

Unternehmungsführung und Personal

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1966)**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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

Unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Hans Fischer trat der Verwaltungsrat im Jahre 1966 wie in den vorangegangenen Jahren zu sechs Sitzungen zusammen. Er befasste sich mit insgesamt 48 Geschäften und liess sich von der Generaldirektion regelmässig über die Entwicklung des Verkehrs sowie des Personalbestandes orientieren. Im Anschluss an die in Basel abgehaltene Sitzung stattete der Rat der Internationalen Fördermittelmesse einen Besuch ab. Eine weitere Besichtigung galt dem in Erweiterung begriffenen Bahnhof Bern, dessen neue Betriebsanlagen im September 1966 praktisch vollendet waren.

In personeller Hinsicht ist das Ausscheiden des Ratsmitgliedes Herrn Dr. iur. Gion Darms, Ständerat, Chur, wegen Erreichens der Altersgrenze auf Ende des Berichtsjahres zu verzeichnen. In seiner über elfjährigen Zugehörigkeit zum Rat hat der Zurückgetretene an den Problemen der Unternehmensführung regen Anteil genommen. Der Ratspräsident sprach dem Magistraten für seine wertvolle Mitarbeit den Dank der Bundesbahnen aus. Zum Nachfolger ernannte der Bundesrat Herrn Dr. iur. Gion Willi, Regierungsrat, Chur.

Geschäftsleitung

Die Generaldirektion besprach an 46 Sitzungen Probleme der Unternehmensführung sowie zahlreiche andere wichtige Geschäfte und fasste insgesamt 359 Beschlüsse. An vier Konferenzen der Geschäftsleitung pflegten die Generaldirektoren und Kreisdirektoren einen allgemeinen Gedanken- und Meinungs-austausch. Erörtert wurden u. a. die Entwicklung des Verkehrs sowie des Personalbestandes, die verschiedenen Aspekte einer allfälligen Verstaatlichung weiterer Privatbahnen, die Möglichkeiten zur Verbesserung des Überganges vom privaten Motorfahrzeug zu den Personenzügen und die im Zusammenhang mit der Arbeitszeitverkürzung zu treffenden Massnahmen.

Weder bei der Geschäftsleitung noch bei den Abteilungschefs der Generaldirektion sind personelle Änderungen eingetreten. Bei der Kreisdirektion I in Lausanne traten der Chef der Bauabteilung, Herr Dipl.-Ing. Auguste Fontollet, sowie der Chef der Abteilung Zugförderung, Herr Dipl.-Ing. Henri Dupuis, in den Ruhestand. Die Generaldirektion hat den beiden Demissionären für ihre langjährige, erfolgreiche Tätigkeit im Dienste der Bundesbahnen den besten Dank ausgesprochen. Als neuer Oberingenieur wurde Herr Dipl.-Ing. Roger Desponds und als neuer Obermaschineningenieur Herr Dipl.-Ing. André Brocard gewählt.

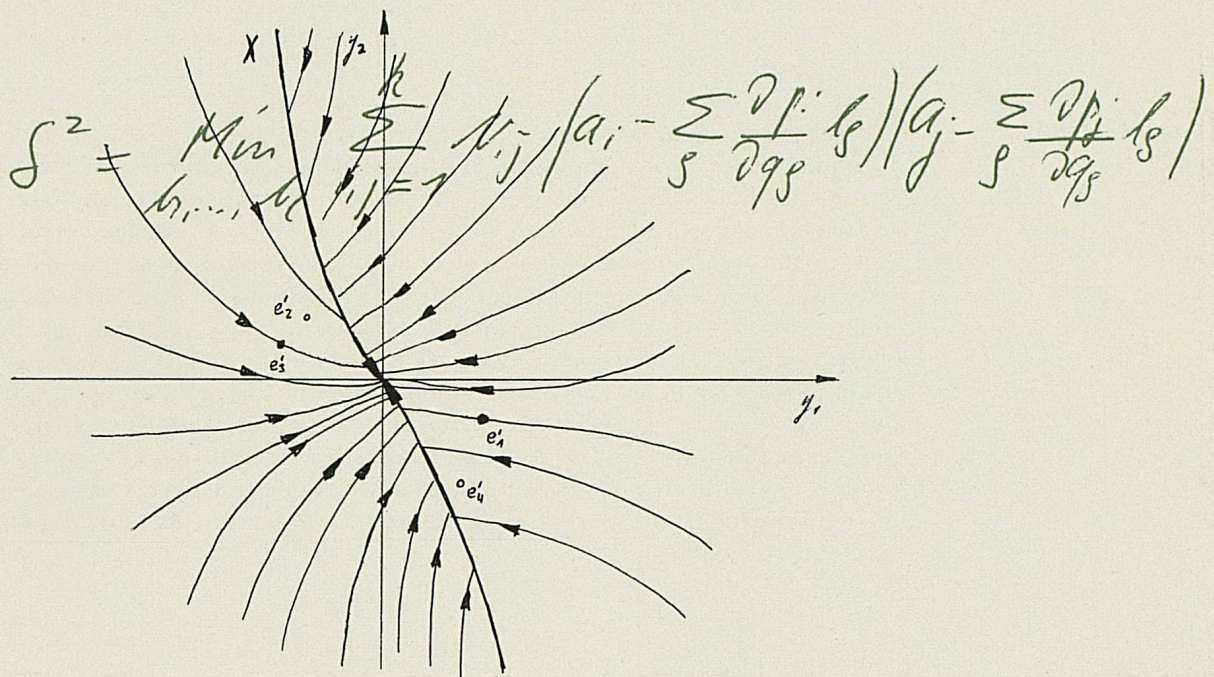
II. Planung und Studien bei den SBB

Im Bestreben, die Leistungsfähigkeit und Produktivität des Unternehmens auch durch Verwendung der neuesten Methoden der Wissenschaft und Technik weiter zu heben, haben die Bundesbahnen in den letzten Jahren ihre Planungs- und Studientätigkeit durch Einsatz eigener Fachleute und unter Beizug von Beraterfirmen sowie Industriebetrieben stark ausgebaut. In Anbetracht der Konkurrenzierung der Eisenbahn durch andere Transportmittel erhalten diese Bestrebungen erhöhte Bedeutung; mehr und mehr wird die Eisenbahn bei ihren Planungsarbeiten das Ziel anstreben, ihre Mittel auf jene Aufgaben zu konzentrieren, für welche sie in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht das bestgeeignete Transportmittel ist. Durch Förderung von Planung und Studien wollen die Bundesbahnen auch dem vom Gesetzgeber im Bundesbahngesetz festgelegten Auftrag nachkommen, den Transportapparat dauernd in gutem Zustand zu erhalten und ihn den Erfordernissen des Verkehrs sowie den Fortschritten der Technik anzupassen.

