

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1963)

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



I. Verwaltungsrat, Generaldirektion und Kreisdirektionen

1. Verwaltungsrat

Auf Anfang des Berichtsjahres ging das Amt des Präsidenten des Verwaltungsrates von Herrn Dr.h.c. Rodolphe Stadler an Herrn Nationalrat Walther Bringolf über, und unter seinem Vorsitz trat der Rat im Jahre 1963 zu sechs Sitzungen zusammen. Der Verwaltungsrat befaßte sich mit insgesamt 50 Geschäften und ließ sich ferner von der Generaldirektion über eine Reihe von wichtigen Fragen orientieren. Die Öffentlichkeit wurde in gewohnter Weise mit den gefaßten Beschlüssen bekanntgemacht. In der personellen Zusammensetzung des Rates trat im Berichtsjahr keine Änderung ein.

2. Generaldirektion und Kreisdirektionen

Die Generaldirektion hielt im Jahre 1963 total 46 Generaldirektionssitzungen ab und faßte dabei insgesamt 392 Beschlüsse. An vier Direktorenkonferenzen pflegten die Generaldirektoren und Kreisdirektoren sowie die zur Orientierung beigezogenen Abteilungschefs einen allgemeinen Meinungsaustausch. Ferner wurden insbesondere die folgenden Geschäfte behandelt: Maßnahmen auf dem Gebiete der Energieversorgung, Änderungen im Bauprogramm, Einsatz geschobener Züge, Kurse für Vorgesetzte, interne Orientierung, Ämterklassifikation, medizinische Akten und Wahrung des Arztgeheimnisses, Rekrutierungsschwierigkeiten.

In der Geschäftsleitung sowie bei den Abteilungschefs der Generaldirektion sind in personeller Hinsicht keine Änderungen zu verzeichnen. Bei der Kreisdirektion I in Lausanne ist der Chef der Betriebsabteilung, François Sauvageat, wegen Erreichens der Altersgrenze zurückgetreten. Die Generaldirektion hat dem Demissionär den besten Dank für seine langjährigen Dienste ausgesprochen. Als neuer Betriebschef wurde Ami Lambert, Sektionschef bei der Betriebsabteilung der Generaldirektion, gewählt.

II. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

1. Verbindung mit der Bevölkerung und Aufklärung

Die Bundesbahnen haben den Kontakt mit der Öffentlichkeit im Berichtsjahr besonders eingehend gepflegt. Wiederholt wurde die Bevölkerung über die außergewöhnliche betriebliche Situation orientiert. Dank der tatkräftigen Mitarbeit von Presse, Radio und Fernsehen gelang es, bei den Bahnbenützern Verständnis für die jeweilige Lage zu wecken.

Presse, Radio und Fernsehen hatten wiederholt Gelegenheit, sich anlässlich von Pressekonferenzen, Besichtigungsfahrten oder durch Pressemitteilungen zu informieren. Im Berichtsjahr wurden Orientierungsfahrten nach Basel, Chiasso, Melide, Lausanne-Denges, Genf-La Praille und in die Region von Zürich durchgeführt. Vor den verkehrsstarken Osterfeiertagen besichtigten Mitarbeiter der Automobilfachpresse die Autoverladeeinrichtungen bei den Alpentunneln. Alle diese Orientierungen und Besichtigungen fanden nachher ihren Widerhall in zahlreichen Berichten im In- und Ausland. Auch deutsche Radiosender brachten Reportagen über die SBB. Durch Vermittlung der Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen (CIPCE), deren Abteilung «Beziehungen zur Öffentlichkeit» vom Generalsekretär SBB präsidiert wird, erhielten schweizerische Journalisten Gelegenheit, sich in Holland und Italien über aktuelle Eisenbahnfragen zu informieren. Darüber hinaus wurde eine Reise zur Besichtigung der neuen Vogelfluglinie, die Deutschland mit Dänemark verbindet, durchgeführt. Im Laufe des Jahres 1964 werden – nicht zuletzt im Zusammenhang mit der Schweizerischen Landesausstellung in Lausanne – zahlreiche Gegenbesuche ausländischer Journalisten erwartet.

Das Westschweizer Fernsehen drehte zwei große Filme, den einen über Ausbildung und Arbeit des Lokomotivführers, den andern über die Gotthardlinie. Das Deutschschweizer Fernsehen brachte unter anderem eine Sendung zum Jubiläum des 75jährigen Bestehens der Brünigbahn.

Die vom Generalsekretariat SBB erstellten Filme laufen in mehreren Kopien im In- und Ausland. Die Auszeichnung der beiden Dokumentarfilme «Allstromzug» und «Wollt Ihr wetten?» durch die deutsche Filmbewertungsstelle in Wiesbaden führte zur Übernahme des Verleihes dieser Filme durch amerikanische und englische Großfirmen und damit zu einer besonders starken Verbreitung in den europäischen Kinos. Daneben werden alle Filme auch in- und ausländischen Schmalfilmorganisationen ausgeliehen. Der Gemeinschaftsfilm der Centralschweizerischen Kraftwerke, des Kantons Uri und der SBB über den Bau des Kraftwerkes Göschenen wurde von den Partnern in einer Dokumentar- und in einer Kinofassung in deutscher und französischer Sprache abgenommen.

Die Dreharbeiten des Filmproduzenten Ernst Heiniger, Zürich, am Circarama-Film der Schweizer Bahnen «Rund um Rad und Schiene» (Rundprojektion nach Lizenz von Walt Disney in einem besonderen Vorführraum der Halle des Schienenverkehrs an der EXPO 64) wurden Ende Oktober zum Abschluß gebracht, und der Film konnte Ende des Jahres im Rohschnitt abgenommen werden. Der Film wird die Schweiz und ihre Bahnen in einzigartiger Weise zur Darstellung bringen.

Der Circarama-Film der Schweizer Bahnen an der Schweizerischen Landesausstellung 1964

Die meisten Aufnahmen für den Circarama-Film «Rund um Rad und Schiene» wurden im Verlaufe des Jahres 1963 gedreht.

Das Aufnahmeaggregat mit neun über Spiegel photographierenden, synchron laufenden Kameras wurde entweder auf einer Draisine, einem Autodach, unter einem Helikopter oder auf einem Hochlift angebracht (Bilder 1–4 nebenan).

Die Bilder 5–8 zeigen die Dreharbeiten zur Aufnahme von vier gleichzeitig über die Berner Aarebrücke rollenden Zügen.

