

Unternehmensführung und Personal

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1972)**

PDF erstellt am: **25.06.2024**

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

Der seit Anfang 1972 unter Leitung von Herrn Präsident Dr. h. c. R. Meier stehende Verwaltungsrat trat im Berichtsjahr zu sechs eintägigen Sitzungen sowie zu einer zweitägigen Sitzung zusammen. Der Rat befasste sich mit mehreren Projekten für den Ausbau des Eisenbahnnetzes und der Energieversorgungsanlagen, mit der weiteren Modernisierung des Rollmaterialparkes sowie besonders eingehend auch mit Personalproblemen, Finanzfragen und tarifarischen Massnahmen. Grosse Aufmerksamkeit widmete der Rat sowohl der gegenwärtigen Betriebsabwicklung wie auch – auf Grund von Prognosen für die Entwicklung des Reise- und Güterverkehrs – der künftigen Bewältigung der Transportaufgaben. Im Zusammenhang mit Presseberichten und Diskussionen in der Öffentlichkeit über die verschiedenen Projekte für den Ausbau der Alpentransversalen bestätigte der Rat in einem Pressecommuniqué seine schon im Geschäftsbericht 1971 bekanntgegebene Stellungnahme (vgl. S.42); darnach stimmt der Rat angesichts der Prognosen über die zu erwartende Verkehrsentwicklung dem die Trilogie «Lötschberg», «Gotthardbasis» und «Splügen West» umfassenden Konzept des Bundesrates nach wie vor zu, stellt dies doch eine flexible Lösung dar, die es erlauben wird, die Kapazität sukzessive den steigenden Bedürfnissen anzupassen.

An einer eigens dafür anberaumten Sitzung befasste sich der Rat sehr eingehend mit der in den Rahmen der langfristigen Gesamtplanung gehörenden Formulierung der Unternehmungspolitik der SBB. In dem in Ausarbeitung befindlichen Dokument sollen die wesentlichen Ziele und Grundsätze, die das Handeln und Verhalten der SBB auf längere Sicht bestimmen sollen, schriftlich festgelegt werden. Der Verwaltungsrat nahm von den bisherigen Unterlagen mit Interesse Kenntnis und beauftragte die Generaldirektion, die Arbeiten fortzusetzen und den Rat wiederum zu orientieren.

Die Sitzung vom 27. April, an welcher das Geschäft «Bahntechnische Ausrüstung für den Vollausbau des Rangierbahnhofes Zürich-Limmattal» zu behandeln war, wurde nach Zürich anberaumt und mit einer eingehenden Besichtigung des im Bau begriffenen Rangierbahnhofes verbunden. Im Anschluss an die Sitzung vom 19. Oktober in Chur liess sich der Rat auf einer Besichtigungsfahrt über den Stand des Ausbaues der Linie Chur–Landquart und des Bahnhofes Landquart orientieren. In der personellen Zusammensetzung des Verwaltungsrates sind im Berichtsjahre keine Änderungen zu verzeichnen.

Geschäftsleitung

Der Präsident der Generaldirektion und zugleich Chef des Finanz- und Personaldepartementes, der Chef des Kommerziellen und Rechtsdepartementes und der Chef des Bau- und Betriebsdepartementes traten auch in diesem Berichtsjahr in der Regel wöchentlich im Beisein des Generalsekretärs zu Sitzungen der Generaldirektion zusammen, um Geschäfte von grundsätzlicher Bedeutung zu besprechen und die diesem Gremium zustehenden Beschlüsse zu fassen.

Die Geschäftsleitung, aus der Generaldirektion und den drei Kreisdirektoren bestehend, pflegte an sechs Direktorenkonferenzen einen allgemeinen Informations- und Erfahrungsaustausch, wobei Personalprobleme sowie Probleme betrieblicher, kommerzieller, finanzieller, rechtlicher und technischer Art zur Sprache kamen. Wie schon 1971, so wurde auch im Berichtsjahr eine dieser Zusammenkünfte in erweitertem Rahmen durchgeführt, wobei auch alle Abteilungschefs und ihre Stellvertreter beigezogen wurden. Diese Grosse Direktorenkonferenz liess sich über die Arbeiten für die Durchführung der langfristigen Gesamtplanung orientieren und befasste sich hierauf namentlich mit den Entwürfen für die Formulierung der Unternehmungspolitik. Dieses Problem bildete zuvor Gegenstand mehrerer Sondersitzungen der Geschäftsleitung.

Die im Berichtsjahr eingeführten sog. Führungskonferenzen vereinigen die Geschäftsleitung sowie namentlich die Chefs jener Abteilungen, welche sich mit den Bereichen Produktion, Verkauf, Personal, Organisation/Planung und Finanzen befassen. An den fünf Konferenzen wurde eine ganze Reihe aktueller Probleme behandelt, wobei Fragen der bestmöglichen Durchführung der heutigen und künftigen Transportaufgaben im Vordergrund standen.



Bei der Geschäftsleitung und bei den Abteilungschefs der Generaldirektion sind in personeller Hinsicht keine Änderungen eingetreten. Leider ist am 9. Oktober der Betriebschef des Kreises I, Herr Ami Lambert, zufolge Krankheit im Alter von 64 Jahren verstorben. Herr Lambert, 1927 als Stationslehrling bei den SBB eingetreten und nach erfolgreicher Karriere 1963 zum Betriebschef ernannt, hat für die den Bundesbahnen geleisteten vielseitigen Dienste Dank und Anerkennung verdient. Als neuen Betriebschef wählte die Generaldirektion Herrn Traugott Bertschi, bisheriger Betriebschef-Stellvertreter, mit Amtsantritt auf 1. Dezember 1972.

II. Planung und Studien

Aus der grossen Zahl von Planungsarbeiten und Studien seien in der Folge einige herausgegriffen und näher dargelegt, um anhand dieser Beispiele Einblick in diese mannigfaltigen Arbeiten zu geben.

