

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1959)

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: 30.06.2025

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

Verwaltung und Personal



Der Betriebsbeamte bedient ein modernes Gleisbildstellwerk

I. Verwaltungsrat, Generaldirektion und Kreisdirektionen

1. Verwaltungsrat

An sechs Sitzungen, die alle in Bern stattfanden, behandelte der Verwaltungsrat unter dem Vorsitz von Herrn Präsident Dr. h. c. Rodolphe Stadler insgesamt 38 Geschäfte. Die Öffentlichkeit wurde laufend über die gefassten Beschlüsse orientiert. Eine Delegation des Verwaltungsrates führte eine Inspektion der Werkstätte Biel und der Oberbauwerkstätte Hägendorf durch.

Der Vizepräsident des Verwaltungsrates, Herr Ständerat Ludwig von Moos, Sachseln, ist nach seiner Wahl in den Bundesrat nach sechsjährigem Wirken aus dem Rate ausgeschieden. Auf Ende der 19. Amtsperiode, die mit dem Ende des Berichtsjahres zusammenfällt, reichten sodann die Herren Gino Nessi, Lugano, und Gaston Schelling, La Chaux-de-Fonds, ihren Rücktritt ein. Beide Herren schenken dem Rat ihre Mitarbeit während vier Jahren. Als Nachfolger der drei Demissionäre wählte der Bundesrat in seiner Sitzung vom 21. März 1960 die Herren Franco Ender, Dipl. Ing., Ruvigliana, Dr. Hans Fischer, Nationalrat, Rechtsanwalt, Grosswangen (Luzern), und Pierre-Auguste Leuba, Staatsrat, Neuenburg.

2. Generaldirektion und Kreisdirektionen

Die Generaldirektion hielt 47 Generaldirektionssitzungen ab und fasste insgesamt 307 Beschlüsse.

Die Generaldirektoren und Kreisdirektoren traten zu sechs Direktorenkonferenzen zusammen, an denen ein allgemeiner Meinungsaustausch gepflegt und vor allem folgende Geschäfte behandelt wurden: Einführung der 46 Stunden-Woche für das dem Arbeitszeitgesetz unterstellte Personal, Überwachung des Personalbestandes, Durchführung von Arbeitszeitstudien im Betriebsdienst, Problem «Schiene/Strasse», Aufgaben und Möglichkeiten der Bibliothek SBB.

In der personellen Zusammensetzung der Geschäftsleitung sind keine Änderungen eingetreten. Dagegen reichte der Chef der Abteilung Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung bei der Generaldirektion, Herr Eugen Hasler, infolge seiner Wahl zum Generaldirektor der Eurofima seine Demission ein. Als Nachfolger wählte der Verwaltungsrat Herrn Ernst Scheidegger, bisher Stellvertreter des Chefs der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung bei der Generaldirektion in Bern.

II. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

1. Verbindung mit der Bevölkerung und Aufklärung

Am 1. Juli 1959 ist ein seit Jahrzehnten gehegter Wunsch aller Freunde der Eisenbahn in Erfüllung gegangen: Das «Verkehrshaus der Schweiz» in Luzern hat seine Tore geöffnet. Das Verkehrshaus kann für sich in Anspruch nehmen, das erste und einzige Museum Europas zu sein, das Vergangenheit und Gegenwart des Verkehrs umfassend zeigt und sowohl den Verkehrsträgern Schiene, Strasse, Wasser und Luft als auch dem Nachrichtenwesen und dem Fremdenverkehr Gastrecht gewährt. In der Abteilung Schienenverkehr wird die Entwicklung der Eisenbahn von der «Spanisch-Brötli-Bahn» zum heutigen Städteschnellzug in allen Aspekten eindrücklich gezeigt: durch Originalfahrzeuge, Modelle, Photos und graphische Darstellungen. Aber nicht nur Fahrzeuge werden dargestellt, sondern überhaupt alles, was es braucht, damit die Züge fahren können: Geleiseanlagen, Brücken, Tunnel, Bahnhöfe, Personal und vieles andere mehr. Seitdem das Verkehrshaus am 1. Juli durch den damaligen Chef des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, Herrn Bundesrat Dr. G. Lepori, in Anwesenheit einer grossen Zahl von Vertretern und Freunden der verschiedenen Verkehrsmittel eröffnet worden ist, sind bis Ende 1959 über 136 000 Besucher zu verzeichnen, eine Zahl, welche alle Erwartungen übertrifft. Schon jetzt kann deshalb mit Genugtuung festgestellt werden, dass das Verkehrshaus das ihm gesetzte Ziel, Interesse für den Verkehr und seine Probleme zu wecken, erfüllt.