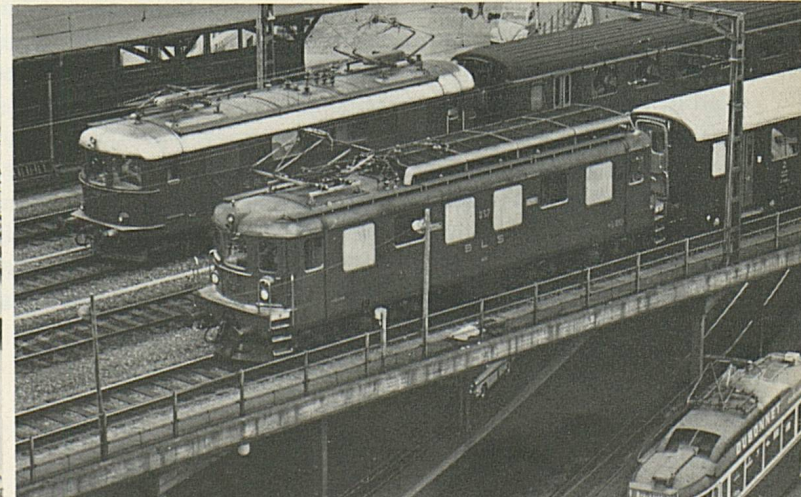
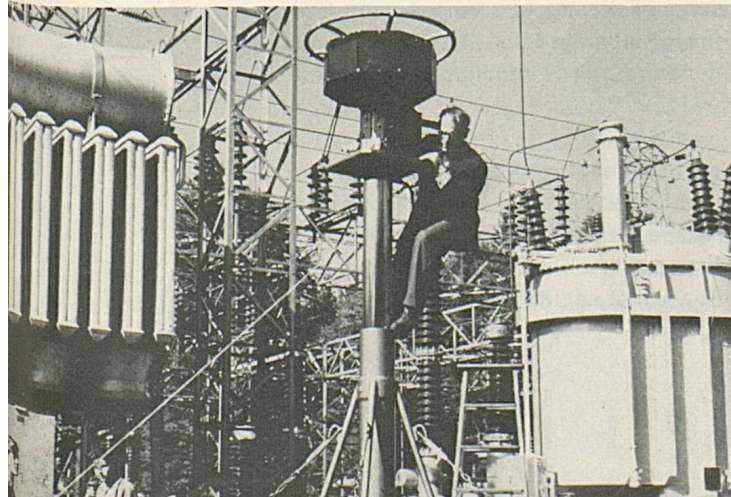
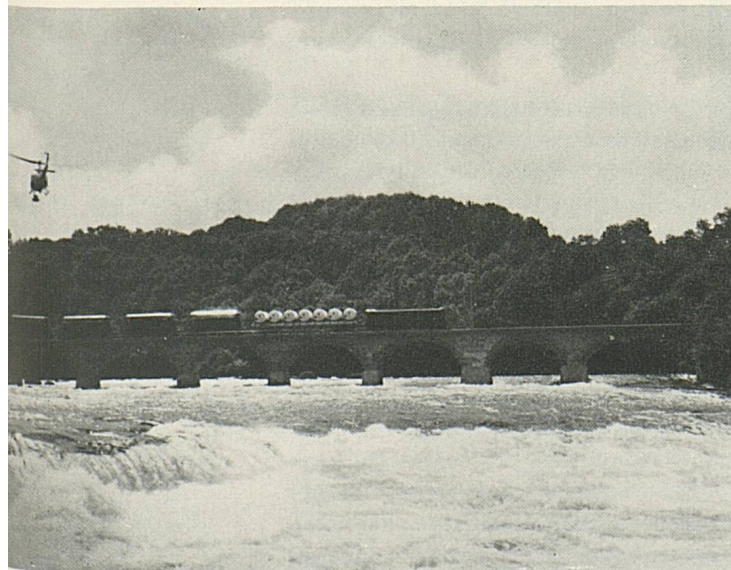
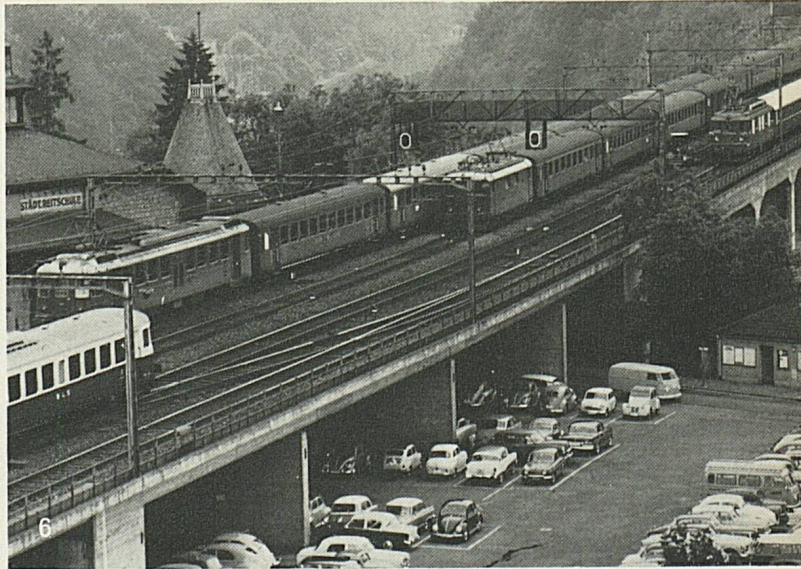
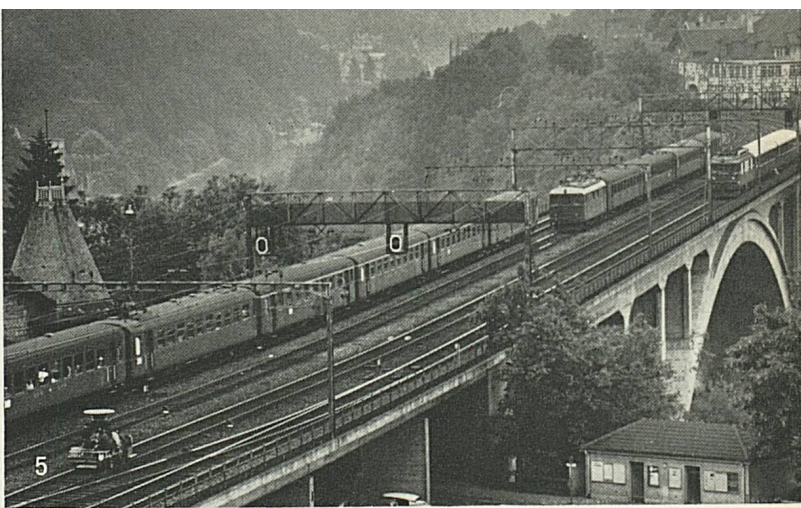
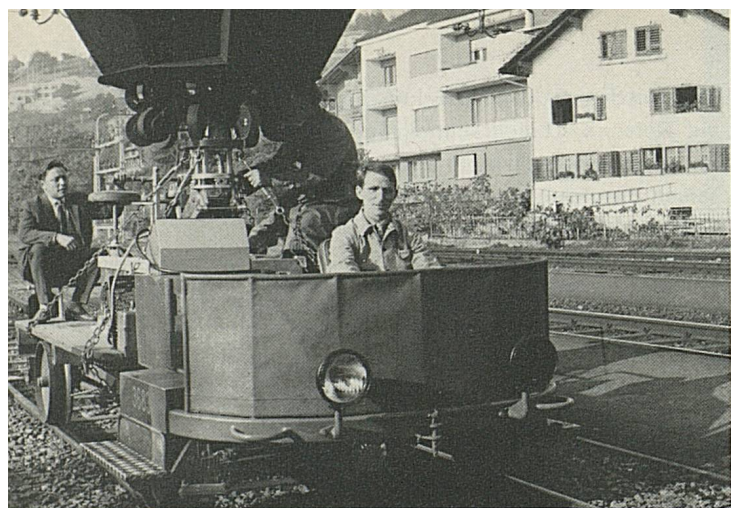
Bild 5: Die Draisine mit dem Aufnahmegerät (auf Geleise 2) fährt parallel mit dem auf Geleise 4 ausfahrenden Städtesschnellzug (Pendel). Auf Geleise 1 naht ein Zug der Lötschbergbahn (BLS), auf Geleise 3 ein Personenzug der SBB.

Bild 6: Auf Geleise 2 (hinter der Kamera-Draisine) folgt ein Triebwagen der BLS. Der Städtesschnellzug beschleunigt und überholt die Kamera-Draisine.

Bild 7: Die Kreuzung ist vollzogen, und die Szene ist fertig gedreht. Die Draisine mit der Kamera befindet sich ganz rechts auf Geleise 2 vor dem Triebwagen der BLS.

Bild 8: Die entgegenkommenden Züge der BLS und SBB fahren miteinander in den Berner Bahnhof ein.

Die Aufnahme dieser Szene erforderte minutiöse Vorbereitungen; sie war nur möglich dank einer ständigen Sprechfunkverbindung des Aufnahmeleiters auf der Draisine mit den Lokomotivführern aller vier Züge.



Aber auch mit der Jugend stehen die SBB in Kontakt. In Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Jugendschriftenwerk gelangten in der letzten Zeit die Schriften «Zirkus auf Reisen», «Leichtschnellzüge» und «Technische Wunder bei den SBB» zur Ausgabe. Umgekehrt besteht erfreulicherweise ein ebenso enger Kontakt von Jugendlichen und Erwachsenen mit den SBB: dies beweisen die vielen Anfragen über dieses und jenes sowie die zahlreichen, an Bibliothek und Photodienst gerichteten Wünsche.

2. Verkehrswerbung

Aufgabe des Publizitätsdienstes ist es, die Inanspruchnahme der Dienste des Unternehmens durch Werbung zu fördern. Diese Publizität hat ihre obere Grenze erreicht, sobald ihr auch von seiten des Leistungsvermögens Schranken gesetzt werden. So folgten die Werbemaßnahmen auch im vergangenen Jahr schmiegsam dem effektiven Transportangebot. Die Werbung stand im Einklang mit den Anstrengungen zur Bewältigung der außergewöhnlichen Verkehrslage und mit der in die Zukunft gerichteten Planung. Vieles mußte neu geschaf-



