

Unternehmungsführung und Personal

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1975)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

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.



Unternehmungsführung und Personal

I. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

Im Berichtsjahr trat der Verwaltungsrat unter dem Vorsitz von Herrn Dr. h. c. R. Meier zu sieben Sitzungen zusammen, wobei die Probleme im Zusammenhang mit der Entwicklung des Verkehrs, der Kosten und des Personalbestandes sowie die allgemeine Lage der Unternehmung im Vordergrund der Beratungen standen. Der Rat nahm Kenntnis, dass die Generaldirektion angesichts des Verkehrsrückganges und der Ertragsverminderung einerseits die Sparmassnahmen intensiviert, andererseits aber auch eine Reihe von Massnahmen der Verkehrsförderung in Form besonderer Aktionen durchgeführt hat. Unter diesem Aspekt und nach sehr eingehender Abwägung der Vor- und Nachteile beschloss der Rat auch, dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zu beantragen, auf die Durchführung der auf den 1. November vorgesehenen und bereits genehmigten Tariferhöhung im Reiseverkehr in jenem Zeitpunkt zu verzichten. Der Rat stimmte einer Reihe von Projekten für den Ausbau und die Erneuerung von Bahnanlagen, Sicherungsanlagen sowie Energieversorgungsanlagen zu. Auch die Modernisierung des Fahrzeugparkes wurde weitergeführt. Eine der Ratssitzungen wurde mit der Besichtigung mehrerer Bahnanlagen längs der Gotthardlinie verbunden.

In der Zusammensetzung des Verwaltungsrates ist eine Veränderung zu verzeichnen, indem Herr Franco Ender nach fünfzehnjähriger Zugehörigkeit zufolge Erreichung der Altersgrenze auf Ende 1975 ausschied. Der Bundesrat wählte als Nachfolger Herrn Franco Robbiani, Sekretär-Redaktor des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Lugano.

Geschäftsleitung

Die Generaldirektion trat im Berichtsjahr in der Regel wöchentlich zu Sitzungen zusammen, um im Beisein des Generalsekretärs Geschäfte von grundsätzlicher Bedeutung zu besprechen und Beschlüsse zu fassen, die in die Kompetenz der Generaldirektion als Behörde fallen. Die Geschäftsleitung, umfassend die Generaldirektion und die Kreisdirektoren, pflegte an vier Direktorenkonferenzen einen allgemeinen Informations- und Erfahrungsaustausch über wichtige Probleme von allgemeinem Interesse. Diese Direktorenkonferenzen wurden ergänzt durch die sogenannten Führungskonferenzen, an denen auch die Chefs der Abteilungen der Generaldirektion vertreten sind. Die Grosse Direktorenkonferenz vom 3. November – mit rund 90 Teilnehmern – galt vor allem wichtigen Unternehmungsfragen, der Verkehrssituation, der Investitionspolitik und der Formulierung der Unternehmungspolitik.

Als Nachfolger des am 30. April 1975 zurückgetretenen Herrn Dr. Josef Britt wählte der Verwaltungsrat Herrn Dr. Arnold Schärer zum neuen Generalsekretär. Zu seinem Nachfolger als Chef der Abteilung Organisation und Informatik bestimmte der Rat Herrn Hans Walter, bisher Stellvertreter. Herr Dipl.-Ing. Max Portmann wurde mit der Leitung des neugeschaffenen Unternehmungsstabes betraut, während Herr Dipl.-Ing. Kurt Ensner, bisher Chef der Materialverwaltung in Basel, seine Nachfolge als Chef der Bauabteilung übernahm. Als Chef der Materialverwaltung in Basel wählte der Rat Herrn Dipl.-Ing. René Auberson.

1975 – Jahr mehrerer Eisenbahnjubiläen

Das Berichtsjahr war mit Eisenbahnjubiläen reich befrachtet. Die Bevölkerung strömte überall in hellen Scharen herbei und bekundete damit ihre Verbundenheit mit «ihrer» Bahn. – Das Jubiläum «100 Jahre Tösstalbahn» (Bild) erreichte einen Höhepunkt beim Eintreffen des von Winterthur kommenden Extrazuges mit der Dampflokomotive Eb 3/5 in Bauma.

