

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1960)  
  
**Rubrik:** Verwaltung 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>**



## Verwaltung und Personal



Der Zugsbegleiter berechnet die Anhängelast

### I. Verwaltungsrat, Generaldirektion und Kreisdirektionen

#### 1. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat trat unter dem Vorsitz von Herrn Dr. h. c. Rodolphe Stadler zu sechs Sitzungen zusammen und behandelte insgesamt 37 Geschäfte. Über die gefassten Beschlüsse wurde die Öffentlichkeit in gewohnter Weise orientiert. In Verbindung mit einer Sitzung besichtigte der Verwaltungsrat mehrere Baustellen des Bahnhofes Göschenen sowie die Kavernenzentrale und weitere Bauplätze des Kraftwerkes Göschenen.

Als neuen Vizepräsidenten des Verwaltungsrates wählte der Bundesrat Herrn Nationalrat Walther Bringolf, Stadtpräsident von Schaffhausen.

#### 2. Generaldirektion und Kreisdirektionen

Die Generaldirektion hielt im Berichtsjahr 48 Generaldirektionssitzungen ab und fasste insgesamt 393 Beschlüsse. Die Generaldirektoren und Kreisdirektoren pflegten an vier Direktorenkonferenzen einen allgemeinen Meinungsaustausch und behandelten u. a. folgende Geschäfte: Einsatz der Pendelzüge, Massnahmen zur Bekämpfung der Zugsverspätungen, Revision des Verbindungsgeleisegesetzes, Probleme der Zugsheizung, Anschluss der Flughäfen an das Netz der SBB, Konkurrenzierung der Eisenbahnen durch regelmässige Automobil-Pendelfahrten, Bundesbahnen und Invalidenversicherung.

In der personellen Zusammensetzung der Geschäftsleitung sind auch in diesem Berichtsjahr keine Änderungen eingetreten. Hingegen ist bei den Abteilungschefs der Generaldirektion am Ende des Jahres der Rücktritt von Herrn Oberbetriebschef Werner Tribelhorn zufolge Pensionierung zu verzeichnen. Mit der Nachfolge hat der Verwaltungsrat den bisherigen Stellvertreter, Herrn Henri Roche, betraut. Bei der Kreisdirektion III in Zürich ist Herr Dipl. Ing. Ernst Züttel, Chef der Bauabteilung, wegen Erreichens der Altersgrenze auf Ende 1960 zurückgetreten. Als neuer Oberingenieur ist sein bisheriger Stellvertreter, Herr Dipl. Ing. Rolf Zollikofer, gewählt worden. Die Generaldirektion hat den beiden Demissionären den besten Dank für ihre langjährige Mitarbeit ausgesprochen.



## II. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

### 1. Verbindung mit der Bevölkerung und Aufklärung

Die Bundesbahnen haben den Kontakt mit der Öffentlichkeit durch Presse, Radio und Fernsehen auch im Berichtsjahr eingehend gepflegt. Dieses Ziel wurde dadurch zu erreichen versucht, dass den Redaktoren, Journalisten und Reportern nach Möglichkeit alle gewünschten Auskünfte vermittelt wurden. Dies geschah durch Abgabe von Dokumentationsmaterial und in Form individueller Besichtigungen oder Besprechungen. Daneben wurde wie gewohnt die Presse in besonderen Veranstaltungen systematisch über interessante Neuerungen informiert. So erhielt zu Beginn des Jahres eine kleine Gruppe von Journalisten Gelegenheit, sich anlässlich einer Fahrt nach Wien konkrete Vorstellungen über die Verwendung des schweizerischen Darlehens im Betrage von 55 Mio Franken an Österreich zu machen. Auf den Fahrplanwechsel im Frühsommer boten die Einführung des Autozuges Zürich–Bern–Avignon und der Abschluss der Strecken elektrifizierung Gelegenheit zu weiteren Pressefahrten. Eine zu Beginn des Monats November durchgeführte Pressefahrt verfolgte gleich vier Ziele: Besichtigung der neuen SBB-Liegewagen, Besuch des Bauplatzes Chiasso, eine eingehende Orientierung über grundsätzliche Fahrplanfragen und eine Aussprache über Probleme im Zusammenhang mit den Niveauübergängen. Ferner wurde die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die stark fortschreitenden Arbeiten für die Erweiterung des Bahnhofes Bern gelenkt, indem Pressevertretern Gelegenheit zu einem Rundgang durch verschiedene Baustellen geboten wurde.



Aus Anlass des 100jährigen Bestehens der Strecke Neuenburg–Pontarlier stellten die SBB in Les Verrières alte und neue Triebfahrzeuge zur Schau

Die Beziehungen zu Presse, Radio und Fernsehen waren wie während der Vorjahre erfreulich. Fast durchwegs liess sich die Bereitschaft zu einer objektiven Berichterstattung in allen Bahnfragen feststellen. Diese Haltung wissen die Bundesbahnen zu schätzen, und es kommt ihr vor allem angesichts der lebhaften öffentlichen Diskussion über die Niveauübergänge besondere Bedeutung zu. Das SBB-Nachrichtenblatt als Informationsquelle für das Personal, die Presse und andere Interessenten erfuhr eine inhaltliche Ausdehnung. Die steigende Zahl der in- und ausländischen Abonnenten zeugt vom Interesse weiter Kreise an Eisenbahnfragen. Dokumentationsdienst und Bibliothek werden rege in Anspruch genommen.



**Die Entwicklung der Bundesbahnen in einigen Kurven dargestellt**

Personenkilometer  
(Mia km)

Einnahmen  
im Personenverkehr  
(Mio Fr.)

Tonnenkilometer  
(Mia)

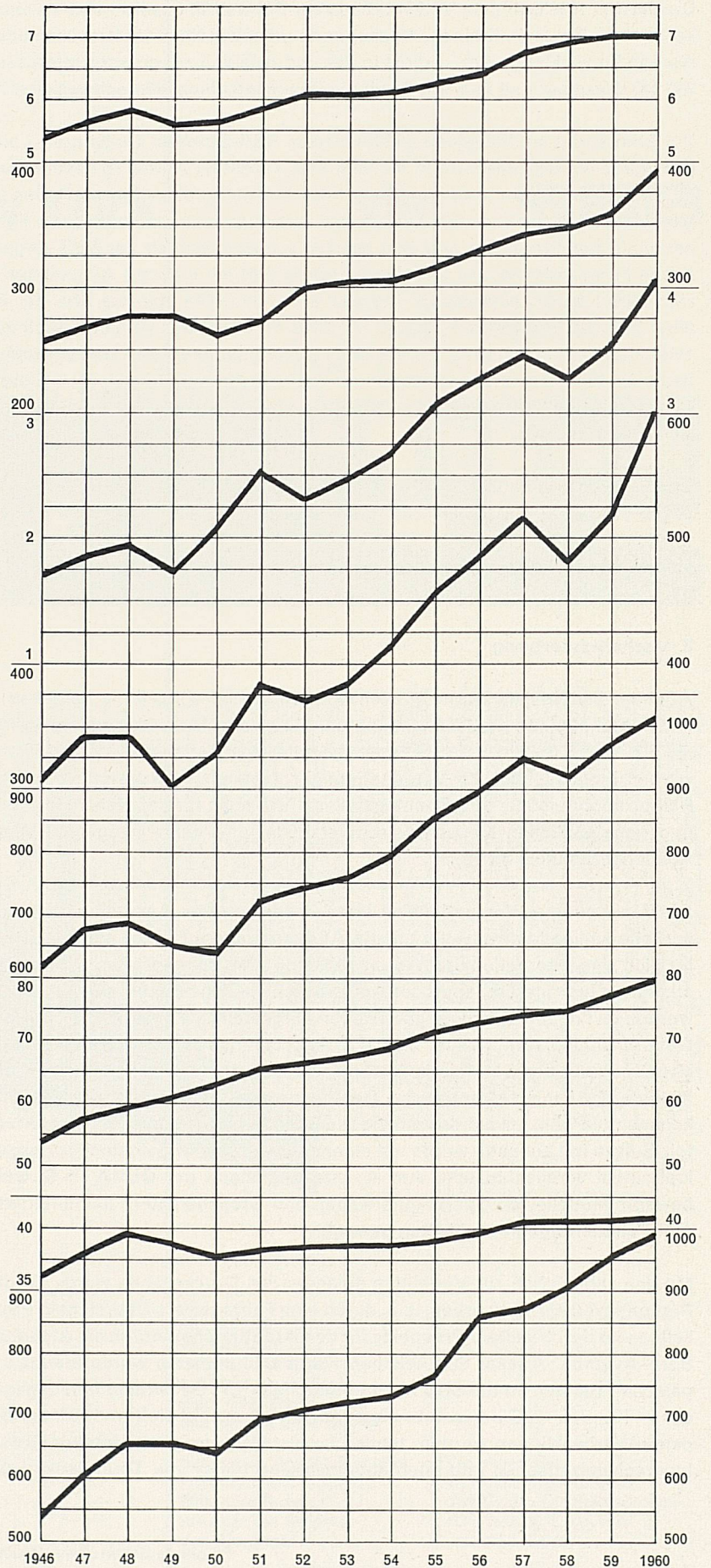
Einnahmen  
im Güterverkehr  
(Mio Fr.)