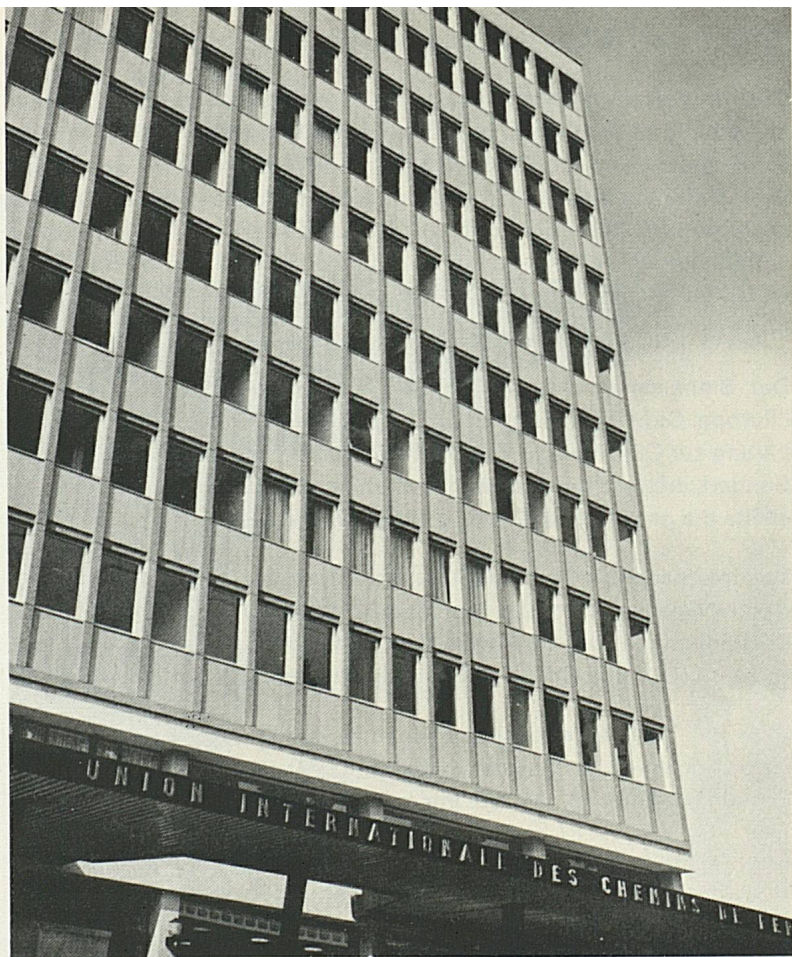
Die neue «freischwebende»
Passerelle in Thalwil.

fen werden, etliches war umzuformen, anderes wieder konnte fortgesetzt werden. Bei den Imprimaten wurde der propagandistische Tenor stark gedämpft. Appelle zur Förderung der Gruppenreisen, der Sonntagsbillette, bestimmter Transporte im Güterverkehr wurden ganz unterlassen. Das Frühlingsplakat verzichtete vollends auf Reklame. Mit dem Bild des Lorbeerkranzes aus Billetten dankte es dem Publikum für sein Verständnis während des kalten Winters. Die Presse hat diese Geste dankbar vermerkt.

Das Plakat «Gute Idee – SBB», das auf den Komfort des Reisens mit der Bahn hinweist, wurde von der Plakatkommission des Departementes des Innern prämiert. Extrazüge für Messebesucher oder Fremdarbeiter sowie neue Verbindungen im schweizerischen und internationalen Verkehr waren Gegenstand besonderer Bekanntmachungen. Der steten Entwicklung im Güterverkehr, der Rationalisierung von Verpackung, Beförderung und Umschlag sowie den tarifarischen Anpassungen wurde eine lebhaftige Publizität zuteil, sei es an Schweizer Messen, im vierteljährlich erscheinenden Kundenbrief oder durch Herausgabe des neuen «Tarifbehelf für den Güterverkehr».

Die moderne Eisenbahn mit ihren Trans-Europ-Expreß-Zügen, Autozügen, Schlaf-, Liege- und Speisewagen, die hohe Sicherheit der Bahn sowie die weitgehende Unabhängigkeit der Leistungen von den Unbilden der Witterung lieferten attraktive Sujets und Slogans für den umfangreichen Werbedienst in Schaufenstern. Ein Beispiel: «Bei Eis und Schnee – SBB». Die Werbetätigkeit erstreckte sich praktisch auf alle Reisebüros der Schweiz und schloß auch private Geschäfte und Banken sowie einige Warenhäuser im In- und Ausland ein.

Der anfangs 1963 vollendete neue Sitz des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) in Paris, ein Gemeinschaftswerk der Eisenbahnen.



Tag und Nacht ist die Bahn unterwegs, das war das Motto des SBB-Kalenders, der unter dem Titel «perpetuum mobile SBB» Bahnkunden und Schulen ausgehändigt wurde.

Zur Werbung von Nachwuchskräften für die verschiedenen Dienste bei den SBB erschienen in neuzeitlicher Präsentation Fahrplakate, Broschüren und Inserate. Von den Resultaten der engen Zusammenarbeit mit den Werbestellen europäischer Bahnen seien lediglich die wirkungsvolle Inseratserie in den USA: «See Europe the real way – by railway», der CIPCE-Fahrplan sowie die vom Publizitätsdienst SBB geleitete Werbung für den internationalen Schlafwagenverkehr erwähnt.

III. Internationale Angelegenheiten

Während der Jahre 1963 und 1964 obliegt es dem Präsidenten der Generaldirektion SBB, das ehrenvolle Amt des Präsidenten des Internationalen Eisenbahnverbandes (Union internationale des chemins de fer, UIC) mit Sitz in Paris zu führen. Das erste Präsidialjahr war auf allen Gebieten durch eine rege Geschäftstätigkeit gekennzeichnet. So konnte im Neubau der UIC (Bild oben), der am 29. Mai 1963 eingeweiht worden war, vom 4. bis 13. November das erste Symposium über die Anwendung der Kybernetik im Eisenbahnwesen abgehalten werden. An dieser Tagung nahmen 360 Fachleute aus 30 Ländern – aus den USA, aus der UdSSR, aus Japan, Kanada und den meisten europäischen Staaten – teil, die von Eisenbahnverwaltungen, wissenschaftlichen Forschungsinstituten und von Unternehmen der Elektronengerätebranche abgeordnet waren. Der Hauptzweck des Symposiums bestand darin, die auf diesem Gebiet maßgeblichen technischen Spitzenkräfte zusammenzuführen und ihnen Gelegenheit zu einem umfassenden Gedankenaustausch zu geben. Die Gespräche sollten nicht nur den laufenden Studien und Schöpfungen gelten, in welche die Verfahren der Kybernetik bereits Eingang gefunden haben, sondern auch die weiterreichenden Zukunftsperspektiven ins Auge fassen. Auch die Generalversammlung der UIC trat zu ihrer Jahressitzung erstmals im neuen Gebäude zusammen, und dies bot den Verbandsmitgliedern Gelegenheit, das prächtige Bauwerk kennenzulernen und sich von Schönheit und Zweckmäßigkeit der Räume und ihrer Innenausstattung zu überzeugen.

Die Europäische Verkehrsministerkonferenz (Conférence européenne des ministres des transports, CEMT) nahm an ihren Tagungen in Brüssel und Paris einen Bericht der Verkehrsminister der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) über den Stand der Arbeiten der EWG auf dem Gebiet der gemeinsamen Verkehrspolitik zur Kenntnis. Auf Grund eines Berichtes über den voraussichtlichen Umfang des Güterverkehrs im Jahre 1970 stellte die Konferenz fest, daß sämtliche Mitgliedstaaten bis zu jenem Zeitpunkt mit einer ganz beträchtlichen Verkehrszunahme rechnen. Schließlich beschloß das Gremium, in Zusammenarbeit mit der OECD ein Symposium über Ökonometrie und Soziologie des Verkehrs und über die Anpassung des Transportwesens an die europäische Wirtschaft zu veranstalten.

Der Binnenverkehrsausschuß der Wirtschaftskommission für Europa (Commission économique pour l'Europe, CEE) war im Berichtsjahr vorwiegend mit der Ausarbeitung eines Entwurfes für eine Zusatzvereinbarung zur CIV über die Vereinheitlichung der Haftung der Eisenbahn im Personenverkehr beschäftigt. Eine Sonderkonferenz behandelte das Problem der Zusammenfassung des Verkehrs auf Hauptleitungswege und stellte die gewählten Routen zu einer Liste zusammen.

