

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	- (1936)
Heft:	11
Artikel:	Das Personal der SBB
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-779491

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](#)

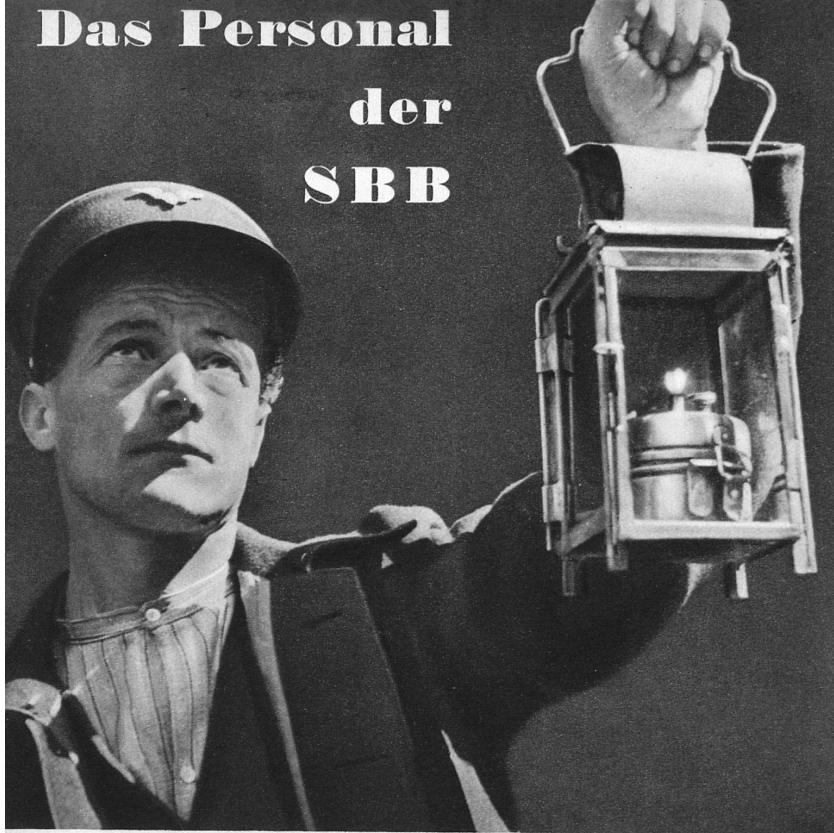
Terms of use

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: 07.01.2026

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

Das Personal der SBB



Die Bundesbahnen beschäftigen gegenwärtig auf ihrem Netz insgesamt rund 28,600 Personen im festen Anstellungsverhältnis. Hinzu kommen nach Bedarf Unternehmerarbeiter, die vorübergehend als Aushilfe in den Rotten des Bahndienstes und bei den übrigen Dienststellen des Betriebes arbeiten, ferner Arbeiter von Unternehmern, die ihnen vertraglich oder in Regie übertragene Unterhaltungsarbeiten besorgen. Diese Unternehmerarbeiter finden indirekt auch Verdienst bei der Bahn und müssen, wenn man von den Bundesbahnen als Arbeitgeber beschränkt auf den rein spezifischen Bahnbetrieb spricht, richtigerweise ebenfalls erwähnt werden. Im Monat September dieses Jahres z. B. wurden 1063 solcher Arbeiter auf dem Netz verwendet. Sobald die schlechte Jahreszeit sich einstellt, geht der Bestand dieses Hilfspersonals beträchtlich zurück und steigt dann mit Beginn der schönen Jahreszeit wieder.

Die Hauptkontingente des ständigen Personals stellen der Stations- und Zugsdienst mit rund 14,800 Personen, der Zugförderungs- und Werkstättendienst mit rund 7300 Mann und der Dienst für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn mit rund 4640 Mann. Der Personalbestand der allgemeinen Verwaltung, das sind die zentralen Bureaux bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen, weist 795 Personen auf.