Ausgehend von den Bedürfnissen der modernen Eisenbahn wurden ein System von aufeinander abgestimmten Konzeptionen als Elemente einer Planung auf lange Sicht entwickelt und Detailstudien von Einzelstappen eingeleitet. Gewisse Studienergebnisse befinden sich schon im Stadium der Realisierung, andere wiederum sind bereits verwirklicht. Bei der Lösung der gestellten Aufgaben werden vermehrt die neuen Methoden der Betriebswissenschaft und der angewandten Mathematik sowie die Mittel der Elektronik und der neuzeitlichen Datenverarbeitung verwendet.

◀ Vorbildliche Betriebssymbiose Bahn/Post im erweiterten Bahnhof Bern. Anschlussgeleise führen direkt in den neuen Postbahnhof (rechts). Das Postbetriebsgebäude erstreckt sich als Reiterbau quer über die Geleiseanlage und ist durch Aufzüge mit den Perrons verbunden.

Die Verwirklichung neuer Konzepte der Betriebsführung bedingt, dass die leitenden, überwachenden und ausführenden Stellen die notwendigen Informationen so rechtzeitig erhalten, dass sie in Kenntnis der augenblicklichen Betriebslage sofort und koordiniert handeln können. Die Schweizerischen Bundesbahnen wollen dieses Ziel gemeinsam mit den im Internationalen Eisenbahnverband (UIC) zusammengeschlossenen Bahnen mit den Mitteln der Kybernetik erreichen, worunter der Einsatz geschlossener Systeme der Erfassung, Übermittlung und Verarbeitung von Daten zu verstehen ist. Es sei nun an dieser Stelle nicht weiter auf diese Planungsarbeiten auf lange Sicht eingetreten, sondern in der Folge über einige Studien und Versuche berichtet, die auf verschiedenen Fachgebieten ausgeführt wurden.



Das Problem der optimalen Simultanformation von Nahgüterzügen in Rangierbahnhöfen konnte mathematisch gelöst und für die elektronische Datenverarbeitung programmiert werden. Das Programm liefert vorderhand Planungsunterlagen für die Bildung von Mehrgruppengüterzügen mit kleinstmöglichem Rangieraufwand und kann später für den täglichen operativen Einsatz in den Rangierbahnhöfen erweitert werden.

Für die optimale Bedienung der Nahzone eines Rangierbahnhofes wurde eine erste modellmässige Lösung mathematisch entwickelt und programmiert. Die Arbeiten werden mit dem Ziele weitergeführt, Planungsunterlagen erstellen zu können.

Das im Vorjahr entwickelte Verfahren für die Simulation der Güterwagenläufe am Ablaufberg auf einer elektronischen Datenverarbeitungsanlage konnte bereits praktisch verwertet werden, indem es für die Detailprojektierung der Ablaufanlagen in den neuen Rangierbahnhöfen Schaffhausen, Basel-Muttenz II, Lausanne-Denges und Zürich-Limmattal verwendet wurde. Das Programm gestattet, die Wagenfolgezeiten zu berechnen, und zwar unter Berücksichtigung aller Einflüsse, wie beispielsweise Windstärke, Windrichtung, Schienenzustand und Temperatur.

Im Sinne der Vorbereitung der für die zentrale Bewirtschaftung des Güterverkehrs notwendigen Übermittlungsverfahren wurden mit ausländischen Eisenbahnen Daten in Form von Lochstreifen und Magnetbändern ausgetauscht. Die Versuche verliefen positiv, so dass diese Mittel nun sukzessive für die Mietabrechnung von grenzüberschreitenden Wagen eingesetzt werden können.

Bei der umfangreichen Bautätigkeit der SBB sind auch Fragen bautechnischer Natur durch besondere Studien, Versuche und Messungen abzuklären. Dies ist besonders dort angezeigt, wo mit wesentlichen Einflüssen auf den Betriebsablauf oder auf die Höhe der Kosten zu rechnen ist. So wurde beispielsweise das Mass der Beanspruchung der Schienen durch verschiedene Lokomotivtypen systematisch untersucht, indem die auftretenden Kräfte mit an den Schienen angebrachten elektrischen Messelementen festgestellt wurden. Die Auswertung dieser Messungen hat ergeben, dass die zulässige Fahrgeschwindigkeit einiger Lokomotivtypen erhöht werden kann, ohne dass die Schienen über das übliche Mass hinaus beansprucht werden.

Eine andere Studie betrifft die Abklärung eines erweiterten Anwendungsbereiches des lückenlos verschweissten Geleises. Diese vorteilhafte Verlegungsart stellt vor allem in den engen Kurven gewisse Probleme. Deshalb wurden an einem Versuchsgeleise eingehende Untersuchungen durchgeführt, aus welchen die Unterlagen zur Festlegung der kleinstmöglichen Radien für Langschienen hervorgingen.

Verschiedene Studien waren im Zusammenhang mit dem Einsatz neuer, leistungsfähigerer Lokomotiven und Triebwagenzüge erforderlich. Kürzere Fahrzeiten und grössere Anhängelasten bedingen besonders beim Anfahren der Züge grössere Leistungsspitzen in der Stromversorgung. Um diese Verhältnisse zu untersuchen, wurden Messfahrten zur Ermittlung der maximalen Primärstrom- und Leistungsspitzen durchgeführt, und zwar mit Schnellzügen, denen verschieden starke Lokomotiven beigegeben waren. – In einer weiteren Studie war abzuklären, wie stark die bis jetzt üblichen Bauelemente der Fahrleitungen strommässig noch belastet werden dürfen (Grenzbelastbarkeit). Ein speziell gebautes Fahrleitungsmodell ermöglicht Temperaturmessungen bei grossen Stromstärken und niedriger Spannung. Bei Nachahmung der stark veränderlichen elektrischen Belastungen, wie sie in Zukunft vorkommen werden, zeigten diese Messungen, dass auf gewissen Strecken des Netzes die zum Teil ohnehin erneuerungsbedürftigen Fahrleitungsanlagen verstärkt werden müssen.

