

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1965)

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>

I. Verwaltungsrat, Generaldirektion und Kreisdirektionen

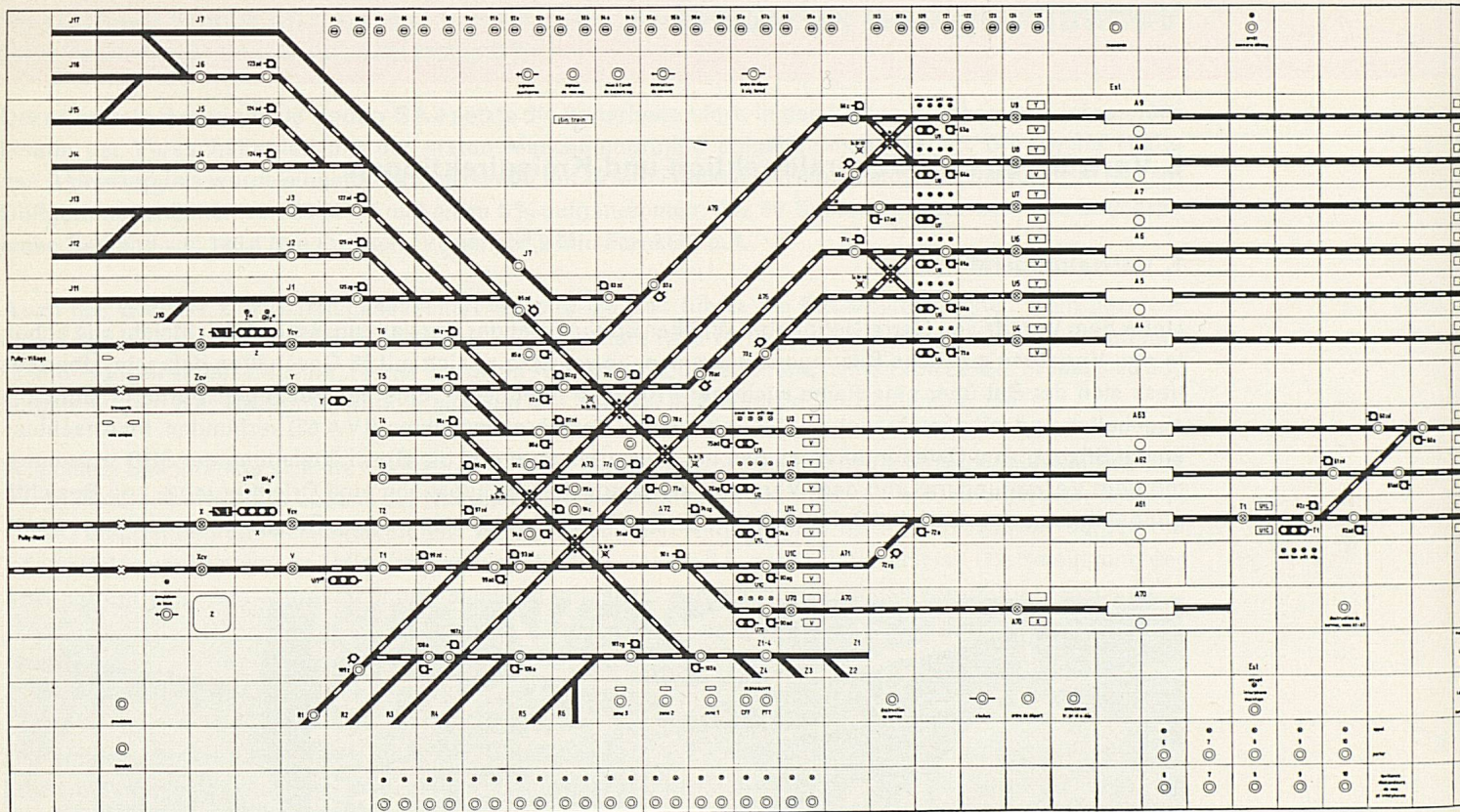
1. Verwaltungsrat

Unter dem Vorsitz von Herrn Nationalrat Walther Bringolf trat der Verwaltungsrat im Berichtsjahr wie schon in den Vorjahren zu sechs Sitzungen zusammen, an welchen er sich mit 56 Geschäften befasste. Überdies liess sich der Rat über eine Reihe wichtiger Probleme orientieren. Eine der Sitzungen wurde in München abgehalten und mit dem Besuch der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA 65) verbunden. Im Anschluss an die Sitzung vom Oktober unternahmen der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der SBB zusammen mit dem Verwaltungsrat und dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn eine Orientierungs- und Besichtigungsfahrt, die dem Bahnhof Schaffhausen, der Gotthardlinie sowie dem neuen Rangierbahnhof Chiasso galt.



Anlässlich der Eröffnung der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA 65) in München stattete der Präsident der Deutschen Bundesrepublik, Herr Dr. H. Lübke (rechts im Bilde) in Begleitung von Herrn Prof. Dr. H. M. Oeftering, Erster Präsident der Deutschen Bundesbahn, auch dem Filmtheater «Circarama» der Schweizerbahnen einen Besuch ab. Auf der linken Bildhälfte: Die auf Jahresende zurückgetretenen Herren Nationalrat W. Bringolf, Präsident des Verwaltungsrates der SBB, und Dr. H. Gschwind, Präsident der Generaldirektion SBB.

In personeller Hinsicht sind im Verwaltungsrat mehrere Änderungen zu verzeichnen. Am 24. Januar 1965 starb Herr Pierre-Auguste Leuba, Staatsrat, Neuenburg, der dem Rat seit Frühjahr 1960 angehörte. Am 26. November 1965 verschied Herr Oscar de Chastonay, Direktor der Walliser Kantonalbank, Sitten, der vom Bundesrat anfangs 1954 in den Verwaltungsrat gewählt wurde. Die beiden Verstorbenen stellten den Bundesbahnen ihre reichen Kenntnisse und Erfahrungen zur Verfügung und nahmen an den Geschicken der Unternehmung regen Anteil.