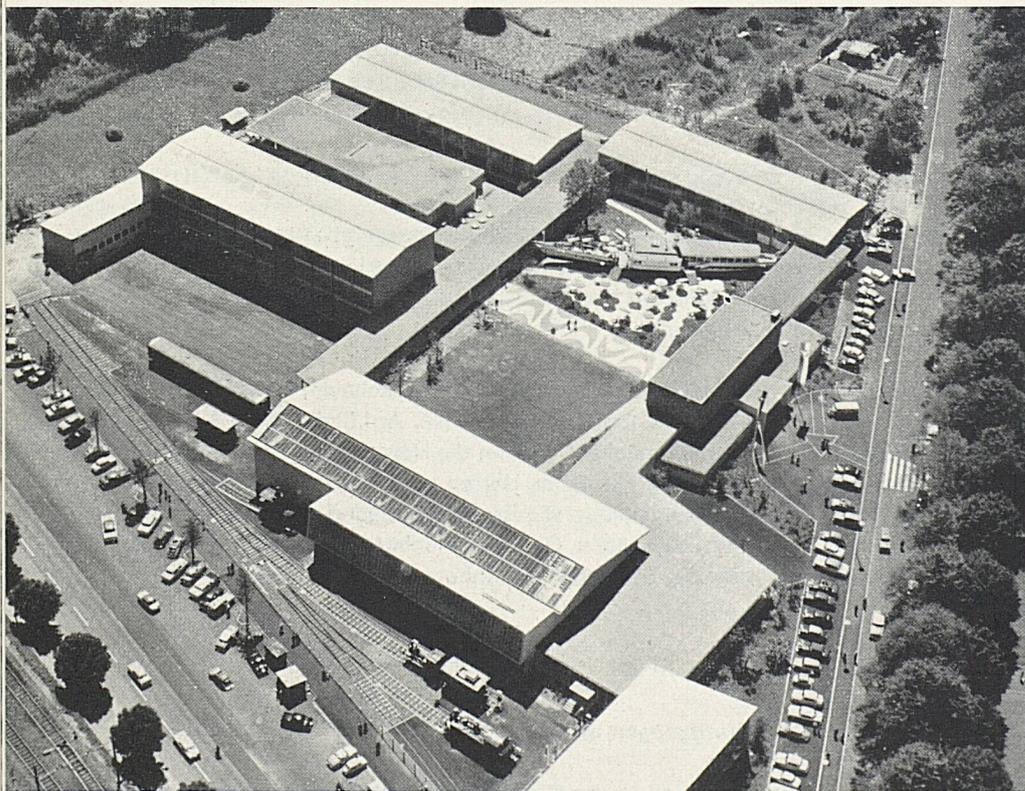


Bild links: Das «Verkehrshaus der Schweiz» in Luzern – am 1. Juli 1959 eröffnet – gliedert sich in mehrere Pavillons. Unten: Eisenbahn-pavillon, davor historische Originalfahrzeuge.