Projekt Gotthardbasislinie

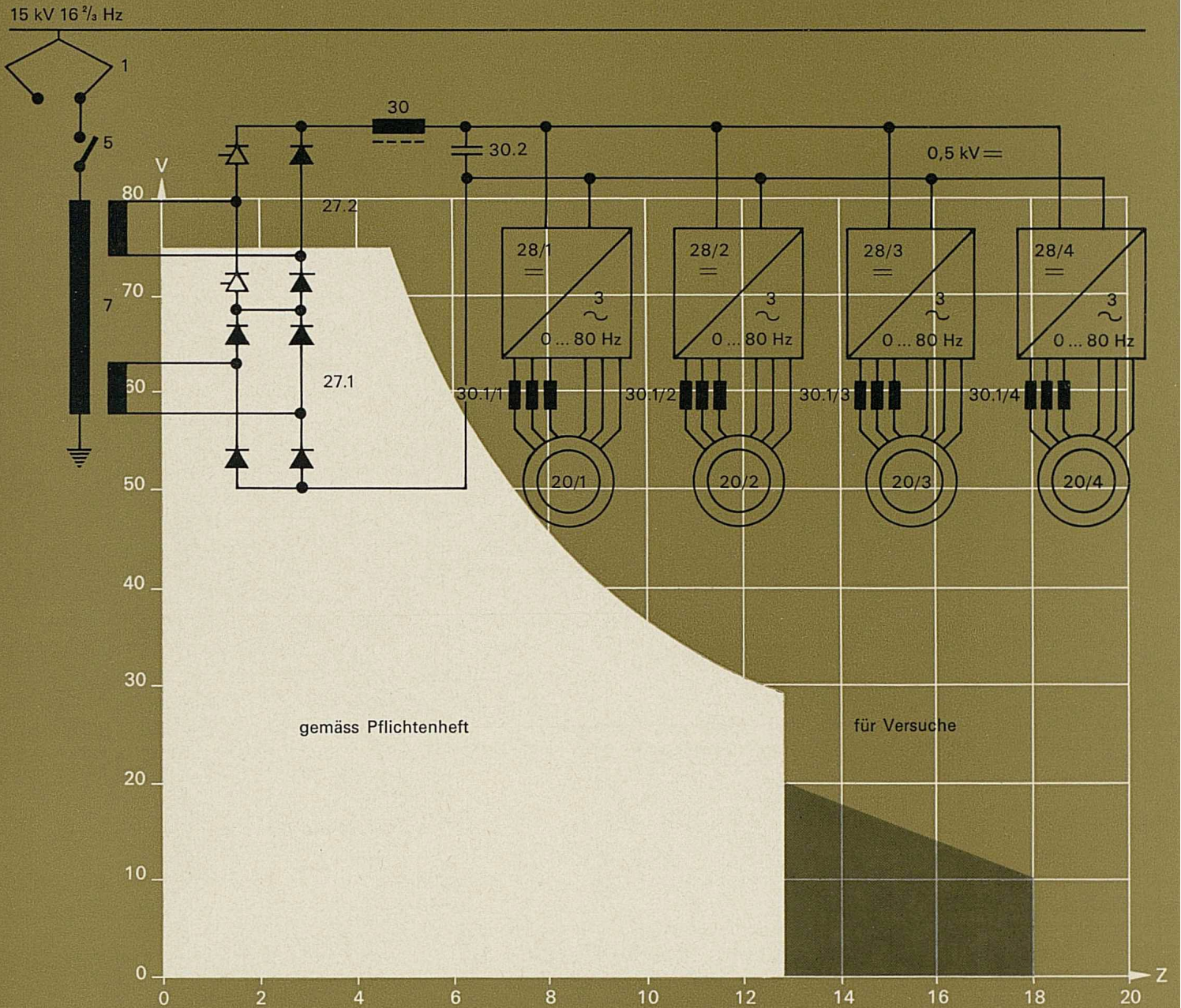
Das nicht allein für die SBB, sondern auch für die Schweiz und Europa wichtige Problem des Ausbaues der Eisenbahn-Alpentransversalen ist im Geschäftsbericht 1971 in Form eines Spezialberichtes besonders eingehend behandelt worden. Hier sei deshalb nur kurz auf die im Berichtsjahr im Auftrag des Bundesrates weitergeführten Studien- und Projektierungsarbeiten für die neue Gotthardbasislinie Erstfeld-Biasca hingewiesen. Die intensive geologische Abklärung ermöglichte die endgültige Festlegung der Tunnelachse und die Ortsbestimmung der Zwischenangriffs- und Lüftungsschächte bei Rueras, auf dem Lukmanier und bei Chiggiogna. Die Linienführung der Zufahrten zum Nord- und Südportal wurde in Zusammenarbeit mit den zuständigen Instanzen der Kantone und Gemeinden vervollkommen und soweit als möglich mit deren Wünschen in Übereinstimmung gebracht. Auf Grund von eingehenden Studien über Felsmechanik, die Bohrbarkeit der zu durchörternden Gebirgsformationen, die Dimensionierung der Auskleidung, die Lüftung und Kühlung während des Baues und beim späteren Bahnbetrieb, das Vorgehen bei der Schachtabteufung, die Fahrstromversorgung, das Konzept für den Anlagenunterhalt und die Störungsbehebung nach Betriebsaufnahme und weitere Abklärungen über die zweckmässigste Form von Bauauschreibung und Werkvertrag konnte im Laufe des Herbstes die Ausarbeitung des allgemeinen Bauprojektes in Angriff genommen werden. Zur Erhärtung der geologischen Prognose wurden in der Leventina, bei Sta. Maria am Lukmanier und bei Rueras Tiefbohrungen abgeteuft. Die Feldaufnahmen für die Grundlagenvermessung konnten im Laufe des Sommers und Herbstes abgeschlossen werden.

Computer im Rangierbahnhof

Bei der Automatisierung des Ablaufbetriebs in einem Rangierbahnhof geht es darum, die Abläufe, bestehend aus einzelnen Wagen oder Wagengruppen, automatisch vom Ablaufberg in die Richtungsgeleise zu steuern. Dabei werden mit einer funkferngesteuerten Lokomotive die Abdrückgeschwindigkeit geregelt und mit schnell umstellbaren Weichen die Fahrstrassen für die Abläufe gebildet. Mechanische Geleisebremsen verzögern die unterschiedlichen Abläufe so, dass sie sich in der Weichenzone nicht einholen, elektrodynamische Geleise- und hydraulische Spindelbremsen verhindern Aufstösse in den Richtungsgeleisen und Beidrückeinrichtungen mit Seilförderwagen sorgen für lückenloses Aufschliessen der Wagen zu Zügen.

Der neugewählte Bundespräsident, Bundesrat R. Bonvin, Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, und der neugewählte Ständeratspräsident, M. Lampert, werden nach der traditionellen Fahrt im Extrazug von Bern in den Heimatkanton am Bahnhof Sitten freudig willkommen geheissen.

Zugkraft/Geschwindigkeits-Diagramm für die Umrichter-Versuchslokomotive Be4/4 12001



Prinzipschema der Hochspannungs- und Fahrmotorstromkreise

- | | | | |
|------|---------------------------------|------|--|
| 1 | Stromabnehmer | 27.2 | Gesteuerte Stromrichterbrücke |
| 5 | Hauptschalter | 28 | Wechselrichter für Fahrmotor |
| 7 | Transformator | 30 | Glättungsrosselspule für Zwischenkreis |
| 20 | Fahrmotor | 30.1 | Drehstromdrosselspule |
| 27.1 | Ungesteuerte Stromrichterbrücke | 30.2 | Kondensator für Zwischenkreis |

Die Steuerung dieser Einrichtungen wird zwei Prozessrechnern übertragen, die im Echtzeitverfahren den ganzen Ablaufbetrieb regeln. Auf Grund der Zerlegeanweisungen, der Geschwindigkeitsmesswerte von Radarantennen und den Ortsangaben von über 1000 elektronischen Schienenkontakten leitet das Rechnerprogramm Steuerbefehle an die Lokomotiven, Weichen, Bremsen und Förderwagen ab. Die Steuerregeln sind von den SBB mit Hilfe von Computersimulation entwickelt und in Versuchen in den Rangierbahnhöfen Chiasso und Basel-Muttenz I erprobt worden. Im Normalbetrieb mit nur einem ablaufenden Zug arbeiten die zwei Prozessrechner parallel, so dass sie sich gegenseitig bei Störungen ersetzen können, was eine sehr grosse Verfügbarkeit des Rechner-systems ergibt. Beim parallelen Abdrücken von zwei Zügen arbeiten beide Rechner unabhängig. Im Rahmen einer künftigen kybernetischen Steuerung des Betriebsablaufes im Rangierbahnhof stellt das beschriebene Steuersystem den operativen Teil dar. Es wird seine Informationen von einem zweiten Prozessrechnersystem erhalten, das die dispositiven Aufgaben löst. Dieses verfolgt den gesamten Betriebsablauf im Bahnhof. Ausgehend von den Wagen-Daten der Züge in der Einfahrgruppe, vom Füllungsgrad und der Verwendung der Richtungsgeleise sowie von Informationen der Sicherungsanlagen werden das Arbeitsprogramm für den Operationsrechner, Entscheidungsgrundlagen für die Bahnhofleitung und Datenlisten über formierte Züge erarbeitet. Dieses System soll erstmals in dem in Ausführung begriffenen Rangierbahnhof Zürich-Limmattal angewendet werden und wird die tägliche Verarbeitung von rund 6000 Wagen erlauben. Das gesamte Prozessrechnersystem wird voraussichtlich 1978 in Betrieb genommen. Vorher werden analoge Anlagen für die operativen Aufgaben in den Rangierbahnhöfen Basel-Muttenz II und Lausanne-Denges installiert, die mit ähnlichen Steuerregeln arbeiten.

