

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1974)

Rubrik: Unternehmungsführung 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

Während des Berichtsjahres trat der Verwaltungsrat unter dem Präsidium von Herrn Dr. h. c. R. Meier zu sieben Sitzungen zusammen. Er liess sich regelmässig über die Entwicklung des Verkehrs sowie des Personalbestandes orientieren, widmete sich vor allem den grossen Problemen der allgemeinen Geschäftsführung und hatte über mehrere Wahlgeschäfte zu beschliessen. Der Rat befasste sich mit einer Reihe von Projekten für den Ausbau des Schienennetzes, der Sicherungsanlagen und Energieversorgungsanlagen, mit der Erweiterung und Modernisierung des Fahrzeugparkes, mit wichtigen finanziellen Fragen und Tarifmassnahmen, mit Personalproblemen grundsätzlicher Natur sowie mit organisatorischen Problemen, wie der Schaffung des neuen Unternehmungstabes. An einer Sondersitzung liess sich der Rat über die technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Aspekte der Projekte für Eisenbahn-Alpentransversalen und im besondern über den Stand der Projektierung des Gotthard-Basistunnels orientieren. Im Hinblick auf die drängenden finanziellen Probleme und veränderten Voraussetzungen am Personalmarkt wurde den Finanz- und Personalfragen besonders grosses Gewicht beigemessen. Daneben liess sich der Rat durch Chefbeamte über eine ganze Reihe weiterer aktueller Probleme der SBB orientieren.

Die Sitzung vom 26. April fand auf Einladung der französischen Staatsbahn (SNCF) in Bordeaux statt und war mit einer Orientierung über die Projekte für neue Schnellverkehrslinien in Frankreich verbunden. Dabei hatten die Mitglieder des Rates und der Geschäftsleitung auch Gelegenheit, mit dem Turbo-train TGV 001 an einer Test-Schnellfahrt mit über 300 km/h teilzunehmen. Für die zweitägige Sitzung vom 4./5. Dezember wurde Olten als Tagungsort gewählt, damit sich der Rat an Ort und Stelle ein Bild über die Verhältnisse in der dortigen teilweise stark überalterten Hauptwerkstätte und über den projektierten Neubau machen konnte.

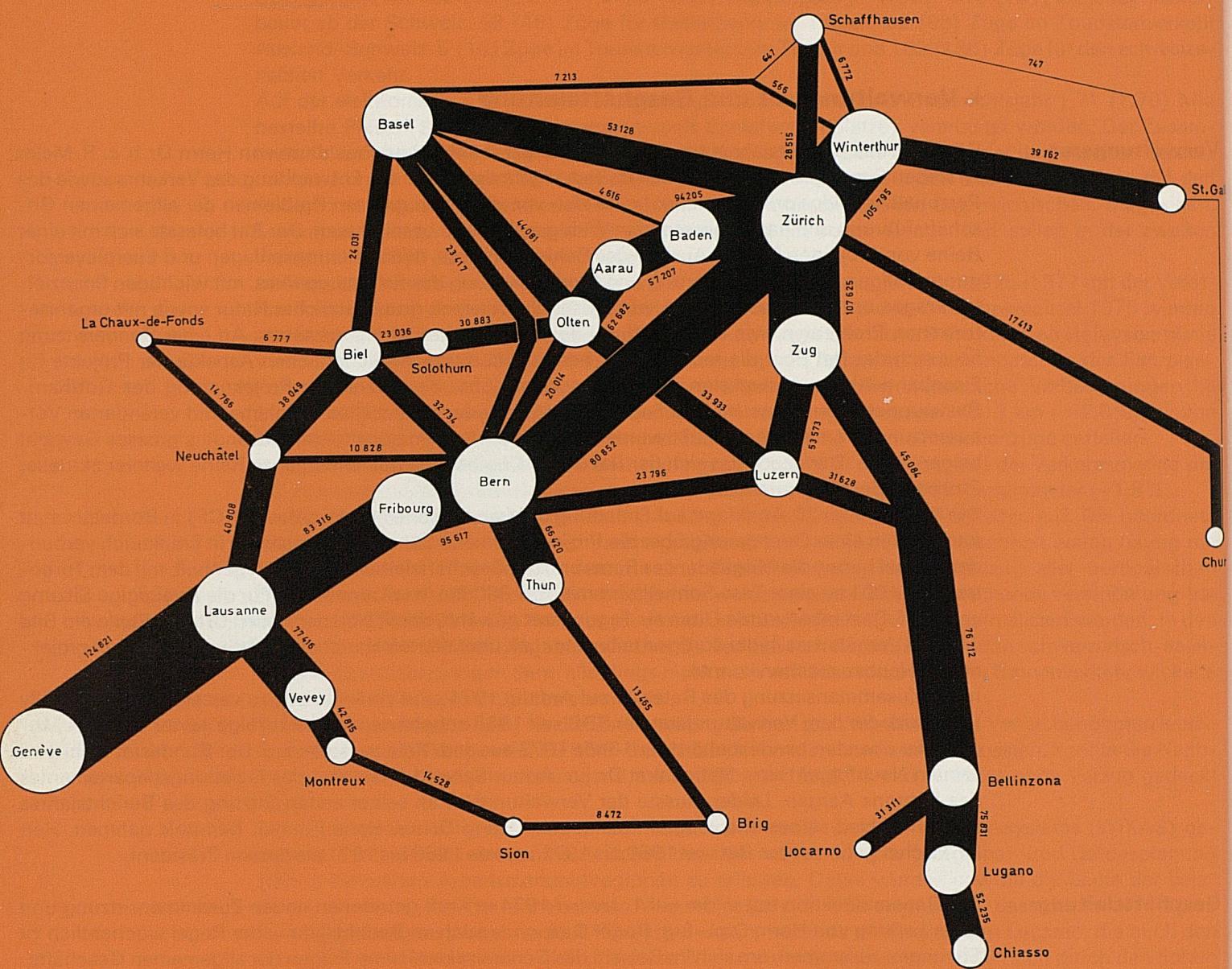
In der Zusammensetzung des Rates ist auf Anfang 1974 eine Veränderung zu verzeichnen. Herr Willy Ritschard, der dem Verwaltungsrat der SBB seit 1965 angehörte, musste zufolge seiner Wahl als Mitglied der obersten Landesbehörde auf Ende 1973 aus dem Rate ausscheiden. Der Bundesrat wählte zu seinem Nachfolger Herrn Nationalrat Dr. iur. Arthur Schmid, Vorsteher des Erziehungsdepartementes des Kantons Aargau. Leider musste der Verwaltungsrat an seiner ersten Sitzung des Berichtsjahres vom Hinschied seines ehemaligen Präsidenten, Herrn Dr. iur. Hans Fischer, Kenntnis nehmen. Herr Dr. Fischer gehörte dem Rat von 1960 bis 1971 an, von 1966 bis 1971 als dessen Präsident.

