Personal

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1987)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Personal

Allgemeine Personalfragen

1987 beschäftigten die SBB im Jahresdurchschnitt 37 210 Personen; das sind 504 weniger als budgetiert und 200 mehr als 1986. Die Zunahme betrifft hauptsächlich das Personal in Ausbildung im Bereich der Produktion und ist eine Folge der Massnahmen, die aufgrund der ungünstigen Altersstruktur des Personals zur Nachwuchssicherung getroffen wurden.

Es wird zunehmend schwieriger, genügend und gut ausgebildetes Personal zu rekrutieren. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt, die in engem Zusammenhang mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung steht, hat sich weiter verschärft. Überdies wird die Zahl der Jugendlichen, die ins Erwerbsleben treten, in den nächsten Jahren markant abnehmen. Das Rekrutierungspotential wird damit auch für die SBB weiter eingeschränkt. In gewissen Regionen und für gewisse Personalkategorien sind die Löhne der Bundesbahnen gegenüber den Angeboten anderer Arbeitgeber oft nicht konkurrenzfähig.

Die Zahl der Austritte nimmt ständig zu. Gegenüber dem Vorjahr haben die Stellenwechsel insgesamt um 28% und in den Grossstädten, auf die rund ein Drittel des SBB-Stellenbestandes entfällt, um 42% zugenommen.

In einer Berufsinformations-Kampagne wurde die Öffentlichkeit über die verschiedenen Berufsbilder bei den SBB, vom Gleismonteur über den Ingenieur bis hin zum EDV-Spezialisten, orientiert. Zur Gewinnung von Nachwuchs werden spezielle, abteilungsbezogene Massnahmen erarbeitet. Bewährt hat sich der Einsatz der neuen, computergesteuerten Testgeräte zur eignungspsychologischen Beurteilung der angehenden Lokomotivführer.

Personal nach Funktionsbereichen	1986	%	1987	%
Produktion	24 783	67,0	24 987	67,1
– Stationsdienst	16 554	44,7	16 853	45,3
– Zugbegleitung	3 137	8,5	3 025	8,1
– Zugförderung	4 721	12,8	4 778	12,8
– übrige	371	1,0	331	0,9
Bau und Unterhalt	8 516	23,0	8 450	22,7
– Anlagen und Einrichtungen	4 355	11,8	4 320	11,6
– Fahrzeuge und Schiffe	4 161	11,2	4 130	11,1
Bereitstellen von Material und Energie	265	0,7	263	0,7
Zentrale Dienste	3 129	8,4	3 193	8,6
Übriges Personal	317	0,9	317	0,9
Total, im Jahresdurchschnitt	37 010	100,0	37 210	100,0
davon Personal in Ausbildung	1 869	5,0	2 162	5,8

Die Erhöhung des Personalbestandes gegenüber dem Vorjahr belastete den Personalaufwand mit rund 1,4 Mio Franken.

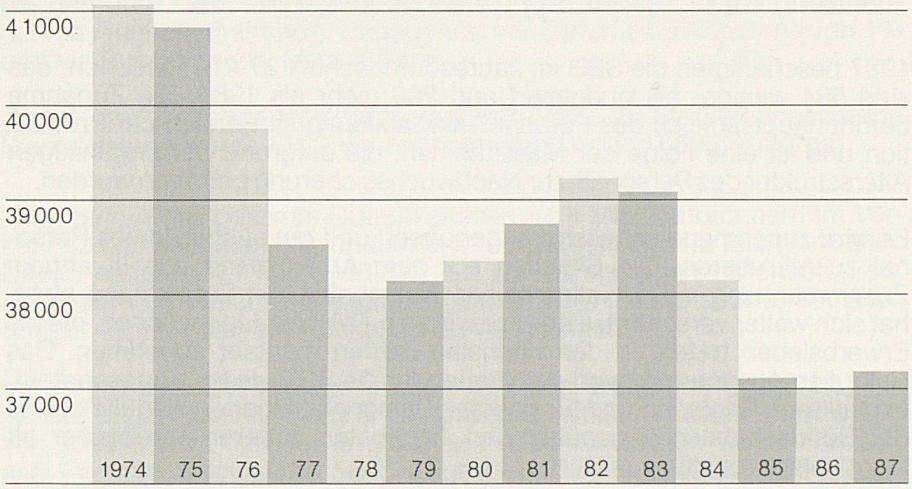
Aufgrund einer Teilrevision des Beamtengesetzes können seit dem 1.7.1987, entsprechend einer immer häufigeren Nachfrage, ständige Mitarbeiter mit einem Beschäftigungsgrad von mindestens 50% zum Beamten gewählt werden. Mit der gleichen Revision wurde die Gleichstellung von Mann und Frau beim Ortszuschlag verwirklicht, und die Bestimmungen über die Kinderzulage wurden grundlegend überarbeitet.