Umrichter-Versuchslokomotive

Kurz vor Ende des Berichtsjahres erfolgten in der Hauptwerkstätte Yverdon die ersten Probefahrten der durch Umbau entstandenen Umrichter-Versuchslokomotive Be4/4 12001. Dieses Fahrzeug weist kollektorlose Fahrmotoren auf, die mit Drehstrom variabler Spannung und Frequenz gespeist werden. Die Umwandlung des aus der Fahrleitung bezogenen Einphasen-Wechselstroms $16\frac{2}{3}$ Hz in Drehstrom geschieht mit rein statischen Elementen (Thyristoren), die praktisch keiner Abnützung unterworfen sind.

Die hier erstmals angewandte, zukunftsorientierte Technik wurde vor bald 10 Jahren von den SBB angeregt und inzwischen durch die Firma AG Brown, Boveri & Cie., Baden, in Zusammenarbeit mit der Hauptwerkstätte Yverdon verwirklicht. Gegenüber den bisherigen klassischen Lösungen für Einphasen-Wechselstrom-Triebfahrzeuge, in welchen Fahrmotoren mit Kollektor verwendet werden, zeichnen sich folgende Vorteile ab:

- Grössere Leistung pro Triebachse, was den Bau wirtschaftlicher Fahrzeuge für hohe Geschwindigkeiten ermöglicht.
- Geringere Massen im Drehgestell, daher geringere Beanspruchung der Fahrbahn im ganzen Geschwindigkeitsbereich.
- Besseres Adhäsionsverhalten.
- Kleiner Oberwellengehalt im Primärstrom und daher geringe Störbeeinflussung der ortsfesten Anlagen.
- Guter Leistungsfaktor und geringe Stromspitzen bei der Anfahrt.
- Geringe Unterhaltskosten am elektrischen Teil infolge des weitgehenden Wegfalls periodisch zu ersetzender Verschleissteile (Kohlebürsten, Schaltkontakte).
- Höherer Komfort dank stufenloser Zugkraftregulierung.

Das umgebaute Fahrzeug stellt eine Pionierleistung dar, der in Zukunft grosse Bedeutung zukommen dürfte. Es handelt sich um das erste bekannte europäische Triebfahrzeug für Fahrleitungsbetrieb mit kollektorlosen Drehstrom-Fahrmotoren, das keine rotierenden Umformer aufweist. Die Versuchslokomotive wird nun eingehenden Messungen und Versuchen unterzogen.

Neuorganisation des Stückgutverkehrs

Im Bericht und Antrag des Verwaltungsrates SBB zum Geschäftsbericht 1971 wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsprognosen für die nächsten Jahrzehnte mit einer Verkehrszunahme rechnen, die wesentlich höher liegt als die nach den heute vorliegenden Perspektivstudien namhafter Wirtschaftswissenschaftler sehr bescheidene Zuwachsrate des Arbeitskräftepotentials. Wörtlich wurde weiter ausgeführt: «Damit gewinnt die Neugestaltung der künftigen Angebotsstruktur der Bahn stark an Bedeutung. Im Vordergrund steht dabei der personalintensive Stückgutverkehr. Nach dem neuen Beförderungskonzept ist für das Stückgut eine Konzentration des Verkehrs auf der Schiene zwischen Knotenpunkten vorgesehen, während die Feinverteilung in der Fläche weitgehend über eine besondere Strassenorganisation unter der Verantwortung der Bahnen erfolgen soll. Im Blick auf die geschilderte Entwicklung drängt sich indessen heute die Frage auf, ob gesamtwirtschaftlich nicht mit weniger Arbeitskräften auszukommen wäre, wenn die Bundesbahnen von ihrer Verpflichtung zur Feinverteilung von Stückgut in der Fläche entbunden und diese Aufgabe dem bereits vorhandenen Transportapparat auf der Strasse, wie z. B. Camionneure, Spediteure und konzessionierte Transportunternehmungen, übertragen würden.»

Dieses Problem ist nicht allein für die Bundesbahnen, sondern auch für die gesamte Wirtschaft von grosser Bedeutung und verdient ein sehr eingehendes Studium, um so mehr als bei der heutigen Situation Bund und SBB zusammen für jede beförderte Tonne Stückgut einen Zuschuss von rund Fr. 100.– leisten.

Das Studium dieses Problems ist nun in Gang gekommen, nachdem sich auch ausserhalb der SBB inzwischen einiges zur Lösung des Stückgutproblems getan hat: Grossverteilerorganisationen der Nahrungsmittel- und Gebrauchsgüterbranchen haben – zum Teil in Fühlung mit der Bahn, zum Teil unabhängig – eigene Verteilsysteme aufgebaut. Im Zusammenhang mit dem Schnellgutkonzept der SBB suchen auch die PTT nach neuen Lösungen. Konsortien zum Bau und Betrieb von Lastwagen-Frachthöfen, die sich in letzter Zeit bildeten, haben das Problem der Güterfeinverteilung in Städten und Agglomerationen ebenfalls an die Hand genommen. Ähnliches gilt für das internationale Speditur-gewerbe sowie für die Lagerhäuser.

Für diese vielfältigen und weitreichenden Bestrebungen bildet die Kommerzielle Konferenz der Verkehrsinteressenten und Transportunternehmen ein geeignetes Gesprächsforum. Grundsatzgespräche in diesem Gremium haben denn auch bereits begonnen, und zwar in der Erkenntnis, dass sich aus gesamtwirtschaftlicher Verantwortung eine gesamtschweizerische Koordination der Bestrebungen aufdrängt. Weil die Verkehrspolitik mitengagiert ist, konnte auch die Zusammenarbeit mit der Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK) gesichert werden.

Die Untersuchungen und Koordinationsarbeiten werden zielstrebig vorwärtsgetrieben. Von ihren Ergebnissen werden vor allem auch Gestaltung und Ausmass der zu schaffenden Verteilerorganisationen abhängen und damit auch die Höhe der Investitionen sowie weitere, von den Aufsichtsbehörden und den eidgenössischen Räten zu schaffende Voraussetzungen, die für eine zeitgemässe Stückgutlösung in der Schweiz unerlässlich werden.

Realisierbarkeit eines «Taktfahrplanes Schweiz»

Auf Juni 1968 ist auf der Strecke Zürich–Meilen–Rapperswil nach Modernisierung der Linie ein sog. starrer Fahrplan – ein Fahrplan mit im Prinzip gleichen Zeitintervallen zwischen den einzelnen Zügen – eingeführt worden. Die bisherigen Erfahrungen mit dieser für das Netz der SBB neuartigen Betriebsweise sind gut, hat sich doch der Verkehr auf dieser Strecke in den wenigen Jahren in weit stärkerem Masse erhöht als im schweizerischen Durchschnitt.

