

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1961)

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](#)

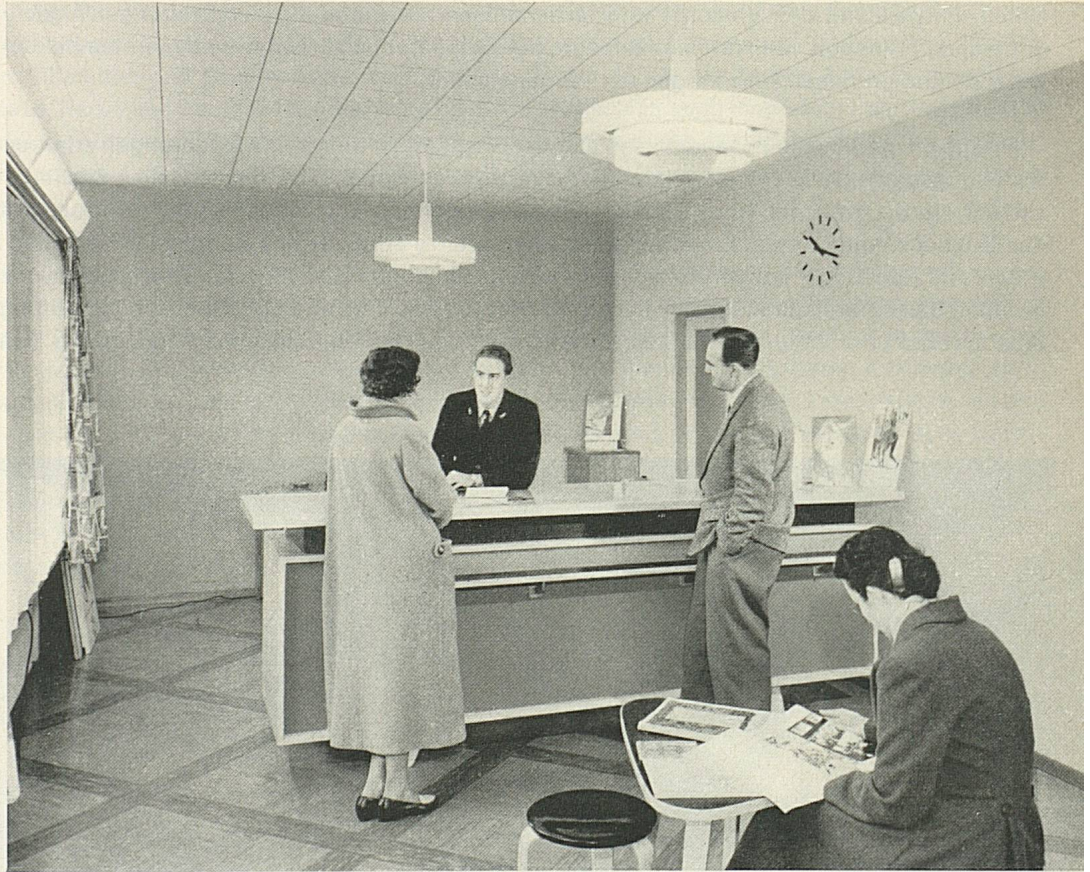
Terms of use

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: 05.05.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Verwaltung und Personal



Das Auskunftsbüro im neuen Bahnhof Burgdorf

I. Verwaltungsrat, Generaldirektion und Kreisdirektionen

1. Verwaltungsrat

Unter dem Vorsitz von Herrn Dr. h. c. Rodolphe Stadler behandelte der Verwaltungsrat in sechs Sitzungen 31 Geschäfte. Die Öffentlichkeit wurde über die gefassten Beschlüsse wie üblich durch Presse und Radio orientiert. Im Anschluss an eine Sitzung besichtigte der Rat mehrere Baustellen des Bahnhofes Bern. Eine Delegation des Verwaltungsrates inspizierte verschiedene Bahnanlagen im Raume Basel-Muttenz und liess sich über die bereits durchgeführten und die projektierten Ausbauarbeiten orientieren.

Am 25. Juli verschied in St. Gallen ganz unerwartet Herr Jakob Guyer. Der Verstorbene war seit dem Frühjahr 1945 ein sehr geschätztes Mitglied des Verwaltungsrates. Dank seiner vielseitigen und reichen Praxis als Industrieller und seiner persönlichen Liebenswürdigkeit erwarb er sich allgemein hohes Ansehen. Kurze Zeit später, am 12. August, starb Herr Dr. oec. publ. Rudolf Speich, Präsident des Schweizerischen Bankvereins in Basel. Während vierzehn Jahren lieh der Dahingegangene den Bundesbahnen seine überlegenen Erfahrungen als markanter Finanzfachmann und Führer grösster Wirtschaftsunternehmungen.

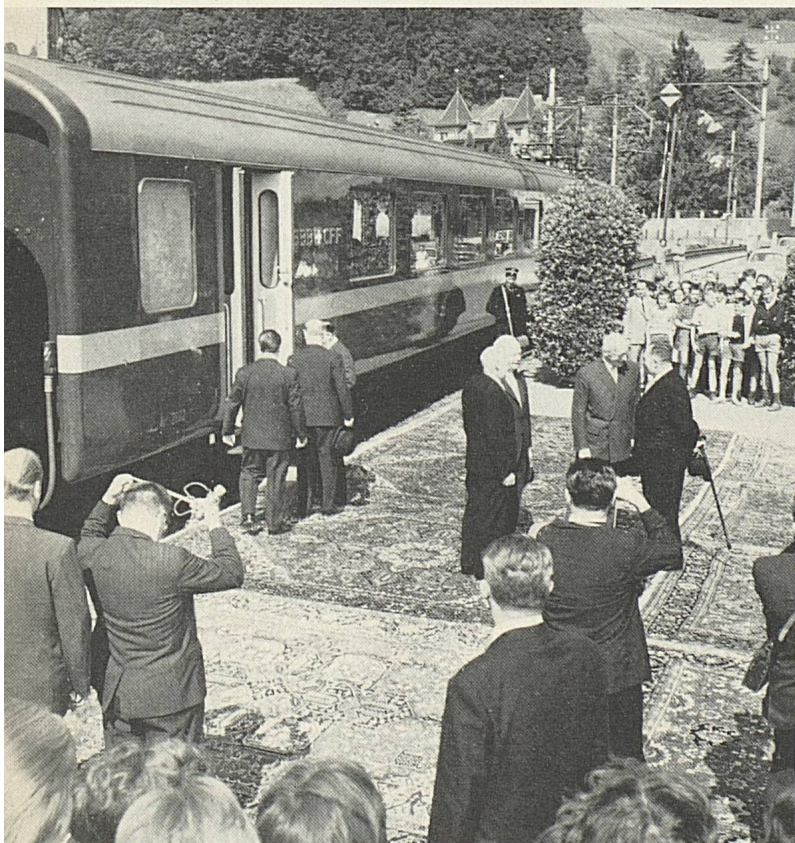
Als Nachfolger der beiden Verstorbenen wählte der Bundesrat an seiner Sitzung vom 22. Dezember Herrn Dr. Willie Joerin, Delegierter des Verwaltungsrates der ALKAG Kohlen und Mineralöl Import AG, Basel, und Herrn Nationalrat Dr. h. c. Max Schmidheiny, Präsident des Verwaltungsrates der Wild Heerbrugg AG, Heerbrugg.