Das Personal umfasst mit seinen Familienangehörigen über 110,000 Personen. Wenn man auch noch die Pensionierten hinzuzählt, die ja auch zur grossen Personalfamilie gehören, so kommt man auf rund 130,000 Köpfe. Der Bund hat aus allgemeinen Volkswirtschaftserwägungen trotz stetig herrschender finanzieller Schwierigkeiten stets danach getrachtet, die Lebensverhältnisse dieses über das ganze Land verbreiteten Berufsstandes so günstig als möglich zu gestalten. Er stellt mit seinen Familienangehörigen für unsere Verbrauchswirtschaft eine Kaufkraft dar, die für Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft von erheblicher Bedeutung



ist. Die Bundesbahnen haben im Jahre 1935 insgesamt für Bar- und Naturleistungen an das Personal (ohne Pensionierte) rund 163,5 Millionen Franken aufgewendet. Weitaus der grössere Teil der monatlich ausbezahlten Lohnsumme fliesst rasch wieder in die Wirtschaft zurück zur Bestreitung des Lebensunterhalts im weitesten Sinne. Es handelt sich dabei jeweilen immer um einen beträchtlichen, einige Millionen Franken ausmachenden Betrag. Dass auch der Fiskus zu den Empfängern eines nicht unbescheidenen Anteils an dieser Lohnsumme gehört, sei der Vollständigkeit halber nur nebenbei bemerkt.

Die Bundesbahnen haben zugunsten ihres Personals eine Reihe von Wohlfahrtseinrichtungen geschaffen, die wir nur kurz skizzieren können. Für ein so grosses Unternehmen, wie unsere Staatsbahn, ist die Fürsorge für das Personal eine Selbstverständlichkeit. Auch die grossen Privatbetriebe haben die Nützlichkeit und Zweckmässigkeit solcher Massnahmen erkannt. Die weitaus wichtigste Fürsorgeeinrichtung ist die Pensions- und Hilfskasse. Sie hat den Zweck, das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen der Krankheit, der Invalidität, des Alters, der unverschuldeten Nichtwiederwahl, der unverschuldeten Entlassung und des Todes zu versichern. Die Kasse gewährt in diesen Fällen die folgenden Leistungen: Invalidenpension; Witwenpension; Waisenpension; einmalige Abfindung; Krankengeld; Unterstützungen. Beide Teile, Verwaltung und Personal, bringen die Mittel für diese Leistungen auf. Das Personal erhält also die Pension nicht etwa geschenkt, wie man vielerorts noch zu glauben beliebt. Die Verwaltung gewährleistet die Erfüllung der Kassenverpflichtungen und hat die Defizite zu tragen. Das Personal muss 5 % seines anrechenbaren Jahresverdienstes, ferner 4 Monatsbetriffe von jeder Erhöhung des Jahresverdienstes einzahlen.

Das gesamte Bundesbahnpersonal ist ebenfalls bei der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA) sowohl gegen die Betriebs- als auch gegen die Nichtbetriebsunfälle, die Krankheit, Invalidität oder Tod zur Folge haben, obligatorisch versichert. Die Prämien für die Betriebsunfälle gehen zu Lasten der Verwaltung, während diejenigen für die Nichtbetriebsunfälle seit 1934 vom Personal selber zu bezahlen sind.

Nicht obligatorischen Charakter hat die Krankenpflegeversicherung. Diese Versicherungskasse kennt drei Ver-

(Fortsetzung Seite 30)



Les tâches du chemin de fer

(Suite de la page 21)

terre, dont le prix doit être maintenu aussi bas que possible, on appliquera un autre tarif qu'aux oranges.

Mais le chemin de fer va encore plus loin: il favorise à titre d'intermédiaire les marchandises destinées à l'exportation, afin de contribuer à soutenir l'industrie suisse. Il s'efforce également de venir en aide à l'agriculture en accordant à ses produits des tarifs exceptionnels. Il encourage aussi le transport des marchandises d'importation indispensables, telles que les céréales et le charbon avant tout, pour éviter que le prix du pain et les moyens de chauffage n'augmentent en Suisse.

Evidemment les tarifs des marchandises dans notre pays passent à l'étranger pour être élevés. Qu'en est-il en réalité? Un regard sur les statistiques démontre que le 76,27 % de toutes les marchandises transportées en 1935 ont bénéficié de tarifs exceptionnels. Et même les marchandises de grande valeur, qui ne peuvent prétendre à un traitement de faveur, obtiennent certaines facilités pour les chargements effectués par wagon; ainsi un chargement de 10 tonnes comporte une réduction de 50 % environ sur le tarif applicable aux expéditions partielles.