Seit längerer Zeit führen die SBB in enger Zusammenarbeit mit dem Forschungsamt der europäischen Bahnen (ORE) sowie mit schweizerischen Industrieunternehmen ausgedehnte Studien über Einrichtungen zur Übertragung von Informationen vom Geleise auf die Lokomotive durch, mit dem Ziel, die Sicherung der Züge weiter zu verbessern und die Leistungsfähigkeit der Strecke zu steigern. Das heutige System, die automatische Zugsicherung, hat sich bewährt, vermag jedoch nur eine einzige Information – und diese nur in der Richtung von der Schiene auf das Fahrzeug – zu übertragen. Die moderne Betriebsführung stellt aber höhere Anforderungen und erheischt namentlich auch die Möglichkeit, laufend Befehle und Mitteilungen sowohl von der Bodenorganisation (Bahnhöfe, Zugleitung usw.) an das fahrende Triebfahrzeug als auch vom Triebfahrzeug an die Bodenorganisation zu übermitteln. Die Studien führten zum sogenannten Linienleiter. Es handelt sich dabei im Prinzip um ein in der Mitte des Geleises verlegtes Kabel, das mit Hilfe hochfrequenter elektromagnetischer Felder die Übertragung einer praktisch unbegrenzten Zahl von Informationen sowie von Telefongesprächen gestattet. Ein zentrales Steuergerät soll diese Informationen laufend verarbeiten. Es besteht die Absicht, die Strecke Lavorgo–Bodio der Gotthardlinie mit dem Sicherungs- und Übertragungssystem «Linienleiter» auszurüsten und diese Neuerung auf Grund eingehender Versuche im praktischen Betrieb auf ihre Leistungsfähigkeit zu prüfen.

III. Internationale Zusammenarbeit

Auch im Berichtsjahr war die Zusammenarbeit auf den verschiedensten Teilgebieten sowohl mit einzelnen ausländischen Bahnen als auch mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) ausserordentlich rege.

Das Problem der automatischen Kupplung bildete weiterhin Gegenstand umfangreicher Studien und ist seiner Lösung um ein gutes Stück näher gekommen. Die Ende 1965 beschlossene Einheitskupp-



lung steht heute in drei Varianten, die sich lediglich im Verriegelungsmechanismus und der Abstützung unterscheiden, in je 100 Exemplaren zur Verfügung. Die drei Modelle werden nun an Güterwagen verschiedener Staatsbahnen erprobt. Nach diesen Versuchen wird es möglich sein, den Entscheid über die definitive Bauart zu treffen. Im Sektor Rollmaterial wurden ferner Fortschritte in der Vereinheitlichung der Ausrüstung der Reisezugwagen erzielt sowie Massnahmen beschlossen, die – im Hinblick auf die geplante allgemeine Einführung der elektrischen Heizung – die volle Stromversorgung des Reisezugsmaterials über die Heizleitung ermöglichen sollen.

Wie schon in den vorangegangenen Jahren hat sich die Europäische Verkehrsministerkonferenz auch 1966 mit den Fragen der Kontennormalisierung, der Verkehrsentwicklung und der Investitionen im Bereich der Eisenbahnen befasst. Am 20. Oktober ersuchte sie die UIC, bei der Weiterführung der Untersuchungen zur allgemeinen Verkehrspolitik tatkräftig mitzuwirken, wobei sie darauf hinwies, dass den Problemkreisen der Verkehrsstruktur, der Kostenanalyse sowie der optimalen Grösse der Bahnnetze und Investitionen besondere Bedeutung zuzumessen sei.

Auf Ersuchen der Europäischen Wirtschaftskommission der UNO (ECE), die sich unter anderem die Vereinheitlichung der Dokumente des internationalen Handelsverkehrs zum Ziele setzt, wurde vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT), dessen Geschäftsleitung die SBB besorgen, der Entwurf eines neuen Frachtbriefes CIM bereinigt.

Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) schenkte im vergangenen Jahr den Bemühungen um eine grundlegende Neubearbeitung der Übereinkommen über den Personenverkehr (CIV) und den Güterverkehr (CIM) besondere Aufmerksamkeit. Dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) obliegt im Rahmen dieser Arbeit die Aufgabe, die Auffassungen der einzelnen Bahnen zu ermitteln, deren Stellungnahmen zu koordinieren und vor dem OCTI zu vertreten.

Über die Tätigkeit der Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK) und der Europäischen Güterzugfahrplankonferenz (LIM) wird im Abschnitt «Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene» berichtet (Seite 8). Die internationalen Tarifprobleme werden im Abschnitt «Tarife» behandelt (Seite 4).

Die Internationale Simplon-Delegation prüfte eine Reihe von Fahrplan-, Verkehrs- und Tarifrägen. Auch die Verkehrsabrechnung für die Strecke Brig-Iselle stand zur Erörterung.

Im Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (URF) sind zur Zeit 16 Bahnverwaltungen zusammengeschlossen. Das Europabusnetz, dessen 143 Linien eine Länge von über 100 000 km aufweisen, erstreckt sich heute von Portugal bis in den Nahen Osten. Der Umsatz konnte in fünf Jahren verdoppelt werden.

Keinerlei konkrete Fortschritte brachte das Jahr 1966 im Sektor Verkehrsintegration innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS). Auf dem Feld der Tarife bot sich ein Bild völliger Uneinigkeit. Nunmehr stehen Massnahmen im Vordergrund, die im Wettbewerb und im Zugang zum Markt eine Harmonisierung herbeiführen sollen.

Die im Vertrag von Stockholm (EFTA) für die Beseitigung der Zoll- und Kontingentsschranken vorgesehene Übergangsperiode lief am 31. Dezember 1966 ab, womit Artikel 14 betreffend das Verhältnis zwischen den öffentlichen Unternehmungen und den einheimischen Produktions- und Handelsbetrieben voll in Kraft getreten ist.

Die Zusammenarbeit zwischen dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und der entsprechenden Organisation der osteuropäischen Staaten (OSShD) wurde noch stärker ausgebaut. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/OSShD hat den Auftrag, weitere einheitliche Kodifizierungen, so z. B. für Güter, Tarife, Züge, Leitwege, zu entwerfen sowie die Übernahme der bereits bestehenden UIC-Codes durch die OSShD-Eisenbahnen vorzubereiten. Die Schweizerischen Bundesbahnen beteiligen sich auch an diesen für den Datenaustausch zwischen den Eisenbahnen wichtigen Arbeiten.