2. Generaldirektion und Kreisdirektionen

Die Generaldirektion fasste in 47 Sitzungen 353 Beschlüsse. An zwei Direktorenkonferenzen pflegten die Generaldirektoren und die Kreisdirektoren einen allgemeinen Gedankenaustausch und behandelten u. a. folgende Probleme von allgemeinem Interesse: Massnahmen zur Behebung der Rekrutierungsschwierig-

keiten, Entwicklung des Verkehrs und Massnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsapparates, Transport von Automobilen durch die Alpentunnel, Ergebnisse der ersten beiden Kurse für Vorgesetzte und grundsätzliche Fragen der Personalpolitik.

Während die personelle Zusammensetzung der Geschäftsleitung keine Änderungen erfahren hat, ist bei den Abteilungschefs der Generaldirektion der Rücktritt des Chefs des Kommerziellen Dienstes für den Güterverkehr, Herrn Dr. rer. pol. Hans Dirlwanger, zu verzeichnen. Er ist nach 38jährigem erfolgreichen Wirken bei den Bundesbahnen wegen Erreichung der Altersgrenze auf Ende des Berichtsjahres in den Ruhestand getreten. Als Nachfolger hat der Verwaltungsrat den bisherigen Stellvertreter, Herrn Dr. rer. pol. Franz Hegner, gewählt. Bei der Kreisdirektion II in Luzern hat Herr Dr. iur. Hermann Egli, Chef der Verwaltungsabteilung, die Altersgrenze erreicht und auf Ende 1961 Abschied von den Bundesbahnen genommen, denen er während



Der deutsche Bundespräsident, Herr Dr. Lübke, reist bei seinem offiziellen Besuche der Schweiz im Aussichtswagen der SBB und wird von Herrn Bundesrat Dr. Spühler begleitet

37 Jahren hingebungsvoll diente. Die Generaldirektion hat als seinen Nachfolger Herrn Dr. iur. Richard Felber, Rechtsanwalt, gewählt, der bisher das Amt des Stellvertreters des Chefs der Verwaltungsabteilung der Kreisdirektion III in Zürich bekleidete. Verwaltungsrat und Generaldirektion danken den in den Ruhestand tretenden Abteilungschefs für ihre langjährige und verdienstvolle Arbeit bei den Bundesbahnen.

II. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

1. Verbindung mit der Bevölkerung und Aufklärung

Ein grosser Teil der Bevölkerung steht in häufigem Kontakt mit den Bundesbahnen – als Passagier, Verfrachter, Empfänger von Gütern, als Lieferant irgendwelcher Produkte oder in anderer Eigenschaft–, und dies ist wohl einer der Hauptgründe, dass die Öffentlichkeit den Belangen der Bundesbahnen derart reges Inter-

esse entgegenbringt. Die Bundesbahnen ihrerseits tragen diesem Informationsbedürfnis dadurch Rechnung, dass sie die Bevölkerung über die aktuellen Probleme und über wichtige Neuerungen im Fahrplan, bei den Tarifen, bei den Hilfsmitteln im Güterverkehr, beim Fahrzeugpark und bei den festen Anlagen eingehend orientieren. Presse, Radio und Fernsehen haben sich für diese Mittlerrolle auch im Berichtsjahr wiederum in erfreulicher Weise zur Verfügung gestellt. Informationen wurden ferner durch das SBB-Nachrichtenblatt und durch einen besonderen Dokumentationsdienst, dem im Rahmen der Aufgaben der Bibliothek wachsende Bedeutung zukommt, verbreitet.

Ein bedeutendes Interesse fand der neue elektrische Trans-Europ-Expresszug, der zufolge seines geschmackvollen und komfortablen Innenausbau und seiner Ausrüstung für vier Stromsysteme einen wichtigen Markstein im Fahrzeugbau bildet (Umschlagsbilder des Geschäftsberichtes). Die Presse des In- und Auslandes lernte diesen Zug an Sonderfahrten auf der Gotthard- und Simplonlinie kennen. Anlässlich einer besonderen Pressekonferenz wurde den Vertretern wichtiger Zeitungsredaktionen, der Presseagenturen und des Radios Gelegenheit geboten, die anfangs des Berichtsjahres in Betrieb genommene elektronische Datenverarbeitungsanlage (Bild Seite 27) im Betrieb zu sehen und einen Eindruck von der ausserordentlich grossen Leistungsfähigkeit dieser modernen Anlage zu gewinnen. Weitere Pressekonferenzen wurden anberaumt, um die Öffentlichkeit mit dem Projekt für den Ausbau des Rangierbahnhofes Basel-Muttenz sowie mit dem Stand der Arbeiten für die Erweiterung des Bahnhofes Bern vertraut zu machen.

Der Dokumentationsfilm «Kurzschluss auf der Schnellzugstrecke» und der zusammen mit der deutschen, schwedischen und dänischen Staatsbahn ausgearbeitete Gemeinschaftsfilm «Minuten des Abschieds» konnten fertiggedreht und in Kinos und Schmalfilmorganisationen eingesetzt werden. In Vorbereitung befinden sich der Film «Tunnelwärter vom St. Gotthard» und ein Dokumentarfilm über die neuen Trans-Europ-Expresszüge. Dem Film «Wollt Ihr wetten?», von dem allein in der Schweiz 16 Kopien zur Vorführung gelangten, ist ein grosser Erfolg beschieden. Im Rahmen des ersten internationalen Festivals für Eisenbahnfilme hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, in Zürich eine ganze Reihe von Filmen verschiedener europäischer Eisenbahnverwaltungen zu sehen.