II. Planung und Studien

Unternehmungsstab Im Frühjahr 1975 hat der neugeschaffene Unternehmungsstab seine Tätigkeit aufgenommen. Neben der Aufgabe eines Assistenzorgans der Generaldirektion obliegen dem Unternehmungsstab als Leitstelle von Planung und Studien vor allem die langfristige Gesamtplanung sowie die Koordination der multidisziplinären Studien und Projekte. Der Personalbestand des Stabes ist bewusst sehr klein gehalten, da eine gültige Zukunftsplanung nicht von einer unabhängigen Planungsdirection gemacht, sondern nur in intensiver Zusammenarbeit mit sämtlichen beteiligten Unternehmensbereichen und insbesondere auch mit den Diensten an der Front erarbeitet werden kann. Der Unternehmungsstab bemüht sich deshalb in erster Linie, die sektoriellen Studien und Planungen im Hinblick auf die Ziele und Interessen der Gesamtunternehmung zu koordinieren.

Als erste grosse Aufgabe hat der Stab sich eine Übersicht über die Fülle der laufenden oder geplanten multidisziplinären Studien und Projekte verschafft und daraus ein erstes, von der Generaldirektion genehmigtes Arbeitsprogramm zusammengestellt. In dieses Programm wurden 90 Studien aufgenommen und in vier Dringlichkeitsstufen eingeteilt. Die einzelnen Probleme werden durch eine objektbezogene Projektorganisation, meist eine nebenamtliche Arbeitsgruppe, unter Mitwirkung des Unternehmungsstabes behandelt, wobei normalerweise die am meisten beteiligte Abteilung mit der Federführung betraut ist. Bis zum Ende des Berichtsjahres sind die besonders dringlichen Probleme in Angriff genommen und intensiv bearbeitet worden. Manche der begonnenen Untersuchungen stehen in engem Zusammenhang mit den grossen Anstrengungen in allen Unternehmungsbereichen, den in der Folge des wirtschaftlichen Umschwungs sprunghaft gestiegenen Fehlbetrag zu vermindern.

Aus der Fülle der multidisziplinären Studien und Planungen seien lediglich die folgenden Beispiele genannt:

- Modellmässige Studie von möglichen Massnahmen und ihren Konsequenzen zur kurz- bis mittelfristigen Reduktion des Defizites der SBB in der Grössenordnung bis 300 Mio Franken
- Ausbau der Transportkostenrechnung
- Planung der Fahrzeugbeschaffung
- Planung der Energieversorgung
- Weiterführung der Arbeiten am neuen Reisezugkonzept (Taktfahrplan)
- Untersuchung über schwach frequentierte Personenzüge und Linien mit schwachem Verkehr
- Einsatz von Zügen mit neigbaren Wagenkasten; Erarbeitung von umfassenden Entscheidungsgrundlagen
- Förderung des «Park and Ride»-Systems
- Ausbau des kombinierten Verkehrs (Huckepack- und Containerverkehr)
- Konzepte für den Stückgut-, Schnellgut- und Gepäckverkehr
- Ausbau der zentralen Lenkung des Wagenladungsverkehrs

Die langfristige Gesamtplanung konkretisiert und quantifiziert innerhalb des übergeordneten verkehrspolitischen Rahmens die unternehmungspolitischen Vorstellungen für die nächsten 15 Jahre. Sie wird im Sinne einer rollenden Planung alle drei Jahre wiederholt und setzt für verschiedene mögliche Verkehrsentwicklungen die Einzelziele und die zu ihrer Erfüllung notwendigen Massnahmen derart fest, dass ein optimales Verhältnis zwischen Leistungserfüllung, Wirtschaftlichkeit, Personalbedarf und finanziellen Mitteln erzielt wird.

Die Planungsarbeit besteht konkret darin, dass vorerst die Betriebsleistungen ermittelt werden, welche notwendig sind, um die prognostizierten Verkehrsleistungen erbringen zu können. Hierauf gilt es zu

Der neue Städteschnellzug der SBB

Auf den Fahrplanwechsel im Frühling 1975 konnten die SBB vier neue Städteschnellzüge mit je 14 Einheitswagen Typ III, ausgerüstet mit automatischer Kupplung, in Betrieb nehmen. Seither sind im innerschweizerischen Verkehr erstmals vollklimatisierte Wagen in der ersten und zweiten Klasse im Einsatz. Die auf der Strecke Genf–Lausanne–Bern–Zürich–St. Gallen/Rorschach verkehrenden komfortablen Städtezüge, von den Reisenden oft mit «Swiss Express» bezeichnet, erfreuen sich grosser Beliebtheit.