Geschäftsleitung

Die Generaldirektion trat in der auf 1. Januar 1974 in Kraft getretenen neuen Zusammensetzung und unter Leitung von Herrn Dipl.-Ing. Roger Desponds auch im Berichtsjahr in der Regel wöchentlich zu Sitzungen zusammen, um sich im Beisein des Generalsekretärs mit Fragen der allgemeinen Geschäftsführung zu befassen und die in die Kompetenz des Dreier-Kollegiums fallenden Entscheide zu treffen. Die drei Direktorenkonferenzen, an denen neben den Generaldirektoren auch die Kreisdirektoren teilnehmen, sowie die sogenannten Führungskonferenzen, an denen überdies die Chefs bestimmter Abteilungen vertreten sind, bezweckten namentlich einen Informations- und Erfahrungsaustausch über laufende Geschäfte und wichtige Begebenheiten von allgemeinem Interesse. Die sogenannte Grosse Direktorenkonferenz, an der die Geschäftsleitung sowie die Abteilungschefs der Generaldirektion und der Kreisdirektionen mit ihren Stellvertretern teilnehmen, befasste sich eingehend mit organisatori-

Reiseverkehrsströme zwischen den wichtigsten Städten

(Durchschnittliche Zahl der Einzelreisenden des Binnenverkehrs pro Monat zwischen ausgewählten Städten auf Grund der Verkaufsstatistik für die Periode Januar bis Juli 1973)



Die Ausrüstung aller wichtigen Bahnhöfe mit Schalter-Billetdruckern, welche die Ausgabe von Billetten auf einem optisch lesbaren Kontrollstreifen registrieren, der anschliessend in der Elektronischen Datenverarbeitungsanlage in Bern maschinell erfasst und verarbeitet werden kann, brachte eine wesentliche Vereinfachung der statistischen Auswertung des Einzelreiseverkehrs. Die auf Grund dieser Daten erstellte Karte der Reiseverkehrsströme bildet eine wichtige Grundlage für eine bessere Anpassung des Reisezugangebotes an die Bedürfnisse des Marktes.

schen Fragen, mit der langfristigen Gesamt- und Finanzplanung, dem Voranschlag 1975 sowie mit tarifpolitischen Massnahmen im Reise- und Güterverkehr.

Der Verwaltungsrat hatte sich in seiner Eigenschaft als Wahlbehörde für die Abteilungschefs der Generaldirektion an den letzten Sitzungen mit mehreren Wahlgeschäften zu befassen. Der Generalsekretär, Herr Dr. Josef Britt, am 1. Mai 1939 in den Dienst der SBB getreten und auf den 1. Januar 1965 in sein heutiges Amt gewählt, reichte dem Verwaltungsrat auf Frühjahr 1975 seinen Rücktritt ein. Der Präsident des Verwaltungsrates sprach Herrn Dr. Britt für seine langjährigen und vielseitigen Dienste als Generalsekretär und Sekretär des Verwaltungsrates Dank und Anerkennung aus. Als neuer Generalsekretär mit Amtsantritt auf den 1. April 1975 wurde Herr Dr. Arnold Schäfer, bisher Chef der Abteilung Organisation und Informatik, gewählt. Als dessen Nachfolger wurde vom Verwaltungsrat der bisherige Stellvertreter, Herr Hans Walter, bestimmt. Mit der Leitung des auf den 1. April 1975 neu geschaffenen Unternehmungsstabes betraute der Rat Herrn Dipl.-Ing. Max Portmann, bisher Direktor der Bauabteilung der Generaldirektion. Als neuer Leiter dieser Abteilung mit Amtsantritt auf den 1. Juli 1975 wurde Herr Dipl.-Ing. Kurt Ensner, bisher Chef der Materialverwaltung in Basel, gewählt.