Comme on voit, la politique des prix des chemins de fer fédéraux pour le trafic des marchandises n'est nullement inspirée par un esprit de rigidité bureaucratique. Elle a toujours cherché à s'adapter. Mais il est d'autant plus nécessaire que l'on confie au chemin de fer la direction, là où il est à la base de toute économie saine, c'est-à-dire dans le domaine du transport des marchandises.

Das Personal der Bundesbahnen

(Fortsetzung von Seite 24)

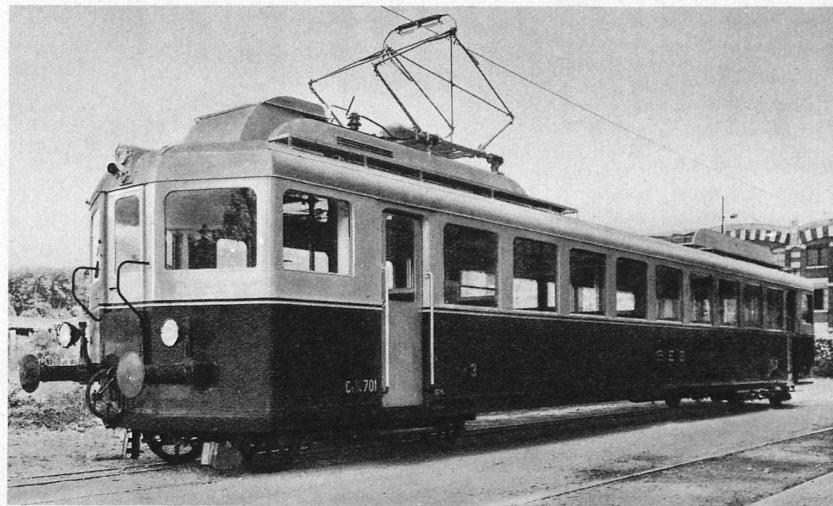
sicherungsklassen: Arzt und Arznei; Krankengeld; Krankengeld, Arzt und Arznei. Die Krankenkasse hat sich selber zu erhalten. Die Bundesbahnverwaltung besorgt indessen die Kassenverwaltung und übernimmt auch, unter gewissen Bedingungen, allfällige Jahresdefizite. Im Jahre 1935 betrugen die Aufwendungen der Bundesbahnen für die Pensions- und Hilfskasse und Krankenkassen, sowie für die Unfallversicherung rund 36 Millionen Franken.

Mit Unterstützung der Verwaltung sind in 26 Bahnhöfen und in 4 Werkstätten Speiseanstalten eingerichtet worden. Sie stellt diesen Anstalten die Lokalitäten unentgeltlich zur Verfügung und besorgt auch ihr Rechnungswesen. Im übrigen aber müssen sich die Speiseanstalten selber unterhalten. Sie geben die Speisen und Getränke unter Einrechnung der Betriebsunkosten zum Selbstkostenpreis ab.

Die Bundesbahnen unterhalten ferner eine ganze Anzahl von Verkaufsstellen, Milchküchen genannt, für die Abgabe von Erfrischungen und Zwischenmahlzeiten, wodurch dem Personal ermöglicht wird, sich in der Nähe des Arbeitsplatzes billig und doch gut zu verpflegen.

Ueberall, wo Haupt- und Depotwerkstätten bestehen, sowie in allen grösseren Bahnhöfen fehlen natürlich auch nicht praktische Bade-

SÉCHERON



Automotrice monophasée Sécheron, destinée aux Chemins de fer des Alpes Bernoises. 3 automotrices livrées en 1935. Une deuxième commande importante vient d'être passée à Sécheron

Transformateur monté sur le toit, laissant la surface entière de la voiture disponible pour les voyageurs

S.A. des Ateliers de Sécheron, Genève



SCHWEIZERISCHE EXPRESS AG.

Postadresse: SESA, Postfach Zürich 7, Enge Telegrammadr.: SESA Zürich
Geschäftssitz: Bederstr. 1, Zürich 2, Bahnhof Enge Fernsprecher: Zürich 33716

Camionnage-Dienst

Die «SESA» hat die Organisation des Lokal- u. Fern-Camionnage-Dienstes der Bundesbahnen und verschiedener Privatbahnen übernommen. Man wende sich an die SESA-Agenturen.