Gesamtertrag  
(Mio Fr.)

Zugskilometer  
(Mio)

Personalbestand  
(Tsd Mann)

Gesamtaufwand  
(Mio Fr.)





Das im Juli 1959 eröffnete Verkehrshaus der Schweiz in Luzern – das als einziges Museum Europas die Verkehrsträger Schiene, Strasse, Wasser und Luft sowie Nachrichtenwesen und Fremdenverkehr in ihrer historischen Entwicklung zeigt – stösst im In- und Ausland auf grosses Interesse. Es verzeichnete im Jahre 1960 230 000 Besucher und übertraf damit die Besucherzahlen aller schweizerischen Museen.

Zur Erinnerung an die beiden elektrifizierten SBB-Strecken Cadenazzo–Luino und Oberglatt–Niederweningen wurde ein Dokumentarfilm mit dem Titel «Wollt Ihr wetten?» geschaffen, der in der deutschen Fassung im Kinoverleih sofort Aufnahme fand. Die Erstellung einer französischen und einer italienischen Version ist vorgesehen. In Zusammenarbeit mit verschiedenen ausländischen Fernsehstudios konnten für internationale Sendungen da und dort Szenen aus dem Betrieb der SBB eingeschaltet werden. Der schweizerische Fernsehdienst und die Wochenschau drehten mehrere Aktualitäten über Bahn motive. Im Bahnhofkino Zürich wurde erstmals im Rahmen einer Filmreihe über die SBB der Reportagefilm «Kurzschluss auf einer Schnellzugsstrecke» gezeigt. Die SBB-Filme werden vermehrt auch durch die Agenturen der Schweizerischen Verkehrszentrale zur Vorführung in Klubs und Vereinen übernommen. Alle Dokumentarfilme sind heute in den Lichtspieltheatern eingesetzt. Der Neuen Helvetischen Gesellschaft wurden mehrere Filme zur Vorführung in den Schweizer Kolonien und im Aktionsbereich der Konsulate und Gesandtschaften zur Verfügung gestellt.

Der Schweizerische Jugendschriftenverlag veröffentlichte unter dem Titel «SBB-Triebwagen und Pendelzüge» ein neues Bastelheft. Bis heute sind den Schulen über eine halbe Million SBB-Hefte abgegeben worden. Zum Abschluss der Elektrifikation gaben die SBB im Selbstverlag eine reich illustrierte Gedenkschrift in je einer deutschen, französischen, italienischen und englischen Ausgabe heraus.

## 2. Verkehrswerbung

Auch im Berichtsjahr wurde in allen Sparten intensive Werbung betrieben, und die Verteilung von Werbemitteln nahm einen grossen Umfang an. Eine wesentliche Bedeutung kommt dabei der Plakatwerbung zu. An Stelle der üblichen vier Plakate gelangte eine Serie von fünf Weltformat-Plakaten zum Aushang. Sie warben hauptsächlich für Vergünstigungen bietende Fahrausweise, so für Familienbillette, Ferienbillette, Halbtaxabonnemente und Sonntagsbillette, wie auch für das Reisen im Speisewagen. Auf Experimente mit ungegenständlichen Motiven wurde verzichtet und dafür versucht, weiter in Richtung der Verwendung fröhlicher Symbole zu gehen.

Die Beteiligung an den nationalen Messen und anderen Ausstellungen erheischt beim heutigen, hohe Ansprüche stellenden Publikum grosse Anstrengungen. Für die motorisierten Strassenbenützer war der anlässlich des Internationalen Automobilsalons im Bahnhof Genf-Cornavin errichtete «Reklameberg» bestimmt; er lud zum Transport der Autos durch die Alpentunnel ein. An der Schweizer Mustermesse in Basel wurden im Freien vier Spezialgüterwagen aufgestellt, die einen Begriff von der Rationalisierung im modernen Güterumschlag vermittelten. Im CICE-Ausstellungswagen war eine Bahnmodellschau untergebracht. Im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern organisierte der Publizitätsdienst die Sonderschau «Die Bahn im Dienste der Landesversorgung». Damit wurde auch das nicht direkt mit dem Güterverkehr in Berührung kommende Publikum auf dessen grosse Bedeutung aufmerksam gemacht. Am SBB-Güterstand des Comptoir Suisse in Lausanne wurde mit einem neuen offenen Selbstentladewagen für Massengüter der Schwerkraftentlad veranschaulicht. Am Ausstellungsstand der OLMA in St. Gallen wurden elektromechanisch bewegte Modelle von Spezialgüterwagen und Grossbehältern demonstriert sowie Transportverpackungen und Palettierungsmöglichkeiten gezeigt.

Mit den zahlreichen zur Verteilung gelangenden Drucksachen wurde für die verschiedensten Belange des Personenverkehrs geworben, u. a. durch eine Fahrausweis-Übersicht in Prospektform für die Reisemöglichkeiten und durch weitere Prospekte für den Autotransport durch die Alpentunnel sowie den Autozug Zürich–Bern–Avignon. Ausser den üblichen Fahrplanimprimaten wurde erstmals durch einen Auftrag der europäischen Bahnen an die SBB ein internationaler CICE-Fahrplan herausgegeben. Der «Bahn-Kundenbrief», der an Kunden im Güterverkehr abgegeben wird, erfreut sich wachsender Beliebtheit. Im Rahmen verschiedener Werbeaktionen wurden zahlreiche Inseratkampagnen durchgeführt, die auf die Bahnangebote im innerschweizerischen und internationalen Geschäfts- und Touristenverkehr hinwiesen.