Die Generaldirektion hat nun kürzlich beschlossen, die Realisierbarkeit eines neuen Reisezugkonzeptes für das Gebiet des gesamten schweizerischen Eisenbahnnetzes unter Einschluss der Privatbahnen prüfen zu lassen. Eine Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus Vertretern der interessierten Fachabteilungen und im Kontakt mit dem Eidgenössischen Amt für Verkehr und dem Verband Schweizerischer Transportunternehmungen, hat mit den Studien begonnen und klärt die Vor- und Nachteile sowie die Voraussetzungen eines neuen Reisezugkonzeptes auf der Basis eines systematischen Taktfahrplanes für die ganze Schweiz ab. Die Untersuchung ist zeitlich auf eine allfällige Einführung der Neukonzeption im Frühjahr 1977 ausgerichtet; sie hat von den in jenem Zeitpunkt gemäss den festgelegten Pro-

grammen zur Verfügung stehenden Betriebsanlagen und Betriebsmitteln auszugehen. Im weiteren sind die für den Güterverkehr verbindlichen Konzeptionen, nämlich das Rangierkonzept, das Gares-centres-Konzept und das Schnellgutkonzept, zu berücksichtigen. Schliesslich ist auch die Postbeförderung sicherzustellen. Die Arbeiten werden so programmiert, dass im Jahre 1974 eine erste Beurteilung möglich ist und dann das weitere Vorgehen festgelegt werden kann.

III. Internationale Zusammenarbeit

Es wäre nicht ohne Reiz, einmal alle Geschäfte aufzuzählen, die in den zahlreichen internationalen Organisationen, an deren Arbeit sich die SBB beteiligen, im Laufe des Berichtsjahres angepackt, behandelt oder einer Lösung zugeführt worden sind. Doch fehlt hiezu in diesem Bericht der Raum; es kann hier nur in gedrängter Form orientiert werden.

Im Jahre 1972 hat der Internationale Eisenbahnverband (UIC) – dies sei vorausgeschickt – sein 50jähriges Bestehen feiern können. Nach dem Ersten Weltkrieg setzte unter den Auspizien des Völkerbundes eine weltweite Zusammenarbeit ein. 1922 wurde die UIC gegründet. Dieser internationale Eisenbahnverband setzte sich die Vereinheitlichung und Verbesserung der Bedingungen für den Bau und Betrieb der Eisenbahn im Hinblick auf den internationalen Verkehr zum Ziel. Im ersten Dezennium nach der Gründung des Verbandes vollzogen sich in der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs keine tiefgreifenden Wandlungen. Im Verkehr zu Lande kannte die Schiene keinen nennenswerten Wettbewerb. Doch dann kam die Zeit, da die Konkurrenz des Strassenverkehrs einsetzte, die Monopolsituation der Bahn erschüttert wurde und sich die Lage vieler Staatsbahnen verschlechterte. Zunächst hatte diese Wandlung aber noch keine oder nur geringe Auswirkungen auf internationaler Ebene, so dass sich die UIC weiterhin vorwiegend den technischen und betrieblichen Fragen des internationalen Verkehrs zuwenden und wirtschaftliche sowie verkehrspolitische Probleme noch hintanstellen konnte. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kam die Tätigkeit der UIC praktisch zum Erliegen. Nach dem Krieg wandelten sich die Verhältnisse auf vielen Gebieten stark, neue technische Entwicklungen folgten sich immer rascher, und es begann in Europa auch die Zeit der politischen und wirtschaftlichen Umgruppierungen, die – den Rahmen der einzelnen Länder sprengend – für die Bahnen und damit für die UIC nicht ohne Folgen bleiben konnten. So waren denn die letzten beiden Jahrzehnte für die UIC Perioden von grosser Aktivität.

Das Jahr 1972 kennzeichnete nicht nur den mit verschiedenen Veranstaltungen und Ausstellungen zu Recht gefeierten Abschluss einer 50jährigen Tätigkeit im Schosse zahlreicher Ausschüsse, Unterausschüsse und Arbeitsgruppen; es war gewissermassen auch das Jahr des Anbruchs einer «Renaissance». Der Verband hat die Schwelle zum neuen Lebensabschnitt in ungebrochenem Tatendrang überschritten und hat damit begonnen, seine Organisationsstruktur und seine Arbeitsverfahren den neuen Bedürfnissen anzupassen. Durch Einführung moderner Management-Methoden sollen die Probleme besser und rascher gemeistert werden können. Im Schosse der verschiedenen Organe der UIC ist man daran, soweit wie möglich einheitliche Grundsätze und Methoden zu erarbeiten.

Bei der Eisenbahn hat sich die Art der Beförderung auf der Schiene trotz verschiedenen – allerdings noch in der Experimentierphase stehenden – unkonventionellen Techniken bis heute nicht geändert. Diese in Entwicklung befindlichen neuen Techniken, die weitere Transportmärkte zu eröffnen versprechen, werden mit grösstem Interesse verfolgt. Die heute auf vielen Gebieten festzustellenden Wandlungen und die Raschheit, mit der sie eintreten, bieten der Schiene ohne Zweifel neue Chancen. Die weitere Industrialisierung, der erhöhte Lebensstandard, die starke Zusammenballung der Wohnbauten in bestimmten Regionen und viele andere Faktoren schaffen geradezu die Bedingungen, unter welchen die Schiene die ihr eigenen Vorzüge – grosse Kapazität, Beanspruchung von wenig Grund und Boden, geringe Umweltbeeinträchtigung, Sicherheit – zur Geltung bringen kann. Die Spitzen der Eisenbahnunternehmen werden die Gelegenheit, der Schiene als Transportmittel ein neues Profil zu geben, wahrzunehmen wissen. 50 Jahre Zusammenarbeit im Schosse der UIC führten zu einem gut-

eingespielten internationalen Gefüge. Die dabei gewonnenen Erfahrungen gilt es zu nutzen und in Einklang mit der Dynamik des modernen Managements zu bringen.

In das Jahr 1972 fielen ausser dem Jubiläum «50 Jahre UIC» noch weitere wichtige Jubiläen: «100 Jahre Europäische Reisezugfahrplankonferenz (EFK)», «50 Jahre Internationaler Personen- und Gepäckwagenverband (RIC-Verband)», «50 Jahre Internationaler Güterwagenverband (RIV-Verband)» sowie – auf rein schweizerischer Ebene – «125 Jahre Schweizerbahnen» (darüber vgl. Seite 9).

Die Europäische Reisezugfahrplankonferenz (EFK), mit deren Geschäftsführung die SBB seit 1923 betraut sind, tagte im September in St. Gallen unter dem Vorsitz von Herrn Generaldirektor Wellinger in der Hochschule für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, um die internationalen Fahrpläne für die Jahre 1973/74 festzulegen. Ferner wurde beschlossen, die Zusammenarbeit mit den Kommerziellen Konferenzen zwischen Verkauf und Produktion noch enger zu gestalten und die Ausarbeitung einer neuen europäischen Reisezugkonzeption in die Wege zu leiten, um die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen weiter zu verbessern.

Nachdem internationale Fahrplanbesprechungen auf das Jahr 1872 zurückgehen, stand die Tagung in St. Gallen somit im Zeichen «100 Jahre EFK». Dieses Jubiläums sowie des Jubiläums «125 Jahre Schweizerbahnen» wurde mit einem Festakt gedacht, an dem die Herren Bundesrat Bonvin, Landammann Schmuki und Präsident Wichser sich in Ansprachen an die Konferenzteilnehmer und Gäste wandten.

Im Rahmen der EFK tagte auch die Europäische Wagenbeistellungskonferenz (EWK). Sie legte die Zusammensetzung der internationalen Reisezüge im Fahrplan 1973–1975 fest und genehmigte eine am 1. Januar 1973 in Kraft getretene Neuausgabe des «Übereinkommens über die gegenseitige Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr» (RIC-Übereinkommen), das die technischen, betrieblichen und administrativen Voraussetzungen für den Übergang der Reisezugwagen umschreibt. Ferner stimmte sie dem Beitritt der Spanischen Eisenbahnen (RENFE) und der Portugiesischen Eisenbahnen (CP) zum RIC-Verband zu und legte die Bedingungen fest, denen die – vorläufig nur ab Paris – nach Madrid und Lissabon verkehrenden, zum Übergang nach und von der Breitspur mit Umsatzdrehgestellen ausgerüsteten Schlafwagen und Liegewagen entsprechen müssen.