II. Planung und Studien

Aus der grossen Zahl der durchgeführten Planungsarbeiten und Studien seien in der Folge im Sinne von Beispielen einige herausgegriffen und näher dargelegt.

Unternehmungsstab Verwaltungsrat und Generaldirektion haben sich in mehreren Sitzungen mit dem organisatorischen Aufbau der SBB befasst, wobei sie sich auf Gutachten des Betriebswissenschaftlichen Instituts an der ETH in Zürich sowie auch auf interne Studien stützen konnten. Als erste Reorganisationsmassnahme trat auf den 1. Januar 1974 die Zusammenlegung der Sachbereiche Produktion und Verkauf im 2. Departement und die Umteilung zweier weiterer Abteilungen in Kraft. An der Sitzung vom 24. Oktober hat nun der Verwaltungsrat ferner die Schaffung eines Unternehmungsstabes auf den 1. April 1975 beschlossen, welcher der Generaldirektion unterstellt ist (vgl. Organigramm auf Seite II).

Der Aufgabenbereich des Unternehmungsstabes umfasst Anregung, Förderung, Koordination und Überwachung von Planung und Studien in der Unternehmung sowie die Erfüllung zentraler Dienstleistungen für alle Bereiche der Unternehmung. Der Stab hat vor allem folgende Aufgaben zu erfüllen:

- Sicherung des geordneten Ablaufs der langfristigen Gesamtplanung und der Bereichsplanungen;
- Planung und Koordination von Studien und interdisziplinären Projekten in Zusammenarbeit mit den übrigen Stellen der Unternehmung;
- Erfüllungs- und Ergebniskontrolle der Beschlüsse der Generaldirektion;
- Studium, Erarbeitung und Sicherung der Anwendung moderner Mittel und Methoden der Unternehmungsführung;
- Ausarbeitung und Anpassung von Richtlinien sowie Beratung und Unterstützung der Fachdienste im Bereich der Ablauforganisation;
- Planung, Koordination und Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung sowie Ausarbeitung, Einführung, Sicherstellung und Betreuung von Informationssystemen.

Die Aufgaben des Unternehmungsstabes sind, wenn immer möglich, in Arbeitsteilung mit den anderen Abteilungen der Unternehmung zu bearbeiten. Dabei sind bewegliche Organisationsformen zu benutzen, in denen der Unternehmungsstab in erster Linie als Leitstelle mitwirkt. Da in den Aufgabenbereich des Stabes auch die Beschaffung, Verarbeitung und Bereitstellung von zahlenmässigen Informationen fällt, wird die bestehende Abteilung Organisation und Informatik dem Stab angegliedert.

Elektronische Datenverarbeitung und COM -Verfahren Im Berichtsjahr sind die im Gebäude Bollwerk Nord in Bern untergebrachten elektronischen Datenverarbeitungsanlagen (EDV) der SBB durch die Installation eines zweiten Grosscomputers vom Typ 360/65 erweitert worden. Die damit erreichte Erhöhung der Speicherkapazität wird erlauben, weitere EDV-Anwendungen, die sich noch in der Studienphase befinden, planmässig zu übernehmen.

In der elektronischen Datenverarbeitung bildet das Ausdrucken der Resultate auf Papier nicht nur einen wesentlichen Kostenfaktor, sondern häufig auch einen zeitlichen Engpass. Um die mit neuen Aufgaben stets wachsende Papierflut einzudämmen, sind die Schnelldrucker der EDV-Anlagen durch ein sog. COM-System (Computer Output on Microfilm) ergänzt worden. Statt auf Papier, überträgt dieses Gerät die Resultate mit hoher Geschwindigkeit ab Magnetband direkt auf Photofilm (Mikrofichen). Gleichzeitig mit der Datenaufzeichnung wird der Formularvordruck durch Diapositive eingeblendet. Eine Mikrofiche von der Grösse einer Postkarte fasst dank 42facher Verkleinerung etwa 400 Dokumente im Format A4, so dass z. B. die ganze Kundenstatistik des Güterverkehrs, das Verzeichnis sämtlicher Wagenläufe oder die Personalblätter aller Rentner mühelos übersichtlich geordnet und rasch greifbar in einer Pultschublade abgelegt werden können. Der Benutzer liest die Mikrofichen mit einem Bildschirm-Betrachtungsgerät. Wenn nötig können über ein Lese-Rückvergrösserungsgerät in wenigen Sekunden Einzeldokumente in Normalgrösse auf Papier kopiert werden. Damit mehrere Benutzer die gleichen Unterlagen verwenden können, lassen sich von den Originalfichen mittels eines Dupliziergerätes auch Kopien herstellen.