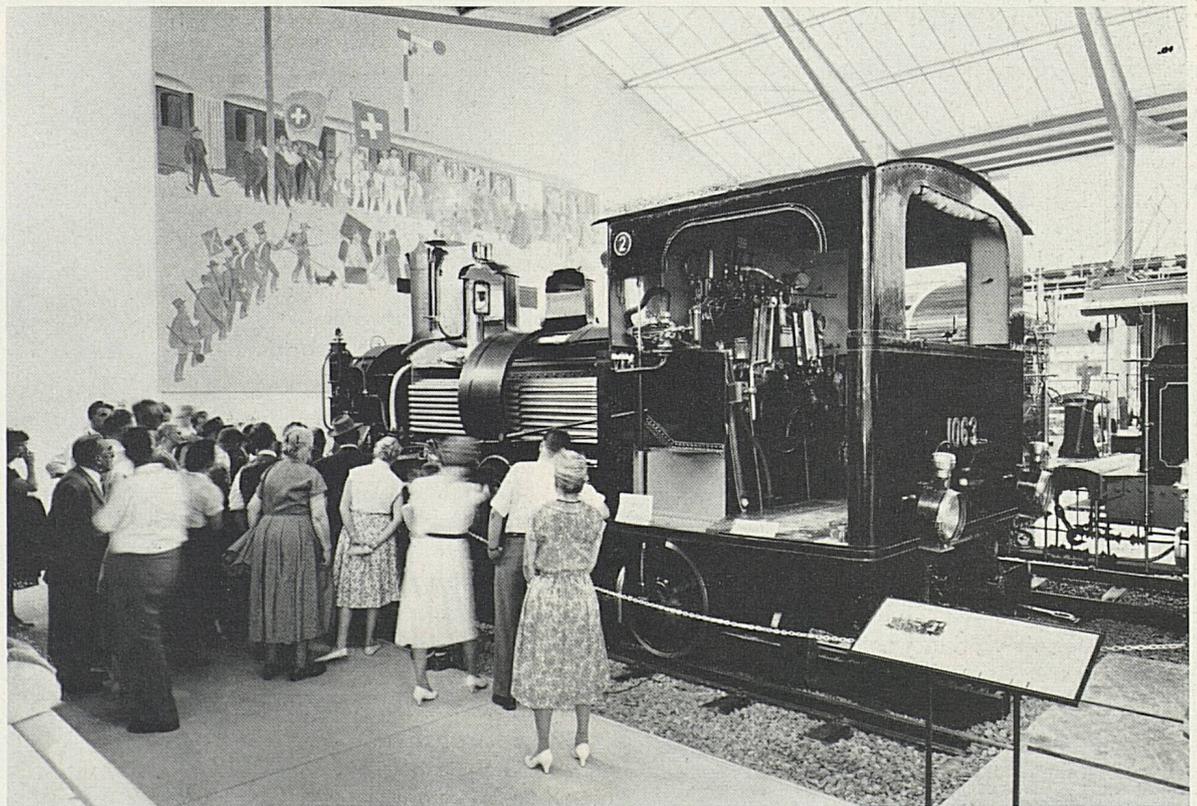
Bild rechts: Herr Bundesrat Dr. Lepori nach seiner Eröffnungsansprache im Gespräch mit den Herren Nationalrat Dr. Schaller und Ständerat Dr. Dietschi.

Auch im Berichtsjahr wurde den Redaktionen, freien Journalisten, Reportern und Photographen Gelegenheit geboten, anlässlich von Betriebsbesichtigungen und Pressefahrten Einblick in Neuerungen bei den Bundesbahnen sowie in deren Probleme zu erhalten. Solche Presseveranstaltungen fanden statt aus Anlass der Einführung der neuen Pendelzüge, über das Problem der niveaugleichen Kreuzungen von Bahn und Strasse und die durchgeführten Sicherungsmassnahmen sowie über die neuen Einrichtungen für den Verlad von Autos in Brig, Iselle und Göschenen und die damit verbundene Verbesserung des Automobiltransportes durch den Simplon- und den Gotthardtunnel. Weitere Veranstaltungen galten der Information über die Bauarbeiten an den italienischen Zufahrtlinien zur Schweiz (Arona-Gallarate-Luino), den Stand der Arbeiten für die Erweiterung des Bahnhofes Bern, die neue Oberbauwerkstätte in Hägendorf sowie über das Mehrzweckschiff «Romanshorn» der Bodenseeflotte. In- und ausländische Journalisten wurden einzeln und gruppenweise empfangen und über die Schweizerischen Bundesbahnen informiert.

Besondere Pressekonferenzen waren der Reform der Personen-, Gepäck- und Expressguttarife und der Neuregelung des Milchtransportes im Raume Zürich gewidmet. Es ist erfreulich, dass die Presse den Problemen der Eisenbahn im allgemeinen grosses Verständnis entgegenbringt.

Das SBB-Nachrichtenblatt, die neugestaltete Hauszeitung des Personals, ist nach wie vor eine geschätzte Informationsquelle. Viele seiner Meldungen werden von der Presse übernommen. Von den Zeitungen veröffentlichte Leserbriefe beziehen sich häufig auf die Eisenbahn und sind Beweis dafür, dass die Öffentlichkeit an den Bahnproblemen regen Anteil nimmt.