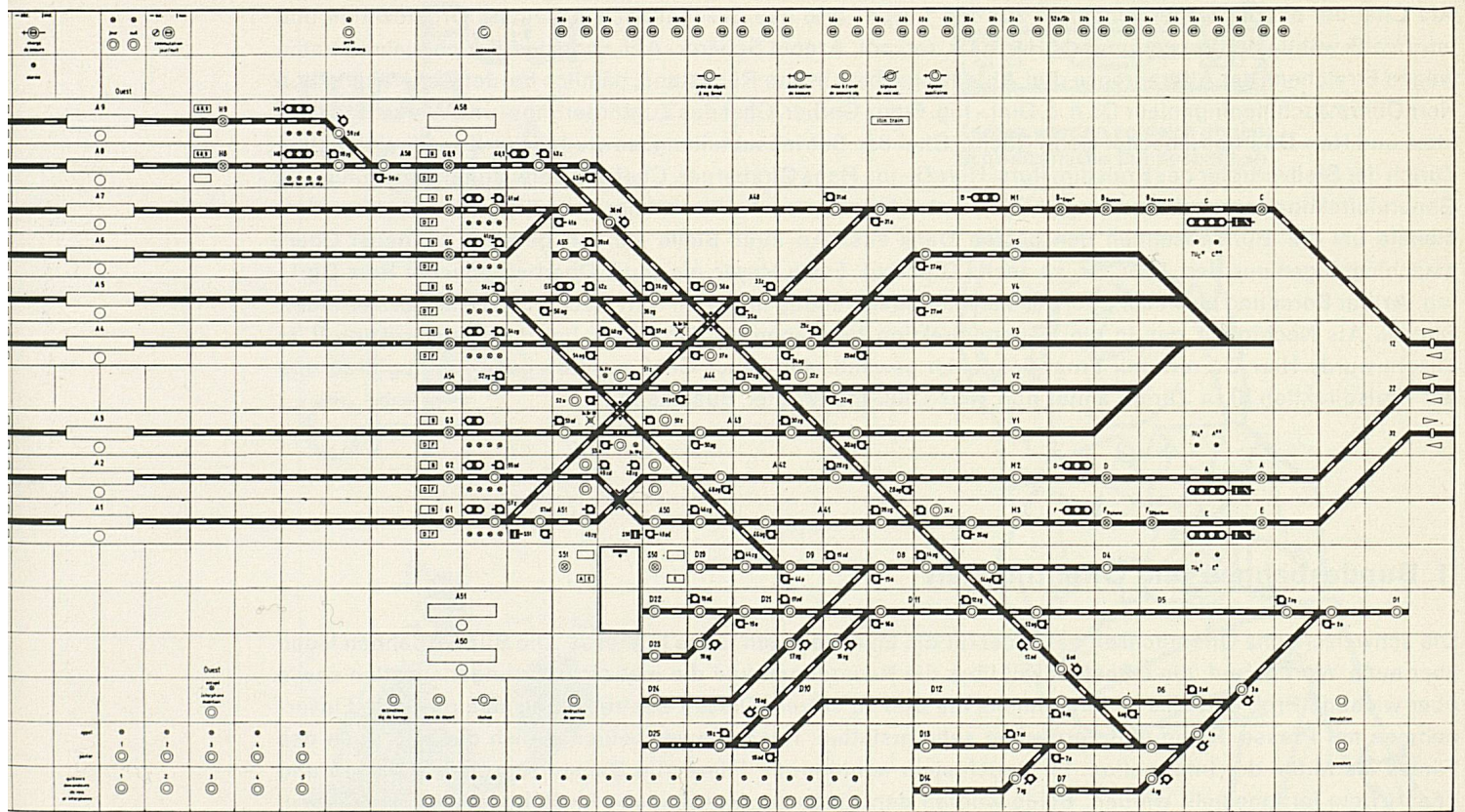
Auf Ende des Berichtsjahres trat Herr Nationalrat Walther Bringolf, der dem Rat seit 1. Januar 1948 als Mitglied, seit Ende 1960 als Vizepräsident und seit 1. Januar 1963 als Präsident angehörte, wegen Erreichens der Altersgrenze zurück. Sowohl der damalige Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Herr Bundesrat Dr. W. Spühler, wie auch der damalige Vizepräsident des Verwaltungsrates, Herr Dr. H. Fischer, zollten dem scheidenden Ratspräsidenten für sein langjähriges und verdienstvolles Wirken für die Bundesbahnen hohe Anerkennung.

Der Bundesrat ernannte als Ersatz für die ausgeschiedenen drei Mitglieder Herrn Nationalrat Dr. jur. Pierre Glasson, Freiburg, Herrn Willy Ritschard, Regierungsrat, Luterbach (SO) und Herrn Ernst von Roten, Staatsrat, Raron. Ferner wählte er für die Amtsperiode 1966–1968 als neuen Präsidenten des Verwaltungsrates den bisherigen Vizepräsidenten, Herrn Dr. Hans Fischer, Grosswangen (LU), und als neuen Vizepräsidenten Herrn Ständerat Rudolf Meier, Eglisau.

2. Generaldirektion und Kreisdirektionen

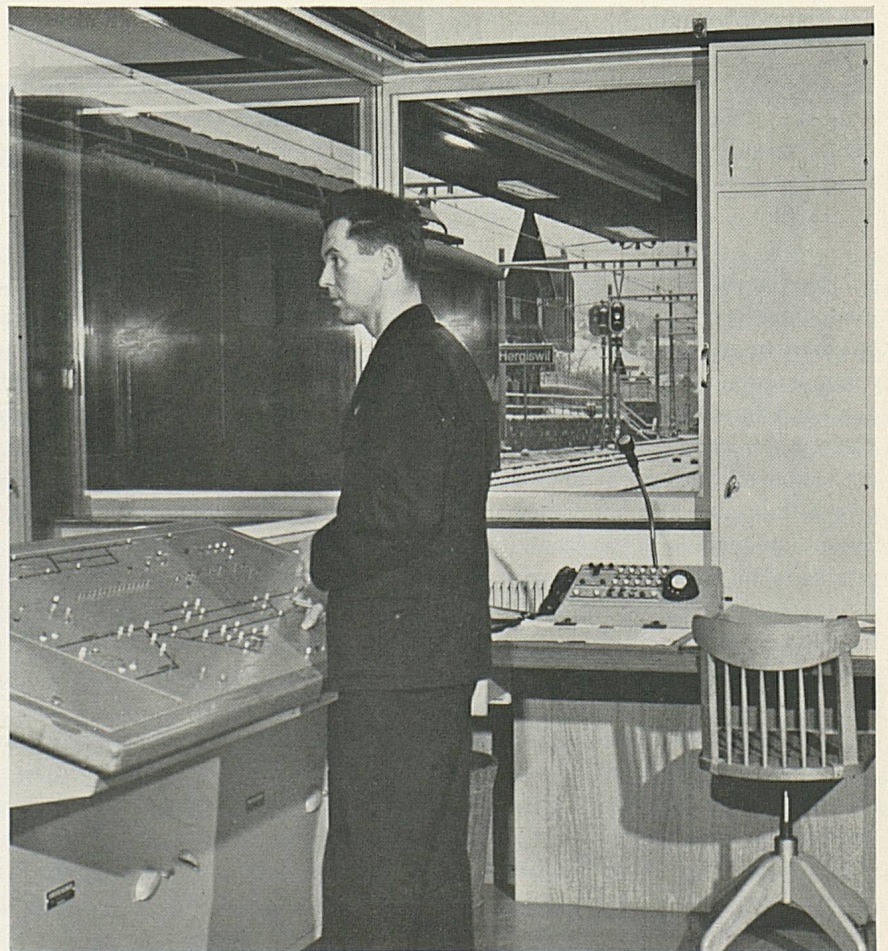
Die Generaldirektion hielt im Berichtsjahr 47 Sitzungen ab und fasste 398 Beschlüsse. Die Generaldirektoren und Kreisdirektoren traten zu vier Direktorenkonferenzen zusammen, die der allgemeinen Aussprache über wichtige Probleme dienen.

Auch bei der Geschäftsleitung sind Ende des Berichtsjahres verschiedene Änderungen eingetreten. Herr Präsident Dr. Hugo Gschwind, der vom Bundesrat auf 1. Dezember 1949 in die Generaldirektion berufen wurde und vorerst das Kommerzielle und Rechtsdepartement, anderthalb Jahre später das Finanz- und Personal-Departement und zugleich das Präsidium übernahm, trat wegen Erreichens der gesetzlichen Altersgrenze zurück. Der Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes sowie der Präsident des Verwaltungsrates würdigten die hohen Verdienste des zurückgetretenen Generaldirektionspräsidenten und sprachen ihm Dank und Anerkennung aus. Der Bundesrat wählte mit Amtsantritt auf 1. Januar 1966 Herrn Generaldirektor Dipl.-Ing. Otto Wichser als neuen Präsidenten und Herrn Dr. jur. Karl Wellinger, bisher Betriebschef bei der Kreisdirektion II in Luzern, als neues Mitglied der Generaldirektion.



Während bei den alten mechanischen Stellwerken die Weichen und Signale einzeln und durch Bewegen schwerer Hebel gestellt werden mussten, lassen sie sich bei den modernen elektrischen Gleisbildstellwerken durch blosses Drücken einer Taste bedienen. Dabei können durch gleichzeitiges Drücken der Start- und Zieltaste sämtliche zu einer Fahrstrasse gehörenden Weichen und Signale in die richtige Stellung gebracht werden.