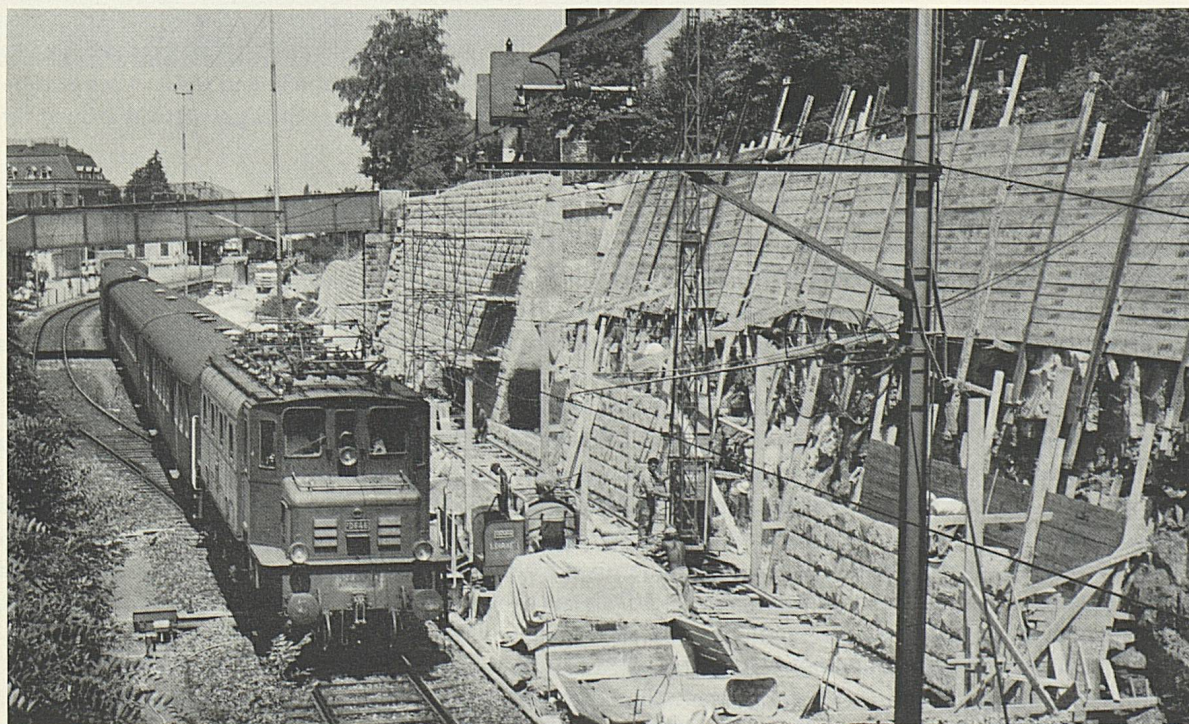
Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (Comité international des transports par chemin de fer, CIT), dessen Geschäftsführung von den SBB besorgt wird, führte seine angestammte Aufgabe – Bereinigung der Bestimmungen über die Anwendung der Internationalen Übereinkommen des Personen-, Gepäck- und Güterverkehrs (CIV und CIM) – weiter und nahm auch an den Arbeiten des Zentralamtes (OCTI) teil.

Über die Tätigkeit der Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK) und der Europäischen Güterfahrplankonferenz (LIM) wird im Abschnitt «Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene» berichtet (S. 11). Die internationalen Tarifprobleme behandelt der Abschnitt «Tarife» (S. 2).

Die Internationale Simplondelegation prüfte eine Reihe von Fahrplan-, Verkehrs- und Tarifrfragen. Zur Diskussion stand ferner die Verkehrsabrechnung für die Strecke Brig–Iselle.

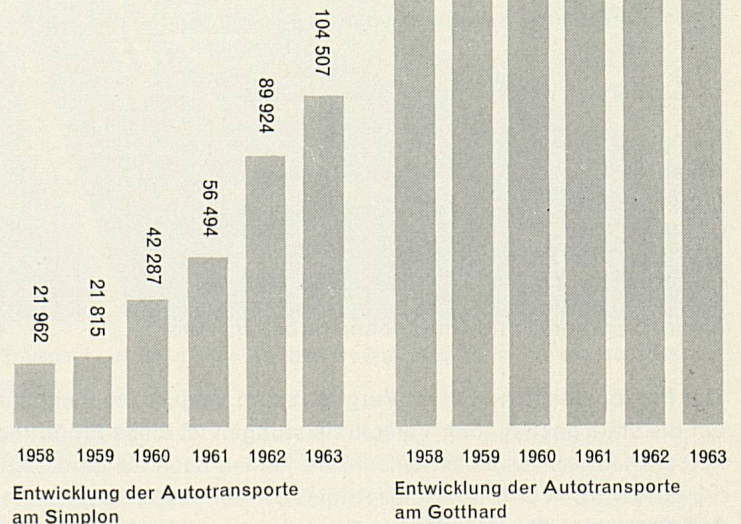
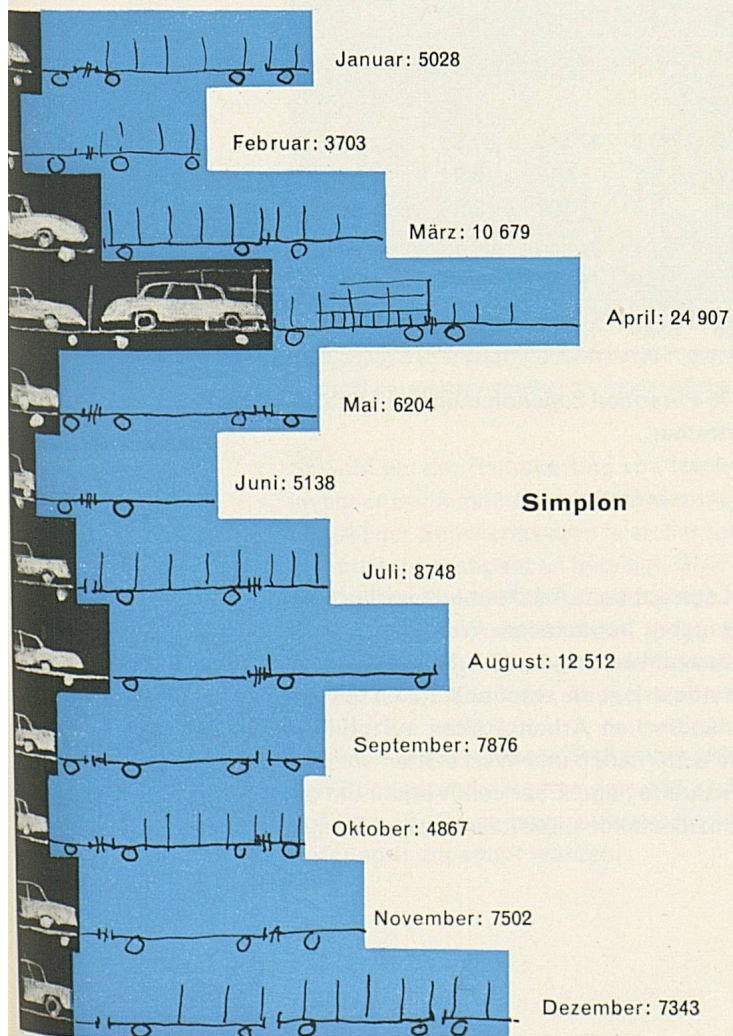
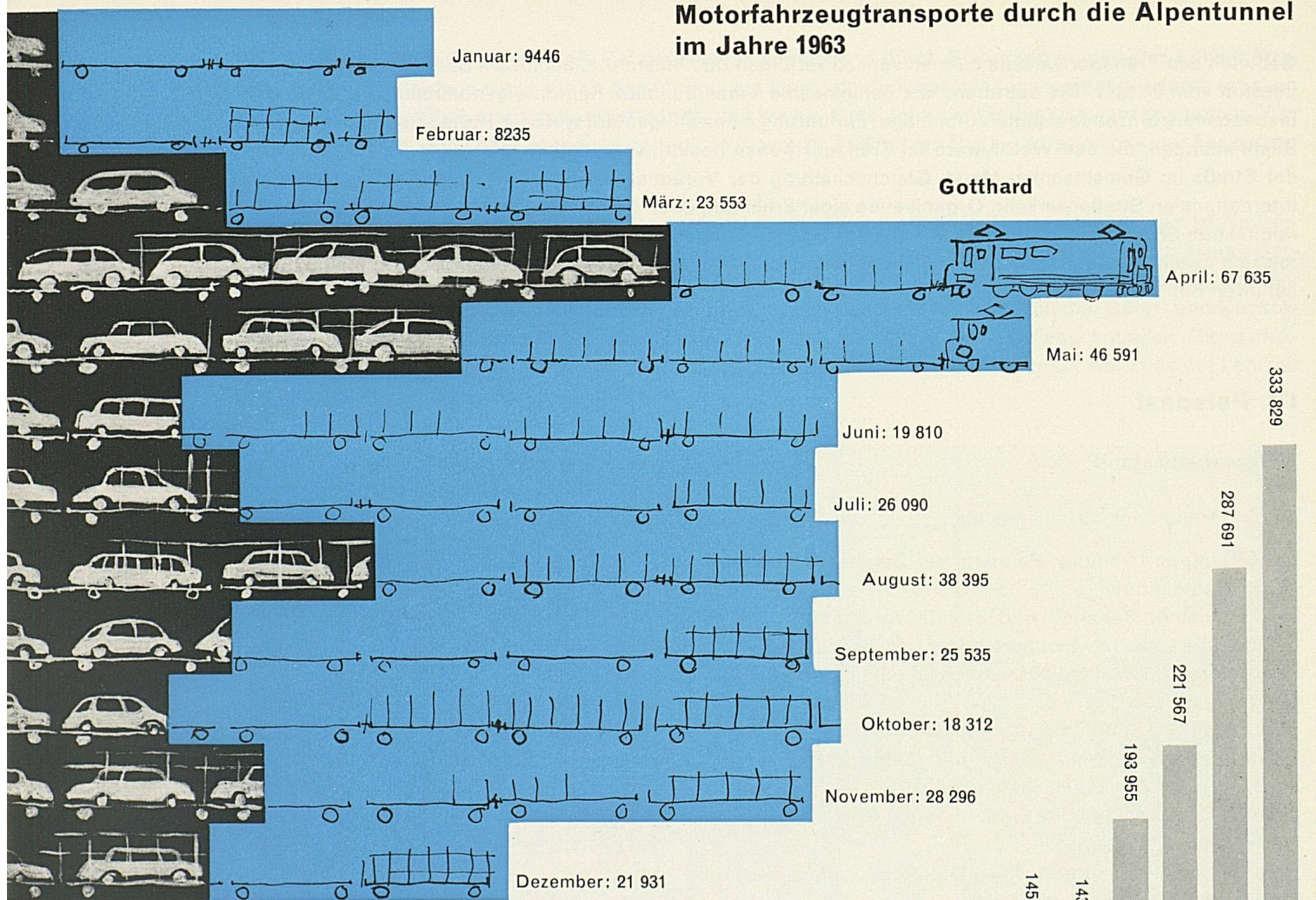
Der Betrieb des «Europabus» des Verbandes der Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (Union des services routiers des chemins de fer européens, URF) verzeichnete im Jahre 1963 befriedigende Ergebnisse. Das Netz verlagerte sich ein wenig nach Süden, indem sich dem Verband auch die griechischen und portugiesischen Eisenbahnen anschlossen.