Folgende Seiten: Zwei Muster für die Inseratenwerbung der SBB



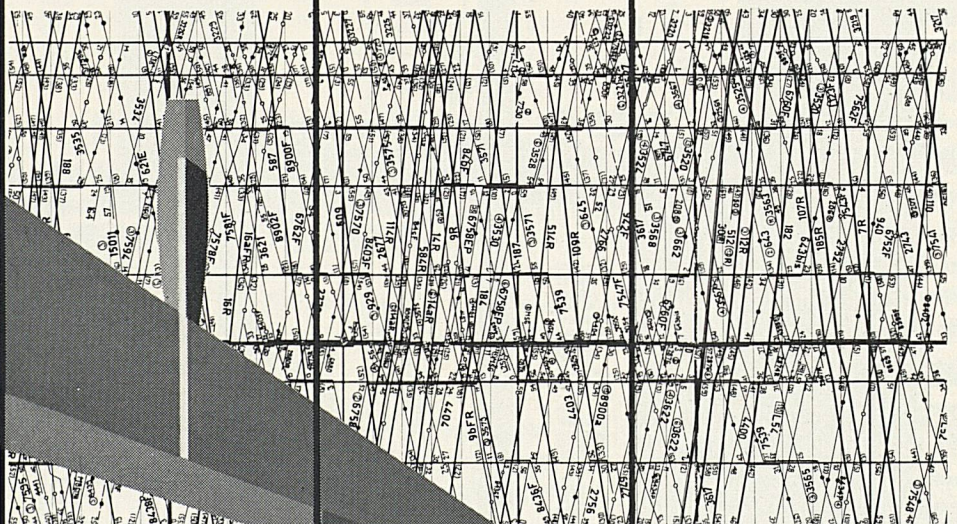
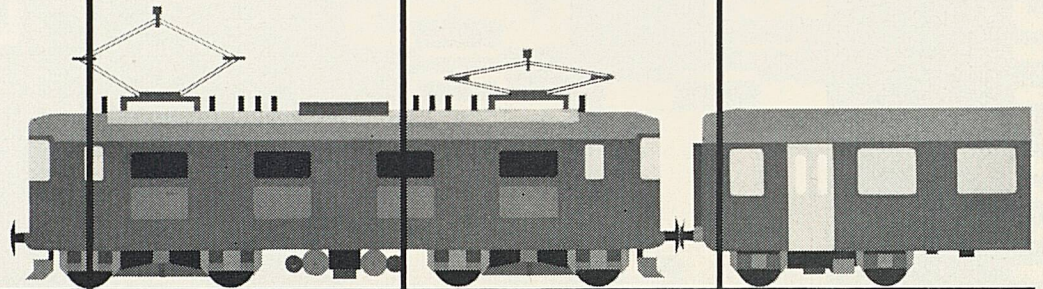
Bern \_

Tokio \_

New York \_ \_

via

SBB



fast stündlich fahren  
die direkten  
SBB-Schnellzüge  
von Bern nach Zürich,  
Genf oder Basel  
und sichern dem Berner  
den raschen,  
bequemen Anschluß an das  
internationale Flugnetz.  
Mitten im Bahnhof  
erwartet die Swissair  
den Fluggast.

Verlangen Sie  
im Auskunftsbüro SBB  
den Gratis-Taschenfahrplan  
«Die besten Züge von  
und nach Bern»



Die erweiterte ständige Kommission der internationalen Eisenbahnkongressvereinigung (Commission permanente élargie de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer, AICC) tagte im Juni in Brüssel – sie konnte dabei das 75jährige Jubiläum ihrer Tätigkeit feiern – und behandelte folgende Probleme: Störeinflüsse der elektrischen Zugförderung auf die Stromkreise der Signal- und Fernmeldeeinrichtungen, Beförderung beladener Strassenfahrzeuge auf Eisenbahnwagen sowie Förderung der Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Personal im Interesse der Produktivitätserhöhung.

Die vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (Office central des transports internationaux par chemin de fer, OCTI) im Juli in Bern abgehaltene Konferenz fasste weitreichende Beschlüsse über die Konzentration des internationalen Güterverkehrs auf die zweckmässigsten Leitungswege. Durch Vorbereitung einer Zusatzbestimmung zum Übereinkommen CIM wurde das Problem der Verwirklichung näher gebracht. Vorgesehen ist die Ausarbeitung einer Liste mit jenen Grenzübergängen, die nur für den Verkehr nach bestimmten Zonen geöffnet sind, sowie eines Verzeichnisses mit jenen Transitländern, die ausschliesslich in gewissen Verbindungen befahren werden dürfen.

Die Internationale Simplondelegation prüfte Berichte über den Fahrplan, die Tarife und den Verkehr auf der Simplonlinie Brig–Iselle und befasste sich ferner mit den Verkehrsabrechnungen.

Der Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (Union des services routiers des chemins de fer européens, URF) konnte im Mai auf den 10. Jahrestag seiner Tätigkeit, die sich hauptsächlich auf den Personenverkehr bezog, zurückblicken. Er wird sich in nächster Zeit auch mit dem Güterverkehr befassen müssen.

Der Internationale Verband ärztlicher Dienste der Eisenbahnen (Union internationale des services médicaux des chemins de fer, UIMC), eine Mitgliedorganisation der UIC, weist seit seiner Gründung ebenfalls 10 Jahre fruchtbarer Arbeit auf (vgl. Abschnitt «Bahnärztlicher Dienst», Seite 27).

Im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (Communauté économique européenne, EWG/CEE) wurde, wenn auch das Vertragswerk das Transportwesen im Jahre 1960 nicht direkt berührte, eine Analyse der Lage auf dem Transportmarkt der sechs Länder der Wirtschaftsgemeinschaft durchgeführt. Diese Untersuchung befasste sich namentlich mit der Transportpolitik verschiedener Staaten, der Berufsorganisation im Transportwesen und den Selbstkosten, woraus sich ergab, dass zwischen den Transportsystemen der sechs Länder wohl verschiedene gemeinsame Charakteristiken, aber noch viel mehr tiefgreifende Unterschiede bestehen. Als Hauptaufgaben sind die Aufhebung der Diskriminierungen, die Schaffung eines Netzes für Gemeinschaftstransporte, die Aufstellung gemeinsamer Regeln für internationale Transporte und die Ausarbeitung einer gemeinsamen Politik im Transportwesen vorgesehen, Ziele, die sich nur stufenweise erreichen lassen.





