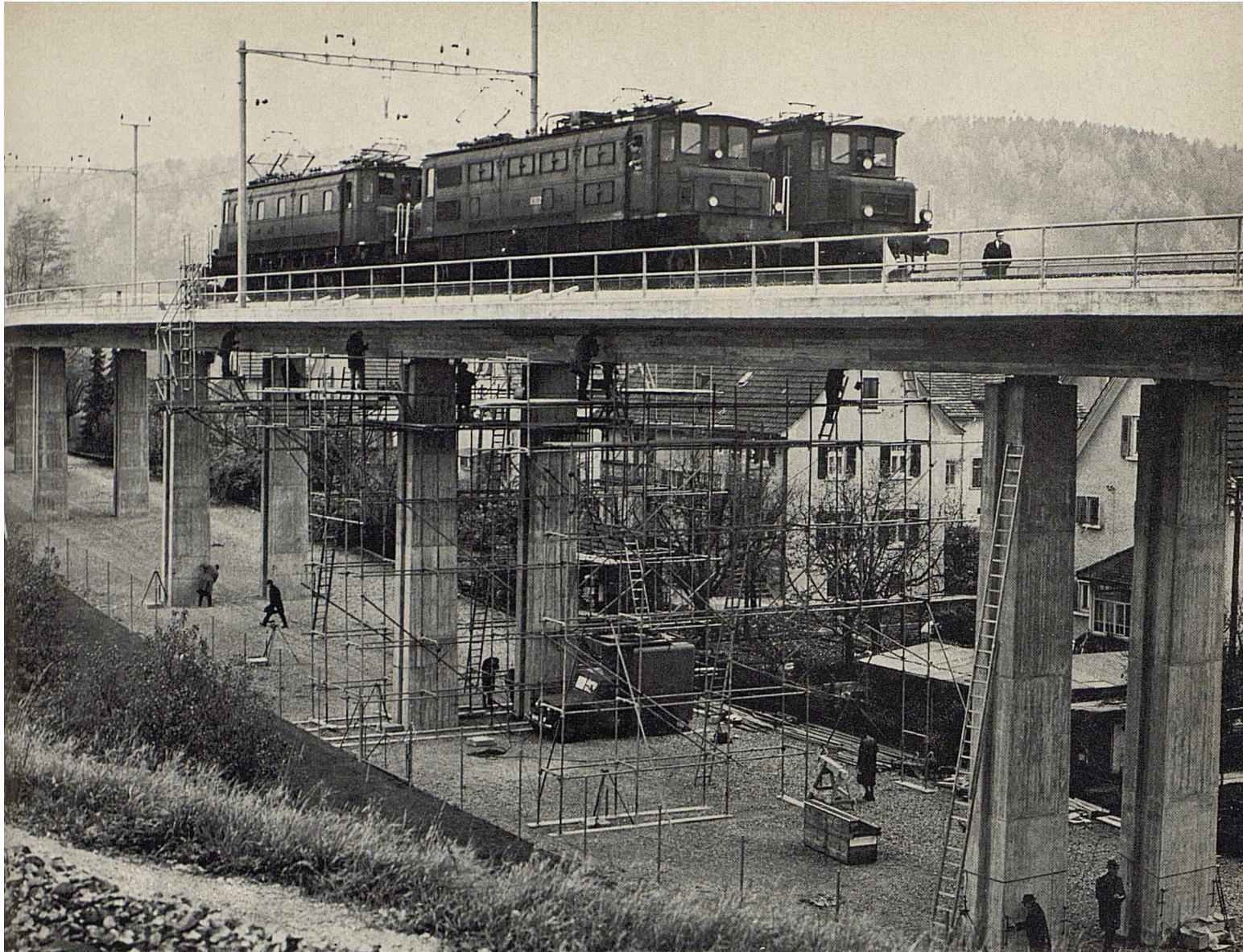


Das im November 1968 eröffnete Personalrestaurant im Güterbahnhof Genf-La Praille.



dynamische Beanspruchungen
Lok. Ae 4/7





Spezialisten an der Arbeit: Messungen an der neuen Spannbetonbrücke in Brugg

Im Rahmen der Studien und Messungen an den festen Anlagen bilden die bedeutenderen Brückenbauwerke immer wieder Gegenstand eingehender Untersuchungen. Für die Belastungsversuche an der neuen, 480 m langen Brücke der doppelspurigen Verbindungsstrecke in Brugg wurden vier Lokomotiven vom Typ Ae 4/7 mit einem Gesamtgewicht von nahezu 500 Tonnen eingesetzt. Zuvor haben technische Spezialisten über das ganze Bauwerk Dutzende von Messstellen eingerichtet. Die Werte der mechanischen Instrumente werden an Ort und Stelle abgelesen, jene der einbetonierte elektrischen Messgeber werden im Messauto und in der Baubaracke aufgezeichnet.