Der Wirkungsbereich des Internationalen Güterwagenverbandes (RIV-Verband), dem 29 europäische und drei Bahnen des Nahen und Mittleren Ostens angehören, erstreckt sich von Skandinavien bis nach Iran sowie von Grossbritannien und der Iberischen Halbinsel bis nach Polen. Am 1. Januar 1972 ist eine Neuausgabe des «Übereinkommens über die gegenseitige Benützung der Güterwagen im internationalen Verkehr» (RIV-Übereinkommen) in Kraft getreten, in dem die technischen, betrieblichen und administrativen Voraussetzungen für den Übergang der Güterwagen festgelegt sind. Mit den auf den 1. Januar 1973 neu herausgegebenen Beladevorschriften, die integrierender Bestandteil des RIV-Übereinkommens sind, verfügen nun sowohl die Kunden als auch die Bahnen über ein der verkehrlichen und technischen Entwicklung angepasstes Instrument für eine sichere Beförderung des vielfältigen Ladegutes.

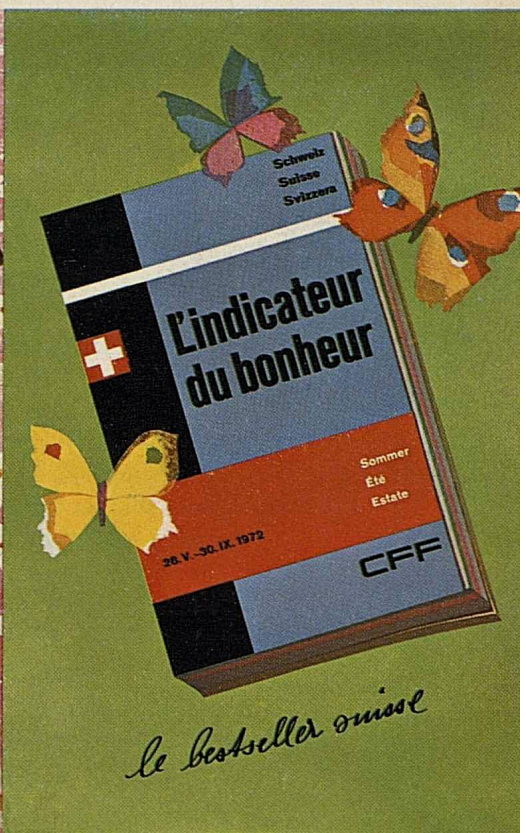
Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) befasste sich im Berichtsjahr mit einer besonders grossen Vielfalt von Aufgaben. Erwähnt sei hier lediglich, dass im Hinblick auf das bevorstehende Inkrafttreten des 1970 revidierten Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (CIV) neue Ausführungsvorschriften verabschiedet wurden.

Abschliessend sei an dieser Stelle noch etwas ausführlicher auf das Gebiet der kommerziellen Zusammenarbeit eingetreten. Trotz stark divergierender Ausgangslage pflegen die europäischen Bahnen auch in kommerziellen Fragen schon seit vielen Jahren, sei es in Ausschüssen der UIC oder in direkter

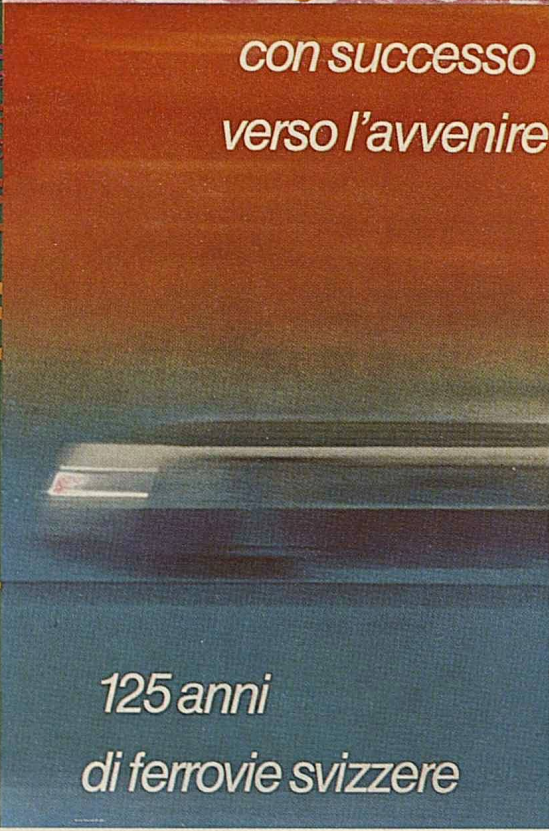
Werbeplakate

Einige Muster aus der Werkstätte des Publizitätsdienstes SBB

Zur Bereicherung



CFE CFE CFE CFE
E CFF CFF CFF
FF CFF CFF
CFF
ulent bon train



Verhandlungen, eine enge Zusammenarbeit. Dieses nach Ländern recht unterschiedliche Zusammenwirken weist indessen doch gewisse Mängel und Lücken auf. Dafür gibt es viele Gründe. Insbesondere sind die mit der Wirtschaft ihrer Länder eng verknüpften Bahnen in wichtigen Fragen nach wie vor von den politischen Instanzen abhängig. Ferner haben die einzelnen Bahnen die kommerziellen und betrieblichen Probleme allzuoft unabhängig voneinander zu lösen versucht, was der Behandlung der konkreten Verkehrsfragen aus der Sicht des modernen Marketing nicht förderlich war. Auch ist das Verhältnis von Verkehrsnachfrage zur Transportkapazität sehr unterschiedlich. In manchen Fällen liegt die Transportkapazität weit über dem effektiven Bedarf, in anderen wiederum haben gewisse Konstellationen oder der rasche wirtschaftliche Aufschwung zu einer vollen Auslastung bestimmter Strecken geführt. Dadurch wurden die Bedingungen für die Zusammenarbeit der Bahnen und die Ziele, die sie mit dieser Zusammenarbeit verfolgten, in tiefgreifender Weise verändert.

Sollen die Bahnen auch in Zukunft ihrem Auftrag nachkommen und die Bedürfnisse des Marktes im internationalen Verkehr befriedigen, muss die Zusammenarbeit weiter verbessert, weiter ausgeglichen und einer gemeinsamen kommerziellen Strategie unterstellt werden. Diese Aufgabe wäre pragmatisch in Angriff zu nehmen. Wohl gilt es von der heutigen Lage auszugehen, aber es sind doch immer die möglichen Entwicklungen im Auge zu behalten. Da laufende Anpassungen unumgänglich sind, ist eine gewisse Geschmeidigkeit erforderlich. Die Massnahmen, die eine Verbesserung herbeiführen könnten, lassen sich in die folgenden zwei Hauptgruppen unterteilen:

Massnahmen, welche die Stellung und die Wirksamkeit der Bahnen am internationalen Verkehrsmarkt verbessern, ohne dass aber dabei die einzelne Bahn auf ihre Kompetenzen und Freiheiten im Bereich der Preise und Beförderungsbedingungen verzichtet. Ziel ist, den Verkehrsmarkt besser kennenzulernen, die Aufgabe der kommerziellen Dienste zu erleichtern, das Angebot an die Kundschaft zu vereinfachen, eine höhere Leistungsqualität zu erreichen, die Akquisition zu straffen, die Kosten zu senken und eine bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu erzielen.