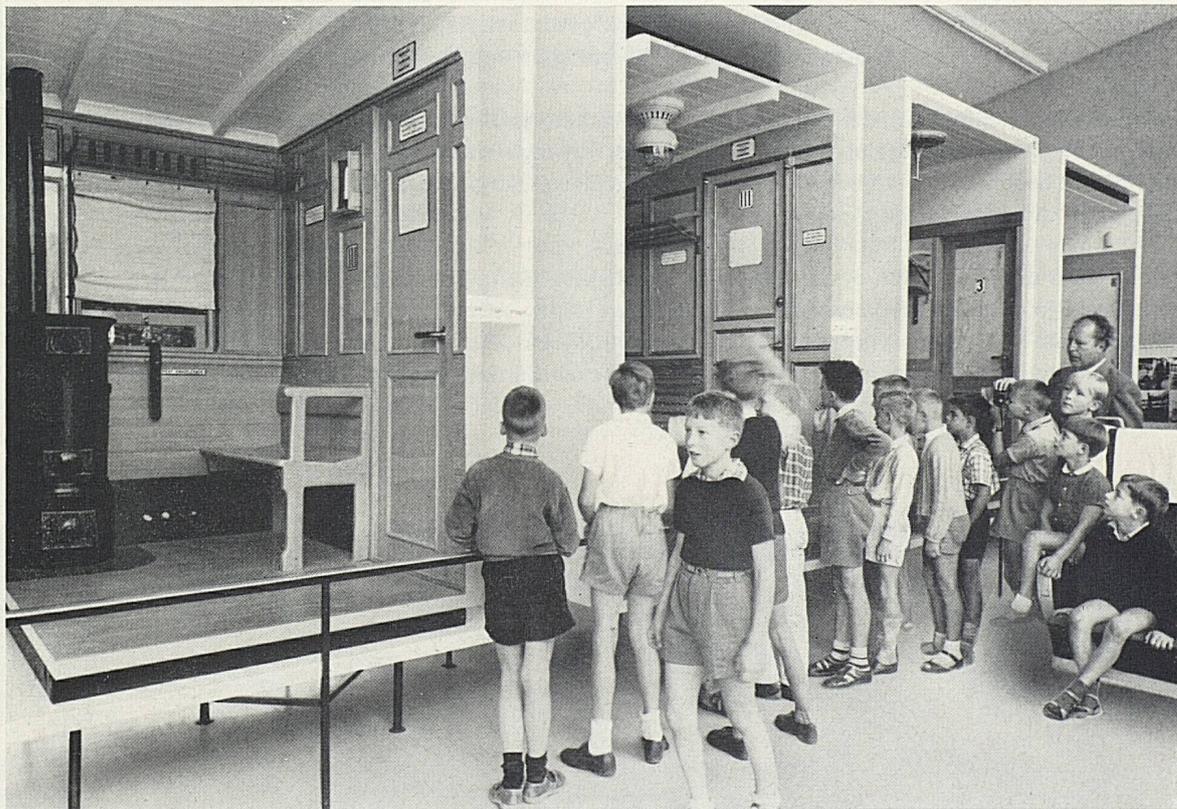
Auch Radio und Television sowie der Schulfunk haben häufig über Neuerungen bei den Bundesbahnen berichtet. Die «télévision romande» strahlt seit dem Herbst jeden Monat eine Sendung über aktuelle Verkehrsprobleme unter dem Titel «feu vert» aus. Vom Oktober bis Dezember fand an der Genfer Volkshochschule ein acht Vorlesungen umfassender Kurs über die Schweizerischen Bundesbahnen statt, die hierfür die Redner stellten.



Auf den Linien der SBB werden Dampflokomotiven immer seltener – im «Verkehrshaus der Schweiz» begegnen diese Veteranen indessen nach wie vor grösstem Interesse. Mann und Frau lassen sich am aufgeschnittenen Fahrzeug über die Funktionen der vielen Röhren, Hebel und Räder orientieren . . .