Bild links oben: Mit diesem bewährten, mechanisch wirkenden Präzisionsinstrument, einem Oszillographen, registriert ein Techniker unter der Brücke die Durchbiegungen des Hauptträgers während der Überfahrt der Lokomotiven.

Bild links Mitte: Mit einem fernanzeigenden elektrischen Dehnungsmessgerät misst ein technischer Beamter die Beanspruchungen des belasteten Brückentragwerkes.

Bild links unten: Die von den Instrumenten auf der Baustelle aufgezeichneten Werte werden von einer Hilfszeichnerin in der zentralen Auswertungsstelle mittels eines elektronischen Diagrammlesegerätes in Lochkarten übertragen. Mit Hilfe dieser Karten werden die Resultate anschliessend maschinell graphisch dargestellt, und dies bildet hierauf die Grundlage für die Beurteilung der Untersuchungsergebnisse.

holen ist. Im Berichtsjahr konnten in den neuen Rangierbahnhöfen Genf-La Praille und Basel-Muttenz II moderne, nach neuesten Erkenntnissen konzipierte Personalrestaurants eröffnet werden. Sie erfreuen sich beim Personal bereits grosser Beliebtheit. Die grosse Bedeutung der Personalkantinen der SBB lässt sich auch daran ermessen, dass täglich insgesamt etwa 10 000 Mahlzeiten abgegeben werden und jährlich eine Summe von rund 10 Mio Franken umgesetzt wird.

Seit einiger Zeit werden auch neue Methoden in der Herstellung und Verteilung der Mahlzeiten – nämlich die zentrale Vorausproduktion, die Portionierung der Mahlzeiten und deren Anlieferung – ange-

wendet. Um Bedürfnisse der Zwischenverpflegung zu befriedigen, werden auch immer mehr Automaten zur Abgabe von warmen und kalten Getränken sowie von Esswaren eingesetzt. Heute stehen dem Personal rund 200 Getränkeautomaten und mehrere Verpflegungsautomaten zur Verfügung. Diese verbleiben im Eigentum der spezialisierten Firmen und werden auch von ihnen betreut.

Im Interesse der Verkehrssicherheit gilt der Bekämpfung der Alkoholgefahren ein besonderes Augenmerk. Von den verschiedenen vorbeugenden Massnahmen sei hier lediglich die unentgeltliche Abgabe alkoholfreier Getränke an das Personal erwähnt. Sie soll jenen Bediensteten, die schwerere Arbeiten im äusseren Eisenbahndienst zu verrichten haben, die Möglichkeit bieten, während der warmen und der kalten Jahreszeit kostenlos ein erfrischendes oder wärmendes Getränk zu erhalten. Dank Einführung sogenannter Jetons können die Getränke auch aus Automaten bezogen werden.

Das auf der Bahnstrecke tätige Personal wird aus den in den Unterkunftswagen installierten sogenannten Rottenküchen verpflegt. Alte Wagen werden laufend umgebaut. Bereits ist ein ansehnlicher Teil der 200 Unterkunftswagen nach den heutigen Bedürfnissen ausgestattet. Im Bereich der Rottenküche sind Vermittlung und Verkauf alkoholischer Getränke auch während der Arbeitspausen untersagt.