untersuchen, ob die vorhandenen Kapazitäten ausreichen werden, um die Soll-Betriebsleistungen erbringen zu können. Daraus ergibt sich der allfällige Zusatzbedarf an Personal, Energie, Rollmaterial und Anlagen. Der nächste Schritt besteht in der Überprüfung des Neubedarfs hinsichtlich seiner Wirtschaftlichkeit. Die nach wirtschaftlichen Kriterien aufeinander abgestimmten Bereichsplanungen ergeben schliesslich die Gesamtplanung.

Im August wurden die Arbeiten für den zweiten Durchlauf der langfristigen Gesamtplanung aufgenommen. Mit dieser Aufgabe ist eine multidisziplinär zusammengesetzte Projektgruppe betraut. Grundlage der Planungsarbeiten sind die von den Kommerziellen Diensten für den Planungszeitraum 1975–1990 erarbeiteten Verkehrsprognosen. Um der gegenwärtigen Ungewissheit über die Wirtschaftsentwicklung Rechnung zu tragen, werden für den Personenverkehr drei und für den Güterverkehr zwei verschiedene Prognosevarianten berücksichtigt.

S-Bahn Region Zürich

Ohne den Bau des Bahnhofs Museumstrasse und der unterirdischen Verbindung über Stadelhofen nach dem rechten Zürichseeufer und durch den Zürichbergtunnel Richtung oberes Glattal und Winterthur ist eine Verbesserung des Nahverkehrs im Raume Zürich nicht mehr möglich. Wenn dieser seit Jahren bestehende, grosse Nachholbedarf in der Fahrplangestaltung nicht gedeckt werden kann, so tritt im Berufsverkehr auch kein vermehrter Übergang vom Auto zur Bahn ein, weil die überfüllten Züge in den Spitzenzeiten keine attraktive Alternative zum Individualfahrzeug darstellen.

Die vorstehend erwähnten weitgehend unterirdischen Neubauabschnitte bilden die wichtigste bauliche Voraussetzung zur gleichmässigen S-Bahn-Bedienung des weiten Gebietes zwischen Pfäffikon (SZ), Zug, Brugg, Bülach, Winterthur, Hinwil und Rapperswil. Der Bahnhof Museumstrasse wird den Hauptbahnhof von zahlreichen Nahverkehrszügen aus Richtung Norden und Osten entlasten und so freie Kapazität für die nach Süden und Westen führenden S-Bahn-Linien schaffen.

Im Berichtsjahr sind die Möglichkeiten einer etappenweisen Verwirklichung des S-Bahn-Systems untersucht worden.

Flughafenlinie Genf–Cointrin

Im Jahre 1974 wurde das Vorprojekt für eine zweispurige Flughafenlinie Genf–Cointrin abgeschlossen. Anschliessend wurden die betrieblichen und wirtschaftlichen Abklärungen durchgeführt. Neue Verkehrsprognosen für den Flughafen bedingten eine Überarbeitung der Wirtschaftlichkeitsrechnung. Die Untersuchungen der SBB werden dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement als Grundlage für das weitere Vorgehen dienen.

Eisenbahn- transversalen durch die Alpen

Das Konzept für eine neue Eisenbahntransitlinie durch die Alpen, die langfristig gesehen, trotz des derzeitigen Konjunkturinbruchs notwendig ist, beschäftigte verschiedene Planungsstellen der SBB. Im Rahmen einer aus Vertretern des Eidgenössischen Amtes für Verkehr, der Ostschweizer Kantone und der SBB zusammengesetzten Kontaktgruppe wurde an vergleichenden Studien zwischen einer Gotthardbasislinie und einer Splügenbahn gearbeitet. In beiden Fällen werden eine Doppelspur am Lötschberg und der Weiterbestand der Gotthardberglinie vorausgesetzt. In die Studien werden alle planerischen, kommerziellen, wirtschaftlichen und technischen Aspekte einbezogen und auf einen vergleichenden Stand gebracht, so dass ein politischer Grundsatzentscheid für das weitere Vorgehen möglich wird.