Auf dem Gebiete des Filmes konnten die Aufklärungsfilme «Die rollende Praxis des SBB-Arztes» und «Die neuen Pendelzüge der SBB» fertiggestellt und in den Filmverleih gegeben werden. Für den Gemeinschaftsfilm «Minuten des Abschieds», an welchem die SBB und weitere drei Staatsbahnen beteiligt sind, wurden die Aussenaufnahmen in allen vier Ländern fertiggedreht. Der für die Weltausstellung Brüssel gedrehte Cinemascope-Film «Im Führerstand einer Schnellzugslokomotive durch den Gotthard» wird täglich im Eisenbahnmuseum Nürnberg vorgeführt. An der Filmkonferenz der europäischen Bahnen in Oslo wurden zwei SBB-Filme mit ersten Preisen ausgezeichnet.

In der Reihe der SBB-Fibeln erschien eine neue Broschüre «Unsere Triebfahrzeuge» und im Verlag des Schweizerischen Jugendschriftenwerkes das Bastelheft «Der Güterbahnhof». Bibliothek und Photoarchiv wurden auch im Berichtsjahr rege benützt.



Diese Personenwagenabteile aus vier Zeitepochen weisen auf die Entwicklung des Komfortes hin. Das Abteil links aus dem Jahre 1870 belehrt diese Schulklasse, dass auch der Urgrossvater beim Bahnfahren nicht frieren musste...

2. Verkehrswerbung

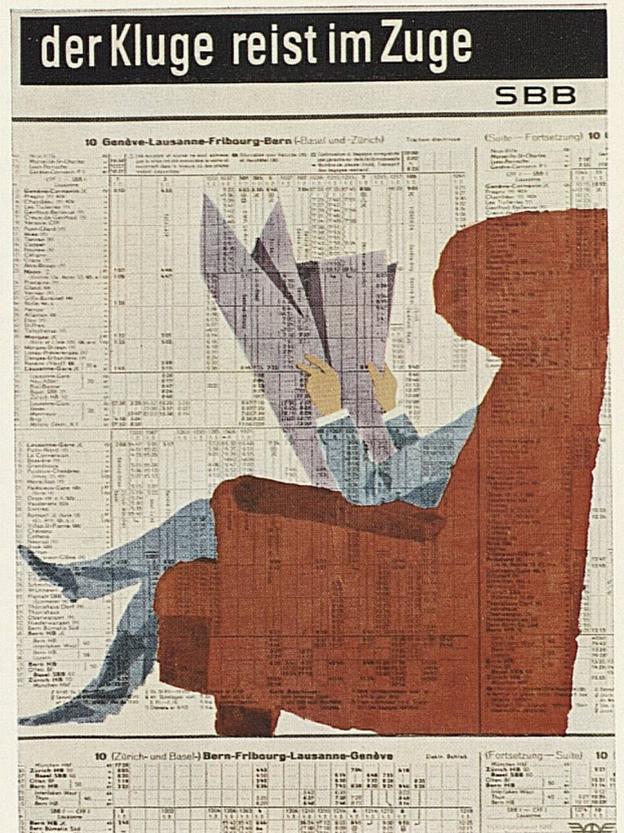
Die mit den Plakaten seit einigen Jahren eingeschlagene Richtung, die Leistungen der Bahn fröhlich und zugleich mit einer Prise kommerzieller Angriffigkeit zu propagieren, wurde im Berichtsjahr fortgesetzt. In den Plakaten für das Ausland wurden vor allem die landschaftlichen Schönheiten der Schweiz und die hochentwickelten elektrischen Bahnen in den Vordergrund gestellt. Eine Reihe dieser Plakate wurde im Hinblick auf die Werbung anlässlich der Olympiade 1960 in Rom geschaffen.

Die Bundesbahnen beteiligten sich wiederum an den traditionellen schweizerischen Ausstellungen. Am Internationalen Automobil-Salon in Genf zeigten die SBB zusammen mit den Firmen Saurer und VOLG eine neuartige Wechsel-Ladebrücke für den Transport sowohl auf Bahn- wie auch auf Lastwagen. Die Schweizerische Mustermesse in Basel enthielt erstmals die Sonderschau «Rationeller Güterumschlag», an der SBB-Transportmittel für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse ausgestellt waren. An der mit einem internationalen Kongress der Lebensmittelverteiler-Organisationen verbundenen «AIDA» in Lausanne wurden die Schweiz als Drehscheibe Europas und der Getreidetransport mit den neuen Silowagen gezeigt. Am Comptoir Suisse in Lausanne und an der Ostschweizerischen Land- und Milchwirtschaftlichen