Ausbildung

In der Kaderschulung absolvierten rund 800 Mitarbeiter eine Führungsausbildung. Das Schwergewicht in der Weiterbildung für obere und oberste Kader bildete der Themenbereich Finanz- und Rechnungswesen; weitere Themen waren persönliche Arbeitstechnik und Projektmanagement. Kurse über den Einsatz des Computers am Arbeitsplatz wurden in einem speziell dafür eingerichteten Eisenbahnwagen durchgeführt. In neun Seminarien liessen sich 183 Lehrmeister nach einem neuen, vom BIGA anerkannten Lehrplan ausbilden. Das 13tägige Fachlehrerseminar schlossen 94 Fachlehrer erfolgreich ab. Auch fanden Kurse für Personaldienstmitarbeiter statt.

Entwicklung des Personalbestandes

Anzahl Mitarbeiter (Jahresdurchschnitte)



Nach den Erfolgen mit der Transaktionsanalyse beim Zugpersonal sind nun auch dem Verkaufspersonal im Personenverkehr dreitägige Basiskurse angeboten worden. Für das Zugpersonal werden Lehrgänge zur Vertiefung und Wiederholung durchgeführt. Ausserdem beginnen die obersten fachlichen Führungskurse des äusseren Betriebspersonals mit einem dreitägigen Transaktions-Seminar. Die SBB haben die Transaktions-Lehrgänge den PTT, der BLS, den Belgischen Staatsbahnen und der Schweiz. Speisewagen-Gesellschaft verkaufen können.

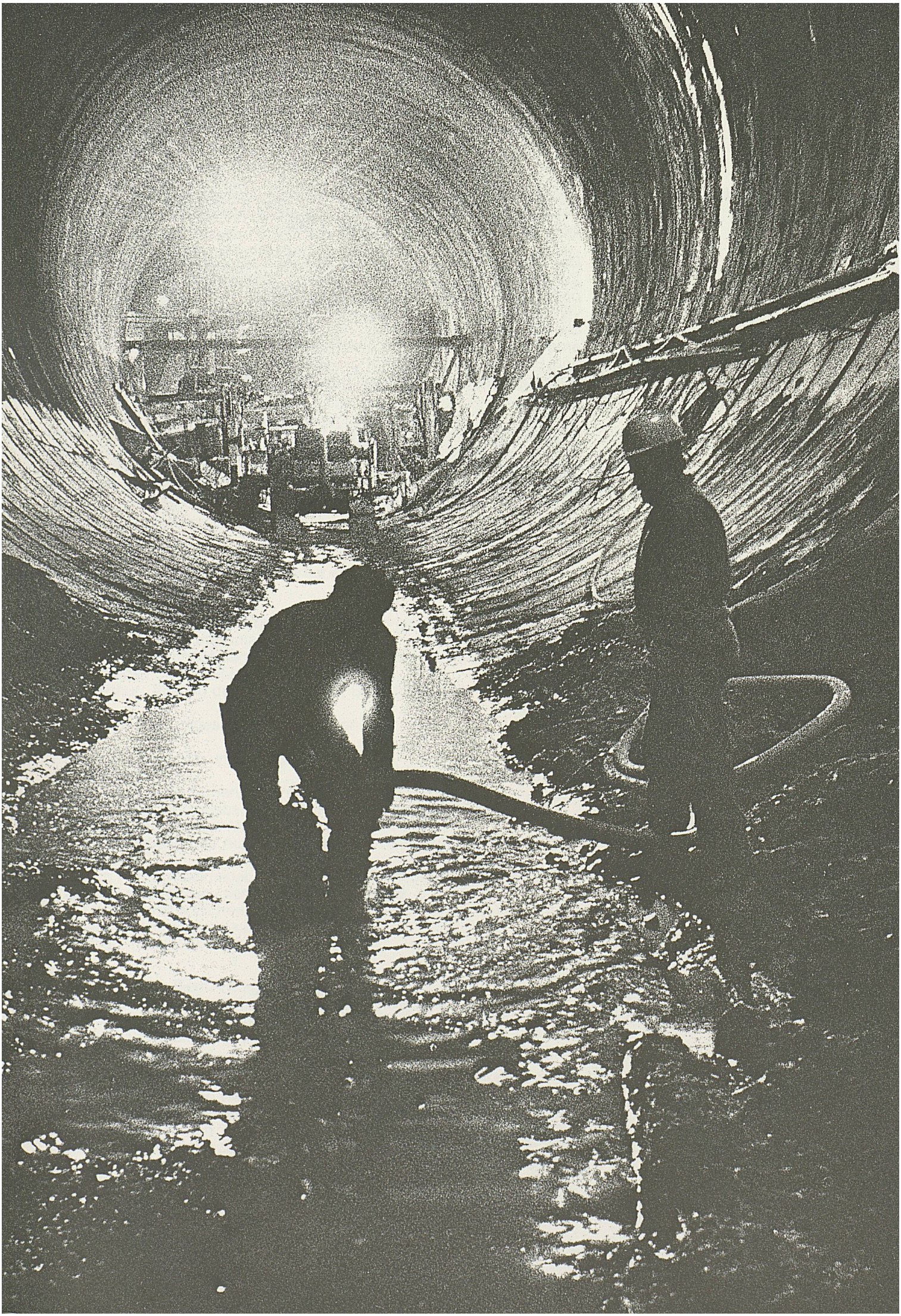
Aufgrund der Erfahrungen konnten die Arbeitsinstrumente für die Personalqualifikation verbessert werden.