Abbildung oben: Schematisches Gleisbild eines grossen Stellwerkes (Lausanne).
 Bild unten: Stellwerkpult eines kleineren Bahnhofes (Hergiswil an der Brüniglinie).



Als Chef der bei der Generaldirektion auf den 1. April 1965 neu geschaffenen Abteilung Organisation und Informatik wählte der Verwaltungsrat Herrn Dr. rer. pol. Arnold Schärer. Auf Ende des Berichtsjahres traten wegen Erreichens der Altersgrenze drei Abteilungschefs in den Ruhestand, nämlich bei der Generaldirektion Herr Obermaschineningenieur Dr. h. c. Dipl.-Ing. Franz Gerber, Chef des Zugförderungs- und Werkstättendienstes, und Herr Oberbetriebschef Henri Roche, Chef der Betriebsabteilung, sowie bei der Kreisdirektion III in Zürich der Stellvertreter des Kreisdirektors, Herr Dr. jur. Hans Girsberger, Chef der Verwaltungsabteilung. Die Generaldirektion sprach diesen langjährigen ersten Mitarbeitern für ihre erfolgreiche Tätigkeit und hohen Verdienste um die Bundesbahnen den besten Dank aus. An ihrer Stelle wurden gewählt als neuer Obermaschineningenieur Herr Prof. Dr. sc. tech., Dipl.-Ing. Erwin Meyer, als neuer Oberbetriebschef Herr Dipl.-Ing. Arthur Borer und als neuer Chef der Verwaltungsabteilung in Zürich Herr Rechtsanwalt Dr. jur. Hermann Büchel. Als Nachfolger des in die Generaldirektion berufenen Betriebschefs bei der Kreisdirektion II in Luzern wurde Herr Dr. rer. pol. Ernst Schneider gewählt. Als neuer Chef der Abteilung für Zugförderung der Kreisdirektion III in Zürich amtet nun Herr Dipl.-Ing. Walter Bussmann.

II. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

Die schweizerische Öffentlichkeit bekundet für die Eisenbahn ein reges Interesse. Die Bundesbahnen legen aber auch Wert darauf, die Öffentlichkeit über die Neuerungen und die modernen Errungenschaften sowie über wichtige Probleme des Unternehmens ins Bild zu setzen. Diesen Bestrebungen kam das gute Einvernehmen mit Presse, Radio und Fernsehen sehr zustatten. Nach wie vor bedienen sich die SBB auch des Filmes als Mittel der Information. Im Berichtsjahr konnten die Filme «Im Banne der roten Scheibe» und «Fahrt frei» fertiggestellt werden. Beide wurden den Kinos zur Verwendung im Beiprogramm übergeben, und der letztere ist bereits unter die zehn besten Dokumentarfilme Europas des Jahres 1965 klassiert worden. Neuerdings werden Filme der SBB auch über das Auslandschweizer-Sekretariat der Neuen Helvetischen Gesellschaft an ausländische Interessenten geleitet. Im Rahmen der Herausgabe informativer Schriften wurden schliesslich der anspruchsvolle Bildband «SBB/CFF/FFS» sowie die Broschüre «SBB im Rhythmus der Zeit» geschaffen.

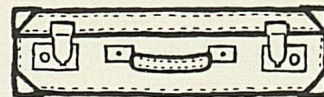
Die Internationale Verkehrsausstellung (IVA 65) in München bot Gelegenheit, vor einem internationalen Publikum für die Schweizerbahnen und für die Schweiz als Reiseland zu werben. Dabei erwies sich das schon an der EXPO 1964 in Lausanne gezeigte Film-Rundtheater «Circarama» einmal mehr als eine der Hauptattraktionen. So sahen sich von den 3½ Mio. Ausstellungsbesuchern rund 2 Mio. Personen diesen einzigartigen, musikalisch umrahmten Film an.

Die in den Händen des Publizitätsdienstes liegende Verkehrswerbung war im Berichtsjahr durch eine geplante Werbeaktion unter dem Motto der Kapazitätssteigerung bei den SBB gekennzeichnet. Um den Reisenden das vielfältige Leistungsangebot und den hohen Komfort im Personenverkehr in Erinnerung zu rufen, wurden neben zahlreichen kleineren Werbemitteln vier Plakate in Weltformat geschaffen. Diese wiesen auch darauf hin, dass der Schienenverkehr zu jeder Jahreszeit seine Vorteile hat. So stand das Winterplakat unter dem Slogan «Eis und Schnee – SBB», im Frühjahr gab ein Plakat die Empfehlung «Zum Auto ein Halbtaxabonnement», das Sommerplakat regte Ferienreisen mit den SBB an, und der Herbstausgang erinnerte an das «Wohlbehagen im Speisewagen». Ein weiteres Weltformatplakat der SBB galt den TEE-Zügen und warb in ihrem Einzugsbereich für die Benützung dieses «Europameisters der Schiene». Aus der grossen Zahl der in der Tagespresse und in Zeitschriften erschienenen Inserate seien nur einige Aktionen herausgegriffen: Die Werbung für Reisen im Winter, zu Wanderwegen, mit TEE-Zügen, in Schlafwagen und in Liegewagen. Auch im vergangenen Jahre wurde versucht, das preislich günstige Halbtaxabonnement sowie die bei Familienreisen gewährten Vergünstigungen weiteren Kreisen bekanntzumachen.

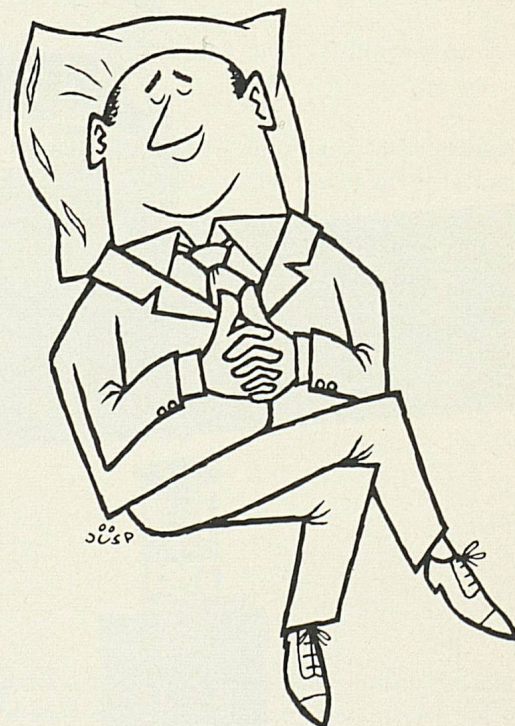
In Anbetracht der grossen Bedeutung der aus dem Güterverkehr fliessenden Einnahmen wurden auch für diesen Sektor Werbeprogramme durchgeführt. Der den Verfrachterkreisen längst vertraute Bahnkundenbrief war das geeignete Mittel, um auf die erhöhte Transportkapazität sowie auf die Vorteile des programmierten Verkehrs in Form von Ziel- und Blockzügen hinzuweisen. Auch die Schweizer Fachmessen, wie Mustermesse und Comptoir Suisse, boten eine ausgezeichnete Gelegenheit, an die Bahnkunden zu gelangen und sie mit den Leistungen der Bahn im allgemeinen und mit den verschiedenen Spezialwagen für Güter aller Art im besonderen bekanntzumachen.