## IV. Personal

### 1. Personalbestand

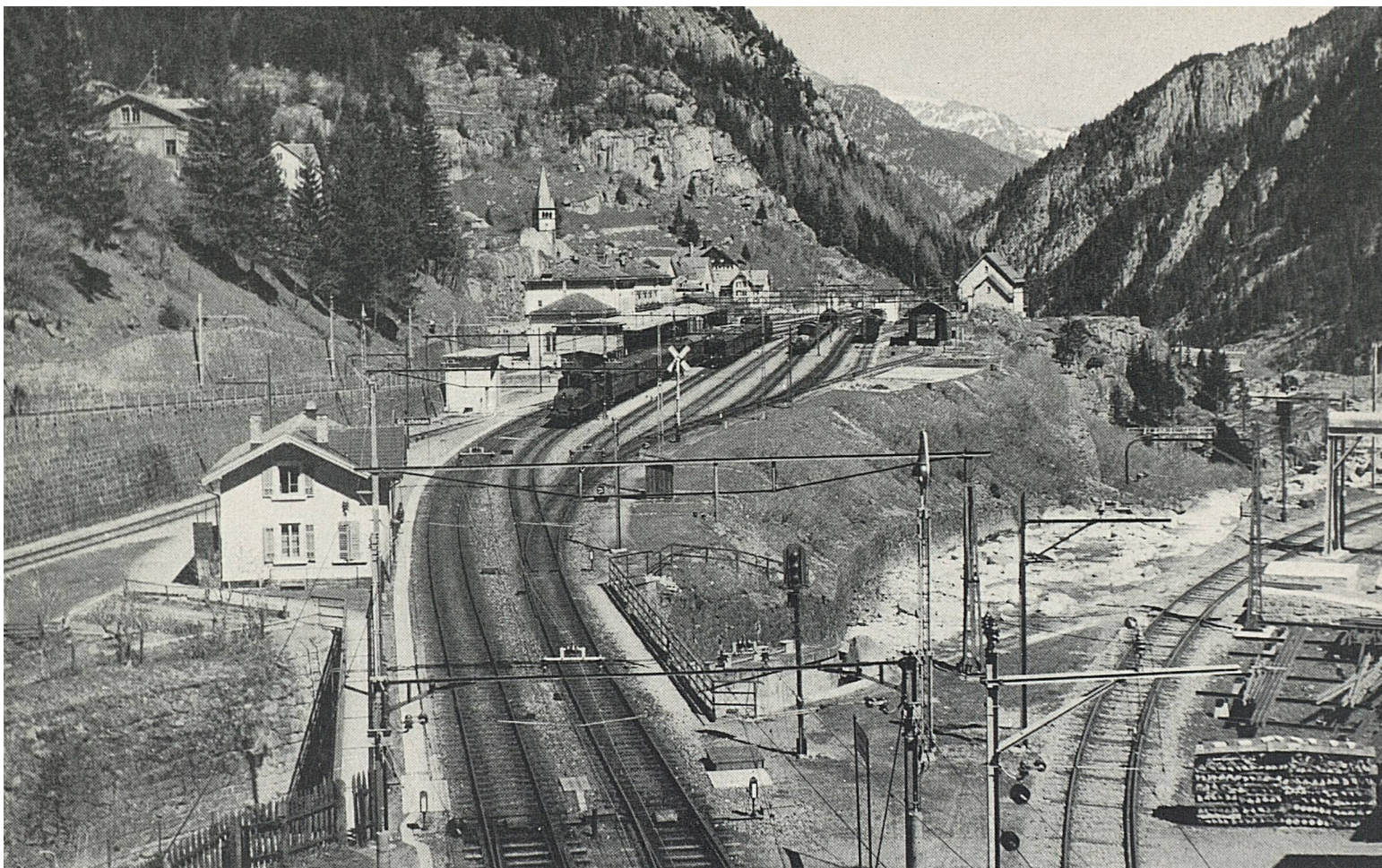
a) Gliederung nach Arbeitsgebieten	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter Jahresdurchschnitt				
	1959	%	1960	%	Unterschied 1959/1960
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen . . . . .	2 688	6,6	2 728	6,7	+ 40
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw. . . . .	18 778	46,2	19 211	46,9	+ 433
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw. . . . .	4 236	10,4	4 209	10,3	— 27
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw. . . . .	3 221	7,9	3 230	7,9	+ 9
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes . . . . .	1 570	3,9	1 522	3,7	— 48
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Bahnmeister, Bahnarbeiter usw. . . . .	4 953	12,2	4 765	11,6	— 188
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten . . . . .	3 995	9,8	3 957	9,7	— 38
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke . . . . .	226	0,6	225	0,6	— 1
Übriges Personal, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee . . .	984	2,4	1 087	2,6	+ 103
b) Gliederung nach Anstellungsverhältnis					
Ständiges Personal. . . . .	37 292	91,7	37 240	91,0	— 52
Hilfspersonal. . . . .	1 422	3,5	1 738	4,2	+ 316
Lehrlinge. . . . .	850	2,1	926	2,3	+ 76
Eigenes Personal, Total. . . . .	39 564	97,3	39 904	97,5	+ 340
Unternehmerarbeiter . . . . .	1 087	2,7	1 030	2,5	— 57
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total . . . . .	40 651	100,0	40 934	100,0	+ 283

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, dass trotz den vor allem im Güterverkehr stark gestiegenen Verkehrsleistungen mit der relativ geringen Zunahme des Gesamt-Personalbestandes um 283 Mann auszukommen war, was allerdings beträchtliche Investitionen zur Voraussetzung hatte.

### 2. Einstellung von Personal

Die Einstellung von Personal stiess auch im Berichtsjahr auf Schwierigkeiten. Gelegentlich wird deshalb die Frage gestellt, ob es im Hinblick darauf zweckmässig sei, der Auslese von Personal so viel Sorgfalt angedeihen zu lassen. Hierzu ist vorab einmal festzustellen, dass der Mangel an Arbeitskräften eine allgemeine Zeiterscheinung darstellt. Auch Unternehmungen, welche keine Anstellungsprüfungen durchführen, haben Schwierigkeiten, genügend Personal zu bekommen. Das Interesse an qualifizierter Tätigkeit im Eisenbahnberuf ist keineswegs gering, und von wenigen Ausnahmen abgesehen übersteigt die Zahl der Bewerber den jeweiligen Bedarf denn auch deutlich. Die Schwierigkeit liegt vielmehr darin, dass verhältnismässig viele Bewerber die minimalen Voraussetzungen nicht erfüllen. Unbestritten ist, dass eine gute fachliche Ausbildung und eine geschickte Betreuung des Nachwuchses für den Eisenbahndienst von grösster Bedeutung sind. Daneben müssen aber noch bestimmte andere Voraussetzungen – geistige und charakterliche Eigenschaften – gegeben sein. Deren Vorhandensein wird durch Anwendung psychologischer Prüfungsmethoden abgeklärt. Menschliches Versagen bei einer Transportunternehmung kann leicht zu Katastrophen führen. Bedauerliche Unfälle unterstreichen jedesmal wieder die Notwendigkeit einer sorgfältigen Personalauslese. In diesem Sinne ist eine psychologische Eignungsuntersuchung immer auch Unfallverhütung an der Quelle. Die Erfahrung im laufenden Geschäftsjahr hat wiederum gezeigt, dass es unver-





Der Bahnhof Göschenen vor ...

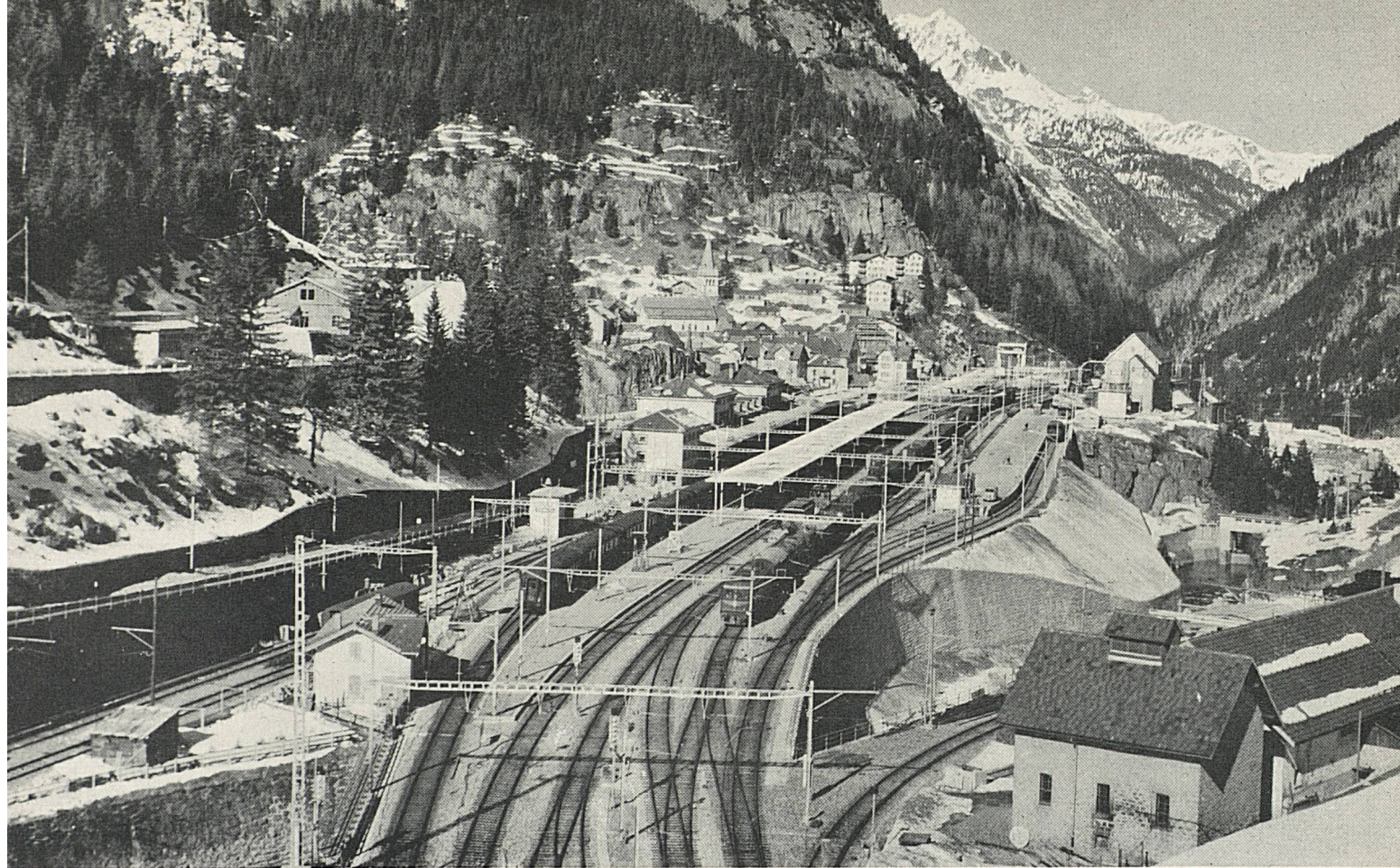
antwortlich wäre, die Beurteilungsmaßstäbe zu mildern, indem natürlich gesetzte Grenzen nicht beachtet würden. Im Jahre 1960 erstellte der Psychologische Dienst der Personalabteilung nahezu 2600 eignungspsychologische Gutachten. Im Zusammenhang mit der Wiedereingliederung teilinvaliden Arbeiter in den Arbeitsprozess wurde eine eignungspsychologische Untersuchung an über 100 Rangierarbeitern durchgeführt, um Unterlagen für die Leistungsbeurteilung zu gewinnen.