Güterzug- Kontroll- einrichtungen

Das Streben nach grösstmöglicher Betriebssicherheit nimmt bei den SBB einen hohen Stellenwert ein. So darf die Sicherheit beispielsweise durch Massnahmen zur Rationalisierung und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit keinesfalls geschmälert werden. Beim Einsatz von Güterwagen verhält es sich so, dass die Wagen einerseits durch grössere Auslastung und höhere Geschwindigkeiten immer stärkeren Beanspruchungen unterworfen werden und anderseits die Kontrollmöglichkeiten während der Fahrt abnehmen, indem immer mehr Güterzüge ohne Begleiter verkehren und die Zahl und Länge der Strecken mit Fernbedienung der Signale und Weichen zunimmt. Um trotz dieser Abnahme der Kontrollmöglichkeiten betriebsgefährdende Mängel oder Schäden an Güterzügen – und eventuell auch an Reisezügen – rechtzeitig feststellen und beseitigen zu können, werden gegenwärtig Versuche mit folgenden Güterzug-Kontrolleinrichtungen durchgeführt: Fernsehanlagen zur Kontrolle fahrender Züge, Ortungsgeräte für Achslager-Heissläufer, Ortungsgeräte für nicht gelöste Bremsen, Profilkontrollgeräte, Radlastwaagen sowie Ortungsgeräte für Flachstellen an den Rädern. Nach gründlicher Erprobung ist vorgesehen, solche Einrichtungen systematisch an geeigneten Stellen einzubauen. Mit den Fernsehanlagen sollen in erster Linie Unregelmässigkeiten an Wagen und Ladungen erkannt werden, die sich zum Teil nur am fahrenden Zug feststellen lassen, wie beispielsweise auf- und abwippender Schrott, hin- und herrollendes Holz, flatternde Decken, auf- und zuschlagende Türen. Veranlassung zur Erprobung von Ortungsgeräten für Achslager-Heissläufer gab die Tatsache, dass trotz des weitgehend durchgeföhrten Ersatzes der empfindlichen Gleitachslager im europäischen Güterwagenpark durch Wälzlager immer noch Heissläufer vorkommen. Die Folgen von nicht entdeckten Heissläufern, wie Achsschenkelbrüche usw., führen meistens zu Entgleisungen mit grossen Sachschäden oder noch schlimmeren Folgen. Die Technik dieser Ortungsgeräte beruht auf dem Empfang und der Auswertung der von einem heiss- oder abnormal warmlaufenden Lager ausgesandten Infrarotstrahlen. Dank der im April 1974 zwischen Flüelen und Altdorf in Betrieb genommenen Versuchsanlage konnten bis Ende Jahr acht Heissläufer ermittelt und zur Reparatur ausgesetzt werden. Mit dem Einsatz immer leistungsfähigerer Lokomotiven kommt dem Erkennen nicht oder nicht vollständig gelöster Bremsen vermehrte Bedeutung zu. Gleitende statt rollende Räder führen zu Flachstellen auf den Laufflächen, und anliegende Bremsklötze verursachen nach kurzer Zeit ein Aufheizen der Radreifen und Räder. Flachstellen erzeugen Lärm durch Klopfen, schädliche Erschütterungen der Wagen und des Ladegutes sowie unerwünschte Schläge auf das Geleise. Heisse Radreifen können sich lösen, sich verschieben oder brechen und zu Entgleisungen führen. Die Technik dieser Ortungsgeräte ist die gleiche wie bei der Heissläuferortung. Die Ortungsanlage für Heissläufer zwischen Flüelen und Altdorf wurde mit entsprechenden Geräten ergänzt. Profilkontrollgeräte haben die Aufgabe, die Begrenzungslinie der Wagen mit den Ladungen so zu überwachen, dass Einragnungen in das Lichtraumprofil rechtzeitig erkannt und behoben werden können. Die Technik beruht auf dem Aussenden und Rückspiegeln von unsichtbarem Licht im Infrarotbereich. Es handelt sich um Gallium-Arsenid-Strahlen, die zehn Schranken rund um das Profil bilden.

Wenn eine davon wirksam unterbrochen wird, erfolgt ein Alarm mit Registrierung im Meldebahnhof. Eine Versuchsanlage wurde zwischen Sisikon und Flüelen installiert.

Dem Erkennen unzulässiger Radlast- und allenfalls Achslastdifferenzen am fahrenden Zug, d.h. mit Berücksichtigung der dynamischen Einflüsse, kommt grosse Bedeutung zu. Verwindungssteife Güterwagen mit auch nur geringfügig verbogenen Untergestellen, die in unbelastetem Zustand den Gleisverwindungen nicht zu folgen vermögen, bergen die Gefahr von Entgleisungen. Gleich verhält es sich auch bei während der Fahrt eintretenden Ladeverschiebungen. Wägeeinrichtungen sollen erlauben, in Zügen, die mit Geschwindigkeiten von 40–60 km/h fahren, ungleiche Belastungen von Rädern derselben Achse und unzulässige Radlasten zu erfassen und zu registrieren. Während das Problem der eigentlichen elektronischen Wägung gelöst ist, wird an Methode und Einrichtung zur gezielten Auswertung der einzelnen Wägungen und zur Alarmauslösung noch gearbeitet.

Flachstellen an den Rädern üben die bereits erwähnten schädlichen Einflüsse auf die Wagen, das Ladegut und das Geleise aus; sie führen aber nicht zu einer unmittelbaren Betriebsgefahr. Durch das Erfassen nicht gelöster Bremsen wird zudem bereits die Primärursache wirksam bekämpft. Die Schaffung von Ortungsgeräten für Flachstellen wird daher blass in zweiter Dringlichkeit verfolgt.