Pour
mon
chef

les
CFF



Kenner werden sogleich ahnen:
Schweizerische Bundesbahnen



Zwei Beispiele aus der Werk-
statt des Publizitätsdienstes
SBB

III. Internationale Angelegenheiten

Die Eisenbahnnetze sind über die Grenzen hinweg verflochten; dies führte schon in den Anfängen des Eisenbahnzeitalters dazu, dass betriebliche, kommerzielle, technische und rechtliche Probleme auf internationaler Ebene behandelt wurden. Schon seit einigen Jahrzehnten kann von einer echten internationalen Zusammenarbeit unter den Eisenbahnen gesprochen werden. Das für die SBB wichtigste Organ ist der im Jahre 1922 gegründete Internationale Eisenbahnverband (UIC), welcher heute über 60 Eisenbahnverwaltungen aus West- und Osteuropa sowie aus Übersee umfasst. Von den in den acht Kommissionen dieser Organisation geleisteten Arbeiten seien einmal die Bestrebungen für ein verbessertes System der Platzreservierung sowie für eine einheitlichere Gestaltung der Personenwagen des internationalen Verkehrs erwähnt. Ferner wurde die Schaffung einer einheitlichen automatischen Kupplung weiter vorangetrieben, ein Problem, das in Anbetracht des umfangreichen Fahrzeugparkes der europäischen Bahnen mannigfaltige technische und organisatorische Fragen stellt und von überaus grosser finanzieller Tragweite ist. In die Zukunft weisende Arbeiten sind auch die systematischen Untersuchungen für eine weitergehende Automatisierung des Eisenbahnbetriebes.

Als Geschäftsführende Verwaltung des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) waren die SBB massgeblich an der Ausgestaltung des internationalen Transportrechtes auf Grund der Internationalen Übereinkommen über den Personenverkehr (CIV) und über den Güterverkehr (CIM) sowie an der Ausarbeitung und Fortbildung der verschiedenen Abfertigungs- und Ausführungsvorschriften der Eisenbahnen beteiligt. So fasste der Leitende Ausschuss des CIT einige grundsätzliche Beschlüsse über Haftungsfragen im internationalen Personenverkehr und setzte Richtlinien für die weiteren Arbeiten auf diesem Gebiete fest. Seit anfangs 1965 ist es auf Grund des Übereinkommens CIM Sache der Eisenbahnen, unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer Regierungen die zur Zusammenfassung des internationalen Güterverkehrs auf die Hauptleitungswege geeigneten Massnahmen zu treffen.



Die Europäische Verkehrsminister-Konferenz (CEMT) beschäftigte sich in zwei Sitzungen unter anderem mit der finanziellen Lage der Eisenbahnen, den Problemen des städtischen Verkehrs sowie mit der Standardisierung der Lokomotiven.

Über die Tätigkeit der Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK) sowie der Europäischen Güterzugfahrplankonferenz (LIM) wird im Abschnitt «Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene» berichtet (Seite 7). Die internationalen Tarifprobleme behandelt der Abschnitt «Tarife» (Seite 3).

Die Internationale Simplondelegation prüfte eine Reihe von Fahrplan-, Verkehrs- und Tariffragen. Auch die Verkehrsabrechnung für die Strecke Brig-Iselle stand zur Erörterung.

Der Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (URF), der zurzeit 15 Mitgliedsverwaltungen zählt, befasste sich vor allem mit dem Betrieb des Europabusnetzes. Der Geschäftsgang war im abgelaufenen Jahre befriedigend. Das New Yorker Büro konnte seinen Umsatz im Berichtsjahre um 26% steigern.

Wie bis anhin, machten es sich die Schweizerischen Bundesbahnen auch letztes Jahr zur Pflicht, die Arbeiten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) vor allem auf dem Gebiete des Transportwesens aufmerksam zu verfolgen. Für die Eisenbahnen von besonderer Bedeutung ist der Beschluss des Rates vom 22. Juni 1965 über die Schaffung eines Margentarifsystems.

IV. Informatik

Die Informatik, worunter die mechanisierte Verarbeitung und die Auswertung von Daten zu rasch greifbaren Informationen über das Betriebsgeschehen – wie Verkehr, Personal und Finanzen – zu verstehen ist, soll den leitenden Instanzen der Unternehmung die Grundlagen für die Beurteilung des Geschäftsganges und für die zu fällenden Entscheide liefern. Sie umfasst bei den Bundesbahnen derzeit die elektronische Datenverarbeitung und die zentralen statistischen Arbeiten. Diese Aufgaben bilden – nebst Fragen der administrativen Organisation – das Haupttätigkeitsgebiet der im April 1965 geschaffenen neuen Abteilung «Organisation und Informatik».

Gestützt auf die Erfahrungen mit den von den Schweizerischen Bundesbahnen schon vor 40 Jahren eingeführten konventionellen Lochkartenanlagen wurde mit dem Übergang zur elektronischen Datenverarbeitung im Jahre 1961 auch die Konzeption den neuen Mitteln angepasst und neu formuliert. Sie ist gekennzeichnet durch das Prinzip der integrierten Datenverarbeitung, d. h. der einmaligen Erfassung sämtlicher Daten, ihrer maschinellen Speicherung und der Verarbeitung nach Bedarf (vgl. hiezu den Spezialbericht «Die Entwicklung der Datenverarbeitung bei den Bundesbahnen» im Geschäftsbericht 1962). Dies bedingt, dass die einzelnen Aufgaben nicht mehr isoliert, sondern als Elemente von zusammenhängenden Verarbeitungssystemen nach Objekten behandelt werden, und ermöglicht eine Erweiterung der kybernetischen Systeme, die eine beschleunigte, wechselseitige Informationslieferung zwischen Regel- und Ausführungsorgan voraussetzen (geschlossener Regelkreis).

Mit dem Ziele eines etappenweisen Aufbaues der einzelnen Verarbeitungssysteme sind in den vergangenen Jahren in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen Basisaufgaben und weitere Ausbaustufen der Systeme «Transport von Gütern», «Transport von Personen», «Personal» und «Material» entwickelt und teilweise realisiert worden.

Im Berichtsjahr konnten von der elektronischen Datenverarbeitung weitere neue Arbeiten übernommen werden, darunter im System «Transport von Gütern» die vollständige Abrechnung und Statistik der internationalen Wagenläufe der «Interfrigo»-Gesellschaft, ein Weiterausbau der Datenverarbeitung für grenzüberschreitende Wagen (vgl. auch Bild Seite 18), ein neues Verfahren für die Abrechnung des internationalen Güterverkehrs im Verkehr mit Frankreich sowie ein Berechnungsverfahren für die Simulation der Güterwagenläufe

Bild nebenan: Ausschnitt aus der Internationalen Verkehrsausstellung in München: Das Film-Rundtheater «Circarama» der Schweizerbahnen.



Gegenwärtig werden die Güterwagen der europäischen Bahnen einheitlich mit zwölfstelligen Nummern bezeichnet. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, moderne Methoden der Erfassung, der Übermittlung und Verarbeitung der Daten anzuwenden. Der Beamte übermittelt die Wagennummern mit Funk vom Rangierfeld in die Fernschreiberzentrale.

am Ablaufberg. Im System «Transport von Personen» ist die maschinelle Abrechnung und Statistik der schweizerischen Seriebillette aus den mit Schalterbillettdruckern ausgerüsteten Stationen zu erwähnen, im System «Personal» die Auszahlung der rund 25000 Alters- und Invalidenrenten sowie im System «Material» die Mechanisierung der Oberbaumaterialabrechnung. Mit der Übernahme der neuen Arbeiten stand die elektronische Datenverarbeitungsanlage im Berichtsjahr durchschnittlich bereits im regelmässigen Eineinhalbschichtenbetrieb. Sie arbeitete weiterhin zuverlässig und ohne schwerwiegende, das Arbeitsprogramm beeinträchtigende Ausfälle.

In der Phase des Studiums befinden sich die Konzeption für das kybernetische System «Güterverkehr», die Frage der Verteilung der leeren Güterwagen mit den Mitteln der elektronischen Datenverarbeitung sowie eine Operations-Research-Arbeit für die Simultanformation in Rangierbahnhöfen. Im System «Transport von Personen» wurden die Pflichtenhefte für die elektronische Platzreservierung fertiggestellt und die Fachfirmen eingeladen, Projekte und Offerten für eine solche Anlage einzureichen. Die Vorarbeiten für die Mechanisierung des Zahltages als Basisaufgabe des Systems «Personal» sind so weit gediehen, dass die Programmierung eingeleitet werden konnte.