Einen ungünstigen Einfluss auf die Personalrekrutierung haben auch die prekären Wohnungsmarktverhältnisse auf gewissen Plätzen. Die Bundesbahnen fördern deshalb den genossenschaftlichen Wohnungsbau des Personals sowie die Erstellung von Einzelwohnungen durch Gewährung von Hypothekendarlehen. Heute bestehen 38 Eisenbahnerbaugenossenschaften mit einem Gesamtbestand von 3451 Wohnungen. Ein- und Zweifamilienhäuser von Bediensteten mit insgesamt 3000 Wohnungen wurden von den SBB mitfinanziert. Ausserdem stehen dem Personal zur Zeit über 1600 Dienstwohnungen zur Verfügung. Wenn diese auch aus andern als wohnbaupolitischen Gründen bereitgestellt worden sind, so kommt ihnen bei der heutigen Wohnungsknappheit doch nicht geringe Bedeutung zu. Schliesslich sind auch über 900 bundesbahneigene Mietwohnungen vorhanden. Insgesamt werden somit rund 9000 Wohnungen von SBB-Personal belegt, so dass heute mehr als 20% des Personals Wohnungen besitzen, an denen der Arbeitgeber in irgendeiner Form mitbeteiligt ist. Der Mangel an Wohnraum und die hohen Mietzinse für neue Wohnungen in den Städten erfordern aber weitere Anstrengungen. Der genossenschaftliche Wohnungsbau verdient auch in Zukunft Unterstützung. Ferner hat sich die Generaldirektion entschlossen, in grossen Eisenbahntentren – vorerst in Basel, wo die Verhältnisse weitaus am schwierigsten sind – Wohnungen für das Personal aus Mitteln der Pensionskasse erstellen zu lassen. Verschiedene Projekte befinden sich gegenwärtig im Studium.

### 3. Dienstverhältnis im allgemeinen

Verschiedene das Dienstverhältnis im allgemeinen, die Arbeitszeit und die Entlohnung berührende Fragen sind im Verlaufe des Jahres mit den Personalverbänden besprochen worden. Die Fachausschüsse behan-





... und nach dem Umbau

delten eine Anzahl Geschäfte betrieblicher, verkehrlicher, technischer und organisatorischer Natur. Für die Amtsdauer 1961–1964 waren die Personalkommissionen neu zu wählen. Weil für 19 Kommissionen mehr Wahlvorschläge eingingen als Mandate zu vergeben sind, mussten diese Kommissionen auf dem Wege direkter Wahlen neu bestellt werden. Wesentliche Änderungen in der Sitzverteilung sind nicht eingetreten.

Das Eidgenössische Finanz- und Zolldepartement hat die Paritätische Kommission für Personalangelegenheiten mit der Begutachtung einiger grundsätzlicher Fragen zur Einreihung des gelernten Handwerkerpersonals beauftragt. Es geht dabei namentlich um den Vergleich der Stellen der Handwerker mit andern Positionen in der Ämterklassifikation und der von den SBB ausgerichteten Handwerkerlöhne mit den Bezügen der gelernten Berufsarbeiter in der Privatwirtschaft.

Die mittleren und unteren Ämter des Verwaltungsdienstes wurden auf Grund systematischer Arbeitsplatzbewertungen neu eingestuft und in einen Stellenplan aufgenommen.

Unter dem Titel «Sofortmassnahmen zur Bekämpfung der Rekrutierungsschwierigkeiten» haben die Personalverbände eine Reihe weittragender Begehren gestellt, die zur Hauptsache eine Vorwegnahme der bekannten Postulate zum Arbeitszeitgesetz bedeuten. Der Föderativverband des Personals öffentlicher Verwaltungen und Betriebe fordert die weitere Verkürzung der Arbeitszeit, die Einführung besonderer Vergütungen für den Sonntagsdienst und den unregelmässigen Dienst, eine starke Ausweitung des Begriffs «Nachtdienst», verbunden mit der Erhöhung der Nachtdienstzulage, sowie eine allgemeine Heraufsetzung der Anfangslöhne. Mit Wirkung ab 1. Januar 1961 ist eine Erhöhung der Nachtdienstzulage durch Vereinheitlichung des Ansatzes und Gewährung einer Teuerungszulage auf dem Einheitssatz bereits zugestanden worden. Der endgültige Entscheid über die sehr weitgehenden Personalbegehren fällt im übrigen in die Zuständigkeit des Bundesrates.

In Anlehnung an die Bestimmungen des Gesetzes über die Invalidenversicherung wird der Wiedereingliederung Invaliden in den Arbeitsprozess unter entsprechender Gestaltung des Dienstverhältnisses alle Aufmerksamkeit geschenkt.



Die Generaldirektion hat mit Wirkung ab 1. Januar 1960 Vorschriften über das Dienstverhältnis des weiblichen Hilfspersonals erlassen. Angesichts der zunehmenden Beschäftigung ausländischer Hilfskräfte sind ferner Richtlinien über die Regelung des Dienstverhältnisses dieser ausländischen Arbeitskräfte aufgestellt worden. Ende Jahr standen 215 ausländische Hilfskräfte im Dienst, die auf den Plätzen Genf, Basel, Zürich, Winterthur und Schaffhausen beschäftigt waren.

Auch im Berichtsjahr sind aus Personalkreisen zahlreiche Vorschläge für Arbeitsvereinfachungen und -einsparungen eingereicht worden. Von den rund 100 von den Fachdiensten gründlich geprüften Vorschlägen wurde rund ein Drittel als brauchbar und damit prämienswert befunden. Deren Einsender werden mit einer Anerkennungsurkunde der Generaldirektion und mit einer den Wert und Nutzen des verwirklichten Vorschlages berücksichtigenden Geldprämie belohnt. Der überwiegende Teil der eingegangenen wie auch der prämierten Vorschläge stammt von Personal der Hauptwerkstätten.