Massnahmen, welche die Bahnen einer eigentlichen Integration zuführen, bei der sie ihrer Eigenständigkeit in geringem oder aber auch in grösserem Ausmasse verlustig gehen. Hier wird eine internationale Körperschaft gegründet, welche den Bahnen einen Teil ihrer Freiheit, und damit auch ihrer eigenen Verpflichtungen, wegnimmt. Durch derartige Massnahmen würden für den technischen Betrieb oder das kommerzielle Handeln zwischen den Bahnen starke Bande und zwingende formelle Mechanismen geschaffen. Die Unabhängigkeit der einzelnen Bahn würde eingeschränkt, aber andererseits würde einer wirklichen kommerziellen und finanziellen Solidarität der Weg geebnet. Die Regeln der Gemeinschaft hätten zu verbürgen, dass die im einen Falle «geschädigte» Bahn in einem anderen Fall auf dem Wege der Gegenseitigkeit zu ihrem Ausgleich kommt.

Sollen die Bahnen nach wie vor nationale Unternehmen bleiben, für welche die volkswirtschaftlichen und kulturellen Interessen des eigenen Landes allein ausschlaggebend sind, oder sollen die Bahnen zu Verkehrsunternehmen umgestaltet werden, die in ihrer Politik frei sind und mit andern Staatsbahnen enge Gemeinschaften bilden können? Dies ist ein Entscheid, den die Bahnen nicht allein treffen können, besonders dann nicht, wenn auch supranationale Bindungen im Spiele stehen.

IV. Personal

Der Personalbestand, der im Jahre 1964 mit 43 417 Personen den höchsten Stand erreichte und in den folgenden Jahren trotz zunehmenden Verkehrsleistungen stets rückläufig war, bezifferte sich 1970 auf 41 530, im folgenden Jahr auf 41 561 und im Berichtsjahr auf 41 750 Personen. In diesen Zahlen kommen einerseits die erfreulichen Auswirkungen der Rationalisierungsmassnahmen, andererseits aber auch und in zunehmendem Masse die unerfreulichen Auswirkungen der Austrocknung des Arbeitsmarktes zum Ausdruck. Der Anstieg des Personalbestandes um 189 Personen gegenüber dem Jahre 1971 ist vor allem auf die guten Ergebnisse der Lehrlingsrekrutierung zurückzuführen; es stehen jetzt 164 Lehrtöchter und Lehrlinge mehr in Ausbildung als damals.

Allgemeine Personalfragen

Personalbestand in den einzelnen Arbeitsgebieten (Jahresdurchschnitt)	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter			
	1971	%	1972	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	3 491	8,4	3 554	8,5
Stationsdienst: Bahnhofvorstände, Betriebsbeamte und -angestellte, weibliches Personal usw.	19 698	47,4	19 832	47,5
Zugförderung: Lokomotivführer, Depothandwerker, Visiteure usw.	4 596	11,1	4 707	11,3
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 027	7,3	3 002	7,2
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 086	2,6	994	2,4
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	4 352	10,5	4 302	10,3
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Fachspezialisten und Handwerker der Haupt- und Depotwerkstätten	3 707	8,9	3 720	8,9
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	226	0,5	219	0,5
Übriges Personal, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 378	3,3	1 420	3,4
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total	41 561	100,0	41 750	100,0

Die Personalaufwendungen stiegen unter dem Druck der prekären Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt besonders stark. Darüber wird an anderer Stelle berichtet (Seite 55 ff.). Die starke Aufwärtsbewegung hat ihre Ursachen vor allem in der allgemeinen Teuerung, dem Inkrafttreten des neuen Arbeitszeitgesetzes, im 13. Monatslohn und in der Erhöhung verschiedener Vergütungen. Die neue Ämterklassifikation und die in diesem Zusammenhang revidierten Zulassungs- und Beförderungsvorschriften werden im Jahre 1973 zu einem weiteren Ansteigen des Personalaufwandes führen.

Die Revision der Ämterklassifikation wurde seinerzeit durch vier im Nationalrat eingereichte Postulate ausgelöst. Diese hatten eine Besserstellung des handwerklichen Personals des Bundes zum Inhalt. Im Jahre 1970 ermächtigte das Eidgenössische Finanz- und Zolldepartement das Personalamt, ein Konzept für diese Revision der Ämterklassifikation auszuarbeiten. Mit den Personalverbänden konnten folgende Richtlinien für die Behandlung der Revisionsbegehren festgelegt werden:

- Die Revision soll sich auf echte Korrekturen beschränken, die nicht durch Änderung der Beförderungsvorschriften zu erreichen sind. Generelle Begehren um Neueinreihung sollen durch eine Realloohnerhöhung aufgefangen werden, die allerdings mit der künftigen Lohnentwicklung in der freien Wirtschaft gerechtfertigt werden müsste.
- Die 1963 festgelegten Anfangspositionen jeder Berufslaufbahn sind zu belassen, dagegen können Zulassungsbedingungen erleichtert und Aufstiegsmöglichkeiten erweitert werden.
- Die Revision wird nach der empirischen Methode durchgeführt; die analytische Bewertung wäre sowohl zeitlich wie finanziell zu aufwendig.
- Die Verhandlungen mit den Personalverbänden werden vom Personalamt koordiniert. Die Paritätische Kommission soll nur in Streitfällen angerufen werden.
- Die neue Ämterklassifikation kann auf 1. Januar 1973 in Kraft treten.

Die Verhandlungen zwischen den SBB und den Personalverbänden fielen in das Berichtsjahr. Im Juli 1972 fand die Bereinigung der Differenzen unter dem Vorsitz von Herrn Bundesrat Celio statt. Noch

hängig blieb dabei das Problem der Einreihung des Rangierpersonals; es soll im Laufe des Jahres 1973 zusammen mit der Einreihung anderer Bundesbediensteter geprüft werden. Als wichtigste Änderung der auf 1. Januar 1973 in Kraft getretenen neuen Ämterklassifikation sind die Besserstellung des handwerklichen Personals, die Gleichstellung der Laufbahnen des weiblichen und männlichen Personals, der Einbau der bisher separat ausgerichteten Kilometervergütung des Fahrpersonals in die Besoldung sowie der Ersatz nicht mehr zeitgemässer Amtsbezeichnungen zu betrachten. Der automatische Aufstieg wurde für alle Kategorien von der 23. auf die 22. Besoldungsklasse ausgedehnt.

Die Änderung der Ämterklassifikation hatte zur Folge, dass die bereits auf den 1. Januar 1971 rückwirkend in Kraft gesetzten Beförderungs- und Zulassungsvorschriften erneut revidiert werden mussten. Während diese Revision rechtzeitig abgeschlossen werden konnte, wird ein Teil der Ausführungsbestimmungen erst im Jahre 1973 erscheinen können.

Trotz den verschiedenen Verbesserungen im Lohnsektor hielt der Personalmangel an. Er äusserte sich vor allem in der hohen Zahl rückständiger Ruhe-, Ausgleichs- und Ferientage. Zwar ist die Zahl dieser aufgelaufenen Tage mit 57 000 etwas kleiner als 1971 (66 500). Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass im vergangenen Jahr mehr rückständige Tage in bar abgegolten wurden. Diese Entschädigungen beliefen sich auf 6,8 Mio Franken, gegenüber 4,3 Mio Franken im Vorjahr. Die unerfreuliche Situation ist zum Teil auf die Inkraftsetzung des neuen Arbeitszeitgesetzes zurückzuführen.