Die Schweizerischen Bundesbahnen machten es sich weiterhin zur Pflicht, die Arbeiten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) auf allen



Der Ausbau der Linie Zürich–Meilen, der vor allem die Erstellung von zwei Doppelspurinseln umfaßt, ist in vollem Gang. Als Tunnelleinfahrt bei der Station Erlenbach wird eine neue Stützmauer errichtet.

Motorfahrzeugtransporte durch die Alpentunnel im Jahre 1963



Die steigende Motorisierung spiegelt sich bei den Bundesbahnen in einer sehr starken Zunahme der Motorfahrzeugtransporte durch den Gotthard und den Simplon wider. Die oben dargestellten Ergebnisse der Jahre 1958 bis 1963 belegen dies. Welchen Schwankungen die ausgeführten Fahrzeugtransporte im Laufe des Jahres 1963 unterworfen waren, wird von den schwarzen Säulen mit den beladenen Wagen sowie von den hinzugesetzten Monatsergebnissen (Zahl der beförderten Personenwagen, Motorräder, Cars und Lastwagen) veranschaulicht.

Die gesamte Länge der Zugkompositionen stellt das Beförderungsangebot während der betreffenden Monate dar, wobei die nicht beladenen Wagen auf das nicht ausgenutzte Angebot hinweisen. Es läßt sich somit leicht feststellen, daß im Berichtsjahre – selbst ohne Vermehrung der Züge – noch bedeutend mehr Motorfahrzeuge durch die beiden Tunnel hätten befördert werden können. Am Gotthard wurden von den über 1 050 000 angebotenen Plätzen nur 32% und am Simplon von über 380 000 gar nur 27% beansprucht. Der für den Monat April ausgewiesene Angebotsüberschuß ist darauf zurückzuführen, daß der Spitzenverkehr an Ostern jeweils zuerst Richtung Süden und nachher in entgegengesetzter Richtung verläuft, was entsprechende Leerfahrten bedingt.

Gebieten des Transportwesens aufmerksam zu verfolgen und haben u.a. auch vom Bericht der EWG-Kommission vom 24. Mai 1963 betreffend die gemeinsame Verkehrspolitik Kenntnis genommen. Dieser enthält insbesondere fünf bedeutsame Vorschläge: Einführung eines Margentarifsystems, Harmonisierung gewisser Bestimmungen, die den Wettbewerb im Transportwesen beeinflussen, Bestimmung des Verkehrsanteiles der Straße im Gemeinsamen Markt, Gleichschaltung der Voraussetzungen für die Bewilligungspraxis im internationalen Straßenverkehr, Organisation einer Erhebung über die Kosten der Verkehrswege. Die Generaldirektion SBB wurde im Hinblick auf etwaige Besprechungen zwischen der Schweiz und der EWG-Kommission zweimal aufgefordert, sich zu den mutmaßlichen Auswirkungen dieser eingreifenden Maßnahmen auf ihren Betrieb zu äußern.

IV. Personal

1. Personalbestand

a) Gliederung nach Arbeitsgebieten	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter Jahresdurchschnitt				
	1962	%	1963	%	Unterschied
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	2 900	6,9	3 044	7,1	+ 144
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	20 120	47,6	20 419	47,7	+ 299
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 382	10,4	4 464	10,4	+ 82
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 349	7,9	3 370	7,9	+ 21
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 523	3,6	1 538	3,6	+ 15
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	4 657	11,0	4 525	10,6	— 132
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	4 017	9,5	4 001	9,4	— 16
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	227	0,5	218	0,5	— 9
Übriges Personal, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 113	2,6	1 185	2,8	+ 72
b) Gliederung nach Anstellungsverhältnis					
Ständiges Personal	37 459	88,5	37 546	87,8	+ 87
Hilfspersonal	2 572	6,1	2 942	6,9	+ 370
Lehrlinge	1 040	2,5	1 102	2,6	+ 62
Eigenes Personal, Total	41 071	97,1	41 590	97,3	+ 519
Unternehmerarbeiter	1 217	2,9	1 174	2,7	— 43
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total	42 288	100,0	42 764	100,0	+ 476

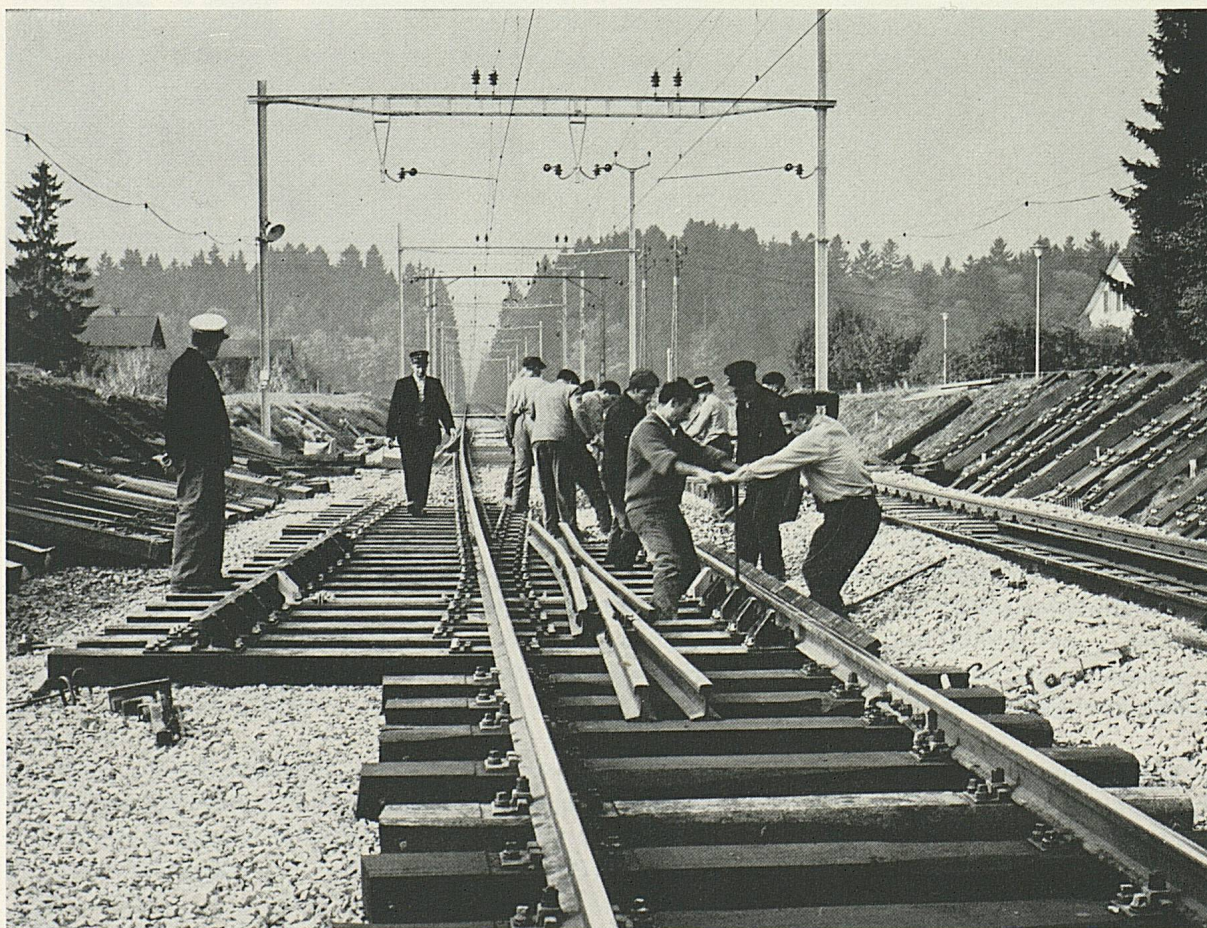
Der Personalbestand hat im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 476 Personen zugenommen. Im Hinblick auf die stark gestiegenen Verkehrsleistungen ist diese Erhöhung vertretbar.