SESA Franko Domizil-Dienst

Durch den «SESA Franko Domizil-Dienst» (abgekürzt S. F. D.-Dienst) wird die Güterbeförderung vereinfacht und erleichtert. Man wende sich an die «SESA» oder an die Agenturen.

Gewährung von Frachtergünstigungen

Um den Bahnverwaltungen Transporte zu erhalten, die sonst auf der Landstrasse befördert würden, trifft die «Sesa» gemäss der Eisenbahnmitblatt-Verfügung

Nr. 239/1927 (Massnahmen betr. die Automobilkonkurrenz) mit Verfrachtern besondere Frachtabkommen. Die «SESA» stellt sich zur Durchführung von Untersuchungen, ob und wenn ja in welchem Umfang und zu welchen Bedingungen Frachtabkommen im schweizerischen Verkehr abgeschlossen werden können, gerne zur Verfügung.

Im besondern gewähren die meisten am direkten schweizer. Güterverkehr beteiligten Bahnen

Vergünstigungen für Partiensendungen

von mindestens 1000 kg oder dafür zahllend und

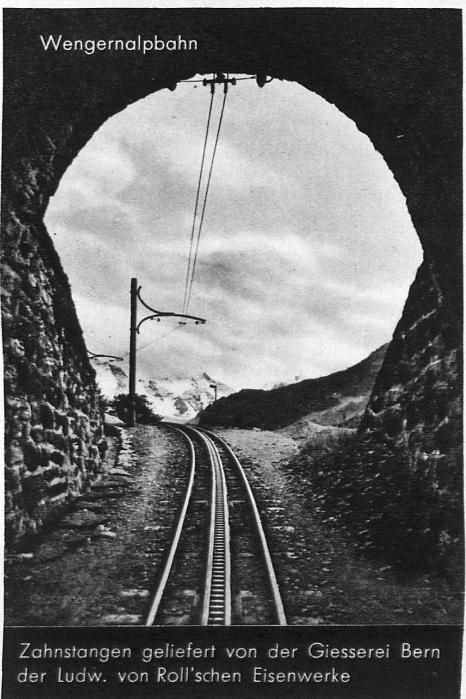
Rabatte für Stückgutverkehr

Man wende sich an die «Sesa».

Gesellschaft der Ludw. von Roll'schen Eisenwerke Gerlafingen

Werke in
Gerlafingen, Klus, Choindez, Rondez, Bern, Olten

Walzwerke · Schmiede · Giessereien · Elektrostahlwerk · Mech. Werkstätten



Eisenbahnmaterial: Schienenbefestigungsmittel, Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Hebestöcke, Achsversenkapparate

Förderwinden für Materialtransporte auf starkem Gefälle

Bergbahnen: Zahnstangenoberbau verschiedener Systeme, vollständige Seilbahnen (bis heute 128 Seilbahnen geliefert)

Installationsmaterial für elektrische Freileitungen · Krane aller Art und Verladeanlagen · Baumaschinen · Transportanlagen · Schützen für Staumauern und Turbinenanlagen

und Wascheinrichtungen zur unentgeltlichen Benützung durch das Personal. Auf allen grösseren Stationen und Bahnhöfen, wo sich das Personal aus Gründen des Betriebes oder wegen weiter Entfernung vom Wohnort während der Ruhepausen oder Ruheschichten aufzuhalten muss, stehen ihm heizbare Ruhelokale mit Einrichtungen zum Wärmen der Speisen und Trocknen der Kleider zur Verfügung.

Zum Schlusse wäre noch die Tätigkeit der Bundesbahnen auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge zu erwähnen. Sie haben in der Zeit des ärgsten Wohnungsmangels in den Bahnhofshochbauten die Dienstwohnungen vermehrt; auch eigene Wohnhäuser erstellt (Basel, Ersfeld, Airolo, Arth-Goldau, Glattfelden, Sihlbrugg, Etzwilen und Landquart); die Wärterhäuser vermehrt; bestehende vergrössert; aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse einzelnen Bediensteten und Eisenbahner-Baugenossenschaften Grundpfanddarlehen zu Vorzugsbedingungen willigt. Indessen werden seit einigen Jahren schon solche Darlehen nur noch ganz ausnahmsweise gewährt, da kein Wohnungsmangel mehr herrscht.

G.