IV. Personal

Personalbestand	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Jahresdurchschnitt			
	1965	%	1966	%
In den einzelnen Arbeitsgebieten war folgende Anzahl Bediensteter tätig:				
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	3 224	7,5	3 204	7,5
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	20 582	47,6	20 159	47,4
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 591	10,6	4 587	10,8
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 350	7,7	3 312	7,8
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 382	3,2	1 276	3,0
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	4 562	10,6	4 527	10,6
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	4 027	9,3	3 972	9,4
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	223	0,5	225	0,5
Übriges Personal, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 293	3,0	1 296	3,0
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total	43 234	100,0	42 558	100,0

Der durchschnittliche Personalbestand hat 1966 gegenüber dem Vorjahr um 676 Einheiten oder rund 1,5% abgenommen. Die stärksten Rückgänge sind im Baudienst mit 2,5% und im Stationsdienst mit 2,1% zu verzeichnen, während die Bestände beim Zugbegleitungs- und Zugförderungsdienst wie auch in den Hauptwerkstätten um rund 0,6–0,9% zurückgegangen sind. Der Personalbestand in den übrigen Diensten blieb praktisch unverändert. In dieser Herabsetzung des Gesamtpersonalbestandes kommt u. a. ein spürbarer Rationalisierungserfolg zum Ausdruck. Bei den Baudiensten spielt dagegen auch der immer noch herrschende Personalmangel infolge Rekrutierungsschwierigkeiten mit, der die Unterhaltsarbeiten zum Teil erschwerte.

Ausser dem Gesamtbestand konnte auch die Zahl der ausländischen Arbeitskräfte weiter abgebaut werden. Die vom Bundesrat bis zum 31. Januar 1967 vorgeschriebene Herabsetzung des Bestandes um 10% auf 1416 Mann wurde bereits zu Beginn des Jahres 1966 realisiert. Mit einem Jahresdurchschnitt von 1358 Einheiten blieb damit die Zahl der beschäftigten ausländischen Arbeitskräfte um 4% unter dem bewilligten Plafond.

Allgemeine Personalfragen und Besoldungen

Das Bundesgesetz vom 6. März 1920 betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten (Arbeitszeitgesetz) erfuhr durch Art. 66 des auf den 1. Februar 1966 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz) einige Änderungen. Es handelt sich vor allem um die Anpassung der Schutzbestimmungen für weibliche Arbeitnehmer sowie um die Bestimmung, wonach durch Verordnung einzelne Artikel des Arbeitsgesetzes anwendbar erklärt werden können, soweit dies der Schutz von Leben und Gesundheit oder die Wahrung der Sittlichkeit erfordern. Im übrigen ist die seit längerer Zeit vorgesehene Revision des Arbeitszeitgesetzes angelaufen.

Am 6. Oktober 1966 erliessen die eidgenössischen Räte das Bundesgesetz betreffend die Änderung des Beamtengesetzes, welches die Kompetenz zur Bestimmung der Arbeitszeit und deren Schichtung dem Bundesrat zuordnet und die Einführung der 44-Stunden-Woche für die dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Beamten auf spätestens Ende Mai 1968 festlegt. Gestützt auf dieses Gesetz beschloss der Bundesrat am 27. Januar 1967 in bezug auf die Bundesbahnen, dass der Übergang zur 44-Stunden-Woche beim Personal der Werkstätten in einer einzigen Etappe, nämlich auf den 1. Januar 1968, beim übrigen Betriebspersonal hingegen in zwei Etappen erfolgt, indem die Arbeitszeit ab 1. August 1967 auf 45 Stunden und ab Ende Mai 1968 (Fahrplanwechsel) auf 44 Stunden pro Woche herabgesetzt wird. Die Generaldirektion SBB wurde ermächtigt, ausser für die Werkstätten auch für weitere Dienste oder Betriebszweige den Übergang zur 44-Stunden-Woche in einer Etappe auf den 1. Januar 1968 festzulegen.

Gestützt auf den Bundesbeschluss vom 30. September 1965 über die Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Bundespersonal in den Jahren 1965–1968 beschloss der Bundesrat am 21. Oktober die Ausrichtung einer nachträglichen Teuerungszulage von 5,5% für das Jahr 1966 und einer wiederkehrenden Teuerungszulage von 11% für das Jahr 1967 an das aktive Personal sowie an die Pensions- und Rentenbezüger. Die Teuerung wird dadurch bis zu einem Indexstand von 225,0 Punkten ausgeglichen.

Ein weiterer Bundesratsbeschluss vom 9. November hatte die Ausrichtung von Teuerungszulagen an Lehrlinge für die Jahre 1966 und 1967 zum Gegenstand. Dabei wurde für minderjährige Lehrlinge die Minimalgarantie aufgehoben.

Grossversuch im mechanisierten Geleisebau

Auf dem ausser Betrieb gesetzten Geleise der doppelspurigen Strecke Saxon–Riddes im Wallis werden mittels Portalkranen Stück um Stück des alten Geleises auf bereitstehende Eisenbahnwagen verladen und im gleichen Arbeitsgang die neuen Betonschwellen verlegt.

Bild 1: Das alte Geleise wird in Abschnitten von 18 m Länge mit auf Hilfsschienen stehenden Portalkranen ausgebaut.