2. Allgemeine Personalfragen

Die anhaltende Überbeanspruchung der Wirtschaft verschärfte die Lage auf dem Arbeitsmarkt weiter. Wie in den Vorjahren übertraf die Nachfrage nach Arbeitskräften das Angebot beträchtlich. Wie jeder andere Großbetrieb, so hatten auch die SBB ihre Schwierigkeiten bei der Personalrekrutierung. Die Bundesbahnen waren deshalb gezwungen – jedoch in geringerem Maße als die Privatindustrie –, die empfindlichsten Lücken beim Arbeiterpersonal auf den größeren Plätzen vermehrt mit ausländischen Arbeitskräften aufzufüllen. Angesichts der Schwierigkeiten, für den Wagenreinigungsdienst, die Güterhallen und Werkstätten schweizerisches Personal zu finden, stieg die Zahl der ausländischen Arbeitskräfte gegenüber dem Vorjahr um ca. 400 auf rund 1400 Mann und erreichte damit 3 1/2 % des gesamten Personalbestandes. Die italienischen Staatsangehörigen stellten mit über 1000 Mann das größte Kontingent.

Beim Beamtenpersonal mußten die Personallücken vorwiegend durch Sistierung eingeteilter Ruhe-, Ausgleichs- und Ferientage sowie durch Anordnung von Überzeitarbeit geschlossen werden; dadurch ergaben sich an gewissen Stellen so große Rückstände, daß sie bis Ende Jahr nicht aufgeholt werden konnten. Wie in den Vorjahren sind daher wiederum zahlreiche dieser rückständigen Ruhe-, Ausgleichs- und Ferientage sowie viele Überstunden bar abzugelten.

Mit dem Ziel, die Rekrutierung von Arbeiterpersonal zu erleichtern, erließ die Generaldirektion am 29. November neue Richtlinien über die Aufnahme und Ausbildung jugendlicher Arbeiter für den Betriebsdienst. Danach können Jugendliche von 16 Jahren an auf Grund eines besonderen Dienstvertrages eingestellt werden. Die Anwärter absolvieren eine 18monatige Ausbildungszeit, wobei je 6 Monate auf den Güter- und Gepäckdienst und je 3 Monate auf den Wagenreinigungs- und den allgemeinen Stationsdienst entfallen. Diese praktische Ausbildung wird ergänzt durch Einführungs-, Ausbildungs- und Schlußkurse. Am Ende der Lehrzeit findet eine Fachprüfung statt.



So wichtig der Einsatz moderner Maschinen im Geleiseunterhalt und Geleisebau ist (vgl. Bild Seite 35), so unentbehrlich ist doch bei vielen Arbeiten die menschliche Arbeitskraft.

Sowohl bei der Rekrutierung von Nachwuchskräften als auch bei der beruflichen Wiedereingliederung teilinvaliden Bediensteter, der Beförderung von Beamten in besonders qualifizierte Ämter und in Sonderfragen beruflicher Schwierigkeiten in sicherheitsdienstlichen Funktionen war der Psychologische Dienst der Personalabteilung maßgebend beteiligt. Über 2200 eignungspsychologische Untersuchungen legen davon Zeugnis ab. Die beratende Mitarbeit erstreckte sich im übrigen besonders auf Ausbildungsfragen – so für Stationslehrlinge, Stationslehrtöchter, junge Betriebsarbeiter-Anwärter und Bahndienststarbeiter – sowie auf die Lösung werbepsychologischer Probleme. Anlässlich der Ausbildung der Fachleute für Arbeitsstudien und bei der Information des Kaders wurden vor allem arbeits- und betriebspsychologische Aspekte behandelt.

In seiner Sitzung vom 9. September 1963 erließ der Verwaltungsrat unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat die Reglemente 102.1 (Angestelltenordnung), 103.1 (Arbeiterordnung I) und 103.2 (Arbeiterordnung II). Diese neuen Vorschriften sind dem heutigen Stand des Beamtengesetzes und der Beamtenordnung II angepaßt worden.

Die mit dem Dienstverhältnis, der Arbeitszeit und der Entlohnung zusammenhängenden Probleme wurden zu wiederholten Malen mit den Personalverbänden besprochen. Den breitesten Raum nahmen die Verhandlungen über die Gesamtrevision der Ämterklassifikation und der Beförderungs- und Zulassungsvorschriften (R 128.1) ein. Im Rahmen des Mitspracherechts des Personals entfalteten die Fachausschüsse, denen die Begutachtung wichtiger Fachfragen obliegt, eine fruchtbare Tätigkeit.



Die permanente Aktion zur Prämiierung von Verbesserungsvorschlägen aus Personalkreisen zeitigte ein bisher nie erreichtes erfreuliches Resultat, indem nicht weniger als 69 von 111 eingereichten Vorschlägen prämiert werden konnten, wobei die höchste ausgerichtete Einzelprämie 5000 Franken betrug.

3. Besoldungen

Die Besoldungen richteten sich nach den für das Vorjahr gültig gewesenen Grundsätzen. Zum Ausgleich der fortschreitenden Teuerung bezogen das aktive Personal und die Rentenbezüger eine wiederkehrende Teuerungszulage von 4,5%, die durch Bundesratsbeschluß vom 8. November um weitere 3,5% ergänzt wurde. Damit ist die Teuerung bis zu einem Indexstand von 201,3 Punkten ausgeglichen.

Am 4. März faßte der Bundesrat, gestützt auf das Gutachten der Paritätischen Kommission, den grundsätzlichen Entscheid, die Handwerker im Rahmen der Ämterklassifikation um 2 Klassen zu heben. Schließlich ergab sich aus dieser Maßnahme eine Totalrevision der Ämterklassifikation. Sie wurde mit einem provisorischen Erlaß des Bundesrates vom 1. November abgeschlossen und brachte mehr als drei Vierteln des Personals um 1–3 Besoldungsklassen verbesserte Einreihungen. Für die Bundesbahnen ergeben sich daraus jährliche Mehrkosten von rund 30 Mio Franken.

Noch bevor die neue Ämtereinreihung unter Dach gebracht war, machten die Personalverbände beim Bundesrat neue Begehren um Verbesserung der Besoldungsverhältnisse mit der Begründung anhängig, es könnten damit die Schwierigkeiten bei der Personalrekrutierung behoben oder doch gemildert werden. In langen Verhandlungen zwischen Vertretern des Bundesrates und der Gewerkschaften wurde schließlich eine Einigung erzielt. Die parlamentarische Behandlung des Geschäftes erfolgte zu Beginn des Jahres 1964.

Die Vorschriften über die Vergütung für Nachtdienst (R 113.3) und außerordentliche Nachtarbeit (R 113.4) wurden von der Generaldirektion mit Wirkung ab 1. Januar 1963 dem neuen R 114.2 über die Vergütung für auswärtige Verwendung angepaßt. Die Generaldirektion erließ zu den Beförderungs- und Zulassungsvorschriften (R 128.1) verschiedene neue Bestimmungen, die im wesentlichen Anpassungen an die verkürzte

Arbeitszeit betreffen. Gegen Jahresende wurde – im Anschluß an den Erlaß der neuen Ämterklassifikation – die Totalrevision dieses wichtigen Reglements eingeleitet. Mit Gültigkeit ab 1. April 1963 traten neue Beförderungsvorschriften für das weibliche Personal in Kraft, die dieser Personalkategorie unter gewissen Voraussetzungen und nach entsprechender Ausbildung im Betriebsdienst den Aufstieg bis auf die Stufen der Betriebsbeamten ermöglichen.



Bild links:
Mechanikerlehrlinge
in ihrer Lehrwerkstätte ...

Bild rechts:
... und in der Freizeit.

Auf den 1. Juli wurden die neuen Vorschriften über die Vergütung für Dienstreisen (R 114.1) in Kraft gesetzt. Die auf der Grundlage des sogenannten Mahlzeitenprinzips aufgestellten Bestimmungen stützen sich auf Artikel 42 der Beamtenordnung II vom 10. November 1959. Der Verwaltungsrat genehmigte den von der Generaldirektion vorgelegten Entwurf für ein Reglement über den Ersatz von Auslagen für den Umzug (R 114.3); es trat auf den 1. Oktober 1963 in Kraft. Im übrigen sei auf den Abschnitt «Personalaufwand» hingewiesen (Seite 62), wo eingehend über die finanziellen Aufwendungen für das aktive und pensionierte Personal orientiert wird.