2. Verkehrswerbung

Die Bundesbahnen entfalteten auch eine rege Werbetätigkeit. Mit Plakaten lenkte der Publizitätsdienst die Aufmerksamkeit der Bevölkerung auf die Einführung der elektrischen Trans-Europ-Expresszüge auf den Strecken Zürich-Mailand und Mailand-Paris sowie auf die Vorteile des Halbtax-Abonnementes (Ferien-Reiseverkehr, Geschäfts-Reiseverkehr) und der Fahrten mit der Bahn im Winter. Für die Werbung im Ausland wurden mit finanzieller Beteiligung anderer Transportanstalten Plakate mit Farbphotos von Schweizer Landschaften geschaffen. Eine Vielfalt von Prospekten und mehrere Inserataktionen werben für die neuerrichteten Trans-Europ-Express-Verbindungen, die Abonnemente aller Art, die Autotransporte durch die Alpentunnel, den Autozug Zürich-Avignon und die neuen Liegewagen, um nur die wichtigsten Werbesujets zu nennen. Der hauptsächlich für die Güterverkehrskunden herausgegebene Bahnkundenbrief erfreut sich eines grossen Interesses. Eine besondere Werbeaktion lief zugunsten der neueingeführten Trans-Europ-Güterzüge.

An Vorführungen von Werbefilmen haben rund 70 000 Personen teilgenommen. Der Schaufensterdienst wurde vollständig reorganisiert. Ein straffer Turnus ermöglichte den Einsatz von Dekorationen über den Personen- und Güterverkehr in über 1000 Fenstern von privaten Reisebüros, Banken und Warenhäusern.

Auch an den nationalen Messen und Ausstellungen brachten die Bundesbahnen ihre Leistungen zur Geltung. Wurden an der Mustermesse in Basel das Thema «Fördertechnik» und das zusammen mit der Elektrizitätswirtschaft ausgearbeitete Thema «Elektrizität im Dienste des Verkehrs» behandelt, so hoben das Comptoir in Lausanne und die OLMA in St. Gallen die grosse wirtschaftliche Bedeutung der Anschlussgeleise hervor. Der Internationale Automobilsalon in Genf bot Gelegenheit, zusammen mit den Strassenverkehrsorganisationen auf das richtige Verhalten des Strassenbenützers bei Niveauübergängen aufmerksam zu machen und auf die bis heute erzielten Fortschritte im Ersetzen dieser Übergänge durch Unter- und Überführungen hinzuweisen. An der Hyspa konnten die Besucher den vom Bahnärztlichen Dienst für die Betreuung des Personals verwendeten Untersuchungswagen, der mit den modernsten Hilfsmitteln ausgerüstet ist, besichtigen.

III. Internationale Angelegenheiten

Der stärkere wirtschaftliche Zusammenschluss europäischer Staaten, die Ausweitung des Verkehrs und das Streben der Bahnen nach erhöhter Leistungsfähigkeit haben in den letzten Jahren im Schosse des Internationalen Eisenbahnverbandes (Union internationale des chemins de fer, UIC) zu einer noch intensiveren Tätigkeit geführt. Es gilt, den veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen und die Eisenbahn auf die Aufgabestellung der Zukunft vorzubereiten. Mit dem von der UIC im Juli 1961 veröffentlichten Bericht «Die wirtschaftlichen Probleme der Eisenbahnen der Mitgliedsländer der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz» lenkten die Eisenbahnen die Aufmerksamkeit der Regierungen auf diese grundsätzlichen Probleme und auf die Dringlichkeit, die Verkehrsprobleme eingehend zu studieren. Auf technischem Gebiet wurden vor allem die mit der Einführung der automatischen Kupplung verbundenen Fragen weiter abgeklärt. Das neugegründete «Forum» ist mit der Aufgabe betraut, den Austausch wertvoller Nachrichten mit überseeischen Staaten zu ermöglichen. An ihrer Generalversammlung vom 29. November hat die UIC den Präsidenten der Generaldirektion SBB für die Amtsdauer 1963/64 als Vorsitzenden des Verbandes gewählt. Der UIC gehören gegenwärtig 32 europäische und 18 afrikanische und asiatische Bahnverwaltungen mit einem Netz von total 637 000 km an.

Die Europäische Verkehrsminister-Konferenz (Conférence européenne des ministres des transports, CEMT) befasste sich an ihren Tagungen von Wien und Paris vor allem mit der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnen, der Standardisierung des Eisenbahnmaterials, der Hebung der Sicherheit im Strassenverkehr und mit der Herstellung zweckmässiger Verbindungen zwischen den Verkehrsmitteln zu Land und in der Luft. Die Konferenz hat in einer Entschliessung festgehalten, dass die wirtschaftlichen Probleme der Eisenbahnen nicht isoliert, sondern immer nur unter dem Gesichtswinkel des Verkehrs in seiner Gesamtheit und der Verkehrs-koordination gelöst werden sollen.

Der Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission (Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, CTI/CEE) befasste sich mit der Signalisierung der Niveauübergänge, dem Transport explosiver Güter, den Lademitteln für kombinierte Transporte, mit statistischen Problemen sowie mit dem Transport schnellverderblicher Lebensmittel.

Die Kommission für Binnentransporte des Internationalen Arbeitsamtes (Commission des transports internes de l'Organisation internationale du travail) behandelte namentlich die allgemeinen Arbeitsbedingungen der Eisenbahner und die sich aus der technischen Entwicklung des Schienen- und Strassenverkehrs ergebenden sozialen Begleiterscheinungen. Die Kommission beantragte dem Verwaltungsrat des Bureau international du travail (BIT), gewisse allgemeinverbindliche Richtlinien zu erlassen.

Die 6. Diplomatische Konferenz für die Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (CIV) und des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) tagte unter dem Vorsitz von Nationalrat Dr. Schaller und in Anwesenheit von Vertretern aller Vertragsstaaten vom 20.–25. Februar 1961 in Bern. Von Wichtigkeit ist namentlich der Beschluss, dem Bestreben der Bahnen, die Verkehrsströme über die wirtschaftlichsten Transportwege zu leiten, Rechnung zu tragen und die Transportpflicht sinngemäss etwas zu erleichtern.

Der Leitende Ausschuss des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (Comité international des transports par chemin de fer, CIT), dessen Geschäftsführung die SBB besorgen, hat vor allem untersucht, welche Vorschriften im Nachgang zur Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (CIV) und des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) einer Anpassung bedürfen. Ferner hat er die Abweichungen von der CIM, die im Zusammenhang mit restriktiven Massnahmen auf dem Gebiete der Währungspolitik stehen, näher geprüft.