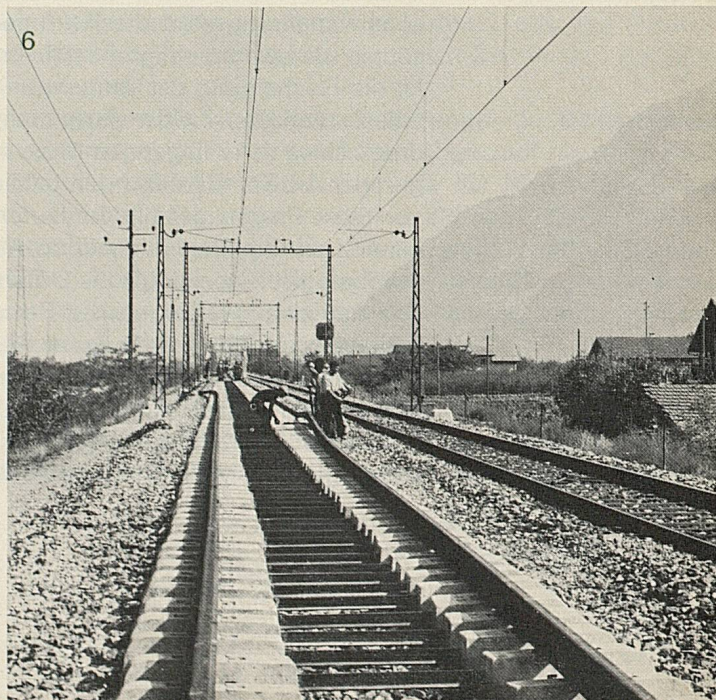
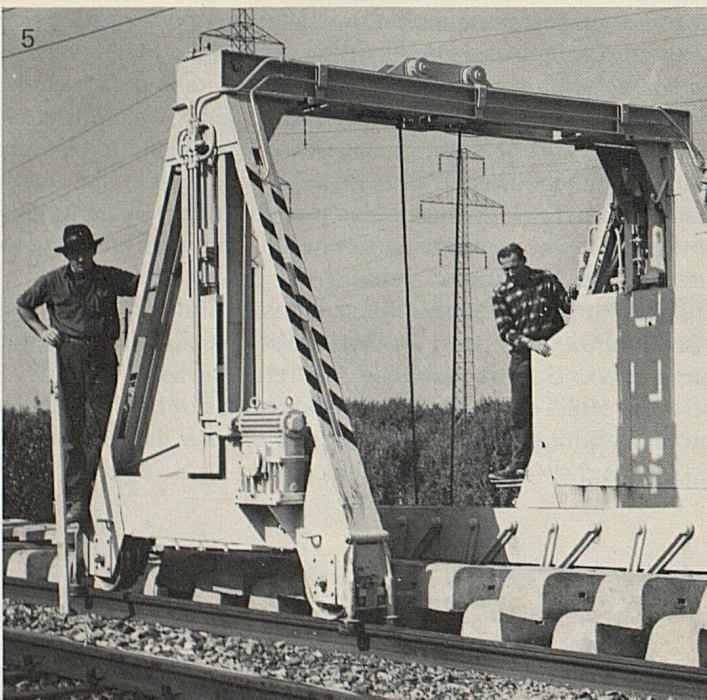
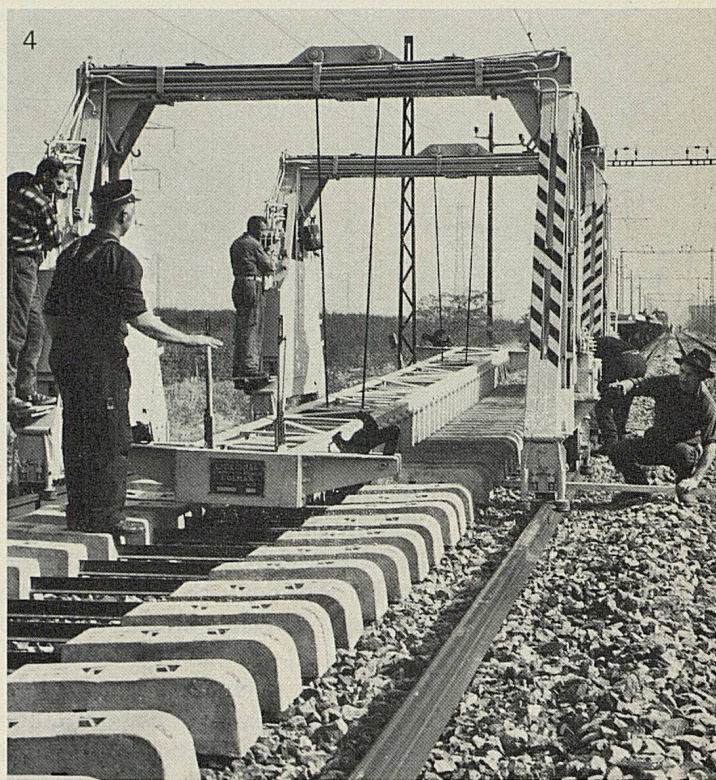
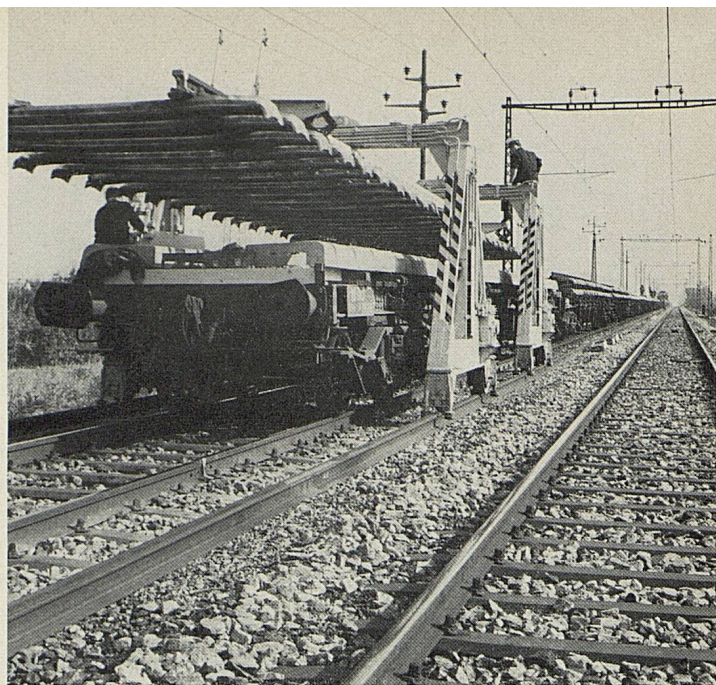
Bild 2: Die Abschnitte werden in mehreren Lagen direkt auf Bahnwagen verladen.

Bild 3: Die neuen Betonschwellen werden mit den gleichen Portalkranen satzweise gefasst ...

Bild 4: ... und an der Einbaustelle abgeladen.

Bild 5: Der gleichmässige Schwellenabstand wird durch eine sinnreiche Vorrichtung gewährleistet.

Bild 6: Die Langschienen, die vorerst als Krangleise dienten, werden auf die Schwellen verlegt.



Am 23. Dezember 1966 genehmigte die Generaldirektion eine Neuregelung der Vergütung für besonders beschmutzende, widrige und unangenehme Arbeiten in den Hauptwerkstätten, den Lokomotivdepots, der Oberbauwerkstätte Hägendorf und der Fahrleitungswerkstätte Brittnau.

Allgemeine Personalfürsorge

Der Personalfürsorge wurde auch im Berichtsjahr die ihr gebührende Aufmerksamkeit geschenkt. In enger Zusammenarbeit betreuten die Personaldienste und Fürsorgerinnen die der Beratung und Hilfe bedürftigen Bediensteten und deren Familien. Die verschiedenen Hilfsquellen – Hilfskasse, Hilfsfonds und Darlehensinstitution – konnten in zahlreichen Fällen finanzielle Schwierigkeiten überbrücken helfen. Ein ganz besonderes Augenmerk galt der Alkoholfürsorge, der im Interesse der Betriebssicherheit grosse Bedeutung zukommt. Die alkoholfreien Verpflegungsbetriebe des Personals, die sich vor allem auf die grossen Personalzentren verteilen, erfreuen sich eines regen Zuspruchs. Neu wurden nun auch Dienststellen mittlerer Grösse sowie Rangierbahnhöfe, Güterhallen und Werkstätten mit Automaten für den Bezug alkoholfreier Getränke ausgerüstet.

Der genossenschaftliche und private Bau von Wohnungen für das Personal wurde im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel durch Gewährung von Krediten weiterhin gefördert.