4. Personalfürsorge

a. Allgemeines

In enger Zusammenarbeit mit den Fürsorgerinnen schenken die Personalabteilung bei der Generaldirektion und die Personalsektionen der Kreise der Personalfürsorge im üblichen Rahmen alle Aufmerksamkeit. Die verschiedenen Hilfsquellen – Hilfskasse, Fürsorgefonds und Darlehensinstitution – ermöglichen in zahlreichen Fällen die Überbrückung finanzieller Schwierigkeiten.

b. Pensions- und Hilfskasse

Die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen zählte am Jahresende 35 809 Versicherte (1962: 35 883) und 1886 Einleger (1527). Der versicherte Verdienst der Kassenmitglieder stieg auf 407,4 Mio Franken (388,0 Mio Franken). Die Zahl der Bezüger von Pensionen (Altersrentner, Invalide, Witwen und Waisen) betrug 22 491 (22 787) Personen. Das Total der Jahrespensionen erreichte 101,8 Mio Franken (100,2 Mio Franken).

Die Erhöhung des versicherten Verdienstes um 19,4 Mio Franken ist zum größten Teil die Folge der auf 1. April 1963 in Kraft getretenen Ämterklassifikation. Mit Bundesgesetz vom 20. Dezember 1962 wurde den Pensio-

nierten, deren Anspruch vor dem 1. Januar 1960 entstanden war, sowie ihren Hinterbliebenen rückwirkend auf den 1. Januar 1962 zur Kassenleistung eine Zulage gewährt, sofern der maßgebende versicherte Verdienst weniger als 12 600 Franken betrug. Mit dieser Zulage, welche für Invalide höchstens 300 Franken und für Witwen 167 Franken betrug, wurden die Pensionsbezüge an die Neuordnung der versicherten Verdienste ab 1. Januar 1960 angepaßt. Die Erhöhung der Pensionen brachte der Kasse eine Belastung von 24,2 Mio Franken, die durch Auflösung einer im Jahre 1962 gebildeten Rückstellung von den SBB getilgt wurde.

Den Pensionsbezüglern wurde wie dem aktiven Personal eine monatlich zahlbare Teuerungszulage von $4\frac{1}{2}\%$ der um den festen Zuschlag gemäß Artikel 24 der Kassenstatuten herabgesetzten Pension ausgerichtet. Im Dezember 1963 kam zum Ausgleich der im Laufe des Jahres eingetretenen Teuerung eine einmalige Zulage von $3\frac{1}{2}\%$ hinzu. Die 1962 und 1963 von den Kassenmitgliedern und von den Bundesbahnen in den Stabilisierungsfonds eingelegten Beiträge ergaben insgesamt 6,7 Mio Franken (2,3 Mio Franken).

c. Invaliden-, Alters- und Hinterlassenenversicherung

Am Jahresende gelangten durch die Kassenstelle SBB der Eidgenössischen Ausgleichskasse 1103 (1962: 1114) einfache Invalidenrenten (teilweise mit Zusatzrenten an Ehegatten und Kinder), 664 (771) Ehepaar-Invalidenrenten, 3380 (3039) einfache Altersrenten, 4091 (3740) Ehepaar-Altersrenten, 1234 (1195) Witwenrenten, 905 (806) einfache Waisenrenten und 17 (18) Vollwaisenrenten zur Auszahlung. Die ausgerichtete Rentensumme betrug bei der Invalidenversicherung 6,3 Mio Franken (9,0 Mio Franken) und bei der Alters- und Hinterlassenenversicherung 21,3 Mio Franken (19,2 Mio Franken).

d. Unfallversicherung

Die SUVA-Agenturen der Bundesbahnen erstellten Abrechnungen für insgesamt 9978 Betriebsunfälle (1962: 10 275) und 4495 Nichtbetriebsunfälle (4420). An Invalide und Hinterlassene wurden am Jahresende in der Betriebsunfallversicherung 1557 (1543) Renten und in der Nichtbetriebsunfallversicherung 802 (775) Renten ausgerichtet. Die Versicherungsleistungen der während des Jahres abgeschlossenen Schadenfälle und ausgerichteten Renten erreichten den Betrag von 9,8 Mio Franken (8,9 Mio Franken). Die versicherte Lohnsumme betrug Ende 1963 452 Mio Franken (439 Mio Franken). Der Bundesrat setzte auf den 1. September eine neue Verordnung über Berufskrankheiten in Kraft.

Durch Bundesgesetz vom 4. Oktober 1963 wurde der für die Unfallversicherung maßgebende versicherte Höchstverdienst von jährlich 12 000 auf 15 000 Franken heraufgesetzt. Die neuen Ansätze traten am 1. Januar 1964 in Kraft.

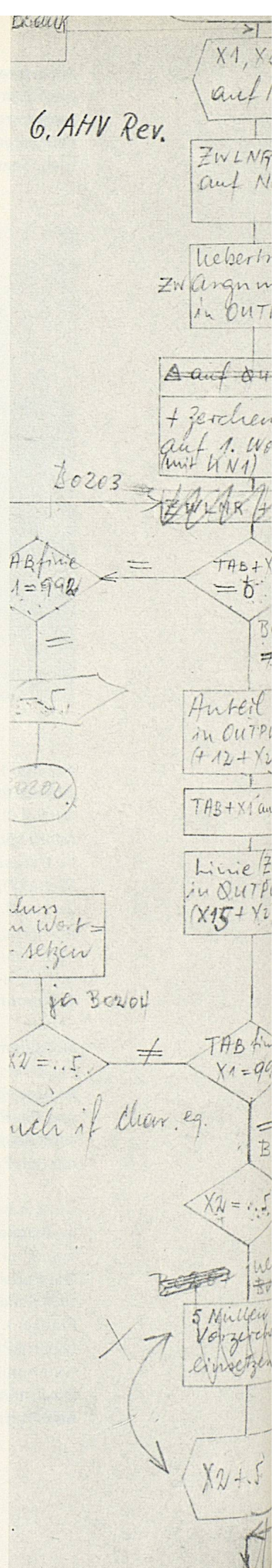
e. Krankenkasse

Am Jahresende zählte die Betriebskrankenkasse SBB total 43 298 (1962: 42 806) Mitglieder. Die Krankenpflegekosten pro Versicherten betrugen Fr. 150.91 gegenüber Fr. 143.89 im Vorjahr. Das Ansteigen der Kosten ist vor allem auf die namhaften Erhöhungen vieler Arzt- und Spitaltarife zurückzuführen.

Die Rechnung der Krankenpflegeversicherung weist einen Ausgabenüberschuß von Franken 109 623.- auf. Der Verwaltungsrat setzte auf 1. Januar 1964 neue Statutenbestimmungen

Die 6. AHV-Revision auf dem Notizblatt des Programmierers der SBB

Ein wesentlicher Teil der Arbeit des Programmierers besteht darin, der Datenverarbeitungsanlage die Instruktionen (Befehle) in der logisch richtigen Reihenfolge zu geben. Um dies bei den häufig vorkommenden komplexen Problemen zu erreichen, zerlegt der Programmierer die Arbeit in ihre Einzelschritte und erstellt dazu ein «flow chart», einen Ablaufplan. Nebenbei eine erste Skizze für einen solchen Plan.



betreffend die Entschädigung im Spitalfall in Kraft. Gleichzeitig wurde der Mitgliederbeitrag der Grundversicherung von bisher monatlich 9 Franken auf 10.50 Franken erhöht. Der Betrag, den die Pensionierten für die Versicherung gegen Nichtbetriebsunfall zusätzlich zu leisten haben, beträgt 50 Rappen (bisher 30 Rappen). Mit diesen Maßnahmen wurden die Leistungen im Spitalfall an die Teuerung angepaßt und das finanzielle Gleichgewicht der Krankenpflegeversicherung wieder hergestellt.

f. Unfallverhütung

Um das Personal über die Unfallgefahren noch besser aufzuklären, gelangten zwei neue Broschüren zur Abgabe. Die eine richtet sich besonders an die Stationslehrlinge, die andere – die eine Zusammenstellung typischer Unfälle beim Bahndienst enthält – wurde dem Bahndienstpersonal verabreicht. Weitere Publikationen sind vorgesehen. Die Instruktionkurse über Unfallverhütung wurden im üblichen Rahmen weitergeführt.

g. Bahnärztlicher Dienst

Im Berichtsjahre wurden 17917 Krankheitsfälle (ohne Kurzabsenzen) angemeldet. Hinsichtlich der Zahl der Anmeldungen ist damit im Vergleich zum Vorjahr keine wesentliche Änderung eingetreten. Die Zahl der Unfälle nahm erfreulicherweise ab, nämlich von 6397 auf 6007 Anmeldungen. Die Abwesenheiten des Personals wegen Krankheiten und Unfällen (einschließlich Kurzabsenzen) beziffern sich auf total 597424 Tage (1962: 593559). Damit ergibt sich eine Morbiditätsziffer (durchschnittliche Abwesenheitstage pro Beschäftigten) von 15,46 gegenüber 15,42 im Jahre 1962 und 15,21 im Jahre 1961.