Über die Tätigkeit der Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK/CEH) und der Europäischen Güterzugfahrplankonferenz (LIM) wird im Abschnitt «Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene» (Seite 12) berichtet. Auf internationale Tarifprobleme wird im Abschnitt «Tarife» (Seiten 3 ff.) hingewiesen.

Folgende Seiten: Beispiele moderner Werbung im In- und Auslande

Die Internationale Simplon-Delegation prüfte eine Reihe von Fahrplan-, Verkehrs- und Tariff Fragen. Zur Diskussion stand ferner die Verkehrsabrechnung für die Strecke Brig-Iselle.

Der Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (Union des services routiers des chemins de fer européens, URF) nahm die Griechischen Staatsbahnen als 15. Mitglied in den Verband auf und dehnte in der Folge das europäische Netz auf dieses Reiseland aus. Während der amerikanische Touristenverkehr nach Europa einen Rückgang verzeichnete, konnte der Europabus die Zahl seiner Fahrgäste aus den USA in erfreulichem Umfang erhöhen.

Die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (Communauté économique européenne EWG/CEE) veröffentlichte am 10. April 1961 ihr «Mémorandum sur l'orientation à donner à la politique commune des transports». Aus diesem umfangreichen und ausserordentlich wichtigen Werk geht insbesondere hervor, dass die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft in jedem Stadium der etappenweisen Integration über ein Transportsystem verfügen möchte, das den Bedürfnissen in qualitativer und in quantitativer Hinsicht entspricht. Die Bestrebungen sollen ferner dahin gehen, die Transportkosten nach Möglichkeit zu senken, ohne dass dies indessen auf Kosten der qualitativen Leistung gehen dürfte. Die Transporte sollen derart zur Durchführung gelangen, dass der Gütertausch stimuliert wird. Die künftige gemeinsame Verkehrspolitik hat sich dem Allgemeininteresse zu unterziehen und hat sowohl den Bedürfnissen der Wirtschaft als auch den besonderen Eigenschaften der verschiedenen Verkehrsmittel Rechnung zu tragen, wobei der Grundsatz der Selbsterhaltung im Vordergrund stehen muss.

IV. Personal

1. Personalbestand

a) Gliederung nach Arbeitsgebieten	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter Jahresdurchschnitt				
	1960	%	1961	%	Unterschied 1960/1961
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	2 728	6,7	2 791	6,7	+ 63
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	19 211	46,9	19 815	47,5	+ 604
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 209	10,3	4 155	10,0	— 54
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 230	7,9	3 303	7,9	+ 73
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 522	3,7	1 467	3,5	— 55
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste, der Haupt- und Depotwerkstätten usw.	4 765	11,6	4 948	11,9	+ 183
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 957	9,7	3 979	9,5	+ 22
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	225	0,6	221	0,6	— 4
Übriges Personal, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee. . .	1 087	2,6	1 020	2,4	— 67
b) Gliederung nach Anstellungsverhältnis					
Ständiges Personal.	37 240	91,0	37 340	89,5	+ 100
Hilfspersonal.	1 738	4,2	2 180	5,2	+ 442
Lehrlinge.	926	2,3	989	2,4	+ 63
Eigenes Personal, Total.	39 904	97,5	40 509	97,1	+ 605
Unternehmerarbeiter	1 030	2,5	1 190	2,9	+ 160
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total	40 934	100,0	41 699	100,0	+ 765

Der Personalbestand hat im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 765 Personen zugenommen. Im Hinblick auf die stark gestiegenen Verkehrsleistungen ist diese Erhöhung vertretbar.

2. Allgemeine Personalfragen

Auf dem schweizerischen Arbeitsmarkt fehlen trotz dem Einsatz von mehr als einer halben Million ausländischen Arbeitskräften in allen Wirtschaftszweigen Angestellte und Arbeiter. Dies hat sich auch bei den Bundesbahnen verstärkt ausgewirkt. Als öffentliches Unternehmen sind sie gehalten, nach Möglichkeit einheimische Arbeitskräfte zu beschäftigen. Durch die Verhältnisse gezwungen, haben die Bundesbahnen nun aber in den grossen Zentren in vermehrtem Masse ausländische Arbeiter einstellen müssen. Deren Gesamtzahl ist gegen Ende des Jahres auf rund 600 angestiegen.

Die Personalknappheit in Zeiten eines bisher noch nie erreichten Verkehrsaufkommens einerseits und die Verwirklichung der vom Bundesrat auf den 1. Juni 1959 beschlossenen Verkürzung der Arbeitszeit von 48 auf 46 Stunden andererseits haben namentlich beim Stations- und Zugpersonal wiederum zur Verschiebung oder gar zur Sistierung von Ruhe- und Ferientagen gezwungen. So mussten allein bei diesem Dienst rund 9700 rückständige Ferien- und Ruhetage in bar abgegolten werden. Ferner wurden dem Betriebspersonal für die Leistung von Überzeit 2,1 Mio Franken vergütet.

Der Auslese geeigneten Personals ist wiederum alle Aufmerksamkeit geschenkt worden. Ausser der fachlichen Eignung dürfen vor allem die geistigen und charakterlichen Voraussetzungen nicht fehlen. So besteht die Hauptaufgabe des Psychologischen Dienstes nach wie vor in der begutachtenden Tätigkeit auf dem Gebiete der Eignungspsychologie. Allein im Jahre 1961 gelangten mehr als 2300 Eignungsuntersuchungen zur Durchführung, womit sich die Zahl der untersuchten Fälle im Vergleich zum Jahre 1951 um 90% erhöhte. Darin mag ein Hinweis liegen, wie sehr es den Bundesbahnen daran gelegen ist, den Schwierigkeiten menschlicher Natur rechtzeitig zu begegnen. Je stärker die menschliche Arbeitskraft in Anspruch genommen wird, desto mehr ist das Unternehmen auf möglichst vielseitig einsetzbare Beamte angewiesen. Es hat sich auch gezeigt, dass diese eine geringe Unfallanfälligkeit aufweisen.

Zahlreiche, das Dienstverhältnis im allgemeinen, die Arbeitszeit und Entlohnung berührende Fragen sind im Verlaufe des Jahres mit den Personalverbänden besprochen worden. Die Fachausschüsse, denen die Begutachtung wichtiger Sachfragen obliegt, entfalteten eine fruchtbare Tätigkeit. Die Aktion zur Prämierung von Verbesserungsvorschlägen aus Personalkreisen zeitigte wiederum erfreuliche Ergebnisse. Gegen 40% der eingereichten Vorschläge waren brauchbar und konnten mit Prämien belohnt werden.