Die Gegend des Ausbildungszentrums Löwenberg wurde am 26./27. September 1987 von einem Unwetter heimgesucht; dadurch entstand an Installationen und Infrastruktur ein Sachschaden von 3,5 Mio Franken, der durch Versicherungen nur teilweise gedeckt ist. In der Folge sank der Anteil der belegten Betten auf einen Jahresdurchschnitt von 76%. Insgesamt konnten 2 433 Veranstaltungen mit 43 835 Manntagen durchgeführt werden, mit folgenden Anteilen: Kaderschulung 27,1%; Fachausbildung 50,8%, Dritte und Arbeitstagungen 22,1%. – Zur Kontaktpflege stellte sich jeder Generaldirektor mehrmals an sehr gut besuchten Abendveranstaltungen zwanglosen Diskussionsrunden. An den öffentlichen Kulturveranstaltungen nahmen 955 Personen teil.

Personalversicherung, Sozialwesen

Das Schwergewicht der Tätigkeit lag bei der Einführung des flexiblen Altersrücktritts per 1.1.1988. Diese grundlegende Änderung der Statuten erforderte sorgfältige Vorbereitungen bei den Ausführungsbestimmungen, den EDV-Programmen sowie bei der Information von Dienststellen und Versicherten. Ein weiteres markantes Ereignis war der Anschluss der Krankenkasse SBB an das Rechenzentrum für Krankenversicherung. Bei der zunehmenden Komplexität der Aufgaben und den immer häufigeren Änderungen auf dem Gebiet der Krankenversicherung ist die Führung eines eigenen Informationssystems nicht mehr zweckmässig.

Tunnelbau für die S-Bahn Zürich
Der 27. Mai 1990 – der Eröffnungstermin für die Zürcher S-Bahn – rückt näher. Im November 1987 konnte mit dem Hirschengrabentunnel zwischen Zürich HB und Stadelhofen der letzte S-Bahn-Tunnel durchschlagen werden. Das Bild aus dem Hirschengrabentunnel vermittelt einen Eindruck von den Härten der Arbeit unter Tage.



Die soziale und suchtvorbeugende Betreuung des Personals durch Sozialberater und -beraterinnen wurde im bisherigen Rahmen weitergeführt. Das bisher allein für das Lokomotivpersonal bestehende Verbot des Alkoholkonsums vor Dienstantritt wurde zeitlich erweitert und auf alle Personalkategorien mit sicherheitsdienstlichen Funktionen ausgedehnt.

Bahnärztlicher Dienst, Arbeitsschutz

Die durchschnittliche morbiditätsbedingte Abwesenheit pro Mitarbeiter betrug 17,38 Tage (1986: 17,85). Das ergibt eine mittlere Fehlzeit in Prozent der Sollzeit von 4,76% (1986: 4,89%).

Der Bahnärztliche Dienst führte 2916 Aufnahmeuntersuchungen durch. Zur periodischen Untersuchung waren 1096 Lokomotivführer der SBB und deren 135 von Privatbahnen aufgeboten. Auf dem Gebiet der konventionellen Unfallverhütung wurde in Zusammenarbeit mit den Fachdiensten eine Instruktion für das Fahrleitungspersonal aufgebaut, um erneut an die Gefahren des elektrischen Stroms zu erinnern. Auf den beiden Grossbaustellen Mont-d'Or- und Wipkinger Tunnel wurden grosse Anstrengungen unternommen, um die Sicherheit des Personals zu erhöhen.

Die Gehöruntersuchungen in den Audiomobilen der SUVA haben begonnen. Zur Verhütung von Erkrankungen bei der Entfernung von Spritzasbest-Isolationen beim Innenausbau von Reisezugwagen wurde ein Sicherheitskonzept erstellt. Bezüglich des Umweltschutzes stand die Erhöhung der Sicherheit in den Lagerhäusern im Vordergrund.