Die Freizeitorganisationen des Personals (kulturpflegende und sporttreibende Eisenbahner), die durch Gewährung verschiedener Erleichterungen gefördert werden, entwickeln eine rege Tätigkeit. Mit Genugtuung kann schliesslich festgestellt werden, dass das Berghaus der SBB auf Brünig-Hasliberg im Jahre 1966 die bisher höchste Besucherzahl verzeichnete.

Unfallverhütung

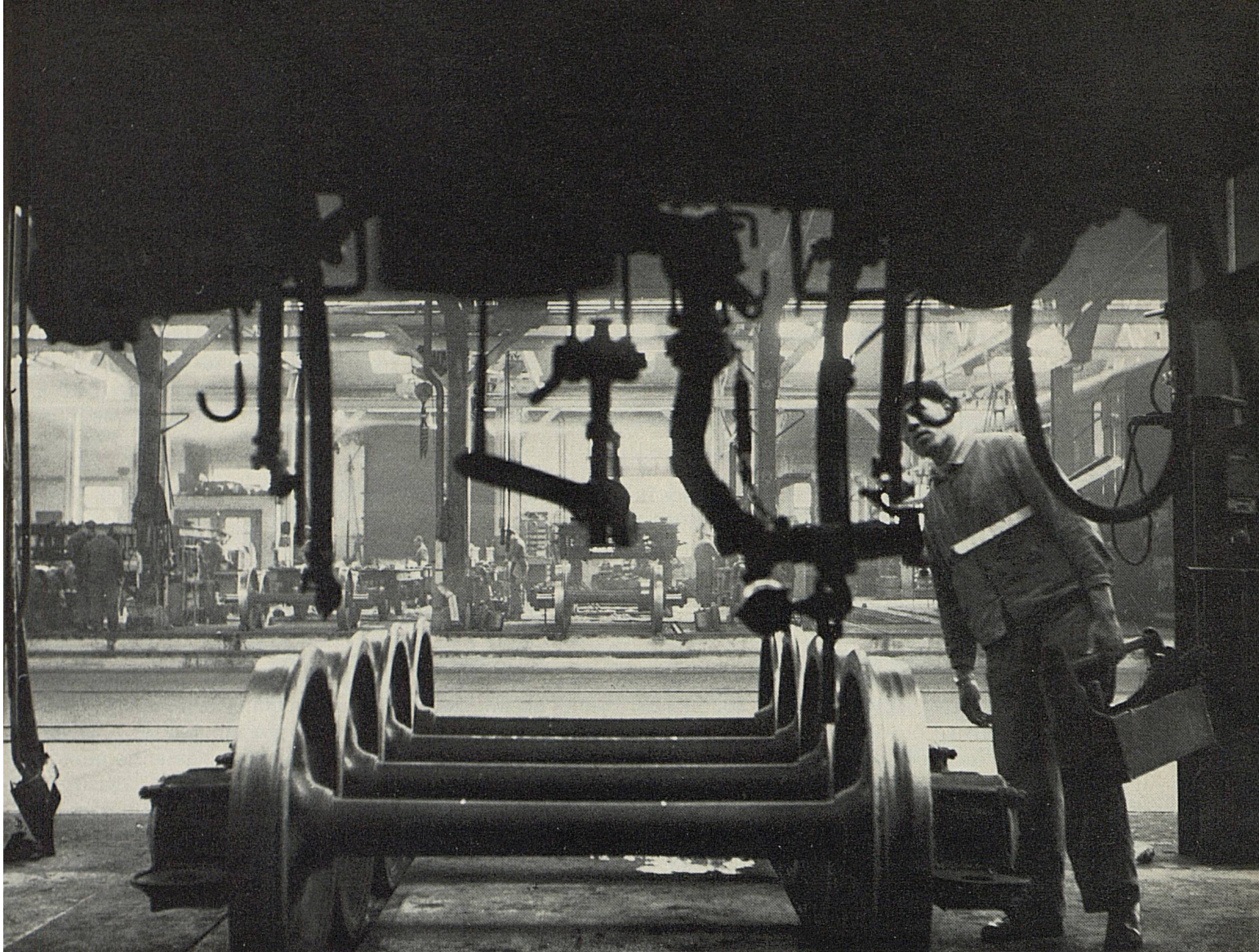
Im Hinblick auf die mannigfachen Unfallgefahren, denen das Eisenbahnpersonal tagtäglich ausgesetzt ist, wird der Unfallverhütung stets grösste Beachtung entgegengebracht. In diesem Zusammenhang beteiligten sich die Schweizerischen Bundesbahnen an den unter dem Patronat der 6. Kommission des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) in der Zeit vom 2.–15. Mai 1966 durchgeführten internationalen «Eisenbahner-Unfallverhütungswochen», während denen das Personal der beteiligten europäischen Bahnen durch Aushang eines gemeinsamen Plakates, Herausgabe verschiedener Publikationen und Vorführung eines Films in besonders intensiver Weise auf die Gefahren des Eisenbahnbetriebes aufmerksam gemacht wurde. Das in ganz Westeuropa gezeigte und aus über 30 Entwürfen ausgewählte Plakat wurde von den SBB geschaffen. Auch durch einen Aufruf mit Bildbeiträgen im Nachrichtenblatt und mit der Vorführung eines Filmes der UIC sowie einer Tonbildschau über das richtige Bewegen und Tragen schwerer Lasten wurden die verschiedenen Unfallgefahren im Eisenbahnbetriebsdienst in Erinnerung gerufen.

Untersuchung über die Treue des Personals zur Unternehmung

Seit Jahren verschlimmern sich die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt. Die konjunkturelle Entfaltung erfasst fast alle Bereiche von Handel und Industrie. Daraus erklärt sich die zunehmende Tendenz der Angestellten und Arbeiter zu häufigerem Wechsel des Arbeitsplatzes. Den privaten und öffentlichen Unternehmungen erwachsen deshalb vermehrte Schwierigkeiten sowie erhebliche Kosten: die Personalwanderung stört die Rekrutierungsplanung und erschwert Ausbildung und Einsatz des Personals; sie beeinträchtigt die Arbeitsqualität wie den Arbeitsertrag und erhöht die Unfallhäufigkeit.

Ist die Erscheinung der vermehrten Personalabgänge mit einseitigem Streben nach materiellen Vorteilen zu erklären? Oder muss man die Wanderung von Betrieb zu Betrieb nicht vielmehr als Ausdruck eines tiefer liegenden Missverhältnisses zwischen den geistigen und gefühlhaften Erwartungen der Arbeitenden und den tatsächlichen Gegebenheiten verstehen? Immer wieder sah man sich vor diese Fragen gestellt. Im laufenden Bemühen, das Niveau der menschlichen Beziehungen zu heben, gab die Generaldirektion Auftrag, zur Aufhellung der Zusammenhänge eine breit angelegte psychologisch-soziologische Untersuchung durchzuführen.