Die laufenden statistischen Veröffentlichungen wurden weiter ausgebaut, darunter das Statistische Jahrbuch, die internen Verkehrsdokumente über den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr sowie über den Güterverkehr, die Betriebs- und Personalstatistiken, die Tabellen über die Produktivitätsindizes des Stations-, Zugs- und Zugförderungsdienstes und die Zusammenstellung der approximativen Verkehrsergebnisse. Eine umfassendere Information wurde ferner durch Ergänzung der für die leitenden Stellen bestimmten graphischen Darstellungen über die fortlaufende Entwicklung des Betriebsgeschehens erzielt. Schliesslich wurde das in Brieffaschenformat im Jahre 1964 erstmals erschienene und beliebte «Statistische Vademecum der SBB» neu herausgegeben.

V. Personal

Eigenes Personal
und Unternehmerarbeiter
Jahresdurchschnitt

1. Personalbestand

	1964	%	1965	%
a) Gliederung nach Arbeitsgebieten				
Leitung und Verwaltung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	3 165	7,3	3 224	7,5
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.....	20 664	47,6	20 582	47,6
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 547	10,5	4 591	10,6
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 409	7,8	3 350	7,7
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 342	3,1	1 382	3,2
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.....	4 728	10,9	4 562	10,6
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	4 063	9,3	4 027	9,3
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke.....	220	0,5	223	0,5
Übriges Personal, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee.....	1 279	3,0	1 293	3,0
b) Gliederung nach Anstellungsverhältnis				
Ständiges Personal	37 810	87,1	38 118	88,2
Hilfspersonal	3 063	7,1	2 695	6,2
Lehrlinge und jugendliche Arbeiter	1 317	3,0	1 381	3,2
Eigenes Personal, Total	42 190	97,2	42 194	97,6
Unternehmerarbeiter	1 227	2,8	1 040	2,4
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total	43 417	100,0	43 234	100,0

Der Personalbestand hat im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 183 Personen abgenommen.

2. Allgemeine Personalfragen

Der vom Bundesrat im Rahmen der Konjunkturdämpfung getroffene Beschluss vom 26. Februar 1965, der eine Begrenzung des Gesamtpersonalbestandes sowie eine Herabsetzung des Bestandes an kontrollpflichtigen ausländischen Arbeitskräften vorschreibt, wirkte sich auch auf die Bundesbahnen aus. Es gelang, den Bestand an Fremdarbeitern über das vorgeschriebene Ausmass hinaus zu senken und den Gesamtpersonalbestand in den festgesetzten Grenzen zu halten. Gestaltete sich die Rekrutierung von Arbeiterpersonal in den grossen Zentren nach wie vor schwierig, so trat bei andern Kategorien – namentlich beim Beamtenpersonal des Betriebsdienstes – eine spürbare Verbesserung ein. Auf die in den letzten Jahren zur Regel gewordene Barabgeltung der rückständigen Ruhe- und Ferientage sowie der Überzeitleistungen konnte weitgehend verzichtet werden. Diese Entspannung ist unter anderem auf die Vereinfachungen im Güterabfertigungs- und Verrechnungsverfahren sowie auf den vermehrten Einsatz von weiblichem Personal im innern Stationsdienst zurückzuführen.

Im Interesse eines guten Arbeitsklimas und einer wirtschaftlichen Betriebsführung legt die Unternehmungsleitung Wert auf Wahrung des Mitspracherechtes aller Personalkategorien. Die sieben Kommissionen, in welchen von den Vertretern der verschiedenen Dienstzweige und der Generaldirektion die wichtigsten Neuerungen besprochen werden, traten wiederholt zusammen. Auf diese Weise wird versucht, die praktischen Erfahrungen mit den theoretischen Erkenntnissen in Einklang zu bringen. Ferner steht jedem Bediensteten die Möglichkeit offen, Verbesserungsvorschläge irgendwelcher Art direkt der Generaldirektion zu unterbreiten. Einsender brauchbarer Anregungen erhalten Belohnungen. So konnten im Berichtsjahr von 159 Verbesserungsvorschlägen deren 77 prämiert werden.

Die Untersuchungen über die Bewertung der Arbeitsplätze des Verwaltungspersonals der Generaldirektion und der Kreisdirektionen konnten im Berichtsjahre abgeschlossen werden. Anfangs September genehmigte die Generaldirektion den entsprechenden Bericht über die Stellenpläne.

Der Psychologische Dienst der Personalabteilung stand den Fachdiensten bei der Personalrekrutierung in rund 1800 Fällen mit eignungspsychologischen Beratungen zur Seite. Grosse Beachtung wurde ferner der Methodik in der Ausbildung des Personals und der Bereitstellung moderner didaktischer Hilfsmittel geschenkt. Eingehende methodologische Studien galten der Schaffung eines geeigneten Qualifikationssystems.

3. Besoldungen

Nachdem die bisherige Besoldungs-, Gehalts- und Lohnskala auf einem Indexstand von 202,7 Punkten basiert hatte, passten die eidgenössischen Räte die Bezüge des Bundespersonals der Teuerung an. Die ausgerichtete Zulage brachte einen Ausgleich bis zu einem Indexstand von 213,8 Punkten. Der Bundesrat beschloss eine Erhöhung der Vergütungsansätze für Dienstreisen (Reglement 114.1) sowie der Vergütung für unregelmässige Schichtung der Arbeitszeit (Reglement 113.6). Als letzte bedeutendere Vollzugsmassnahme zur Ämterklassifikation erliess die Generaldirektion ein neues Reglement über die Vergütung für Stellvertretung in einem höher eingereichten Amt (Reglement 113.1).

4. Personalfürsorge

a) Allgemeines

In der Erkenntnis, dass die Personalfürsorge einen wichtigen Bestandteil fortschrittlicher Unternehmenspolitik bildet, erfüllen die Bundesbahnen nicht nur die gesetzlich vorgeschriebenen Sozialleistungen. Sie setzen überdies weitere namhafte Mittel ein und fördern insbesondere auch die individuelle Betreuung durch Fürsorgerinnen. Die verschiedenen Hilfsquellen – Fürsorgefonds, Hilfskasse und Darlehensinstitution – konnten in zahlreichen Fällen finanzielle Schwierigkeiten überbrücken helfen. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Wiedereingliederung jener Bediensteten geschenkt, die infolge Krankheit oder Unfalles körperlich behindert sind. Zu diesem Zwecke schufen die Bundesbahnen eine besondere, dem Bahnärztlichen Dienst angeschlossene Eingliederungsstelle.