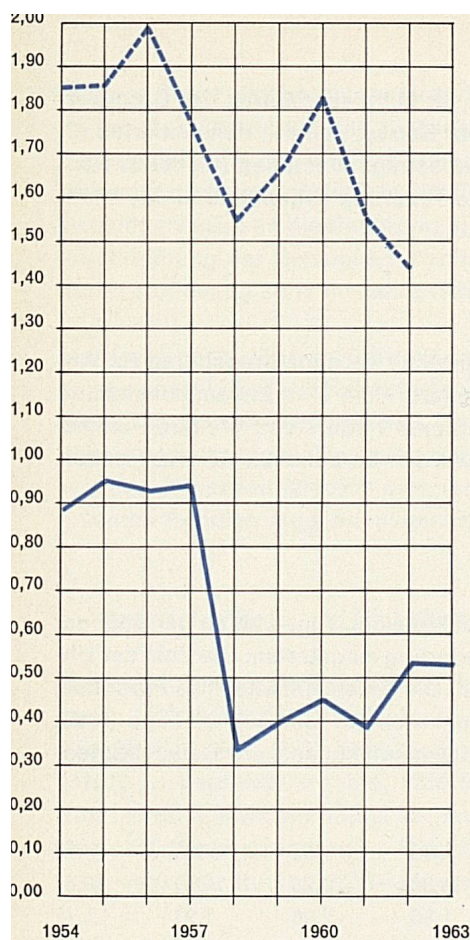
Morbiditätsziffer nach Ursache der Abwesenheit:	1960	1961	1962	1963
Krankheiten	10,86	10,28	10,47	10,57
Betriebsunfälle	1,86	2,00	1,91	1,72
Nichtbetriebsunfälle	1,55	2,04	2,01	2,00
Kurzabsenzen	0,97	0,89	1,03	1,17

Morbiditätsziffer nach Beschäftigungsgruppen:				
Dienst im Büro	8,39	8,28	8,76	7,98
Dienst im Freien	17,51	19,07	19,32	19,49
Dienst im Büro und im Freien	14,81	14,11	14,51	14,35
Dienst auf der Lokomotive	12,59	13,34	12,69	13,19
Dienst als Zugsbegleiter	16,30	14,87	13,58	15,24
Dienst in den Hauptwerkstätten (ohne Bürodienst)	17,56	17,90	19,44	19,40

Die mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall) beträgt:				
Krankheiten	22,58	25,39	22,74	22,79
Betriebsunfälle	19,59	22,04	20,81	21,07
Nichtbetriebsunfälle	22,56	28,27	27,00	27,14
Kurzabsenzen	1,93	1,87	1,95	1,98

Der Gesundheitszustand des Personals war im allgemeinen befriedigend. Trotz dem in klimatischer Hinsicht sehr strengen Winter war keine ins Gewicht fallende Zunahme von Erkältungskrankheiten zu verzeichnen. Grippale Infekte traten nie epidemisch auf. Gegen Sommerende erfolgten gehäufte Meldungen von neurophysischen Erschöpfungszuständen ohne erfaßbare Organbefunde. Die Zermatter Typhusepidemie erforderte die Durchführung von sofortigen aktiven prophylaktischen Maßnahmen, die in Zusammenarbeit mit den Bahn- und Privatärzten reibungslos bewerkstelligt werden konnten. Unter dem Personal waren erfreulicherweise keine Typhusfälle zu verzeichnen. Die Intensivierung der Morbiditätsbekämpfung des im Tessin stationierten Personals bewährt sich. Ihre Wirksamkeit wird noch besser werden, wenn der Bahnärztliche Dienst die Möglichkeit haben wird, sich im therapeutischen Plan wirksam einzuschalten.

Nachdem die neuen Reglemente 146.1 über den Bahnärztlichen Dienst und 146.5 über Verfahren bei Krankheit und Unfall ihre Bewährungsprobe bestanden hatten, erfolgte ein Meinungsaustausch über die gesammelten Erfahrungen, an welchem auch die Vertreter der Kreisdirektionen beteiligt waren. Die Vorschläge wurden eingehend geprüft, und bei verschiedenen Anregungen steht die Verwirklichung bevor. Die heutige Rekrutierungslage bedingt nicht nur eine quantitative, sondern auch eine qualitative Zunahme der ärztlichen Bemühungen für die Abklärung der Tauglichkeit. Bei jedem Anwärter müssen sämtliche fraglichen Befunde



Tuberkuloseanfälligkeit (Neuerkrankungen)
 — Versichertes Personal der SBB
 - - - Versicherte Männer einer Krankenkasse

abgeklärt werden, um entscheiden zu können, wie das Anstellungs- und Versicherungsverhältnis geregelt werden kann, damit jeder irgendwo brauchbare Bewerber eingestellt werden kann. Das Aufnahmeuntersuchungsverfahren wurde beschleunigt.

Die Tuberkulose-Bekämpfungssaktion geht planmäßig weiter. Durch das gehäufte Auftreten von offenen Lungentuberkulosefällen (davon mehrere unter den Gastarbeitern) kamen vermehrte Umgebungsuntersuchungen zur Durchführung. Es wurden über 13 000 Schirmbildaufnahmen angefertigt, was nur dank dem Einsatz der «rollenden Praxis» möglich war. Die Darstellung nebenan über den Verlauf des «Anfälligkeitsfaktor des SBB-Personals» (Anzahl neue Erkrankungen an Lungentuberkulose bezogen auf 1000 Bedienstete) gegenüber demjenigen der männlichen Versicherten einer der größten Krankenkassen der Schweiz während der Jahre 1954–1963 läßt eindeutig die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen erkennen. Die Tabelle mahnt jedoch auch, die Bemühungen im Kampfe gegen die Tuberkulose nicht erlahmen zu lassen.

Die Beziehungen zur schweizerischen Ärzteschaft waren stets ausgezeichnet. Der Bahnärztliche Dienst darf auf eine sehr enge Zusammenarbeit mit derselben rechnen. Die Dispositionen zur Wahrung des Arztgeheimnisses bewähren sich.

V. Abrechnung der Verkehrseinnahmen

In der Abfertigung und Abrechnung des schweizerischen Wagenladungsverkehrs konnten weitere Vereinfachungen durchgeführt werden. Die Frachten von annähernd 40% aller Sendungen werden nicht mehr auf den Bahnhöfen ausgerechnet und registriert, sondern von der elektronischen Datenverarbeitungsanlage in Bern. Diese Frachtzähler werden in Zentralkontokorrenten belastet. Im internationalen Güterverkehr sind Bestrebungen im Gange, um die administrativen Arbeiten der Grenzbahnhöfe zu vereinfachen, damit insbesondere im Transitverkehr Verzögerungen vermieden werden können. Mit der Oberzolldirektion finden gegenwärtig Besprechungen statt, um Mittel und Wege zu finden, die Zollbehandlung sowohl im Transit- als auch im Binnenverkehr zu beschleunigen.

VI. Rechts- und Liegenschaftswesen

Im Berichtsjahre konnten mehrere, für den Ausbau der Bahnanlagen erforderliche Landerwerbsgeschäfte freihändig oder auf dem Enteignungsweg erledigt werden, so in Bern, in Chiasso, im Raume Basel sowie an anderen Orten. Viele, teils schon vor Jahren eingeleitete Enteignungsverfahren harren jedoch noch der Erledigung; immer noch pendent ist beispielsweise der Landerwerb für die Rangierbahnhöfe Limmattal und Olten, für den Schnellgutbahnhof Zürich sowie für die zweite Ausbaustufe des Rangierbahnhofes Chiasso. In einer Eingabe vom 1. März an das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement wies die Generaldirektion auf die Probleme des Landerwerbes hin und unterbreitete Vorschläge für die Beschleunigung des Enteignungs- und Plangenehmigungsverfahrens. Beschlüsse wurden indessen noch keine gefaßt.

Auf dem Gebiete des Transport- und Tarifrechtes sind Bestrebungen im Gange, verschiedene Erlasse zu revidieren. So ist das Transportreglement vom 1. Oktober 1949 den neuen internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr, die voraussichtlich am 1. Januar 1965 in Kraft treten werden, anzupassen. Ferner sollten erweiterte Befugnisse gegenüber den bisherigen Vorschriften geschaffen werden, um den Bahnen vermehrte Bewegungsfreiheit sowie eine Anpassung an die sich rasch ändernden betrieblichen und kommerziellen Verhältnisse zu ermöglichen. Ferner wurde eine Änderung des Bundesratsbeschlusses vom 16. August 1950 über die Tarifbildung vorbesprochen. Die SBB wünschen eine verbesserte Grundlage für eine gesunde Tarifpolitik, die Milderung von Auflagen und eine einfachere Fassung des Erlasses.