Die Betriebspsychologen der Personalabteilung befragten anhand eines ausführlichen und sorgfältig vorgeprüften Fragebogens 532 Beamte. Die in Form eines Gesprächs gekleideten Befragungen richteten sich an zwei Gruppen, Austretende und Bleibende. Die Austretenden verliessen die SBB in der Zeit zwischen August 1962 und April 1963. In der gleichen Zeitspanne wurde die Gruppe der Bleibenden befragt; sie diente der Untersuchung als Kontrollgruppe und wies deshalb dieselben soziologischen Merkmale auf wie die Gruppe der Austretenden.



Eine Untersuchung dieser Art stellt selbstverständlich zahlreiche sachliche und methodologische Probleme. Die hauptsächlichste Schwierigkeit liegt darin, dass sich die über 40 000 Bediensteten der SBB auf das ganze Land verteilen. Hinzu kommt, dass die Arbeitsbedingungen von Platz zu Platz und von Dienst zu Dienst unterschiedlich sind. Es gibt Angestellte und Arbeiter in Bahnhöfen, Werkstätten, Lokomotivdepots, Kraftwerken, auf Baustellen und in verschiedenen Verwaltungsstellen, um nur einige Gruppen zu erwähnen. Selbst innerhalb desselben Dienstzweiges können die Arbeitsverhältnisse zuweilen stark voneinander abweichen. So kann beispielsweise die eine Dienststelle mit modernen Sicherungsanlagen arbeiten, während eine andere mit den herkömmlichen, technisch viel älteren durchkommen muss. Weiter: der Arbeitsmarkt zeigt erhebliche Unterschiede von Stadt zu Stadt, von Kanton zu Kanton. Und hat nicht jeder Arbeitsplatz sein eigenes Arbeitsklima? Hat nicht jeder Vorgesetzte seinen persönlichen Führungsstil?

Diese wenigen Hinweise dürften genügen, um darzulegen, dass die Äusserungen der Befragten von einer grossen Zahl von wechselnden Faktoren mitgeprägt sind, welche oft überhaupt nicht, oft kaum erfasst werden können. Nachdem das Verhalten des Einzelmenschen wie der Menschengruppen einem Prozess entspringt, also einem dynamischen Geschehen, in welchem sämtliche Stufen und Aspekte der sozialen und individuellen Wirklichkeit einbezogen sein können, wollte die Untersuchung keine eigentliche System-Studie unter rein soziologischen Gesichtspunkten sein. Sie versuchte vielmehr, so getreu wie möglich zu erfassen, was den Arbeitenden innerlich bewegt, wenn man sich mit ihm über seinen Werdegang oder seine berufliche Laufbahn unterhält.

Es würde zu weit führen, an dieser Stelle über die einzelnen Ergebnisse der Untersuchung – über welche eine Veröffentlichung erschien – zu berichten. Zwei entscheidende Feststellungen seien indessen doch festgehalten: Erstens hat die Erhebung die Annahme bestätigt, wonach der Personalabgang nicht einseitig oder ausschliesslich auf das Motiv des «höheren Lohnes andernorts» zurück-

zuführen ist; zum zweiten hat sie eindrücklich gezeigt, dass der heutige Arbeitnehmer die Unzulänglichkeiten seiner Umwelt stärker spürt und erlebt und geistig wie gemütsmässig Erwartungen neuer Art anmeldet, welche nach Erfüllung verlangen.

Trotz sachlichen und methodologischen Vorbehalten bei der Interpretation der Untersuchungsergebnisse hat sich die Erhebung gelohnt, weil sie wertvolle Erkenntnisse darüber brachte, wie der heutige Mensch die Arbeitswelt in seiner Unternehmung erlebt. Die Generaldirektion der SBB ist deshalb gewillt, die neu gewonnenen Erkenntnisse hinsichtlich Förderung der Betriebstreue in geeigneter Weise zu verwerten.

Versicherungen

Die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen wies am Jahresende 35 789 Versicherte (1965: 36 049) und 2804 Einleger (3015) auf. Die Summe der versicherten Verdienste betrug 448,1 Mio Franken (447,6 Mio Franken). In den Genuss von Renten kamen insgesamt 21 920 (22 164) Bezüger. Das Total der ausgerichteten Jahresrenten erreichte 108,6 Mio Franken (108,8 Mio Franken). Wie dem aktiven Personal, so wurde auch den Rentnern eine Teuerungszulage gewährt; sie betrug 12,4 Mio Franken (6,6 Mio Franken). Nähere Angaben können dem besonderen Jahresbericht über die Pensions- und Hilfskasse entnommen werden.

Die Krankenkasse der Bundesbahnen zählte am Jahresende 42 783 Männer (1965: 42 750), 3930 Frauen (1292) und 2055 Kinder (keine) als Mitglieder. Die durchschnittlichen Krankenpflegekosten pro Versicherten betrugen Fr. 209.60 oder Fr. 27.25 mehr als im Vorjahr. Dieses Ansteigen der Kosten ist grösstenteils auf die ab 1. Januar 1966 in Kraft getretenen neuen Kassenstatuten zurückzuführen, welche den Mitgliedern wesentlich höhere Kassenleistungen brachten. Gleichzeitig mit dem Ausbau der Leistungen wurden auch die Mitgliederbeiträge den neuen Verhältnissen angepasst und erstmals nach Kantons- und Tarifgruppen abgestuft. Für weitere Angaben sei auf den besonderen Jahresbericht der Krankenkasse hingewiesen.

Bahnärztlicher Dienst

Die durchschnittliche Dauer der Abwesenheit sämtlicher Bediensteten zufolge Krankheit und Unfall weist mit 14,87 Tagen keine Änderung gegenüber dem Vorjahre auf. Eine leichte Zunahme der krankheitsbedingten Abwesenheiten wird durch eine Abnahme der auf Unfälle zurückzuführenden Absenzen kompensiert. Die Zahl der Nichtbetriebsunfälle (2850) hat diejenige der Betriebsunfälle (2761) überflügelt. Die mittlere Heilungsdauer bei Nichtbetriebsunfällen liegt mit rund 30 Tagen weit über derjenigen der Betriebsunfälle (23 Tage).