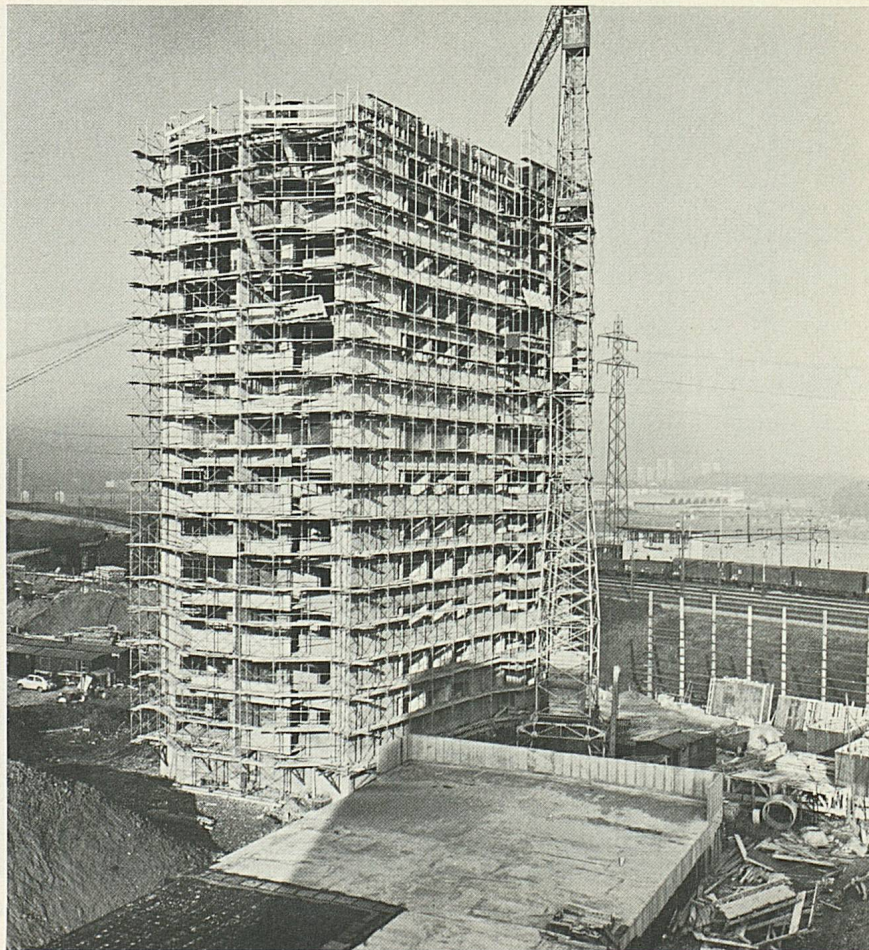
b) Wohnungsfürsorge

Die Bundesbahnen haben seit jeher die Wohnungsfürsorge als eine ihrer sozialen Aufgaben angesehen. Zur Sicherung der steten Betriebsbereitschaft und mit Rücksicht auf den unregelmässigen Dienst bei Tag und Nacht sollte ein grosser Teil des Personals in der Nähe des Arbeitsplatzes wohnen. Bei personalintensiven Betriebsanlagen, wie z.B. Rangierbahnhöfen, ist dies nicht ohne weiteres möglich, weil sie oft abseits von Wohngebieten liegen. In den grossen Städten stösst die Personalrekrutierung nicht zuletzt deshalb auf Schwierigkeiten, weil es an Wohnungen zu tragbaren Mietzinsen fehlt. Aus all diesen Gründen schenken die SBB dem Wohnungsproblem volle Aufmerksamkeit. Im Gegensatz zu verschiedenen ausländischen Bahnverwaltungen haben sie es aber vermieden, eigentliche «Eisenbahnerdörfer» entstehen zu lassen. Vielmehr wurde durch Gewährung von Hypothekendarlehen der genossenschaftliche und private Wohnungsbau des Personals gefördert. Die Eisenbahner gelten denn auch in der Schweiz als eigentliche Pioniere des genossenschaftlichen Wohnungsbaues.

Die Zins- und Rückzahlungsbedingungen beim genossenschaftlichen Wohnungsbau des Bundesbahnpersonals sind dieselben, wie sie die allgemeine Bundesverwaltung für ihr Personal anwendet. Um den steigenden Bau- und Landkosten entgegenzuwirken, mussten die Zinssätze für neue Hypotheken verschiedentlich gesenkt werden. So beträgt der niedrigste Satz heute nur 1%. Der mittlere Zinssatz aller Hypotheken des genossenschaftlichen Wohnungsbaues beläuft sich auf 3,33%. Die Zinssätze der Hypothekendarlehen für Eigenheime und Eigentumswohnungen von einzelnen Beamten werden laufend den bankmässigen Zinssätzen angepasst, bleiben aber im Mittel um rund $\frac{1}{4}$ % unter diesen Sätzen.

Während bei der Wohnbauförderung das Hauptgewicht nach wie vor auf der Gewährung von Hypothekendarlehen liegt, mussten in grossen Städten mit besonders prekären Wohnverhältnissen gezielte Massnahmen getroffen werden. So sind die SBB im Raume von Basel, Zürich und Genf dazu übergegangen, in beschränktem Umfange selber Wohnhäuser zu erwerben oder zu bauen. Ferner wurde den Eisenbahnergenossenschaften verfügbares Land im Baurecht zu günstigen Bedingungen zur Verfügung gestellt.

Eines der drei von den SBB in Muttenz gebauten Hochhäuser mit Personalwohnungen kurz vor der Vollendung des Rohbaues



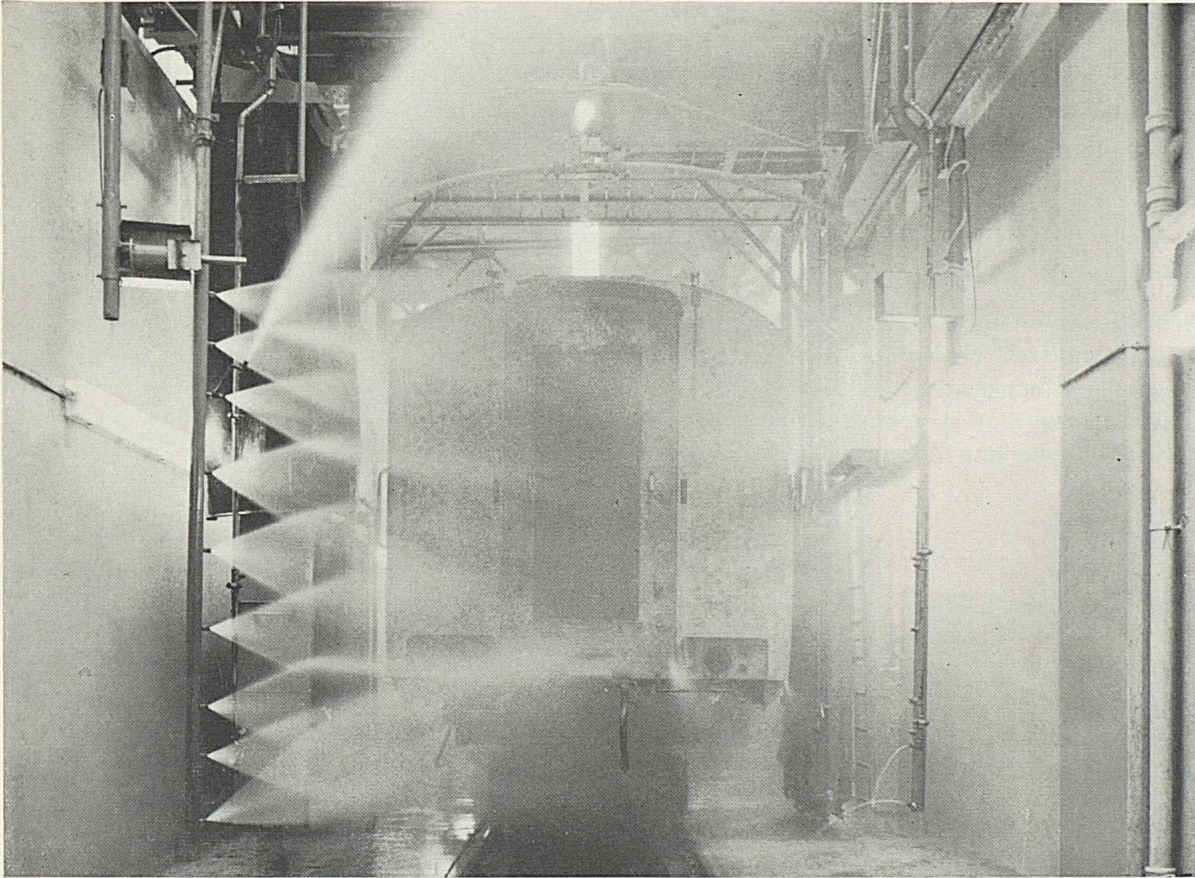
Der gesamte Kapitaleinsatz der Bundesbahnen für die Wohnungsbeschaffung ist von 53 Mio Franken Ende 1950 auf 208 Mio Franken Ende 1965 gestiegen. Im gleichen Zeitraum nahm die Zahl der vermieteten oder im Bau befindlichen Wohnungen von rund 5000 auf rund 8300 Einheiten zu. In diesen Zahlen sind die 2900 Wohnungen in den Dienstgebäuden der Bahn nicht inbegriffen. Die Gesamtzahl der den Bundesbahnen gehörenden oder von ihnen mitfinanzierten Wohnungen beträgt somit Ende 1965 rund 11200. Bei einem Bestand an ständigem Personal von rund 38100 im Jahresmittel 1965 sind somit 29% des Personals in solchen Wohnungen untergebracht.