Bahnhof-Mosaik

Wenn es mir nicht gelingt, auf grosse Feiertage der Großstadt zu entrinnen, kann ich mir immerhin genügend Reiseatmosphäre auf dem Bahnhof holen. Da kann es sogar ganz ergötztlich werden, und wenn ich meine Gefühle vor gar nichts verschliesse, darf ich sogar mithelfen traurig sein. Es gibt eben nicht nur Vergnügungsreisende, sondern auch solche, denen das Schicksal die Fahrkarte in die Hände drückt.

Es ist erstaunlich, welcher Menschen-Massenstrom vom Reisenden und Trauerndhinterlassenen innert einer halben Stunde die Bahnhofshalle passiert. Darunter gibt es wahre Virtuosen im Drängeln. Ihre Ellbogenarbeit ist meisterhaft. Kommt da ein schmucker Jüngling, seine Krawatte ist derart künstlerisch geschlungen, dass sich alle Augen wie von einem Magnet angezogen auf diesen Punkt konzentrieren, und er kann sich deshalb auf anderer Leute Füsse vorwärts bewegen, ohne auf die geringste Opposition zu stossen. Ich habe ihn im Verdacht, dass er Reklamechef für Hühneraugenlebewohl ist.)

Oft studieren die guten Leute stundenlang den Reiseplan. Ihre Finger zeichnen Weltreisen, während sie eine Fahrkarte nach Bümpliz oder Kügeliswinden haben. Zu guterletzt reisen sie zum Bahnhofspörtier, um sich von ihm erklären zu lassen, dass der fragliche Zug soeben weggefahren sei. Zu bewundern ist dieser Beamte, mit welcher Engelsgeduld er immer und immer wieder ein und dieselbe Auskunft erteilt. Auch das Zugpersonal ist solchen Geduldsproben unterworfen, und wenn sie nicht gerade etwas sehr Unangenehmes zu verdauen haben, können sie sogar sehr hilfsbereit sein. Da hilft ein Kundi einem Grossmütterchen auf die Wagenstiege, dort gibt er einer jungen Mutter die Kinder in den Wagen und einem Fräulein, das gar so liebenswürdig um Auskunft bittet, trägt er sogar den Koffer ins Kupee.

Über die praktische Verwendung der Gepäcknetze sind die Reisenden verschiedener Meinung. Zusammenlegbare Liegestühle, Kinderwagen und ganze Schränke von Koffern werden über den Köpfen verstaut, und der Reisende mit nur einem Suit-case ist das ärmste Waisenkind. Er darf sein Köl-

Diese beiden Kronen-

Pedroni

müssen Sie einmal probieren!

Jeder Zug offenbart wieder aufs neue das wunderbar gehaltvolle Aroma dieser Kronen-Pedronis. Bis zum Schluss spüren Sie darin nur Tabake erster Auslese, die in herrlichster Mischung enthalten sind.

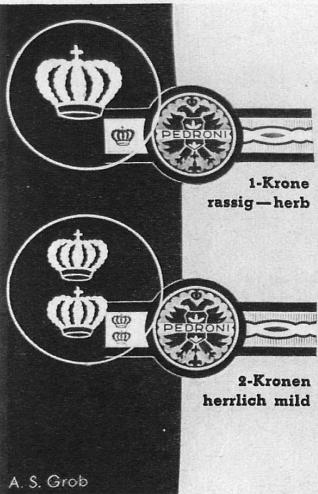
Die 1- wie die 2-Kronen-Pedroni kostet nur 15 Cts. pro Stück.

Welche ist Ihnen am bekömmlichsten?

ein Genuss

bis zum Schluss

Alleinfabrikant:
S. A. Rodolfo Pedroni, Chiasso



Zahlen, die viel sagen

30 Jahre Pestalozzi-Kalender

3 Millionen Pestalozzi-Kalender
Gesamtauflage

In den **Wettbewerben** der schweizerischen Ausgaben des Pestalozzi-Kalenders kamen in diesen 30 Jahren zur Verteilung: über **50 000** Preise im Werte von Fr. **500 000.-**

Der Pestalozzi-Kalender 1937 ist zu Fr. 2.90 in Buchhandlungen u. Papeterien erhältlich

Verlag Kaiser & Co. A.G., Bern

PESTALOZZI-KALENDER 1937

30. Jahrgang Jubiläumsausgabe
Ausgaben für Schüler und Schülerinnen