EDV-Programm Zuglaufrechnung

Die grosse Rechenkapazität der elektronischen Datenverarbeitungsanlagen gestattet die Simulation ganzer Zugfahrten und das Studium von Wechselwirkungen zwischen Rollmaterial (Zügen) und festen Anlagen (Schienen, Signale). So können zum Beispiel die wesentlichen betrieblichen, energetischen und maschinentechnischen Parameter einer Zugfahrt in Abhängigkeit von der durchfahrenen Strecke und der Zugzusammensetzung mit Hilfe des von den SBB entwickelten Programms «Zuglaufrechnung» ermittelt werden.

Alle für eine Zugfahrt wesentlichen Eingabedaten über das vorhandene Rollmaterial und die bestehenden Strecken sind auf Datenträgern gespeichert und können für einen normalen Berechnungsfall mit

wenigen Befehlen abgerufen werden. Das Rechenprogramm befindet sich zur Zeit in der Testphase. Die Testergebnisse der Hauptstrecken werden aber bereits für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit des SBB-Netzes im Rahmen der langfristigen Planung ausgewertet.

Trotz der in den letzten Jahren verwirklichten administrativen und zolltechnischen Vereinfachungen beim Güterverkehr im Grenzbahnhof Chiasso stösst die manuelle Überwachung und Bewirtschaftung von Wagen und Schriften auf Schwierigkeiten. Dies wird verständlich, wenn berücksichtigt wird, dass der Bahnhof Chiasso bei einem täglichen Wagenein- und -ausgang von ungefähr je 2300 Wagen an Spitzentagen einen Bestand von gegen 3500 Wagen aufweist. In einer in Zusammenarbeit mit den Italienischen Staatsbahnen, den beteiligten Zollverwaltungen sowie den Spediteuren ausgearbeiteten Studie hat sich gezeigt, dass eine zweckmässige Lösung der Wagenüberwachung nur durch ein lokales Computersystem möglich ist. Dieses System, dessen Einführung im Frühjahr 1977 vorgesehen und dessen Wirtschaftlichkeit ausgewiesen ist, erfüllt die folgenden Zielsetzungen:

- Überwachung aller Wagen vor dem Eintreffen und während des Aufenthaltes in Chiasso sowie Kontrolle der verschiedenen Behandlungsphasen;
- Lieferung aktueller Dispositionsunterlagen für die Bahnhofleitung sowie alle beteiligten Dienste der SBB, der FS und der Zollverwaltungen;
- Entlastung des Personals von Routinearbeiten, wie z. B. vom Erstellen von Etiketten, Zuglisten, Rangierzetteln usw.;
- Automatischer Datenaustausch mit den beiden zentralen Informationssystemen «Güterverkehr» der SBB und der FS.

III. Internationale Zusammenarbeit

Der Verkehrsrückgang bei den europäischen Staatsbahnen beeinflusste auch die Intensität und die Hauptprobleme der internationalen Zusammenarbeit. Stand bis vor kurzer Zeit die Bewältigung der Verkehrsexpansion im Vordergrund, so liegt heute das Hauptgewicht bei den Problemen einer wirtschaftlichen Betriebsführung. Die unerfreuliche Entwicklung veranlasste den Internationalen Eisenbahnverband (UIC), auch die internationalen Studien noch stärker zu konzentrieren. Dasselbe Ziel wurde der Ende 1974 geschaffenen «Permanenten Gruppe des Geschäftsführenden Ausschusses der UIC» vorgegeben. Sie befasste sich vorrangig mit einer Straffung des Tätigkeitsprogrammes.

Die Situation im monetären Bereich – vor allem die Aufhebung des offiziellen Goldkurses und die wachsende Zahl flottierender Währungen – machte den Bahnen immer mehr zu schaffen. Deshalb wurde anstelle des bisher als Abrechnungsbasis dienenden Goldfrankens eine neue internationale Rechnungseinheit, der UIC-Franken, eingeführt. Der «Währungskorb» der UIC umfasst die Währungen von 17 europäischen Ländern, gewichtet nach dem Betriebsergebnis der beteiligten Bahnen. Damit wurde erstmals eine internationale Rechnungseinheit mit Währungen von Ländern geschaffen, die nicht alle dem Internationalen Währungsfonds angehören.