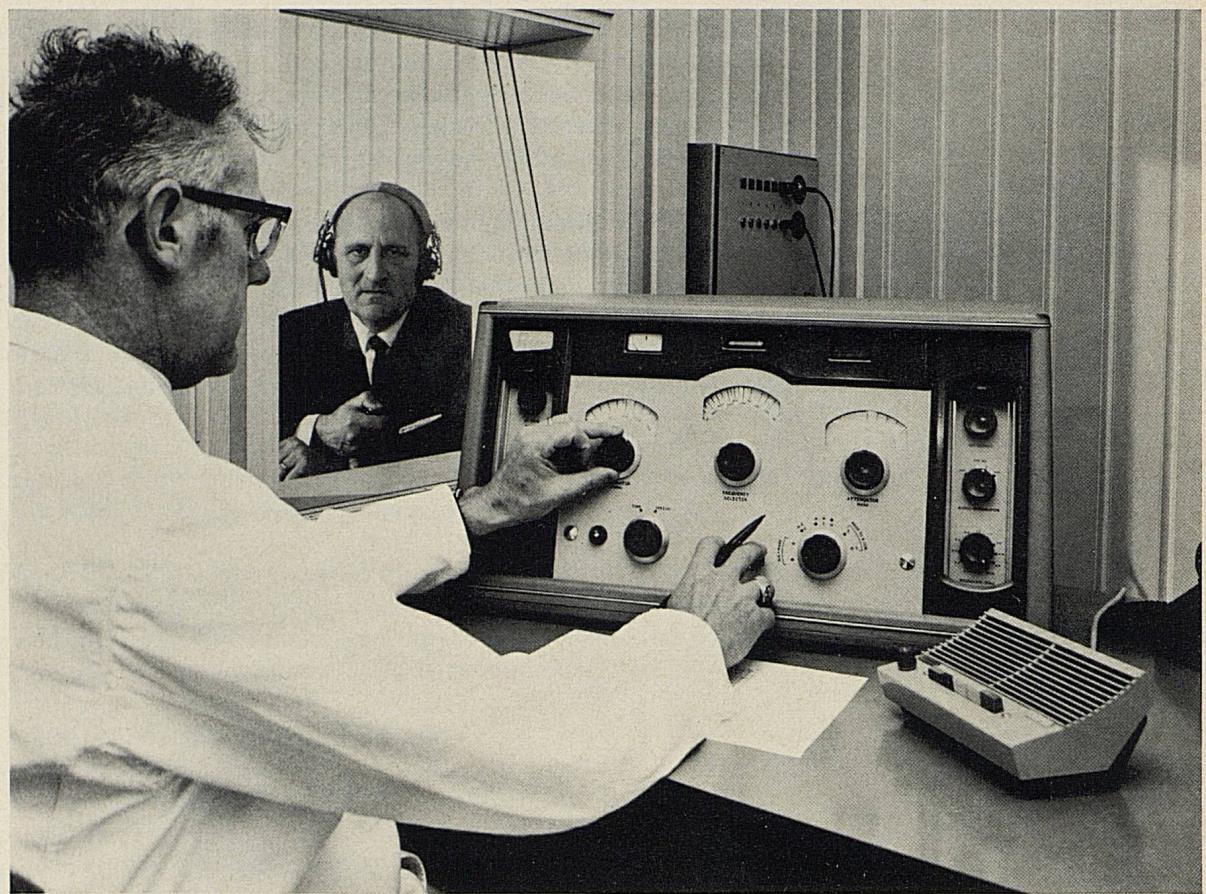
Unfallverhütung

Der zentrale Unfallverhütungsdienst bei der Personalabteilung stand den verschiedenen Fachdiensten wiederum für Beratung, Aufklärung und Begutachtung sowie für die Überwachung von Einrichtungen und Anordnung besonderer Massnahmen zur Verfügung. Er wirkte unter anderem beratend bei der Projektierung und Ausführung grösserer Bauobjekte mit und beteiligte sich an den vorbereitenden Befreiungen im Hinblick auf die Erstellung von Vorschriften über die Absicherung von Baustellen gegenüber der Bahn, welche später allgemeine Gültigkeit auf eidgenössischer Ebene erlangen sollen. Im Rahmen des Ausbaues der Personalschulung wurden auch die Instruktionskurse über Unfallverhütung auf weitere Personalkategorien ausgedehnt. Anlässlich des Jubiläums zum 50jährigen Bestehen der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA) wurde im Nachrichtenblatt SBB nicht nur das Wirken dieser wichtigen Institution gewürdigt, sondern zugleich auch unter dem Motto «Unfallversicherung ist gut – Unfallverhütung ist besser!» dem ganzen Personal in Erinnerung gerufen, dass es primär Sache jedes einzelnen Mitarbeiters ist, sich durch zweckentsprechendes Verhalten gegen Unfallgefahren zu schützen. Von grosser Bedeutung sind aber auch die von den Vorgesetzten zu treffenden Anordnungen und Massnahmen, um nach Möglichkeit ein unfallfreies Arbeiten zu gewährleisten.

Versicherungen

Aus dem besonderen Jahresbericht der Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen seien hier lediglich die wichtigsten Ergebnisse festgehalten. Am Jahresende wies die Pensionskasse 35 743 Versicherte (1967: 35 828) und 2596 Einleger (2689) auf. Die Summe der versicherten Verdienste betrug 449,0 Mio Franken (449,2 Mio Franken). In den Genuss von Renten kamen insgesamt 21 257 (21 671) Bezüger. Das Total der ausgerichteten Jahresrenten erreichte 106,8 Mio Franken (107,9 Mio Franken). Wie dem aktiven Personal, so wurde auch den Rentnern eine Teuerungszulage gewährt, die 19,8 Mio Franken (17,9 Mio Franken) erforderte. In Übereinstimmung mit den auf Bundesebene getroffenen Massnahmen erliess der Verwaltungsrat auf 1. Januar 1969 einen VI. Nachtrag zu den Statuten der Pensionskasse, der namentlich eine Anpassung des versicherten Verdienstes der aktiven Bediensteten an das neue Beamtengebot und an die 7. AHV-Revision, eine Aufwertung der versicherten Verdienste der Rentenbezüger sowie eine Reihe weiterer Verbesserungen brachte.