Bis Ende 1962 konnte der Kapitalbedarf ausschliesslich aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse gedeckt werden. Im Jahre 1963 gewährte der Bund für den sozialen Wohnungsbau erstmals ein Darlehen von 50 Mio Franken zum ermässigten Zinssatz von $3\frac{1}{4}$ %. Ein weiteres Darlehen von 40 Mio Franken zu $3\frac{1}{2}$ % ist für das Jahr 1966 in Aussicht gestellt.

Die jährliche Belastung der Rechnung der Bundesbahnen aus der Differenz zwischen den Aufwand- und Ertragszinsen, die im Jahre 1964 rund 1 Mio Franken betrug, steigt mit Rücksicht auf die im Gange befindlichen Massnahmen auf 2 bis 2,5 Mio Franken. Der jährliche Aufwand tritt vor allem unter dem Titel «Ergänzungszinsen aus der 4%igen Ertragsgarantie des Vermögens der Pensions- und Hilfskasse» in der Gewinn- und Verlustrechnung in Erscheinung.

c) Pensions- und Hilfskasse

Die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen zählte am Jahresende 36049 Versicherte (1964: 36027) und 3015 Einleger (2862). Die Summe der versicherten Verdienste stieg auf 447,6 Mio Franken (440,5 Mio Franken). In den Genuss von Pensionen kamen insgesamt 22164 (22341) Altersrentner, Invalide, Witwen und Waisen.



Die neue Ablaganlage der Werkstätte Zürich ermöglicht ein rasches, automatisches Entfernen alter Farbanstriche an den Fahrzeugen.

Das Total der ausgerichteten Jahrespensionen erreichte 108,8 Mio Franken (101,7 Mio Franken). Wie dem aktiven Personal, so wurde auch den Pensionierten eine Teuerungszulage ausgerichtet. Nähere Angaben können dem besonderen Jahresbericht über die Pensions- und Hilfskasse entnommen werden.

d) Unfallversicherung und Unfallverhütung

Die SUVA-Agenturen der Bundesbahnen erstellten Abrechnungen für 8091 Betriebsunfälle (Vorjahr 9367) und 4463 Nichtbetriebsunfälle (4605). An Invalide und Hinterlassene wurden Ende 1965 in der Betriebsunfallversicherung 1601 Renten (1572) und in der Nichtbetriebsunfallversicherung 865 Renten (838) zugesprochen. Die ausbezahlten Versicherungsleistungen für die im Rechnungsjahr abgeschlossenen Schadenfälle und ausgerichteten Rentenbeträge belaufen sich auf 11,4 Mio Franken (10,4 Mio Franken). Angesichts der gestiegenen Unfallkosten erhöhte die SUVA den Prämiensatz der Betriebsunfallversicherung ab 1. Januar 1966 von 15 auf 17 ‰.

Da die Kenntnis der häufigsten Unfallursachen eine der wichtigsten Voraussetzungen ist, um die Zahl der Unfälle zu verringern, führte der von den SBB schon vor Jahren geschaffene Unfallverhütungsdienst auch im Berichtsjahr eine ganze Reihe von Instruktionkursen durch. Für die im Jahre 1966 vom Internationalen Eisenbahnverband organisierten Unfallverhütungswochen sind die Vorbereitungen in vollem Gange.

e) Krankenkasse

Die Krankenkasse der Bundesbahnen, der am Ende des Berichtsjahres 44075 aktive und pensionierte Bedienstete angehörten, musste an durchschnittlichen Krankenpflegekosten pro Versicherten Fr. 179.58 oder Fr. 20.- mehr als im Vorjahr aufwenden. Das Ansteigen der Kosten ist nicht etwa in erster Linie auf eine grössere Krankheitsanfälligkeit zurückzuführen, sondern auf die namhaften Erhöhungen der Ärzte- und

Neues Dienstgebäude im Zürcher Hauptbahnhof. Unter anderem befindet sich hier die zentrale Zug- und Lokleitung zur Überwachung des Zugverkehrs auf den Hauptstrecken des Kreises III der SBB.



Spitaltarife. Die Rechnung der Krankenpflegeversicherung, die im Vorjahr einen Einnahmenüberschuss von über Fr. 600000.- aufwies, schliesst denn auch mit einem Fehlbetrag von Fr. 8079.- ab. Die in Anpassung an die Revision des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes erlassenen neuen Statuten bringen nicht nur verbesserte Versicherungsleistungen, sondern gestatten auch, künftig Familienangehörige in die Kasse aufzunehmen. Für weitere Angaben sei auf den besonderen Jahresbericht der Krankenkasse verwiesen.

f) Bahnärztlicher Dienst

Im Jahre 1965 nahm die Zahl der Krankheitsfälle gegenüber dem Vorjahr leicht zu, was vorwiegend auf saisonbedingte Erkrankungen (grippale Infekte) zurückzuführen ist. Während die Häufigkeit der Betriebsunfälle erfreulicherweise abnahm, stieg leider die Zahl der Nichtbetriebsunfälle, und zwar vorwiegend infolge der Sport- und Verkehrsunfälle. Diese beeinflussten die Morbiditätsziffer auch wegen der oft langen Heilungsdauer ungünstig.

	1963	1964	1965
Statistisch erfasste Personen	38 642	39 121	39 493
Krankheitsfälle	17 917	14 584	15 758
Betriebsunfälle	3 161	2 957	2 859
Nichtbetriebsunfälle	2 846	2 500	2 792
Kurzabsenzen	22 860	19 884	21 805

Morbiditätsziffer (Tage pro Bediensteten) nach Ursache der Abwesenheit

Krankheiten	10,57	9,28	9,85
Betriebsunfälle	1,72	1,79	1,69
Nichtbetriebsunfälle	2,00	1,67	2,26
Kurzabsenzen	1,17	0,97	1,08
Totalmorbidität	15,46	13,71	14,88