Von grosser Bedeutung für die Vereinheitlichung und Vereinfachung der Vorschriften auf kommerziellem Gebiet ist die nach längeren Vorbereitungsarbeiten erfolgte Annahme eines gemeinsamen internationalen Güterverzeichnisses für den Bahnverkehr. Das neue Verzeichnis wird den kommerziellen Diensten die Tarif- und Verkaufsarbeit und dem Bahnkunden die Nutzung des Leistungsangebotes erheblich erleichtern.

Zur Zeit ist der Güterverkehr zwischen Europa und dem Mittleren Osten (vor allem Iran und Irak) in einem starken Aufschwung begriffen, der alle Verkehrsträger vor schwierige Infrastruktur- und Kapazitätsprobleme stellt. Die Bahnen sahen sich daher zu verschiedenen Kontingentierungsmassnahmen gezwungen; dabei konnten sie auf ein Verfahren zurückgreifen, das sich 1974 unter ähnlichen Umständen im Verkehr nach Italien bereits gut bewährt hat.

Das Internationale Eisenbahn-Transportkomitee (ITK/CIT) prüfte im Rahmen der Untersuchungen über die Vorkehrungen zur Vermeidung von Engpässen auf bestimmten Hauptverkehrsachsen die rechtlichen Aspekte der Verkehrsunterbrechungen und der Kontingentierungsmassnahmen. Daneben begann es im Anschluss an erste Erhebungen des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) mit den Vorarbeiten für eine Anpassung und Vereinfachung der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen-, -Gepäck- und -Güterverkehr (CIV und CIM).

Die Entwicklung der automatischen Kupplung, ein internationales Grossprojekt, hat technisch einen Stand erreicht, der weitgehend zu befriedigen vermag. Dagegen treten in der Frage der Finanzierung über Erwarten viele Schwierigkeiten auf, so dass das Terminprogramm, das die Einführung für 1985 vorsah, nicht eingehalten werden kann.

IV. Personal

Allgemeine Personalfragen und Personalbestand

Während sich der durchschnittliche Personalbestand der SBB im Jahre 1974 auf 41 970 Personen stellte, waren es im Jahre 1975 noch 41 522 Personen. Gemäss dem vom Parlament im Rahmen der Massnahmen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes auf den 1. Januar 1975 verfügten allgemeinen «Personalstopp» darf der Personalbestand der SBB in den Jahren 1975 bis 1977 grundsätzlich nicht über den durchschnittlichen Bestand des Jahres 1974 – also nicht über 41 970 Personen – erhöht werden. Die SBB konnten dieser Plafonierungsweisung somit nachkommen (vgl. nebenstehende Darstellung); der gesetzlich festgelegte Personalplafond wurde im Jahresdurchschnitt sogar um 448 Personen unterschritten. Im Dezember 1975 beschäftigten die SBB 40 962 Personen; das sind 989 weniger als vor Jahresfrist.