Die Krankenkasse der Bundesbahnen zählte am Jahresende 42 932 Männer (43 178), 10 591 Frauen (9 851) und 6 773 Kinder (5 908) als Mitglieder. Die durchschnittlichen Krankenpflegekosten pro Versicherten betragen Fr. 272.20 gegenüber Fr. 214.88 im Vorjahr. Dieses Ansteigen der Kosten ist grösstenteils auf die weiteren Erhöhungen der Arzt-, Apotheker- und Spitaltarife zurückzuführen. Auf den 1. Januar 1969 hat die Generaldirektion für krankenpflegeversicherte Mitglieder die Lähmungsversicherung eingeführt, womit eine wesentliche Versicherungslücke geschlossen worden ist. Auch hier sei im übrigen auf den besonderen Jahresbericht verwiesen.



Beim Bahnärztlichen Dienst in Bern: Untersuchung des Gehörs in der schalldichten Kammer am Audiometer, welches die Prüfung der Wahrnehmung reiner Töne im Bereich der Frequenzen zwischen 125 und 12 000 Hertz gestattet.

Bahnärztlicher Dienst

Die krankheitsbedingte Abwesenheit des Personals hat erfreulicherweise weiter abgenommen. Mit 10,22 Tagen wurde im Berichtsjahr die niedrigste auf Krankheit und Kurzabsenzen zurückzuführende Morbiditätsziffer (Anzahl Abwesenheitstage pro Bediensteten) während der letzten dreissig Jahre registriert. Die Zahl der Betriebs- und Nichtbetriebsunfälle weist im Vergleich zum Vorjahr keine wesentlichen Änderungen auf. Zum erstenmal wurden die Morbiditätsverhältnisse nicht nur für das gesamte Personal der SBB ermittelt, sondern am Beispiel des Kantons Tessin auch gesondert für das in einem einzelnen Landesteil stationierte Personal. Der Vergleich hat bestätigt, dass die Morbiditätsziffer im Tessin erheblich grösser ist als der schweizerische Durchschnitt.

Von den 2200 Bewerbern, die sich einer ärztlichen Kontrolle unterzogen, mussten rund 150 oder 6,8% aus medizinischen Gründen untauglich erklärt werden. Etwa 15% der neu eingestellten Bediensteten wurden nur mit Vorbehalt in die Pensions- und Hilfskasse aufgenommen. Abgesehen von den Untersuchungen anlässlich der Einstellung von Personal wurden zur Überwachung des Gesundheitszustandes der Bediensteten mehr als 2000 Kontrolluntersuchungen durchgeführt. In 216 Fällen musste der Bahnärztliche Dienst Antrag auf vorzeitige Zurruhesetzung stellen. Waren im Jahre 1967 insgesamt 103 Todesfälle zu verzeichnen, so traten im Berichtsjahr 129 Todesfälle ein.

Im Rahmen der Tuberkulose-Vorbeugungsaktion, die in einem Dreijahresturnus zur Durchführung gelangt, fertigte der Bahnärztliche Dienst total 12 793 Schirmbildaufnahmen von Bediensteten der SBB an. Die Untersuchung deckte glücklicherweise nur wenige behandlungsbedürftige schwere Krankheiten auf.

Wegen anhaltender Rekrutierungsschwierigkeiten musste der Bahnärztliche Dienst sein Arbeitspensum auch im Berichtsjahr mit einem Unterbestand an Ärzten erledigen. Der Bezug der definitiven Räumlichkeit im Dienstgebäude Bollwerk wirkte sich indessen auf die Tätigkeit der Abteilung sehr positiv aus. Von den neuen technischen Einrichtungen seien hier nur der Drehstromgenerator für die diagnostische Röntgenanlage sowie die Camera silens für audiometrische Untersuchungen erwähnt.

Gestützt auf mehrjährige Erfahrungen wurde auf die zentrale Eintragung der Kurzabsenzmeldungen in die Krankengeschichte jedes einzelnen Bediensteten, die sich im Verhältnis zum effektiven Nutzen als zu aufwendig erwiesen hat, verzichtet. Der Bahnärztliche Dienst legt nach wie vor grossen Wert auf gute Beziehungen zur schweizerischen Ärzteschaft. Die erfreuliche Tatsache, dass die praktizierenden Ärzte im allgemeinen die Krankmeldeformulare weiterhin unter Angabe der Diagnose ausgestellt haben, darf als Ausdruck des bestehenden Vertrauensverhältnisses betrachtet werden.