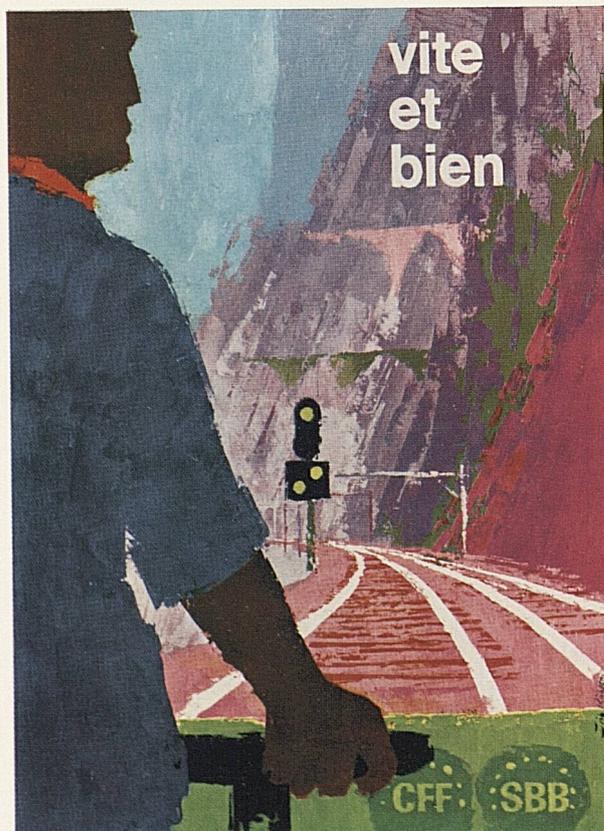
Das Plakat – Die Visitenkarte des Unternehmens