Ein Fernziel ist die Integration dieser Kontrolleinrichtungen in die eigentlichen Sicherungsanlagen, so dass Züge, in welchen Wagen mit Mängeln entdeckt werden, automatisch an den dafür vorzusehenden Betriebsstellen angehalten werden, um betriebsgefährliche Schäden beheben zu können.

III. Internationale Zusammenarbeit

Wichtigstes Forum der internationalen Zusammenarbeit der Eisenbahnen war auch im Jahre 1974 der Internationale Eisenbahnverband (UIC) mit seinen verschiedenen Ausschüssen und Arbeitsgruppen. Der «Leitplan für die europäische Eisenbahn der Zukunft», der 1973 vom Ausschuss Planung der UIC vorgelegt wurde, bildete die Grundlage für weitere Studien über das zukünftige europäische Schienennetz. In einem ersten Schritt wurden die Grundlagen beschafft, die für die Erarbeitung der langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten der Eisenbahn auf europäischer Ebene und die daraus abzuleitenden Planungsziele notwendig sind. Dabei galt es, sowohl die Entwicklungstendenzen bei den Eisenbahnen selber als auch die Wettbewerbsverhältnisse in den verschiedenen Bereichen des Transportmarktes abzuklären. Weiter musste man sich über die Rolle des Verkehrs in der künftigen Gesellschaft, über die Tendenzen der Verkehrspolitik sowie über die Möglichkeiten neuer Verkehrstechnologien Gedanken machen.

Die Studien haben ergeben, dass die Schaffung eines homogenen europäischen Schienennetzes für den schnellen Massentransport nicht allein eine weitere sehr enge Zusammenarbeit der Staatsbahnen erfordert, sondern auch weitere Anstrengungen in Richtung Normierung, Rationalisierung und Automation erheischt. Aufgabe aller Mitgliedsbahnen der UIC wird es auch sein, die Regierungen, die zuständigen internationalen Vereinigungen sowie die breite Öffentlichkeit von der grossen Bedeutung der Eisenbahn für die Allgemeinheit zu überzeugen, die gemeinsam gesteckten Ziele darzulegen und ferner auf die Wichtigkeit der Bereitstellung der von der öffentlichen Hand zur Verwirklichung der Pläne erforderlichen finanziellen Mittel hinzuweisen.

Die Anstrengungen um die Gestaltung der «Eisenbahn der Zukunft» haben die Bahnen aber nicht davon abgehalten, sich laufend mit den zahlreichen «Tagesproblemen» und deren Lösung zu befassen. So zwangen beispielsweise die Schwierigkeiten im Güterverkehr mit Italien zur kurzfristigen Schaffung einer praktisch ganz Europa umfassenden Transportplanung. Dank diesen Vorkehren war es möglich, die anlaufenden Güterwagen der Übernahmekapazität der Italienischen Staatsbahnen anzupassen und weitere Verkehrsstauungen zu vermeiden. Der Kern dieses Problems wird indessen nur durch eine grössere Leistungsfähigkeit der Schiene zu lösen sein, was jedoch entsprechende Investitionen erfordert und sich nur langfristig realisieren lässt. Kurzfristig sollen die Bestrebungen dahin gehen, die bestehenden Kapazitäten optimal auszunützen, um die Verluste der Bahnen nach Möglichkeit einzuh



dämmen. An der Europäischen Güterzugfahrplankonferenz in Florenz wurde beschlossen, die Arbeiten für eine neue Vereinbarung über die Transportplanung im Güterverkehr nach Italien weiterzuführen und auf der Grundlage einer europaweiten Zulaufsteuerung abzuschliessen.

Die neuen Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) und über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) sind am 1. Januar 1975 in Kraft getreten. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) hat im Laufe des Berichtsjahres die Revision und die Neuausgabe der Ausführungsvorschriften, die in der Praxis eine einheitliche Anwendung der Bestimmungen der beiden Übereinkommen gewährleisten, abgeschlossen.

Am 1. September wurde eine Projektgruppe beauftragt, die Möglichkeiten der Schaffung eines internationalen Datenübertragungsnetzes der Eisenbahnen in einer Studie abzuklären.

Im Zusammenhang mit der für 1985 geplanten Einführung der automatischen Kupplung ist ein umfassendes Inventar der umzubauenden Fahrzeuge erstellt worden, das die Weiterführung der Untersuchungen über die Finanzierung dieses Grossprojektes ermöglicht. Eine Umfrage hat ergeben, dass die meisten Staatsbahnen die Einführung der automatischen Kupplung in einem zwischenstaatlichen Übereinkommen geregelt sehen möchten.

Die Europäische Reisezugfahrplankonferenz (EFK) tagte im September unter dem Vorsitz von Herrn Generaldirektor Wellinger in Helsinki, um die internationalen Fahrpläne für die Jahre 1975 bis 1977 festzulegen. In der Vollversammlung wurden die laufenden Geschäfte bearbeitet und eine Resolution über die allfällige Änderung der amtlichen Zeit (Sommerzeit) angenommen. Die Regierungen der 25 Mitgliedsländer werden darin gebeten, eine mögliche Änderung der amtlichen Zeit mit Beginn und Ende der Fahrplanperiode zu koordinieren.