Besonders ernst blieb die Lage im Bereich der grossen Zentren Zürich und Basel; so stand beispielsweise im Monat September 1972 in Zürich beim Arbeiterpersonal des Betriebes einem Bedarf von 1544 Mann ein Bestand von 1286 eingearbeiteten Arbeitskräften gegenüber. Ähnlich lagen die Dinge in Basel, so dass laufend mit «Sofortmassnahmen» betrieblicher und personeller Natur die schlimmsten Lücken überbrückt werden mussten. Es lässt sich nicht übersehen, dass sich die Rekrutierungsbasis besonders im Sektor der manuellen und zum Teil recht harten Arbeit stets verschmälert. Für einen geordneten Bahnbetrieb sind jedoch auch solche Dienstleistungen eine unabdingbare Notwendigkeit. Im Rahmen der Umfrage des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes über den Stand der Mitbestimmung in der schweizerischen Wirtschaft und Verwaltung haben auch die Bundesbahnen die heute bestehenden Mitspracherechte des Personals dargelegt. Das Bundespersonal erfreut sich schon heute grosser Möglichkeiten der Mitsprache und in einzelnen Gebieten sogar der Mitentscheidung.

Das betriebliche Vorschlagswesen erbrachte in 5 Prämierungsaktionen etwas mehr als 200 Vorschläge, von denen 148 prämiert werden konnten. In zwei Fällen wurde eine Prämie von Fr. 2000.– zugesprochen; die Summe der Prämien machte rund Fr. 40 000.– aus.

Personalausbildung

Im Hinblick auf die grosse Bedeutung, die der guten Führung des Arbeiterpersonals zukommt, wurden im Berichtsjahr die Anstrengungen zur Ausbildung der direkten Arbeitervorgesetzten weitergeführt und verstärkt. Der vertieften Schulung in Menschenführung muss um so grösseres Gewicht beigemessen werden, als die Anleitung junger Mitarbeiter zur Arbeit immer anspruchsvoller wird. Während in den ersten 10 Jahren der seit 1958 durchgeführten Vorgesetztenkurse vor allem das höhere und mittlere Kader mit den Fragen der Mitarbeiterführung vertraut gemacht wurde, konnten seit 1968 bereits nahezu 1000 untere Vorgesetzte aus Betriebs-, Bau- und Zugförderungsdienst die Vorgesetztenkurse durchlaufen. Die aktive Teilnahme und der Einsatz dieser Leute lässt auf eine durchwegs positive Haltung schliessen. In den im Berichtsjahr abgeschlossenen Kursen für höhere und mittlere Vorgesetzte nahmen 48 und in den Kursen für Arbeitervorgesetzte total 50 Mitarbeiter teil. Insgesamt haben rund 2200 Mitarbeiter in Kaderposition einen Vorgesetztenkurs absolvieren können. Auch die Aus- und Weiterbildung in anderen Kursen – Verkaufsförderung, Arbeitsstudium, Didaktik und Organisation – wurde intensiviert. Besonderes Gewicht wurde ferner auf die Weiterbildung der Lehrkräfte gelegt.

In Anbetracht der vielfältigen Bedürfnisse im Ausbildungssektor kommt dem Projekt für ein Ausbildungszentrum SBB grösste Bedeutung zu. Unter Leitung eines besonderen Planungsbeauftragten wurden von verschiedenen Arbeitsgruppen die allgemeine Konzeption für die Kadenschulung, die Grundlagen für die fachtechnische Ausbildung sowie Belange der Methodik studiert.



Als erstes Ergebnis konnten Grundsatzentscheide über die Zusammenfassung aller Ausbildungsarten in einem Zentrum, die Gliederung der Ausbildungsstätte, den Landbedarf sowie über die Bedingungen für den Standort gefasst werden. Auch steht das Konzept für die künftige Kadenschulung – allgemeine Zielvorstellungen, Programmideen und Zeitbedarf – fest. Ferner liegen die Elemente für die Aufstellung des Raumbedarfs der ersten Bauetappe vor. Für den Erwerb eines geeigneten Baugeländes stehen verschiedene Offerten in engerer Prüfung.

Die schon in den beiden Vorjahren skizzierten Wandlungen in Aufgaben und Arbeit des Psychologischen Dienstes hielten auch im Berichtsjahr an. Als Folge dieser Veränderungen sieht der Dienst drei Hauptrichtungen betriebspsychologischer Arbeit. Einmal geht es um die Personalrekrutierung und den Personaleinsatz. Im Jahre 1972 erstreckte sich diese Tätigkeit auf rund 1700 eignungsdiagnostische Beratungen. Die Ausleseuntersuchungen werden laufend verbessert, so dass sie als Grundlage für eine eigentliche Laufbahnberatung dienen können. Das zweite Arbeitsgebiet betrifft Probleme des betrieblichen Bildungswesens, wobei die Mitarbeit in der Planung des Ausbildungszentrums im Vordergrund steht. Im dritten Bereich, welcher der betrieblichen Sozialpsychologie bzw. der Soziologie gewidmet ist, werden Probleme der innerbetrieblichen Information und Fragen der psychologischen Begleitmassnahmen bei organisatorischen und anderen betrieblichen Veränderungen studiert.

Personalfürsorge

Die Förderung der Wohnungsvorsorge für das Personal wurde planmässig weitergeführt. Aus zweckgebundenen Darlehen des Bundes konnten vor allem im Bereich der grösseren Zentren zusätzliche Genossenschaftswohnungen finanziert werden, wobei die Darlehensbedingungen denjenigen der Eidgenössischen Finanzverwaltung angepasst sind. Ende 1972 bestanden 62 Eisenbahner-Baugenossenschaften, die über ein Angebot von rund 5500 Wohnungen verfügen. Weitere Wohnungsrechte für SBB-Personal konnten ferner bei den Genossenschaften des Bundespersonals erworben werden. Als Beitrag zu einer breiteren Eigentumsbildung wurden zudem aus Mitteln der Pensionskasse Darlehen für den Erwerb von Eigenheimen und Eigentumswohnungen gewährt. Mangel herrscht bei den Unterkünften für ledige Mitarbeiter in grossen Städten. Die SBB verfügen einstweilen nur in Basel und Zürich über Ledigenheime. Es ist beabsichtigt, auch in anderen Städten derartige Unterkünfte zu schaffen.

Dem Personal der SBB stehen total 35 Personalrestaurants zur Verfügung, die vom Schweizer Verband Volksdienst und vom Département Social Romand geführt werden. Die allgemeine Teuerung machte auch vor diesen Betrieben nicht halt, und daher mussten die Preise auf 1. Januar 1973 entsprechend erhöht werden. Trotz diesen Preisanpassungen werden wegen der weiter steigenden Waren- und Personalkosten sowie der ausgedehnten Offenhaltungszeiten auch künftig Fehlbeträge zu decken sein. Die alkoholfrei geführten Personalrestaurants haben als Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal eine wichtige soziale Aufgabe zu erfüllen. Ältere Betriebe, die den an die Gemeinschaftsverpflegung gestellten Anforderungen nicht mehr genügen, werden systematisch verbessert.

Der Sozialarbeit widmen die zentralen Personaldienste zusammen mit den Sozialberaterinnen namentlich auch im Sinne gezielter Vorsorge alle Aufmerksamkeit. Es ist ihr Anliegen, Störquellen rechtzeitig zu erfassen und deren Ursache soweit möglich zu beseitigen. Trotzdem ist die Zahl der hilfebedürftigen Bediensteten und ihrer Familie eher im Zunehmen begriffen. Hilfskasse, Hilfsfonds und Darlehensinstitution sind Einrichtungen, jenen Mitarbeitern beizustehen, deren Finanzhaushalt durch Krankheitskosten oder andere Umstände in einen Engpass gerät.