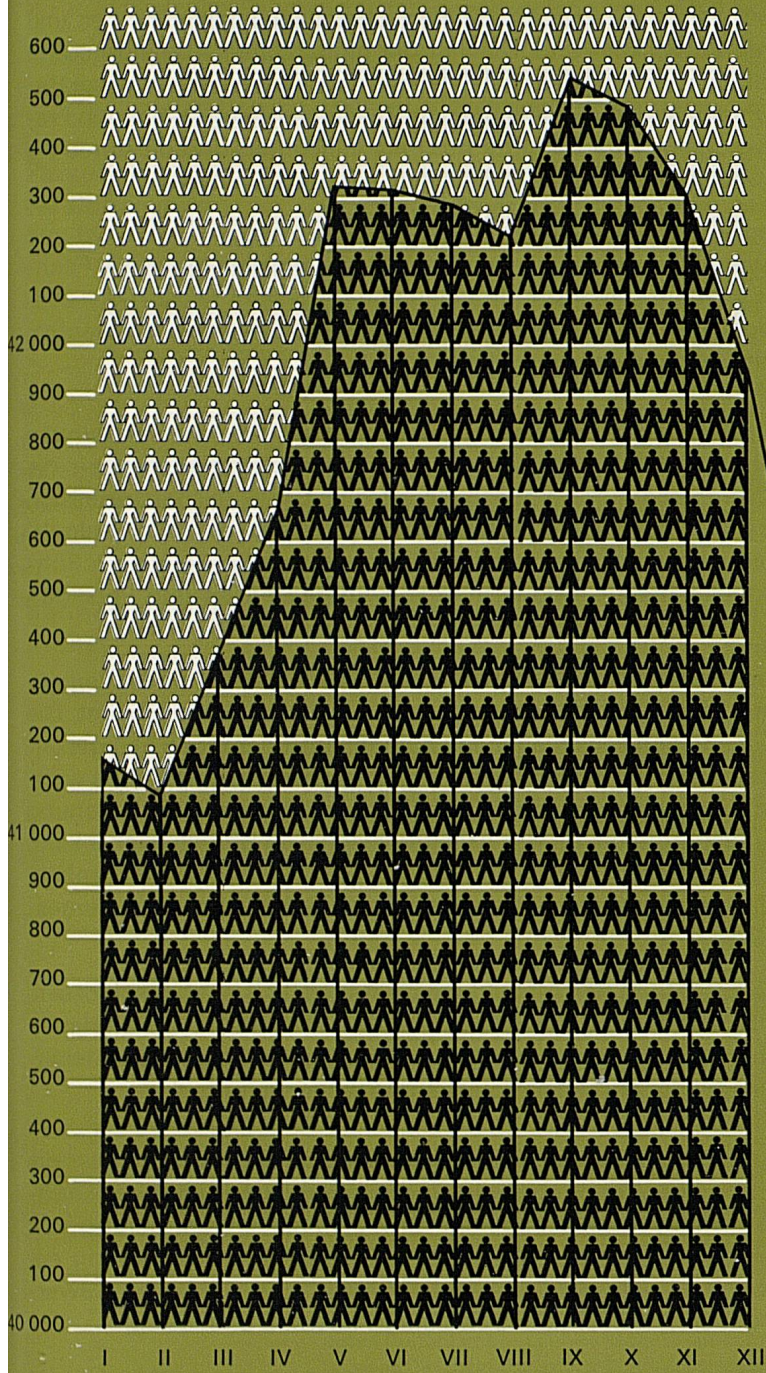
In den einzelnen Arbeitsgebieten war im Jahresdurchschnitt folgende Anzahl Bediensteter tätig:

Arbeitsgebiete	1975	%	1974	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	4 034	9,7	3 939	9,4
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	19 133	46,1	19 596	46,7
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	5 145	12,4	5 048	12,0
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 034	7,3	3 003	7,1
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	867	2,1	917	2,2
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	4 092	9,9	4 183	9,9
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 654	8,8	3 713	8,9
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	226	0,5	210	0,5
Übrige Gebiete, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 337	3,2	1 361	3,3
Total	41 522	100,0	41 970	100,0

Die rückläufige Verkehrsentwicklung sowie die allgemeinen Bestrebungen auf Senkung des Aufwandes veranlassten die Generaldirektion, über den Personalstopp hinaus eine weitere Anpassung der

Entwicklung des Personalbestandes

1974



1975



Personalbestände an die Beschäftigungslage anzustreben. Ein Bündel von Massnahmen – Rekrutierungssperren, verschärftes Prüfungsverfahren bei Schaffung neuer und Wiederbesetzung bisher bewilligter Stellen, Versetzung von Mitarbeitern in andere Dienste usw. – brachte einen fortlaufenden Abbau des Personalbestandes auf dem Wege der Nichtersetzung natürlicher Abgänge (Austritt, Pensionierung, Tod). Bisher konnten Entlassungen weitgehend vermieden werden. Ob dies auch in Zukunft möglich sein wird, hängt vor allem davon ab, wie sich die Wirtschaftslage im allgemeinen und das Verkehrsaufkommen im besonderen entwickeln und wieweit die monatlichen Abgänge sowie Massnahmen zur Angleichung des Bestandes an den geringeren Bedarf führen werden. In diese Betrachtungen sind aber auch die mit der Personalplanung allgemein im Zusammenhang stehenden Fragen einzubeziehen. Vor allem sind die besondere Altersstruktur des Personalkörpers und die durch die Eisenbahnmonopolberufe bedingten Ausbildungszeiten entsprechend zu berücksichtigen.