Die Europäische Wagenbeistellungskonferenz (EWK) – das übergeordnete Organ des Internationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes (RIC) – legte die Zusammensetzung der Reisezüge für den Fahrplan 1975 bis 1977 fest. Gleichzeitig wurde beschlossen, die Achskilometerentschädigung beim Rollmaterialaustausch ab 1. Juni 1975 um etwa 28 % zu erhöhen und die regelmässigen sowie die ausserordentlichen Leistungen getrennt zu erfassen. Die EUROP-Gemeinschaft hat ihre Wagenvergütungssätze bereits auf den 1. Juli 1974 um 27 % erhöht.

IV. Personal

Allgemeine Personalfragen und Personalbestand	Mehrere Dienste mussten wie schon in den Vorjahren wegen Personalmangels unter erschwerten Verhältnissen arbeiten. Durch die in der zweiten Jahreshälfte eingetretene starke Verkehrsabschwächung und durch die Tendenzwende am Arbeitsmarkt stellte sich jedoch allmählich eine spürbare Entspannung ein. Ende Jahr war aber u. a. im Rangierdienst der grossen Zentren immer noch ein eigentlicher Personalmangel zu verzeichnen. Der durchschnittliche Personalbestand stieg im Vergleich zum Jahre 1973 um nur 52 Personen an und liegt damit immer noch um 1447 Einheiten unter dem Höchstbestand des Jahres 1964. Der Darstellung Seite 17 kann entnommen werden, dass es den Bundesbahnen dank Rationalisierungsmassnahmen – verbunden mit grossen Investitionen – gelang, den namentlich seit 1965 stark gestiegenen Verkehr und die Verkürzung der Arbeitszeit auf 44 Stunden pro Woche mit wenig verändertem Personalbestand zu bewältigen.
--	---

Die Bundesstadt und ihr neuer Bahnhof

Der neue Bahnhof Bern, dessen Ausbaurbeiten mit dem offiziellen Spatenstich vom 29. Mai 1957 begannen, konnte – 17 Jahre später – am 25. Mai 1974 – mit einem Volksfest gebührend eingeweiht werden.

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

Arbeitsgebiete	1973	%	1974	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	3 755	9,0	3 939	9,4
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	19 725	47,0	19 596	46,7
Zugförderung: Lokomotivführer, Führer gehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 917	11,7	5 048	12,0
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 000	7,2	3 003	7,2
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 015	2,4	917	2,2
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	4 155	9,9	4 183	9,9
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 758	9,0	3 713	8,9
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	217	0,5	210	0,5
Übriges Personal, inkl. Schiffsdiens auf dem Bodensee	1 376	3,3	1 361	3,2
Total	41 918	100,0	41 970	100,0

Ab 1974 werden die Bahnmeisterbüros, die vorher dem Arbeitsbereich «Unterhalt der Anlagen» zugerechnet worden sind, dem Arbeitsgebiet «Verwaltung und Leitung» zugeschrieben (122 Personen).

In Vollziehung des von den eidgenössischen Räten am 4. Oktober 1974 verabschiedeten Gesetzes über die Massnahmen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes erliess der Bundesrat einen auf 1. Januar 1975 in Kraft tretenden allgemeinen «Personalstopp». Der Gesamtpersonalbestand darf in den Jahren 1975 bis 1977 nicht und in den Jahren 1978 und 1979 höchstens um ein halbes Prozent erhöht werden. Ausgangsbasis für die Plafonierung im Bereich der Bundesbahnen ist die Zahl der im Jahre 1974 tatsächlich beschäftigten Mitarbeiter. Beim Betriebsdienst der SBB im weiteren Sinne, d. h. im Bereich des dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Personals, können unter gewissen Bedingungen Ausnahmen zugestanden werden.

Angesichts der gegenwärtigen Situation kommt der straffen Personalbewirtschaftung, der laufenden Anpassung der Bestände an die Verkehrsentwicklung, der optimalen Effizienz der Verwaltungstätigkeit und der Realisierung der noch verbleibenden Rationalisierungsmöglichkeiten besondere Bedeutung zu. Der sich nun aufdrängende flexiblere Einsatz des Personals stellt an die Ausbildung neue Anforderungen; auch werden vermehrt Umschulungsmassnahmen erforderlich sein.

Für die Personalplanung stellt die ungünstige Altersstruktur des Personalkörpers besondere Probleme. Vor allem bei den Arbeiterdiensten wirken sich die konjunkturbedingt unregelmässigen Rekrutierungsziffern früherer Jahre und Jahrzehnte jetzt in einer verstärkten Überalterung aus. In Ergänzung zum unternehmungseigenen Personal-Informationssystem als Planungsgrundlage haben die Bundesbahnen durch ein Hochschulinstitut eine Personalbeschaffungs-Prognose erstellen lassen.

Nachdem ein Versuch mit der gleitenden Arbeitszeit bei der Kreisdirektion I in Lausanne und bei einigen Abteilungen der Generaldirektion 1973 erfolgreich verlief, wurde, vorläufig noch versuchsweise, dieses Arbeitszeit-System bei allen Verwaltungsdiensten eingeführt.