Mit der auf 1. Dezember 1959 in Kraft getretenen neuen Beamtenordnung II ist in Disziplinarangelegenheiten dem Beschwerdeführer die Möglichkeit eingeräumt worden, eine von der Kreisdirektion als Rekursinstanz abgewiesene Beschwerde bis an die Generaldirektion weiterzuziehen. Davon ist im Berichtsjahr in vier Fällen Gebrauch gemacht worden, wobei die Disziplinarbeschwerde durch die Generaldirektion in einem Falle aufgeheissen worden ist.

#### **4. Besoldungen**

Die Höhe der Besoldungen ist im Bundesgesetz vom 3. Oktober 1958 festgelegt. Wie im Jahre 1959, ist im Berichtsjahr eine Teuerungszulage von  $3\frac{1}{2}\%$  – mindestens aber Fr. 315 für Verheiratete und Fr. 280 für Ledige – gewährt worden. Der Ortszuschlag richtete sich nach dem vom Eidgenössischen Finanz- und Zolldepartement für die Einreichungsperiode 1960–1962 neu erlassenen Ortsverzeichnis. Der Lohnanspruch bei Dienstaussetzung wegen Militärdienstes ist von der Generaldirektion neu geordnet worden. Wie im vorangegangenen Abschnitt erwähnt, haben die Personalverbände verschiedene Begehren anhängig gemacht, die auf eine Erhöhung der Besoldungen hinzielen.

#### **5. Personalfürsorge**

##### **a) Allgemeines**

Die allgemeine Personalfürsorge ist durch die Personalabteilung und die Personalsektionen der Kreise in enger Zusammenarbeit mit den sechs Fürsorgerinnen sorgfältig gepflegt worden. Die verschiedenen Hilfsquellen – wie Hilfskasse, Fürsorgefonds, Darlehensinstitution – mussten in zahlreichen Fällen für in finanzielle Schwierigkeit geratene Bedienstete herangezogen werden.

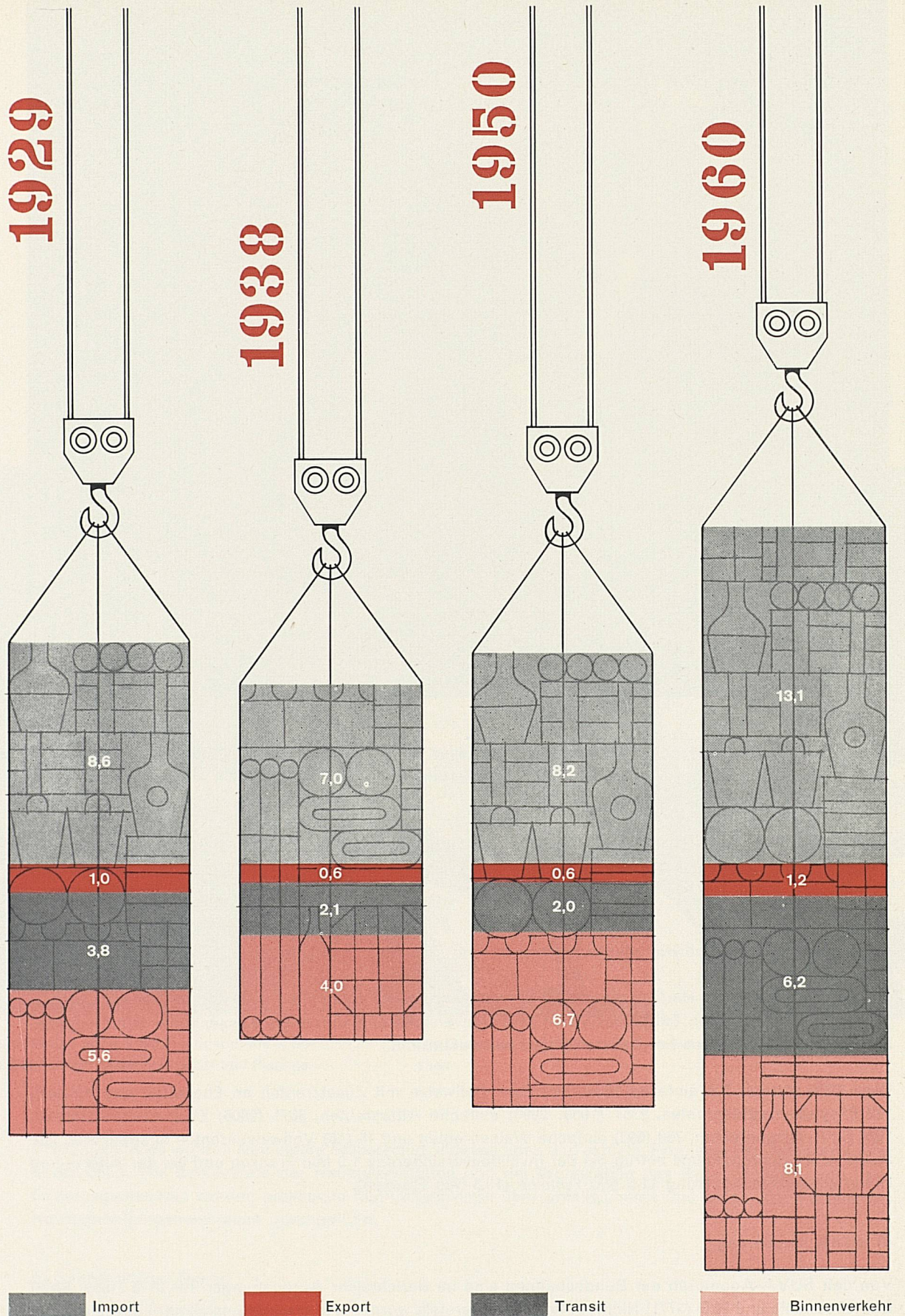
Über die auf die Besoldung anzurechnenden Leistungen der Militärversicherung, der SUVA und der SBB wurden anfangs 1960 neue Weisungen erlassen.

##### **b) Pensions- und Hilfskasse**

Die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen zählte Ende des Berichtsjahres 36 219 (1959: 36 038) Versicherte und 1284 (1290) Einleger. Der versicherte Verdienst der Kassenmitglieder ist auf 344,8 Mio Franken (325,7 Mio Franken) angestiegen. Die Zahl der Bezüger von Pensionen (altershalber Zurückgetretene, Invalide, Witwen und Waisen) betrug 22 902 (22 818) Personen. Das Total der Jahrespensionen erreichte 96,9 Mio Franken (94,9 Mio Franken).