Im Rahmen des betrieblichen Vorschlagswesens sind 156 Verbesserungsvorschläge eingereicht und durch die Prämienkommission bewertet worden. 58 dieser Ideen (37%) wurden durch die Fachdienste realisiert und konnten prämiert werden. Dabei sind Prämien von insgesamt Fr. 22 700.– ausbezahlt worden. Der erfolgreichste Vorschlag konnte mit einer Prämie von Fr. 4000.– honoriert werden. Die dank diesen Vorschlägen erzielbaren Einsparungen sind beachtlich.

Personalausbildung

Die Schulung des Kaders aller Stufen wurde entsprechend den Bedürfnissen der Fachabteilungen weitergeführt. Es konnten wiederum nahezu 500 Vorgesetzte in die Grundkurse und ebensoviele in die zwei Jahre danach stattfindenden Ergänzungstagungen einbezogen werden. Die Wirtschaftsrezession und ihre Auswirkungen auf die SBB brachten auch neue Probleme im Aufgabenbereich der Teilnehmer. Die Fortsetzung des Zyklus der betriebs- und volkswirtschaftlichen Kurse für die oberen Führungskräfte soll das heute besonders aktuelle kosten- und leistungsbewusste Denken und Entscheiden fördern.

In der beruflichen Aus- und Weiterbildung der einzelnen Fachbereiche wurde weiterhin an der Verbesserung der Qualität von Lehrprogrammen, der Lehrmethoden und der Erfolgskontrolle gearbeitet. Die Konzeption der Ausbildung soll entsprechend den verschiedenen Laufbahnanforderungen neu gestaltet werden. Besonderes Gewicht wird dabei auf die Förderung der Verkaufsschulung gelegt. Das während der Jahre des grossen Verkehrsaufkommens entwickelte, jedoch wegen starker Beanspruchung nicht zum Tragen gekommene Ausbildungsprogramm für das Arbeiterpersonal im Betriebsdienst kann nun realisiert werden. Dessen Ziel liegt in der Entwicklung und Festigung der beruflichen Kenntnisse, der Förderung der Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Arbeitsbereichen und in der Verbesserung der Transportleistung und -qualität.

Der öffentliche Ideenwettbewerb für die Errichtung des Ausbildungszentrums SBB ist abgeschlossen. Im Frühjahr 1975 wurde als zweite Stufe der Planung ein Projektwettbewerb eingeleitet. Von den in der ersten Wettbewerbsstufe eingereichten 186 Projekten wurden deren elf weiterbearbeitet. Gleichzeitig wurde die Bereitstellung der Unterlagen für die Detailprojektierung weiter gefördert.

Personalfürsorge

Die veränderten Verhältnisse auf dem Arbeits- und dem Wohnungsmarkt haben dazu geführt, dass die in den letzten Jahren verstärkte Förderung des Wohnungsbaues für das Personal (genossenschaftlicher Wohnungsbau, Gewährung von Einzelhypothekendarlehen für Eigenheime, Finanzierung von Ledigenheimen) etwas gedrosselt werden konnte. Das bisherige Verfahren für die Ermittlung der Entschädigungen für Dienst- und Mietwohnungen wurde wesentlich vereinfacht. Die neuen Bewertungsmaßstäbe ergeben aber auch ein günstigeres Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag.

Verschiedene Personalverpflegungsstätten genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr. Das im Jahre 1974 angelaufene Sanierungsprogramm wurde deshalb auch im Berichtsjahr systematisch weitergeführt. Auf den 1. Juli 1975 mussten in den Personalrestaurants sämtliche Preise den gestiegenen Kosten angepasst werden.

Unfallverhütung

Zu Beginn des Berichtsjahres fanden zum fünftenmal internationale Eisenbahner-Unfallverhütungswochen statt. Aus diesem Anlass wurde unter der Federführung der SBB eine Tonbildschau über das Tragen von Warn- und Schutzausrüstungsgegenständen geschaffen. Diese Tonbildschau wurde auch im Rahmen von Kursen und Instruktionstagungen während des ganzen Jahres gezeigt. Neben der zentralen Beschaffung und Verteilung der umfangreichen Dokumentations- und Informationsunterlagen oblag dem Unfallverhütungsdienst auch die Fachinstruktion der Sachbearbeiter bei den verschiedenen Dienststellen. Zu diesem Zwecke wurden entsprechende Vorschriften und Merkblätter ausgearbeitet. Beispielsweise sind die wichtigsten Bestimmungen des Giftgesetzes in einer Broschüre festgehalten worden.