Im Rahmen des betrieblichen Vorschlagswesens bewertete die Prämierungskommission insgesamt 156 Verbesserungsvorschläge. Davon sind 76 Ideen (48%) durch die Fachdienste realisiert worden und konnten prämiert werden. Die ausbezahlt Prämiensumme betrug total Fr. 49 200.–; die höchste einem Beamten ausbezahlt Prämie belief sich auf Fr. 5000.–. Die dank diesen Vorschlägen erzielbaren Einsparungen sind erfreulich hoch.

Wenig veränderter Personalbestand trotz steigendem Verkehr



Personalausbildung

Die systematische Förderung des Kaders aller Stufen in den Vorgesetztenkursen ermöglicht es, die Führungskräfte bei ihren anspruchsvollen Aufgaben wirkungsvoll zu unterstützen. Im Berichtsjahr konnten wiederum 500 Teilnehmer zu diesen Kursen eingeladen werden, so dass seit 1959 insgesamt 3500 Vorgesetzte die Kaderschulung durchlaufen haben. An diese Basiskurse schliessen sich nach zwei Jahren besondere Ergänzungstagungen an, die vor allem eine Erfolgskontrolle der Schulungsarbeit durch gezielten Erfahrungsaustausch und die vertiefte Behandlung von Führungsproblemen ermöglichen. Der vor einem Jahr aufgebaute betriebswirtschaftliche Lehrgang wurde weitergeführt und durch einen volkswirtschaftlichen Lehrgang ergänzt.

Die berufliche Aus- und Weiterbildung in den übrigen Bereichen wurde weiter ausgebaut. Für die Grundausbildung und die ergänzende Förderung sind Lehrpläne mit Anforderungsprofil, Ausbildungs- und Lernzielen entwickelt worden, die in methodischer Hinsicht den neuesten Erkenntnissen entsprechen; dank verschiedener Neuerungen konnte beispielsweise die Ausbildung der Schalterbeamten der Auskunfts- und Reisebüros sowie der Einnehmereien intensiviert werden. Von seiten des Psychologischen Dienstes der Personalabteilung wurde besonders Gewicht auf die Ausbildung der Ausbilder, namentlich der Fachlehrer, gelegt. Erstmals wurde auch ein Seminar für Ausbilder der Zugförderungsdienste durchgeführt.

Der Psychologische Dienst wurde in 2300 Fällen für eignungspsychologische Beratungen in Anspruch genommen. Diese gegenüber dem Vorjahr um 20% erhöhte Zahl widerspiegelt die veränderte Lage auf dem Arbeitsmarkt. Um in dieser Situation eine eignungspsychologisch sinnvolle Auslese treffen zu können, mussten bei den Ausleseinstrumenten gewisse Anpassungen vorgenommen werden. Die Planungsarbeiten für das Ausbildungszentrum SBB sind weiter fortgeschritten. Auf Grund des bereinigten Raumprogramms konnte Mitte 1974 ein öffentlicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben werden, der auf sehr grosses Interesse gestossen ist. Nach der Beurteilung durch das Preisgericht im Frühjahr 1975 wird als zweite Stufe ein Projektwettbewerb folgen.

Personalfürsorge

Im Jahre 1974 konnten von Mitarbeitern der Bundesbahnen etwa 400 Genossenschaftswohnungen neu bezogen werden. Heute bestehen über 60 Eisenbahner-Baugenossenschaften mit einem Angebot von rund 7000 Wohnungen.

Dem Personal stehen insgesamt 35 bundesbahneigene Personalrestaurants zur Verfügung. Trotz Erhöhung der Konsumationspreise verblieb aus den Betriebsrechnungen des Jahres 1974 wiederum ein von den SBB zu deckender Fehlbetrag. Mit verschiedenen baulichen und betrieblichen Verbesserungen in den ältern Personalverpflegungsbetrieben sollen die Voraussetzungen für eine möglichst rationelle Betriebsführung geschaffen werden.

Die sieben Sozialberaterinnen und die drei für die Betreuung suchtgefährdeter Mitarbeiter eingesetzten Sozialberater widmeten der gezielten Vor- und Fürsorge weiterhin grosse Aufmerksamkeit. Ein wichtiges Anliegen des Sozialdienstes ist es, Störquellen rechtzeitig zu erfassen und deren Ursachen zu beseitigen. Hilfskasse, Hilfsfonds und Darlehensinstitutionen stehen jenen Mitarbeitern zur Verfügung, deren Finanzhaushalt durch Krankheitskosten oder andere Umstände aus dem Gleichgewicht geraten ist.