Auf 1. Januar 1960 ist der Nachtrag IV zu den Statuten vom 9. Oktober 1950 in Kraft getreten. Die damit verwirklichte Erhöhung der Witwenpension von 30 auf  $33\frac{1}{3}\%$  des versicherten Verdienstes konnte durch Anpassung des festen Invalidenzuschlages an die Eidgenössische Invalidenversicherung finanziert werden. Die Neuordnung des versicherten Verdienstes bedingte Mehraufwendungen von 18,8 Mio Franken, wovon die Mitglieder 7,3 Mio Franken und die SBB 11,5 Mio Franken entrichteten. Die Einführung einer Kinderzulage zur Invalidenpension machte um 13,3 Mio Franken höhere Aufwendungen erforderlich. Dieser Betrag wird von den SBB verzinst und später durch die zu erwartenden technischen Gewinne der Kasse



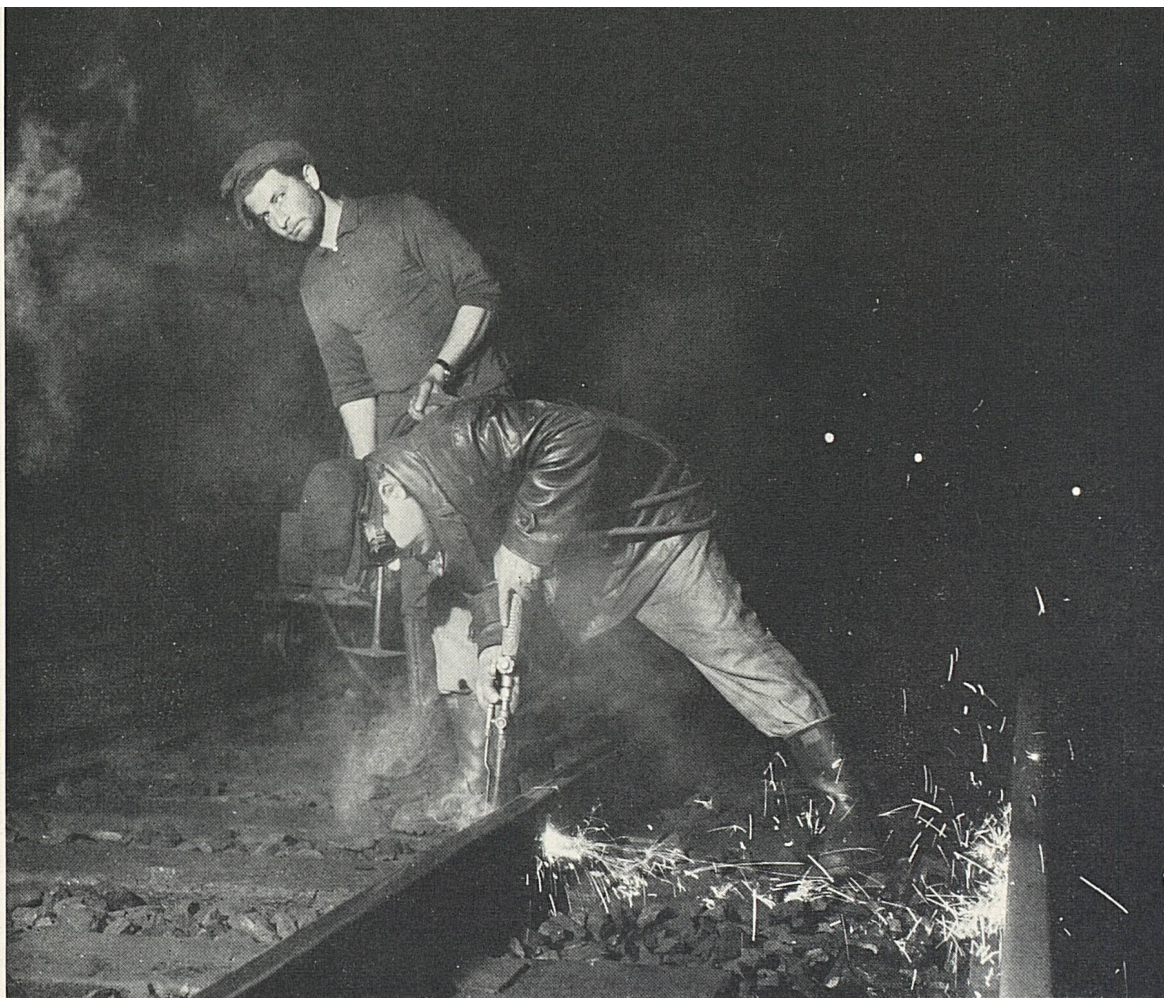


Angaben in Mio Tonnen

### Struktur des Güterverkehrs

Dem internationalen Verkehr (Import, Export und Transit) kommt eine grössere Bedeutung zu als dem Binnenverkehr





ausgeglichen. Den Rentenbezürgern der Pensionskasse wurde im Berichtsjahr ebenfalls eine monatlich zahlbare Teuerungszulage von  $3\frac{1}{2}\%$  der um den festen Zuschlag gemäss Artikel 24 der Kassenstatuten herabgesetzten Rente ausgerichtet.

Die seit 1959 von den Mitgliedern der Pensions- und Hilfskasse und von den Bundesbahnen in den Stabilisierungsfonds eingelegten Beiträge erreichten Ende des Berichtsjahres insgesamt 3,6 Mio Franken. Die Einlage 1960 betrug 1,9 Mio Franken.

#### c) Invaliden-, Alters- und Hinterlassenenversicherung

Wie bei der Alters- und Hinterlassenenversicherung werden die Versicherungsleistungen der auf 1. Januar 1960 in Kraft getretenen Eidgenössischen Invalidenversicherung durch die Kassenstelle der Eidgenössischen Ausgleichskasse bei den Bundesbahnen ausbezahlt.

Ende 1960 wurden 276 einfache Invalidenrenten (teilweise mit Zusatzrenten an Ehegatten und Kinder), 172 Ehepaar-Invalidenrenten, 2351 (1959: 2096) einfache Altersrenten, 3071 (2806) Ehepaar-Altersrenten, 1066 (972) Witwenrenten, 750 (692) einfache Waisenrenten und 15 (16) Vollwaisenrenten ausgerichtet. Die ausbezahlte Rentensumme betrug bei der Invalidenversicherung 1,0 Mio Franken und bei der Alters- und Hinterlassenenversicherung 11,5 Mio Franken (10,3 Mio Franken).

#### d) Unfallversicherung

Von den SUVA-Agenturen der Bundesbahnen sind im Berichtsjahr Abrechnungen für 9175 (1959: 8866) Betriebsunfälle und 3925 (3771) Nichtbetriebsunfälle erstellt worden. An Invalide und Hinterlassene wurden Ende 1960 in der Betriebsunfallversicherung 1524 (1506) Renten und in der Nichtbetriebsunfallversicherung 715 (698) Renten ausgerichtet. Die erbrachten Versicherungsleistungen für im Berichtsjahr abgeschlossene Schadenfälle und ausbezahlten Renten erreichten den Betrag von 7,7 Mio Franken (7,4 Mio Franken). Die versicherte Lohnsumme betrug Ende 1960 403,9 Mio Franken (398,8 Mio Franken).



#### e) Krankenkasse

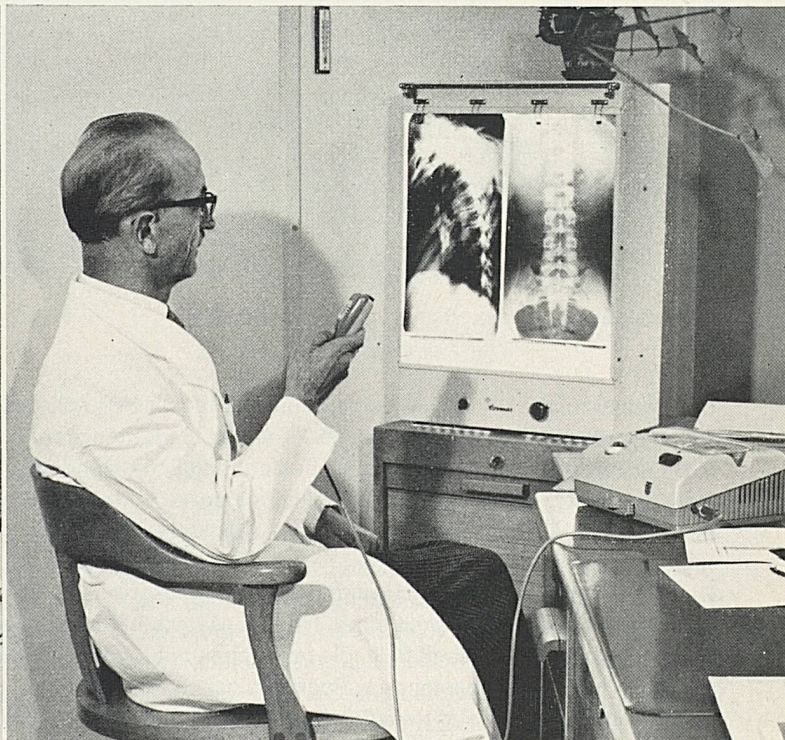
Die Krankenpflegekosten sind weiter angestiegen. Die Jahresergebnisse der Krankenpflegeversicherung weisen seit 1958 Ausgabenüberschüsse auf. Der Verwaltungsrat hat daher am 22. Dezember 1960 verschiedene Bestimmungen der Krankenkassenstatuten mit Wirkung ab 1. Januar 1961 geändert. Gleichzeitig wurden der Mitgliederbeitrag von bisher monatlich Fr. 8 auf Fr. 9 und der Selbstbehalt von durchschnittlich 13,5% auf 15% erhöht. Mit diesen Massnahmen hofft man, das finanzielle Gleichgewicht der Krankenpflegeversicherung wieder herzustellen.