Nach der Vereinheitlichung und Erhöhung der Nachtdienstzulage auf 1. Januar 1961 hat der Bundesrat die in der Beamtenordnung festgesetzte Nachtdienstzeit (von 22 bis 5 Uhr) mit Wirkung ab 1. März 1961 auf die Zeit von 21 bis 6 Uhr ausgedehnt.

Zufolge Änderung des Bundesgesetzes über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten, die von den eidgenössischen Räten am 29. September einstimmig genehmigt wurde, traten auf 1. Januar 1962 folgende Erhöhungen der Bezüge in Kraft:


- Realloohnerhöhung von 4%, mindestens aber Fr. 400
- Einbau der Teuerungszulagen (5,5% Ende 1961)
- Verkürzung der Durchlaufzeit vom Mindest- zum Höchstbetrag der Besoldung von zehn auf acht Jahre
- Erhöhung der Kinderzulage von Fr. 376 auf Fr. 400 bzw. Fr. 450
- Einführung besonderer Vergütungen für den Sonntagsdienst und den unregelmässigen Dienst.

Diese Erhöhungen werden jährliche Mehraufwendungen von rund 30 Mio Franken zur Folge haben.

Der Verwaltungsrat erliess mit Gültigkeit ab 1. Juni 1961 ein neues Reglement über die Nebenbezüge des fahrenden Personals. Es brachte diesem Beamtenkreis erhöhte Aufwands- und Leistungsvergütungen. Der hierfür erforderliche finanzielle Mehraufwand beträgt jährlich ca. 4 Mio Franken.

Mit Beschluss vom 8. Dezember 1961 hat der Bundesrat die Teuerungszulagen zu den Besoldungen und Kinderzulagen für das Jahr 1961 von 4,5 auf 5,5% erhöht. Auch die Teuerungszulage auf den Pensionen und Fürsorgeleistungen bei Betriebsunfall hat eine Erhöhung um 1% erfahren.

Über die finanziellen Aufwendungen für das aktive und pensionierte Personal wird im Abschnitt «Personalaufwand» eingehend orientiert (Seite 52).



3. Personalfürsorge

a) Allgemeines

Die Personalabteilung und die Dienststellen der Kreise haben der Personalfürsorge in enger Zusammenarbeit mit den sechs Fürsorgerinnen grosse Beachtung geschenkt. Die verschiedenen Hilfsquellen – Hilfskasse, Fürsorgefonds, Darlehensinstitution – konnten in zahlreichen Fällen finanzielle Schwierigkeiten überbrücken helfen. Über die Gewährung von Verwaltungsdarlehen an das Personal sind neue Vorschriften ausgearbeitet worden.

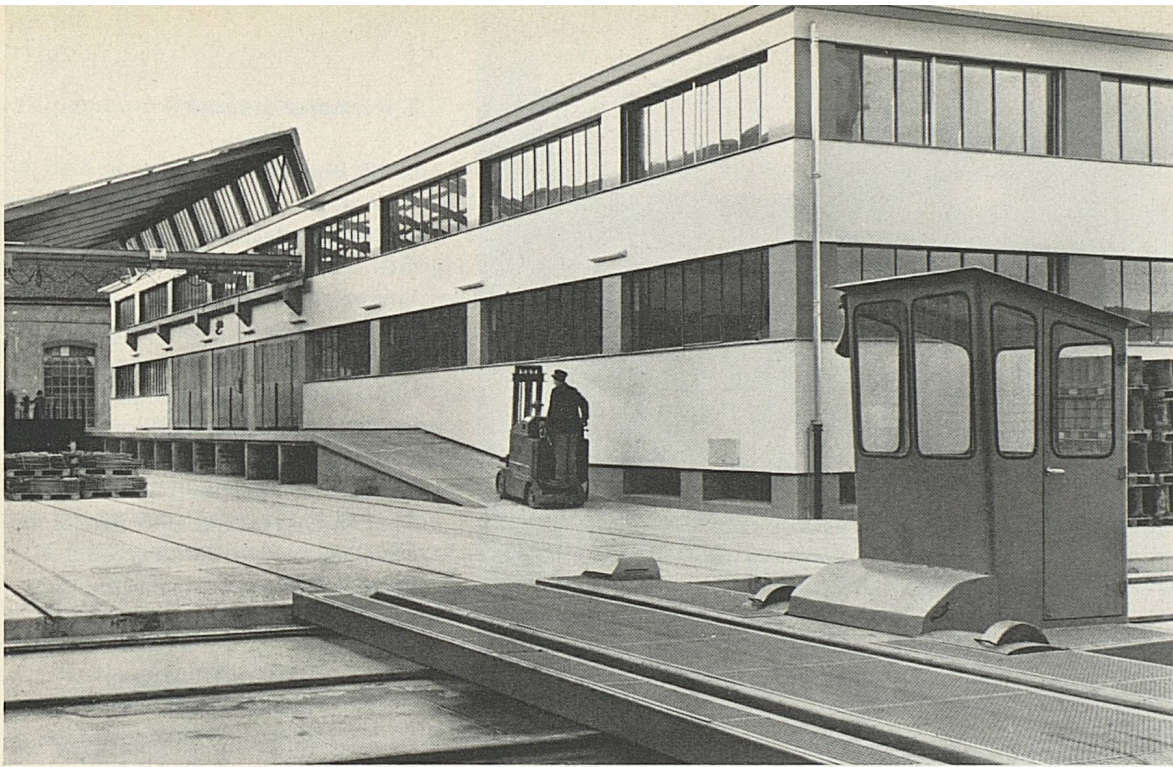
b) Pensions- und Hilfskasse

Die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen zählte Ende des Berichtsjahres 36 132 Versicherte (Vorjahr: 36 219) und 1349 Einleger (Vorjahr: 1284). Der versicherte Verdienst der Kassenmitglieder ist auf 347,2 Mio Franken (344,8 Mio Franken) angestiegen. Die Zahl der Bezüger von Pensionen (altershalber Zurückgetretene, Invalide, Witwen und Waisen) betrug 22 964 (22 902) Personen. Das Total der Jahrespensionen erreichte 95,5 Mio Franken (96,8 Mio Franken).

Die Rentenbezüger der Pensionskasse erhielten eine monatlich zahlbare Teuerungszulage von 4½% der um den festen Zuschlag herabgesetzten Rente ausgerichtet. Zum Ausgleich der im Berichtsjahr eingetretenen Teuerung wurde zudem im Dezember 1961 eine Nachzahlung von 1% Teuerungszulage gewährt.