Die Hilfskasse wird nun auch zur Finanzierung von Ferienwohnungen im Rheuma-Kurort Leukerbad herangezogen; diese Einzimmerwohnungen, deren Erwerb beabsichtigt ist, erfreuen sich bei den kurbedürftigen Mitarbeitern grosser Nachfrage. Das im Jahre 1956 von den SBB erworbene Berghaus Hasliberg, das Skilager von Lehrlingen und Lehrtöchtern beherbergt, Kursveranstaltungen dient sowie Eisenbahnerfamilien zur Verbringung von Ferien zur Verfügung steht, wurde z. T. erneuert und erweitert. Im Bestreben, alle Bemühungen, die einer gesunden und ausgleichenden Betätigung in der Freizeit dienen, zu unterstützen, wurden die guten Kontakte mit den Personalvereinigungen kulturpflegender und sporttreibender Eisenbahner fortgesetzt und vertieft.

Unfallverhütung

Den vorbeugenden Massnahmen der Unfallverhütung in den verschiedenen Bereichen des Eisenbahnwesens kommt grösste Bedeutung zu. Nur durch strikte Einhaltung der Vorschriften über Unfallverhütung kann der Mitarbeiter vor Schaden bewahrt werden. Im Frühjahr 1972 beteiligten sich die Bundesbahnen zum drittenmal an den internationalen Eisenbahner-Unfallverhütungswochen. 4500 Betriebsangehörige wurden im Rahmen von Instruktionkursen an diesem Anlass direkt beteiligt. Zusätzlich zur bisher gegebenen Instruktion wurde auch das eingetretene Personal des Betriebs- und Baudienstes in Fragen der Unfallverhütung geschult. Die Tätigkeit der Sektion Unfallverhütung erstreckte sich auch auf Inspektionen bei den verschiedensten Dienststellen und auf die Auswertung von rund 6000 Unfallmeldungen. In der Folge wurden zahlreiche technische Massnahmen zur Hebung der Arbeitssicherheit getroffen. Die grosse Zahl von Sportunfällen beim Skifahren führte erstmals zu einer grossangelegten Versuchsaktion zur Überprüfung und Einstellung von Sicherheits-Ski-bindungen. Die Ergebnisse werden zeigen, ob solche Aktionen in Zukunft noch auszubauen sind.

Personalversicherungen

Bei der Pensions- und Hilfskasse ist am 1. Januar 1973 der am 31. August 1972 vom Verwaltungsrat beschlossene VII. Nachtrag zu den Statuten in Kraft getreten, welcher nachstehende Änderungen brachte: Anpassung der Versicherungsverhältnisse an die 8. AHV-Revision durch Erhöhung des Koordinationsabzuges von Fr. 4000.– auf Fr. 7500.–, Wegfall des festen Beitrages von Fr. 6.– für die Mitglieder und von Fr. 7.– für die SBB, Erhöhung der anwartschaftlichen und laufenden Witwenpensionen von 37,5 auf 40% des versicherten Verdienstes, Erhöhung der Altpensionen durch Einbau von Teuerungszulagen und Zusammenfassen der verschiedenen Rentenjahrgänge in zwei Gruppen (bis 1968 Pensionierte und 1969–1972 Pensionierte). Durch diese Änderungen erhöht sich das erforderliche Deckungskapital um rund 400 Mio Franken. Da der Kasse seitens der Bundesbahnen in den nächsten Jahren nur 150 Mio Franken zurückvergütet werden, muss der restliche Betrag als Fehlbeitragerhöhung ausgewiesen werden.

Am Jahresende zählte die Pensions- und Hilfskasse 34 515 (1971: 34 463) Versicherte und 3134 (2769) Einleger. Die Summe der versicherten Verdienste betrug 567,3 Mio Franken (549,3 Mio Franken). In den Genuss von Renten kamen insgesamt 19 969 (20 400) Bezüger mit einem Total an Jahresrenten von 129,8 Mio Franken (131,6). Nähere Angaben können dem besonderen Jahresbericht entnommen werden.

Bei der Krankenkasse SBB zeigte sich wie im Vorjahr auch im Jahre 1972 eine namhafte Erhöhung der Versicherungsleistungen, und zwar von 23,9 Mio Franken auf 27,1 Mio Franken. Um das finanzielle Gleichgewicht in der Pflegeversicherung wieder herbeizuführen, musste für das Berichtsjahr ein Zusatzbeitrag von Fr. 30.– je erwachsenes Mitglied erhoben werden. Dadurch ergab sich noch ein Einnahmenüberschuss von 0,5 Mio Franken (0,8 Mio Franken). Ferner ist eine Beitragserhöhung von monatlich Fr. 5.– je erwachsenes Mitglied ab 1. Januar 1973 verfügt worden. Die Krankenkasse zählte am Jahresende 42 797 Männer (42 187), 14 437 Frauen (12 948) und 9555 Kinder (8821) als versicherte Mitglieder. Für weitere Angaben sei ebenfalls auf den besonderen Jahresbericht verwiesen.

Bahnärztlicher Dienst

Die Dienstausschüttung des Personals wegen Krankheit und Unfalls ist mit 14,8 Tagen pro Bediensteten günstiger ausgefallen als in den beiden Vorjahren (1971 = 15,2, 1970 = 16,4), entspricht jedoch nahezu dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre (14,9). Dagegen hat sich die Zusammensetzung der Morbiditätsziffer im Laufe der Jahre gewandelt. So entfielen auf Krankheiten und Kurzabsenzen in der Periode 1953–1962 durchschnittlich 12,2 Tage, in der Periode 1963–1972 noch 11,1 Tage und im Berichtsjahr 10,8 Tage, während der Anteil der Unfallabsenzen in den gleichen Zeiträumen von 3,6 Tagen auf 3,8 Tage und im Berichtsjahr sogar auf 4 Tage angestiegen ist. Dabei nahmen die Betriebsunfälle einen günstigen, die Nichtbetriebsunfälle (vor allem Ski- und Verkehrsunfälle) einen um so ungünstigeren Verlauf.

Im Sinne eines Versuches gaben die SBB dem Personal in den grösseren Zentren im Jahre 1970 erstmals Gelegenheit, sich kostenlos gegen Grippe impfen zu lassen. Dank den positiven Erfahrungen wurde die freiwillige Impfkaktion im Herbst 1971 wiederholt und auf das gesamte Personal ausgedehnt. Über 11 000 Bedienstete haben der Einladung Folge geleistet. Die statistische Auswertung der

ärztlich bescheinigten Grippeerkrankungen während des Winters 1971/72 ergab beim geimpften Personal eine Erfolgsquote von über 60%. Berücksichtigt man – weil die diagnostische Abgrenzung schwierig ist – ausser den «echten» Grippefällen auch alle saisonbedingten Erkrankungen der Atemwege, so beträgt der Impfschutz immer noch über 50%. Ungefähr die Hälfte der Geimpften hatte bereits bei der früheren Aktion teilgenommen und verfügte dadurch über einen um so wirksameren Schutz, was sicher wesentlich zu diesem erfreulichen Resultat beigetragen hat. Die Wiederholung der Grippeimpfaktion im Herbst 1972 war damit gut begründet, doch musste leider eine deutlich geringere Beteiligung festgestellt werden.

Rund 1000 Lokomotivführer sowie Bedienstete des Schiffsbetriebes auf dem Bodensee sind im Rahmen der periodischen Untersuchungen einer Kontrolle ihres Gesundheitszustandes durch die Abteilungsärzte unterzogen worden. Die dadurch mögliche Früherfassung von Krankheiten und Anlagen dazu bietet die willkommene Gelegenheit, die Betroffenen frühzeitig einer ärztlichen Behandlung zuzuführen oder sie zu beraten, wie sie durch zweckentsprechendes Verhalten selbst vorbeugend mitwirken können. Somit kann seitens der SBB ein wertvoller Beitrag zur Gesunderhaltung des Personals geleistet werden.