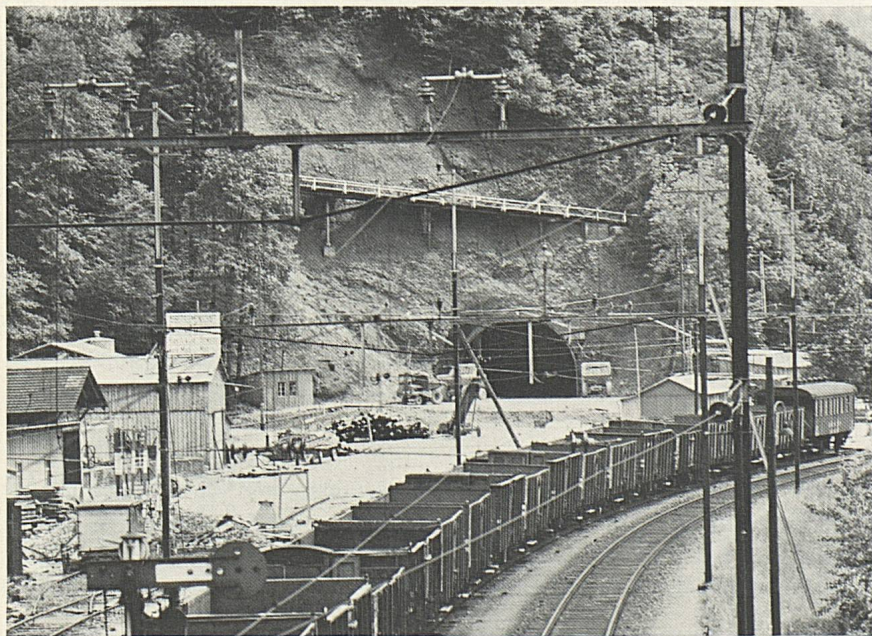
Morbiditätsziffer nach Beschäftigungsgruppen	1963	1964	1965
Bürodienst.....	7,98	7,60	9,28
Dienst im Freien.....	19,49	17,76	18,45
Dienst im Büro und im Freien	14,35	12,47	13,63
Dienst auf der Lokomotive	13,19	11,65	12,38
Zugbegleitungsdiens t	15,24	12,78	15,62
Dienst in den Hauptwerkstätten (ohne Bürodienst)	19,40	18,29	18,75

Mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall)

bei Krankheiten	22,79	24,91	24,68
bei Betriebsunfällen	21,07	23,69	23,42
bei Nichtbetriebsunfällen	27,14	26,16	31,96
bei Kurzabsenzen	1,98	1,90	1,95

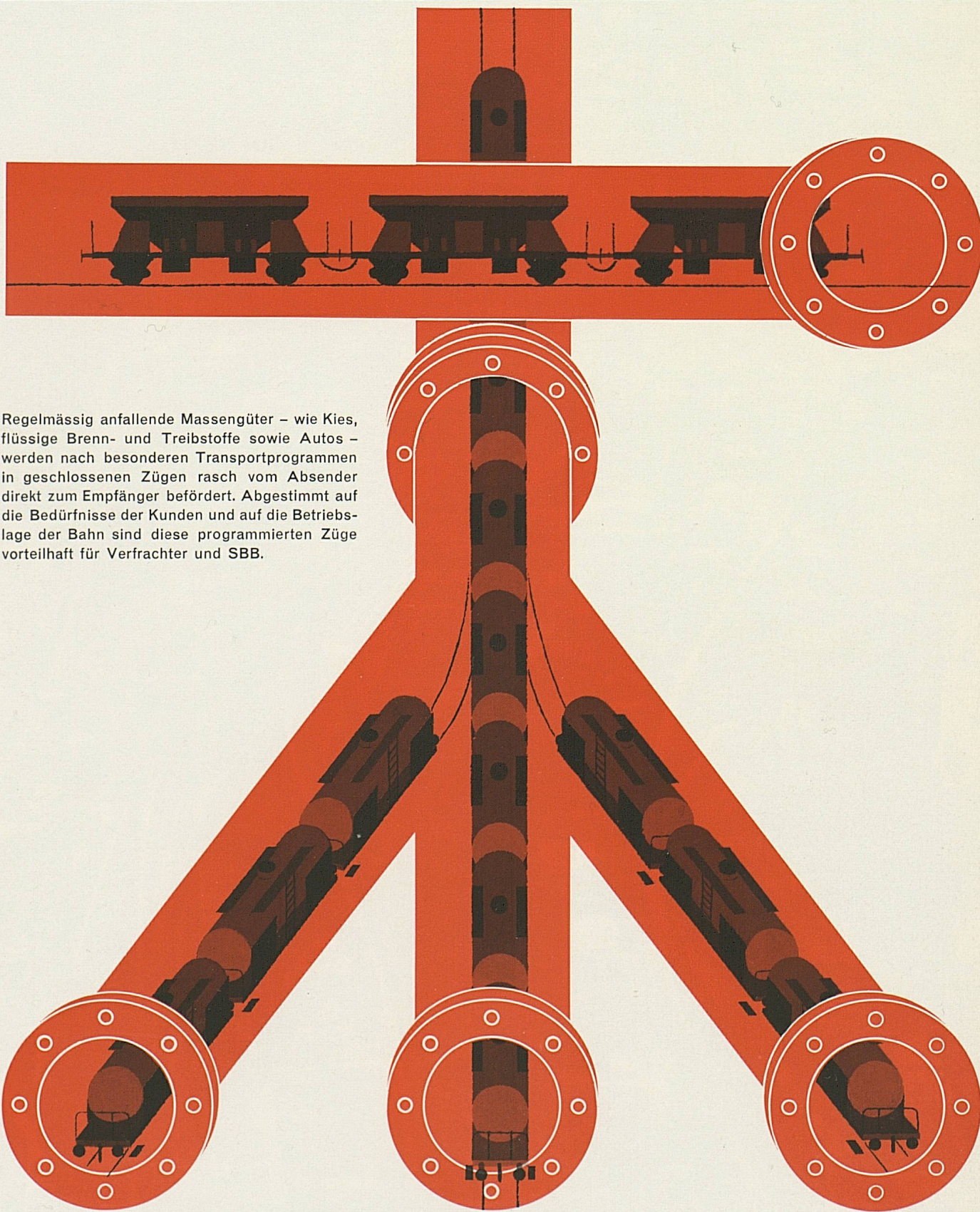
Ein Vergleich der auf Krankheiten zurückzuführenden Abwesenheiten des Personals in den vergangenen zwei Jahrzehnten lässt erkennen, dass die durchschnittliche Morbiditätsziffer von 13 Tagen während der Jahre 1946 bis 1955 auf 11,8 in den Jahren 1956 bis 1965 fiel. Unter Berücksichtigung des mittleren Pensionierungsalters lauten die entsprechenden statistischen Angaben der ausländischen Nachbarverwaltungen zum Teil wesentlich ungünstiger.

Die Zahl der durchgeführten Aufnahmeuntersuchungen (3036) zeigt eine leicht rückgängige Tendenz; die prozentuale Verteilung der untauglich oder bedingt tauglich erklärten Bewerber blieb unverändert. Im Rahmen der periodischen ärztlichen Überwachung der Lokomotivführer wurden 900 Bedienstete untersucht. Erfreulicherweise konnten keine ins Gewicht fallenden Überraschungsbefunde festgestellt werden. Die prophylaktische Wirksamkeit dieser gruppenmedizinischen Massnahmen ist unter anderem daran zu erkennen, dass die Zahl der zu begleitenden Führer innerhalb der letzten zwölf Jahre wesentlich sank. Die Tuberkulosevorbeugungsaktion wurde planmässig fortgesetzt; die vorläufigen Ergebnisse bestätigen eine Stabilisierung der Häufigkeit neuer Erkrankungsfälle an unbekannter aktiver Lungentuberkulose sowie an Lungen- und Bronchialkarzinomen.



Im Rahmen des Ausbaues der Strecke Zürich-Chur/Buchs (SG) wird gegenwärtig der Abschnitt Ziegelbrücke-Weesen/Gäsi vollständig neu gebaut. Der Biberlikopf-Tunnel bei der östlichen Ausfahrt von Ziegelbrücke steht kurz vor der Vollendung.

Blockzüge, die «Rollende Rohrleitung» der SBB für alle Güter



Regelmässig anfallende Massengüter – wie Kies, flüssige Brenn- und Treibstoffe sowie Autos – werden nach besonderen Transportprogrammen in geschlossenen Zügen rasch vom Absender direkt zum Empfänger befördert. Abgestimmt auf die Bedürfnisse der Kunden und auf die Betriebslage der Bahn sind diese programmierten Züge vorteilhaft für Verfrachter und SBB.