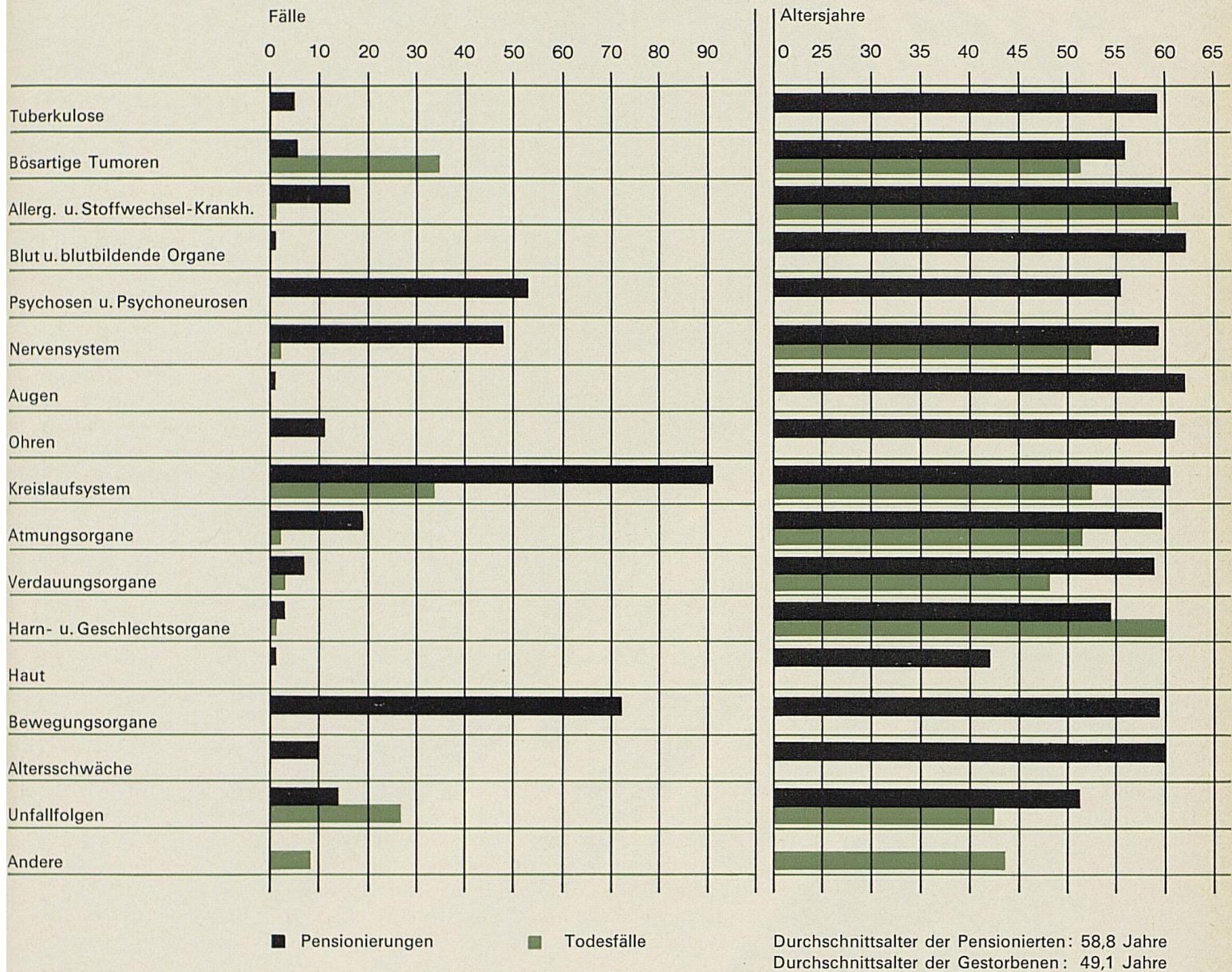
Zu Aufnahmeuntersuchungen meldeten sich im Berichtsjahr 2451 Bewerber. Der Anteil der tauglich erklärten Kandidaten blieb mit 86 % annähernd konstant.

In 358 Fällen musste der Bahnärztliche Dienst Antrag auf vorzeitige Pensionierung stellen (in den Jahren 1961 bis 1965 durchschnittlich 376 Fälle). Die Ursachen verteilten sich wie folgt: Erkrankungen des Kreislaufapparates 35 %, Erkrankungen aus dem Rheumaformkreis 20 %, Geistesstörungen/Neurosen 15 %, Erkrankungen der Atmungsorgane 5 %, Nervenleiden (ohne solche, die auf Kreislaufstörungen zurückzuführen sind) 4 %, Diabetes 3,5 %, übrige Erkrankungen 17,5 %. Das Durchschnittsalter der betroffenen Beamten betrug 58,8 Jahre. Durch Todesfall verloren die Bundesbahnen insgesamt 113 Mitarbeiter, währenddem es in den Jahren 1961 bis 1965 im Mittel 111 Bedienstete waren. Die 113 Todesfälle sind zu je 30 % auf bösartige Neubildungen (Tumoren) und Kreislauferkrankungen, zu 23 % auf Unfälle und im übrigen auf verschiedene Ursachen zurückzuführen.

Die graphische Darstellung gibt über die medizinischen Gründe der vorzeitigen Pensionierungen sowie der Todesfälle eingehendere Auskunft. Die Ergebnisse der Untersuchungen führen zum Schluss, dass eine noch intensivere Gesundheitsüberwachung des Personals anzustreben ist.

Im Rahmen der gruppenmedizinischen Massnahmen wurde die Tuberkulose-Vorbeugungsaktion planmässig fortgesetzt. Hervorgehoben sei die Bereitwilligkeit des Personals, sich diesen Untersuchungen zu unterziehen. Auch in organisatorischer Hinsicht verlief die Aktion erfreulich. Beim Personal der Bundesbahnen und jenem der allgemeinen Bundesverwaltung wurden im Jahre 1965 über 35 000 Schirmbildaufnahmen gemacht, wobei die Ärzte zwölf behandlungsbedürftige Tuberkuloseerkrankungen sowie sechs Tumorfälle entdeckten. Zudem wurden 14 500 Tuberkulinproben und 1500 BCG-Impfungen vorgenommen.

Vorzeitige Pensionierungen aus medizinischen Gründen und Todesfälle im Jahr 1966



Die periodischen Untersuchungen der Lokomotivführer geben zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass. Die diagnostischen Möglichkeiten konnten dank der Bestimmung des Blutfettgehaltes sowie anderer chemischer Bestandteile erweitert werden.

Die Anschaffung eines Präzisions-Schallpegelmessers mit Oktavfilter erlaubt nunmehr die Vornahme von Lärmanalysen. Damit können berufsbedingte Gehörschädigungen genauer erfasst und prophylaktische Massnahmen angeregt werden.