Seit 1959 werden von den Mitgliedern der Pensions- und Hilfskasse und von den Bundesbahnen Beiträge in den sogenannten Stabilisierungsfonds eingelegt, um die Finanzierung eines allenfalls notwendig werdenden Einbaues von Teuerungszulagen zu erleichtern. Nachdem diesem Fonds im Berichtsjahr insgesamt 2,3 Mio Franken

Bahnhof Bern
Das neue Dienstgebäude
am unteren Bollwerk



Das neue Magazingebäude der Hauptwerkstätte Yverdon

zugewiesen worden sind, weist er einen Bestand von 6 Mio Franken auf. Dieser Betrag wird nun zur Finanzierung des auf 1. Januar 1962 in Kraft tretenden Einbaues der Teuerungszulage von $5\frac{1}{2}\%$ der Besoldung in den versicherten Verdienst herangezogen. Der ungedeckte Rest ist dem Fehlbetrag zuzuschlagen, von den Bundesbahnen zu verzinsen und durch allfällig zu erwartende technische Gewinne zu tilgen. Auf 1. Januar 1962 entstand eine weitere Belastung durch die Verbesserung der Besoldungen um 4%. Sie wird von den Bundesbahnen übernommen. Mit Rücksicht auf den guten Rechnungsabschluss wurden dem Jahre 1961 10 Mio Franken vorbelastet. Der Rest wird im Jahre 1962 abzutragen sein.

Wie für das aktive Personal, so wurde auch den Rentenbezüglern die im Jahre 1961 ausgerichtete Teuerungszulage auf 1. Januar 1962 in die statutarische Leistung eingebaut. Die dadurch verursachte Mehrbelastung im Deckungskapital ist durch die Bundesbahnen in jährlichen Raten in der Höhe der 1961 ausbezahlten Teuerungszulage abzutragen.

c) Invaliden-, Alters- und Hinterlassenenversicherung

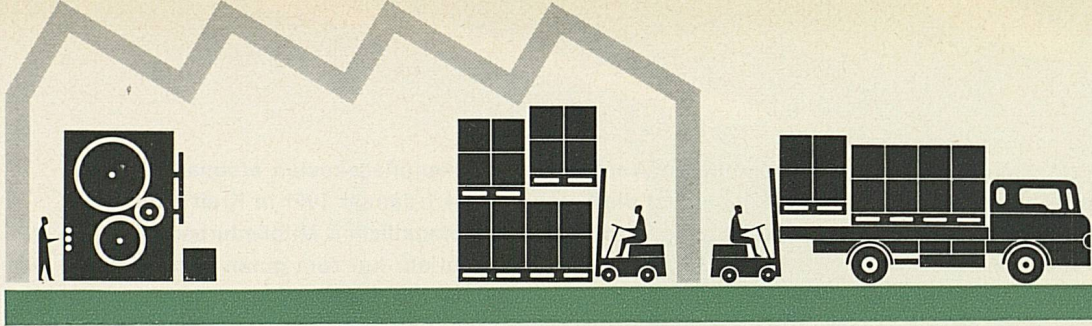
Ende 1961 gelangten 1162 (1960: 276) einfache Invalidenrenten (teilweise mit Zusatzrenten an Ehegatten und Kinder), 844 (172) Ehepaar-Invalidenrenten, 2733 (2351) einfache Altersrenten, 3512 (3071) Ehepaar-Altersrenten, 1152 (1066) Witwenrenten, 814 (750) einfache Waisenrenten und 20 (15) Vollwaisenrenten zur Auszahlung. Die ausgerichtete Rentensumme betrug bei der Invalidenversicherung 6,5 Mio Franken (1,0 Mio Franken) und bei der Alters- und Hinterlassenenversicherung 15,0 Mio Franken (11,5 Mio Franken).

Auf 1. Juli 1961 trat die 5. Revision des AHV-Gesetzes vom 20. Dezember 1946 in Kraft, wodurch sämtliche Renten der Alters- und Hinterlassenenversicherung sowie der Invalidenversicherung um durchschnittlich 28% erhöht wurden.

d) Unfallversicherung

Die SUVA-Agenturen der Bundesbahnen haben Abrechnungen für nicht weniger als 10 110 Betriebsunfälle (Vorjahr: 9175) und 4204 Nichtbetriebsunfälle (3925) erstellt. An Invalide und Hinterlassene wurden Ende 1961 in der Betriebsunfallversicherung 1531 Renten (1524) und in der Nichtbetriebsunfallversicherung 734 Renten (715) ausgerichtet. Die Versicherungsleistungen der im Berichtsjahr abgeschlossenen Schadenfälle und ausbezahlten Renten erreichten den Betrag von 8,2 Mio Franken (7,7 Mio Franken). Die versicherte Lohnsumme betrug Ende 1961 412,8 Mio Franken (403,9 Mio Franken). Mit Bundesbeschluss vom 17. März 1961 wurden die Teuerungszulagen an die Rentner der SUVA ab 1. Januar 1961 um 5 resp. 10% erhöht.