#### f) Unfallverhütung

Zahlreiche Betriebsbesichtigungen und besondere Vorkommnisse gaben Anlass, verschiedene prophylaktische Massnahmen einzuleiten. Daneben wurde auf strengere Disziplin in der Benützung der angebrachten Schutzvorrichtungen sowie in der Befolgung der Sicherheitsvorschriften Wert gelegt. In reglementarischen Instruktionkursen für Stations- und Zugdienstlehrlinge sowie für Aufsichtsorgane des Bau- und



Die ärztlichen Dokumente werden auf Mikrofilm aufgenommen, damit auf die Aufbewahrung der Originalakten verzichtet und Platz gewonnen werden kann



Die Diagnose des Röntgenbildes wird auf ein Diktiergerät gesprochen

Stationsdienstes wurden elementare Selbstschutzmassnahmen und aktuelle Probleme der Unfallverhütung besprochen. Für Bedienstete der Hauptwerkstätten und der Werkstätten des Bau-, Stations- und Zugförderungsdienstes wurden praktische Instruktionkurse über unfallsicheres und rationelles Arbeiten an Holzbearbeitungsmaschinen durchgeführt.

#### g) Bahnärztlicher Dienst

Die Anzahl der im Berichtsjahr angemeldeten Krankheiten und Unfälle (ohne Kurzabsenzen) ist praktisch gleich geblieben wie 1959:

	1959	1960
Angemeldete Krankheitsfälle . . . . .	18 418	18 362
Angemeldete Unfälle . . . . .	6 313	6 242



Im Berichtsjahr bezifferten sich die Abwesenheiten des Personals wegen Krankheiten und Unfällen (einschliesslich Kurzabsenzen) auf 581 639 Tage (1959: 610 721 Tage). Somit ergibt sich eine Morbidität (durchschnittliche Abwesenheit pro Beschäftigten) von 15,24 Tagen gegenüber 16,01 im Jahre 1959 und 15,7 im Jahre 1958. Die krankheitsbedingten Abwesenheiten des Personals sind in einem erfreulichen Ausmass zurückgegangen, während bei den auf Unfälle und Kurzabsenzen zurückzuführenden Ausfällen keine wesentliche Abweichung gegenüber dem Vorjahr festzustellen ist.

	1958	1959	1960
Die Morbidität beträgt bei:		Tage	
Krankheiten . . . . .	11,06	11,37	10,86
Betriebsunfällen . . . . .	1,95	2,07	1,86
Nichtbetriebsunfällen . . . . .	1,75	1,65	1,55
Kurzabsenzen . . . . .	0,94	0,92	0,97

Morbidität nach Beschäftigungsgruppen:

Dienst im Büro . . . . .	7,59	8,42	8,39
Dienst im Freien . . . . .	19,15	19,21	17,51
Dienst im Büro und im Freien . . . . .	14,53	14,70	14,81
Dienst auf der Lokomotive . . . . .	13,07	13,62	12,59
Dienst auf den Zügen . . . . .	17,81	18,48	16,30
Dienst in den Hauptwerkstätten (ohne Bürodienst) . . . . .	18,20	19,06	17,56

Die mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall) beträgt bei:

Krankheiten . . . . .	23,40	23,55	22,58
Betriebsunfällen . . . . .	20,22	21,52	19,59
Nichtbetriebsunfällen . . . . .	25,10	23,83	22,56
Kurzabsenzen . . . . .	1,90	1,94	1,93

Der Bahnärztliche Dienst hat bei der Einstellung von 2834 (1959: 2266) Bewerbern begutachtend mitgewirkt. Dabei wurden 2417 Personen oder 85,3% (1959: 78,5%) tauglich, 307 Personen oder 10,8% (9,9%) untauglich und 110 Personen oder 3,9% (11,6%) bedingt tauglich befunden. Die zu Beginn des Jahres in Kraft gesetzte Invalidenversicherung liess die Mitarbeit mehrerer Ärzte der Abteilung in den Invalidenkommissionen für das SBB- und Bundespersonal sowie für Auslandschweizer zweckmässig erscheinen.

Die Tbc-Vorbeugungsaktionen unter dem eidgenössischen Personal wurden planmässig fortgesetzt. Die Einsicht in die Notwendigkeit einer Tbc-Prophylaxe hat sich im allgemeinen überall durchgesetzt. Gegen Ende des Jahres war es möglich, die Impfungen mit der lyophilisierten BCG-Trockenvakzine vorzunehmen, welche in bezug auf Konstanz der Resultate gegenüber dem bisher verwendeten Impfstoff wesentliche Vorteile bietet. Im Berichtsjahr wurden ferner die Ergebnisse der Schirmbildaktion 1959 verwertet, welche rund 32 000 Bildaufnahmen umfasst. Dabei wurden 20 bisher unbekannte, aktive und behandlungsbedürftige Tbc-Erkrankungen festgestellt. Die Schirmbilduntersuchungen erlaubten zudem die Erfassung von vier Tumorfällen, 29 Herzerkrankungen und 14 Fällen Boeckscher Erkrankungen. Es wurden rund 12 500 Mantoux-Proben und 2500 BCG-Impfungen vorgenommen. Die ausserordentlich starke Beanspruchung der Ärzte schloss die Bearbeitung neuer wissenschaftlicher Probleme aus. Dagegen wurden die begonnenen Studien planmässig fortgesetzt.

Im Berichtsjahr traten die neuen Reglemente über den Bahnärztlichen Dienst sowie über das Verfahren bei Krankheiten und Unfällen in Kraft. Dank Einführung der allgemeinen Meldepflicht sowie der zentralen Aufbewahrung der medizinischen Akten ist die Überwachung der Abwesenheiten des Personals auf einer neuen Basis aufgebaut worden. Diese erlaubt eine engere Zusammenarbeit mit den Dienststellen sowie ein rasches Eingreifen des Bahnärztlichen Dienstes. Die XXI. Konferenz der Bahnärzte, die im Oktober im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern stattfand, befasste sich mit den durch die Inkraftsetzung des neuen Reglementes bedingten Änderungen in der Zusammenarbeit zwischen den Dienststellen, den Bahnärzten und dem Bahnärztlichen Dienst sowie mit organisatorischen, tarifarischen und speziellen Begutachtungsfragen. Daneben beschäftigte sie sich mit Erkrankungsbildern aus dem Gebiet der Psychosomatosen und der vegetativen Dystonie. Der zweite Konferenztag war praktischen arbeitsmedizinischen Problemen gewidmet.