Personalversicherungen

Der Pensionskasse gehörten am Ende des Berichtsjahres 34 662 (1974: 34 716) Versicherte und 3172 (3305) Einleger an. Die Summe ihrer versicherten Verdienste betrug 715,4 (656,8) Mio Franken. Durch den teilweisen Einbezug der Teuerungszulage sowie des Ortszuschlages in den versicherten Verdienst in Verbindung mit einer Änderung des Koordinationsabzuges erhöhte sich das Deckungskapital um rund 159 Mio Franken. Den am Jahresende vorhandenen 19568 (19582) Rentenbezüglern wurden Kassenleistungen im Betrage von insgesamt 150,0 (148,4) Mio Franken ausgerichtet.

Bei der unternehmenseigenen Krankenkasse waren am Jahresende 42 590 (42 767) Männer, 15 622 (15 223) Frauen und 10 279 (9802) Kinder für Krankenpflege versichert. Die Einnahmen der Kasse belaufen sich auf 43,2 (40,9) Mio Franken, die Ausgaben betrugen 43,5 (37,8) Mio Franken. Damit überstiegen die Ausgaben die Einnahmen um 0,3 Mio Franken (1974: Einnahmenüberschuss von 3,1 Mio Franken). Nähere Angaben über die Personalversicherungen können den besonderen Jahresberichten entnommen werden.

Bahnärztlicher Dienst

Der Personalstopp hat sich bezüglich der Zahl der Aufnahmeuntersuchungen drastisch ausgewirkt: Im ersten Semester wurden nur noch etwas mehr als 600 Anwärter untersucht (1974: 1500) und im zweiten Semester 400 (1400).

Die krankheitsbedingte Unverfügbarkeit des Personals hat gegenüber 1974 leicht abgenommen. Unter Einschluss der Kurzabsenzen wurden auf hundert Bedienstete 86 (96) Krankheitsfälle registriert. Die durchschnittliche Dauer der krankheitsbedingten Abwesenheiten pro Bediensteten (Morbiditätsziffer) beträgt 11,5 Kalendertage (12,1), was einer Abnahme um etwa 5% entspricht. Die Unfallmorbidität zeigt keine signifikanten Schwankungen. Die Gesamtmorbiditätsziffer beträgt 15,14 Tage (16,0).

In den Herbstmonaten wurde dem gesamten Personal erneut die Möglichkeit geboten, sich gegen Grippe impfen zu lassen. Die Teilnehmerquote von knapp 15% lässt leider zu wünschen übrig. Die schwache Beteiligung ist um so bedauerlicher, als sich erneut bestätigt hat, dass die Krankheitsanfälligkeit der Geimpften wesentlich geringer war als die der Nichtgeimpften. Im Rahmen der Tbc-Vorbeugungsaktion wurden über 10 000 Bedienstete einer Schirmbilduntersuchung unterzogen. Dabei wurden drei geschlossene und drei offene Tuberkulose-Lungenerkrankungen entdeckt.

Das neue Stellwerk «Ost» des Rangierbahnhofes Basel Muttenz II – Bild Seite 20

Von diesem Bedienungsraum aus wird – zusammen mit dem Zentral-Stellwerk «West» – der ganze Betriebsablauf im neuen Rangierbahnhof gesteuert. Die beiden gleich ausgestatteten Bedienungsplätze der Fahrdienstleiter enthalten je einen Pultaufsatz mit Zehnertastatur (über dem rechten Arm des Beamten rechts sichtbar) und Befehlsausführungstasten, je zwei Datensichtgeräte mit einer Schreibmaschinentastatur für die Zugnummernmeldeanlage und je eine Universal-sprechstelle für Telefon, Wechselsprechen und Funkverkehr. Die auf der grossen Meldetafel abgebildeten Geleiseanlagen können von einem Fahrdienstleiter allein oder von beiden gemeinsam, freizügig aufgeteilt, bedient werden.

Die vollständige Inbetriebnahme der Rangierbahnhofanlage Basel Muttenz II mit der ersten vollautomatischen und computergesteuerten Ablaufanlage der SBB ist auf den Fahrplanwechsel am 30. Mai 1976 vorgesehen.