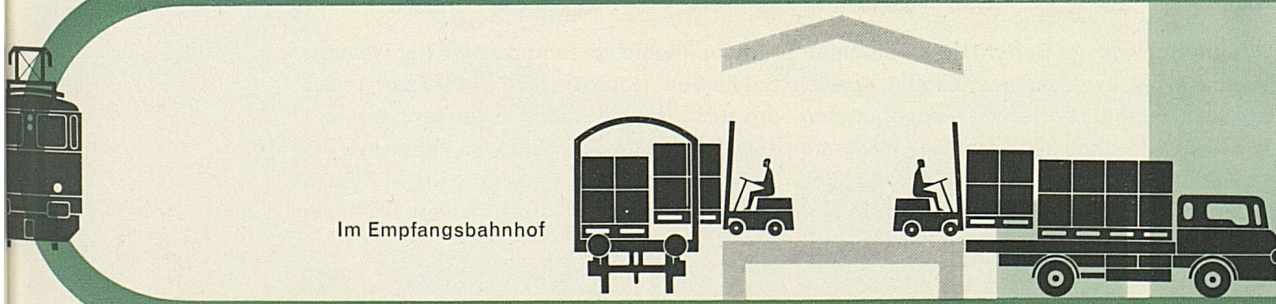
Beim Versender



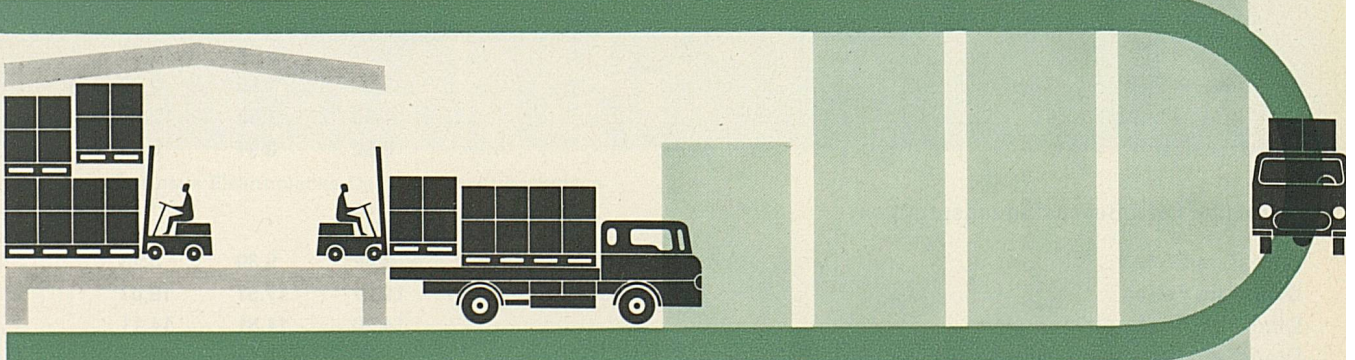
Im Versandbahnhof



Im Empfangsbahnhof



Beim Empfänger



Die Palette – das Mittel für die optimale Transportkette

Die Palette ermöglicht die Koordination von innerbetrieblichem Fördern und Bahntransport. Die auf der Palette zusammengefassten Gutsstücke gelangen als unveränderte Transporteinheit vom Versender zum Empfänger. Immer mehr Unternehmungen treten durch den Abschluss von Abkommen mit den Bahnen dem Palettenpool bei.

Zahl der Palettenabkommen zwischen Unternehmungen und Bahnen

1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
33	193	574	774	1001	1296	1579	2123	2484

e) Krankenkasse

Die Krankenpflegeversicherung weist trotz dem weiteren Anstieg der Krankenpflegekosten erstmals seit 1958 einen Einnahmenüberschuss auf. Dieses Ergebnis ist die Folge der auf 1. Januar 1961 in Kraft getretenen Revision der Kassenstatuten sowie der gleichzeitigen Erhöhung der monatlichen Mitgliederbeiträge um Fr. 1. Auch die Abnahme der Krankheitsfälle um 9% gegenüber dem Vorjahr hat zum guten Ergebnis beigetragen.

f) Unfallverhütung

Der Unfallverhütungsdienst hat in den Bahnhöfen und Stationen vermehrte Inspektionen durchgeführt, um die Ursachen gleichartiger und relativ häufig eingetretener Unfälle näher abzuklären. Die Feststellungen konnten bereits weitgehend ausgewertet werden. In etwa 40 Instruktionkursen für Beamte und Lehrlinge des Stations- und Baudienstes ist das Personal anhand von Lichtbildern auf die verschiedenen Gefahren und Unfallursachen aufmerksam gemacht worden.

g) Bahnärztlicher Dienst

Erfreulicherweise blieb die Schweiz im Berichtsjahr von einer Grippeepidemie verschont. Dies hat wesentlich dazu beigetragen, dass die Zahl der gemeldeten Krankheitsfälle von 18 362 im Jahre 1960 auf 15 525 gesunken ist und dass die Morbiditätsziffer (Abwesenheitstage pro Beschäftigten) einen Tiefstand erreicht hat. Während die Zahl der Unfälle stabil geblieben ist – 1960 waren es 6242 und 1961 6247 Unfälle –, haben hier die Morbiditätsziffern wegen der länger dauernden Absenzen zugenommen. Wie aus den nachfolgenden Zahlen hervorgeht, ist diese Zunahme bei den Nichtbetriebsunfällen ganz beträchtlich. Die Ursache liegt vor allem bei den schweren Verkehrsunfällen und Sportverletzungen.

	1959	1960	1961
Die Morbiditätsziffer beträgt bei:		Tage	
Krankheiten	11,37	10,86	10,28
Betriebsunfällen	2,07	1,86	2,00
Nichtbetriebsunfällen	1,65	1,55	2,04
Kurzabsenzen	0,92	0,97	0,89

Morbidität nach Beschäftigungsgruppen:

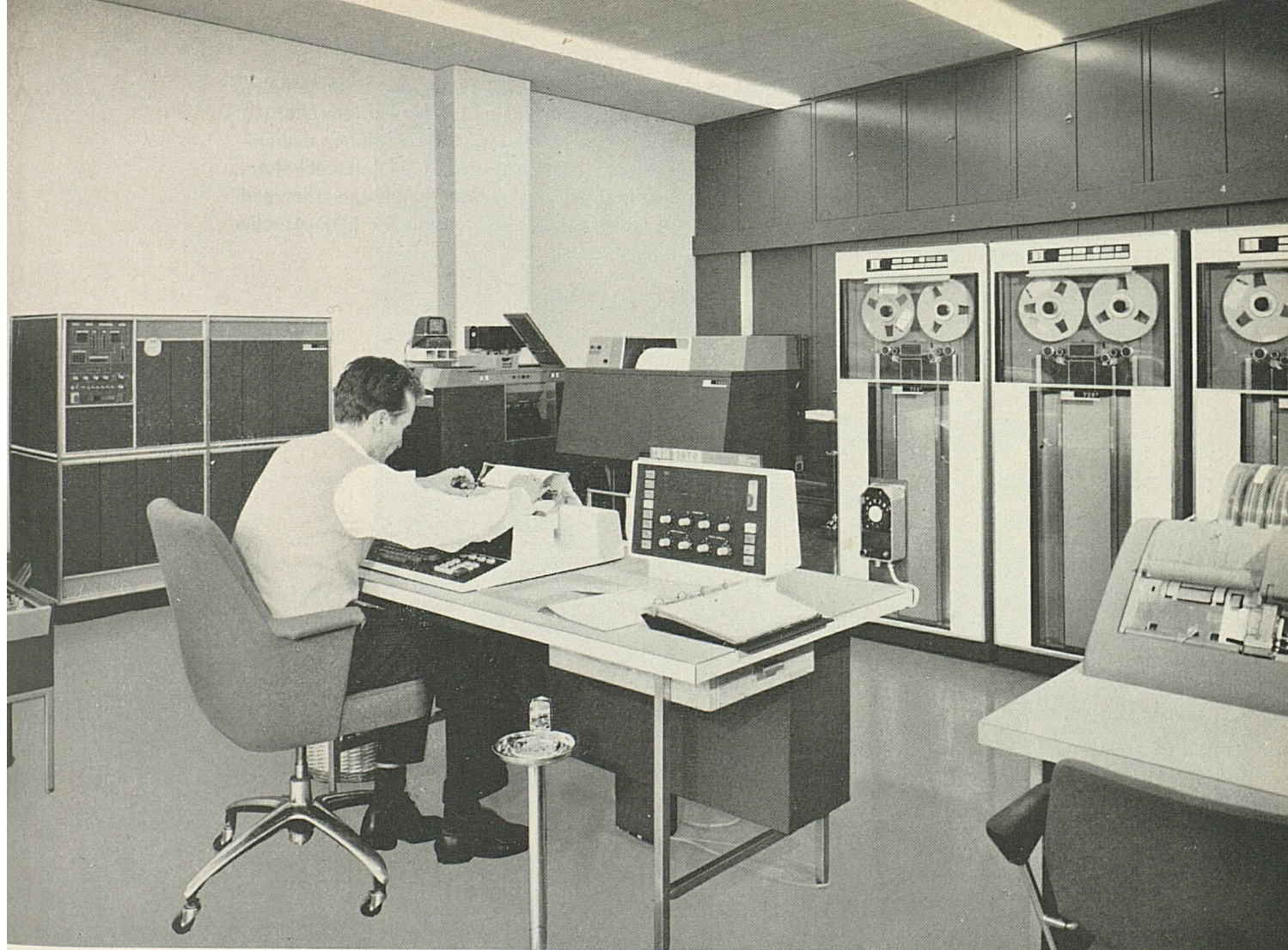
Dienst im Büro	8,42	8,39	8,28
Dienst im Freien	19,21	17,51	19,07
Dienst im Büro und im Freien	14,70	14,81	14,11
Dienst auf der Lokomotive	13,62	12,59	13,34
Dienst auf den Zügen	18,48	16,30	14,87
Dienst in den Hauptwerkstätten (ohne Bürodienst)	19,06	17,56	17,90

Die mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall) beträgt bei:

Krankheiten	23,55	22,58	25,39
Betriebsunfällen	21,52	19,59	22,04
Nichtbetriebsunfällen	23,83	22,56	28,27
Kurzabsenzen	1,94	1,93	1,87

Die Abwesenheiten des Arbeiterpersonals der Werkstätte Bellinzona blieben im Berichtsjahr trotz verschiedenen Bemühungen in administrativer und medizinischer Hinsicht ausserordentlich hoch. Während die übrigen Werkstätten der Bundesbahnen eine durchschnittliche Morbiditätsziffer von 16,60 aufweisen, stellt sich die Ziffer für die Werkstätte Bellinzona auf 23,32. Damit drängt sich eine noch strengere ärztliche Überwachung auf. Zu diesem Zwecke soll ein besonderer Untersuchungsraum eingerichtet werden.

Die gegen die Tuberkulose getroffenen aktiven und passiven Vorbeugungsmassnahmen, die vor allem in Form systematischer Reihenuntersuchungen durchgeführt werden, haben sich erfreulicherweise als sehr wirksam erwiesen. Die Erfahrungen zeigen eindeutig, dass die Tuberkuloseanfälligkeit rückläufig ist und dass die Dauer der Arbeitsunfähigkeit bei gewissen Formen von offenen Tuberkuloseerkrankungen infolge der früheren Entdeckung abgenommen hat.



Die neue Elektronische Datenverarbeitungsanlage

V. Rechnungswesen

Das Rechnungswesen spielt in einem Betrieb von der Grösse der Bundesbahnen eine gewichtige Rolle. Die Einnahmen der über 800 Bahnhöfe und Stationen im Personen- und Güterverkehr sind nach verschiedenen Gesichtspunkten zu erfassen, die Besoldungen an die über 40 000 Beamten, Angestellten und Arbeiter sind samt den besonderen Entschädigungen rechnermässig zu verarbeiten und die Aufwendungen für Anschaffungen aller Art – von der Lokomotive bis zum kleinsten Ersatzteil – sind zu verbuchen, um nur einige der wichtigsten Aufgaben zu erwähnen. Seit Jahren geht denn auch das Bestreben dahin, sowohl das Einnahmenrechnungswesen (Verkehrsabrechnung) als auch das Ausgabenrechnungswesen unter Verwendung der neuesten Rechenmethoden zu verbessern. Schon im Jahre 1925 haben die Bundesbahnen Lochkartenanlagen eingesetzt; diese haben inzwischen neueren Typen Platz gemacht. Sämtliche Bahnhöfe und Stationen sind mit Registrierkassen ausgerüstet worden, was zeitraubende Eintragungen in Bücher überflüssig macht und eine beschleunigte Abfertigung der Gütersendungen ermöglicht. Die Verteilung und Zusecheidung der Einnahmen an die Privatbahnen konnten stark vereinfacht und mechanisiert werden.

Eingehende Untersuchungen haben ergeben, dass ein weiterer Ausbau des mechanisierten Rechnungswesens notwendig ist. Auch machte sich in immer stärkerem Masse das Bedürfnis geltend, die wichtigsten Zahlen aus Betrieb und Verkehr früher als mit den herkömmlichen Methoden greifbar zu haben. Die seit dem 1. Juli im Betrieb stehende Elektronische Datenverarbeitungsanlage (EDP) IBM 7070/1401, eines der modernsten Systeme für kommerzielle Verwendung, wird diesen Ansprüchen gerecht. Als erste Arbeiten sind die

Abrechnungen des schweizerischen Wagenladungsverkehrs und der Wagenmieten im Internationalen Güterwagenverband übernommen worden. Ferner ermöglichte diese Anlage, die infolge der Tarifannäherung im Güterverkehr benötigten neuen Distanzen und Leitungswege für alle schweizerischen Stationen maschinell zu berechnen. Dadurch konnten umfangreiche manuelle Arbeiten, die auch die Stationen belastet hätten, vermieden werden. Als Vorarbeit für die Mechanisierung der Besoldungs- und Lohnabrechnung werden seit 1. Oktober auch die Nebenbezüge des Lokomotivpersonals auf dieser Anlage berechnet. Die EDP-Anlage wird sukzessive für weitere Aufgaben eingesetzt.



Auch beim Einbau
der Weichen
bedarf es der
menschlichen
Arbeitskraft