An dieser Stelle sei auch über eine dem Bundesbahn-Personal in ausserordentlich grosszügiger Form bekundete Anerkennung berichtet. Die am 6. April 1972 in Muralto verstorbene Frau Wwe. Julie Schaefer-Bing hat, in dankbarer Anerkennung der guten Bedienung, die sie stets erfahren durfte, dem Personal der Schweizerischen Bundesbahnen testamentarisch ihr Vermögen von rund 2,6 Mio Franken für ein «Erholungsheim» zugewendet. Der Nachlass ist mit Zustimmung der Generaldirektion und der Personalverbände am 1. November 1974 in eine unselbständige Stiftung der Bundesbahnen überführt

Im Bahndienst werden jährlich etwa fünfzig Jünglinge für eine zweijährige Lehre eingestellt, während der sie mit den beruflichen Aufgaben eines Geleisemonteurs vertraut gemacht werden. Vor allem die Handhabung der zahlreichen Maschinen und Werkzeuge will gelernt sein.



worden. Der Stiftungsrat besteht sowohl aus Vertretern des Personals als auch der Bundesbahnen. Der Verwaltungsrat und das Personal der SBB haben von dieser grosszügigen Stiftung in Dankbarkeit Kenntnis genommen.

Unfallverhütung

Der Unfallverhütungsdienst sorgte im Berichtsjahr für eine umfassende Einführung der verschiedenen Warnausrüstungen beim Personal, welches sich auf und neben den Geleisen aufhalten muss. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) betraute die SBB mit der Herstellung einer Tonbildschau über das Tragen von persönlichen Warn- und Schutzausrüstungen, die von allen Mitgliedsverwaltungen als aktuelles Instruktionsmittel eingesetzt werden soll. Nachdem die Ausführungsbestimmungen zum neuen Bundesgesetz über den Verkehr mit Giften (Giftgesetz) in Kraft getreten sind, wurden den Dienststellen die entsprechenden Informationsunterlagen zur Verfügung gestellt. Im Verlaufe zahlreicher Inspektionen auf den verschiedenen Dienststellen sowie auf Grund der vielen erhaltenen Hinweise wurden wiederum eine grosse Zahl von Anlagen und Einrichtungen begutachtet. Die zur Verbesserung der Arbeitssicherheit erforderlichen Änderungen oder Ergänzungen konnten zum grössten Teil bereits vorgenommen werden.

Personalversicherungen

Bei der Pensionskasse wurden am Ende des Berichtsjahres 34 716 (1973: 34 512) Versicherte und 3305 (3099) Einleger gezählt. Das Total ihrer versicherten Verdienste betrug 656,8 Mio Franken (634,4 Mio Franken). Den am Jahresende verzeichneten 19 582 (19 744) Rentenbezügern kamen Kassenleistungen von insgesamt 148,4 Mio Franken (148,3 Mio Franken) zu. – Auf den 1. Januar 1975 ist eine Anpassung der Versicherung an die zweite Stufe der 8. AHV-Revision vorgenommen worden. Damit sich das Verhältnis zwischen den Bezügen vor und nach der Pensionierung zufolge der Erhöhung der AHV-Renten nicht wesentlich ändert, ist der Koordinationsabzug angehoben worden, wobei inskünftig auch ein Teil der Teuerungszulage sowie des Ortszuschlages mitversichert wird. Bei der unternehmungseigenen Krankenkasse wurden am Jahresende 42 767 Männer (42 782), 15 223 Frauen (14 856) und 10 049 Kinder (9 802) als versicherte Mitglieder gezählt. An Einnahmen verzeichnete die Kasse 40,9 Mio Franken (36,0); die Ausgaben betrugen 37,8 Mio Franken (33,9). Erfreulicherweise sind die Kosten im Berichtsjahr nicht übermäßig angewachsen, so dass die auf Mitte 1973 festgelegten Mitgliederbeiträge zur Deckung der Kosten ausreichten und zu einem Einnahmenüberschuss von 3,1 Mio Franken (2,1) verhalfen. Nähere Angaben über Personalversicherungen können den besonderen Jahresberichten entnommen werden.

Bahnärztlicher Dienst

Die Grundlagen zur Morbiditätsstatistik wurden erstmals durch die elektronische Datenverarbeitung aufbereitet. Ein wesentliches Erfordernis des Pflichtenheftes für die Programmierung war dabei, dass die Vergleichbarkeit mit den früheren Statistiken gewahrt bleiben musste. Die gewonnenen Daten werden erlauben, die Unverfügbarkeit des Personals wegen Krankheit, Kurzabsenzen, Betriebs- und Nichtbetriebsunfällen (sog. Morbidität) beispielsweise nach Kantonen, Muttersprachen und Nationalität zu analysieren. Vergleiche zwischen Dienststellen können inskünftig verfeinert durchgeführt werden, und die Möglichkeit, den Altersaufbau der Bediensteten in die statistischen Überlegungen einzubeziehen, verspricht besser fundierte Aussagen. Zur Gesamtmorbidität im Berichtsjahr ist zu sagen, dass sie mit 16,0 Tagen nicht wesentlich vom Durchschnitt der vorausgegangenen fünf Jahre abweicht (1969 bis 1973 = 15,55 Tage).

Die freiwillige Impfaktion gegen Grippe wurde dank den positiven Erfahrungen im Herbst 1973 wiederholt. Der Einladung folgten etwas über 7000 Bedienstete der SBB. In den Monaten Februar bis April 1974 wurde in der Schweiz eine leichte Grippewelle festgestellt. Die statistische Auswertung der Unverfügbarkeit des Personals bestätigte die Wirksamkeit dieser gruppenmedizinischen Vorbeugungsmaßnahme. Eine stärkere Beteiligung des Personals wäre indessen sehr erwünscht.