Herbert Leupin



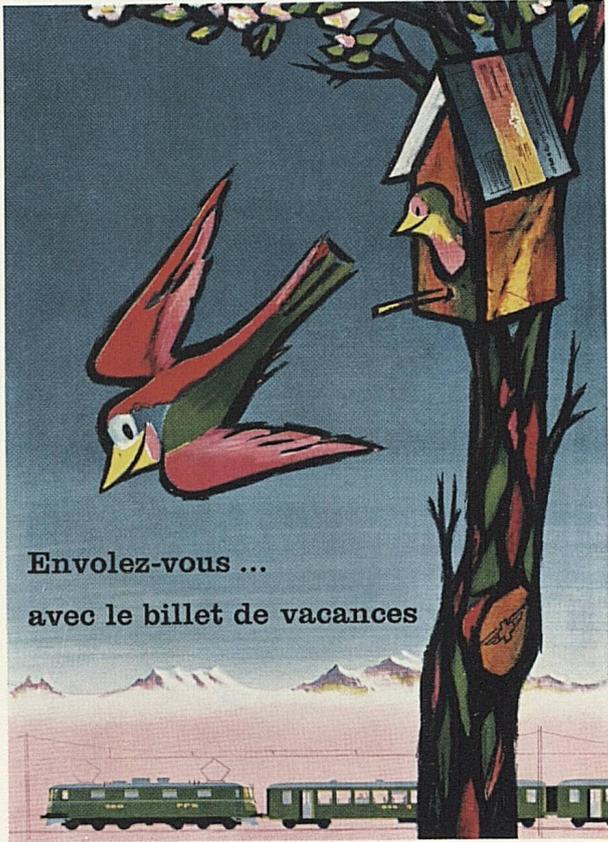
Hans Thöni



Fritz Bühler



Donald Brun



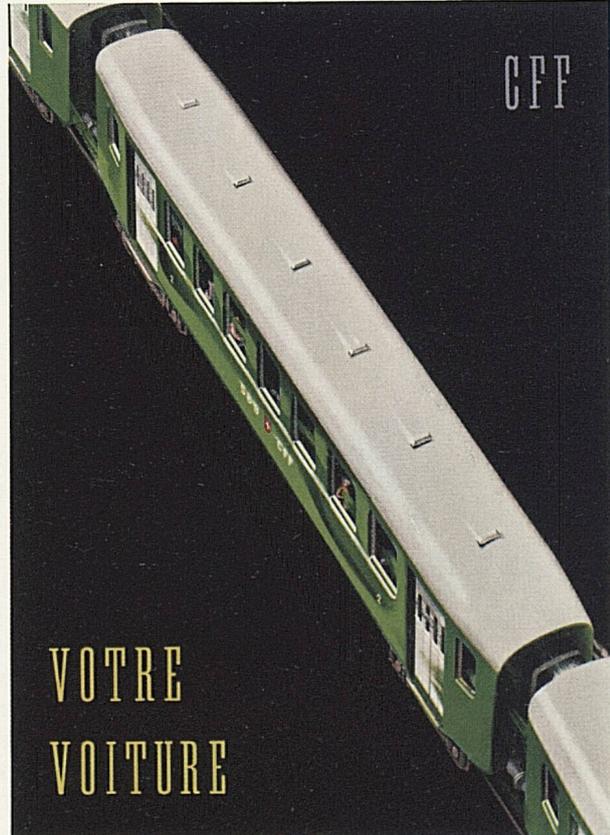
Pierre Monnerat



Heiri Steiner



Peter Birkhäuser



Peter Birkhäuser

Ausstellung in St. Gallen wurde anhand beweglicher Güterwagenmodelle eindrücklich dargelegt, dass der Kunde vom günstigen Wagenladungsverkehr profitieren und Zustellung der Güter vor das Haus wünschen kann.

In Hannover zeigten die Bundesbahnen in einer Ausstellung eine ganze Anzahl Modelle von SBB-Fahrzeugen. Dieser Modellschau war ein erfreulicher Werbeerfolg beschieden. Zusammen mit der Schweizerischen Verkehrszentrale, der PTT und der Swissair beteiligten sich die SBB auch an der Internationalen Gastronomischen und Fremdenverkehrs-Ausstellung in München. Die Jury prämierte die Standgestaltung mit dem «Preis der Stadt München». Auch die Leistungsschau «Swiss Fortnight» in Grossbritannien wurde zum Anlass genommen, um die Bahnen ins Licht zu rücken. Unter anderem wurde Dekorationsmaterial auf fünfzig den Schweizerbahnen gewidmete Schaufenster verschiedener Geschäfte in London, Liverpool, Manchester und Glasgow verteilt. Der Breitleinwand-Film «Gotthard» lief bei verschiedenen Anlässen und wurde, wie der SBB-Streifen «Souvenirs», über das Fernsehnetz der BBC ausgestrahlt.

Der Schaufenster-Dekorationsdienst placierte 143 Auslagen in Bahnhöfen und 129 bei Reisebüros und Warenhäusern. Im Berichtsjahr wurden insgesamt über 1000 Inserate in Tageszeitungen, Fachblättern und Zeitschriften eingerückt. Sie waren vorwiegend zu ganzen Serien zusammengefasst, wie beispielsweise «einfach für retour» (Messereisen), «Ein Berner in Paris» (neue Schnellverbindung) und «Bequem wie zuhause» (Gespräche mit dem Automobilisten). Grosser Beliebtheit erfreut sich der den Güterverkehrskunden abgegebene und in drei Sprachen erscheinende «Bahn-Kundenbrief». Als Werbemittel haben sich schliesslich vor allem auch die im In- und Ausland abgehaltenen Film- und Vortragsabende bewährt. Nahezu 100 000 Personen folgten diesen Veranstaltungen.

Nicht nur einer grossen Anzahl von Werbe-Drucksachen, sondern auch den Fahrausweisen, wie Ferienbillette, Abonnemente und Reisegutscheine, hat der Publizitätsdienst in letzter Zeit ein modernes Gesicht gegeben. Das gilt auch für die Imprimeur zur Förderung des Güterverkehrs, für den wegen seiner Angebotsspezialisierung vermehrte Werbeanstrengungen notwendig sind.

III. Internationale Angelegenheiten

Der Internationale Eisenbahnverband (Union internationale des chemins de fer, UIC) stand im Geschäftsjahr 1959 unter dem Zeichen der «Neuen UIC», deren hauptsächlichste Grundzüge bereits in den Geschäftsberichten 1957 und 1958 skizziert worden sind. Der geschäftsführende Ausschuss, der in seiner neuen Zusammensetzung vier Sitzungen abhielt, hat jetzt die Rolle einer eigentlichen «Geschäftsleitung» inne. Umfang und Kompliziertheit der internationalen Aufgaben nehmen ständig zu und erfordern eine rege Mitarbeit der Sachbearbeiter der verschiedenen Mitgliedsverwaltungen.

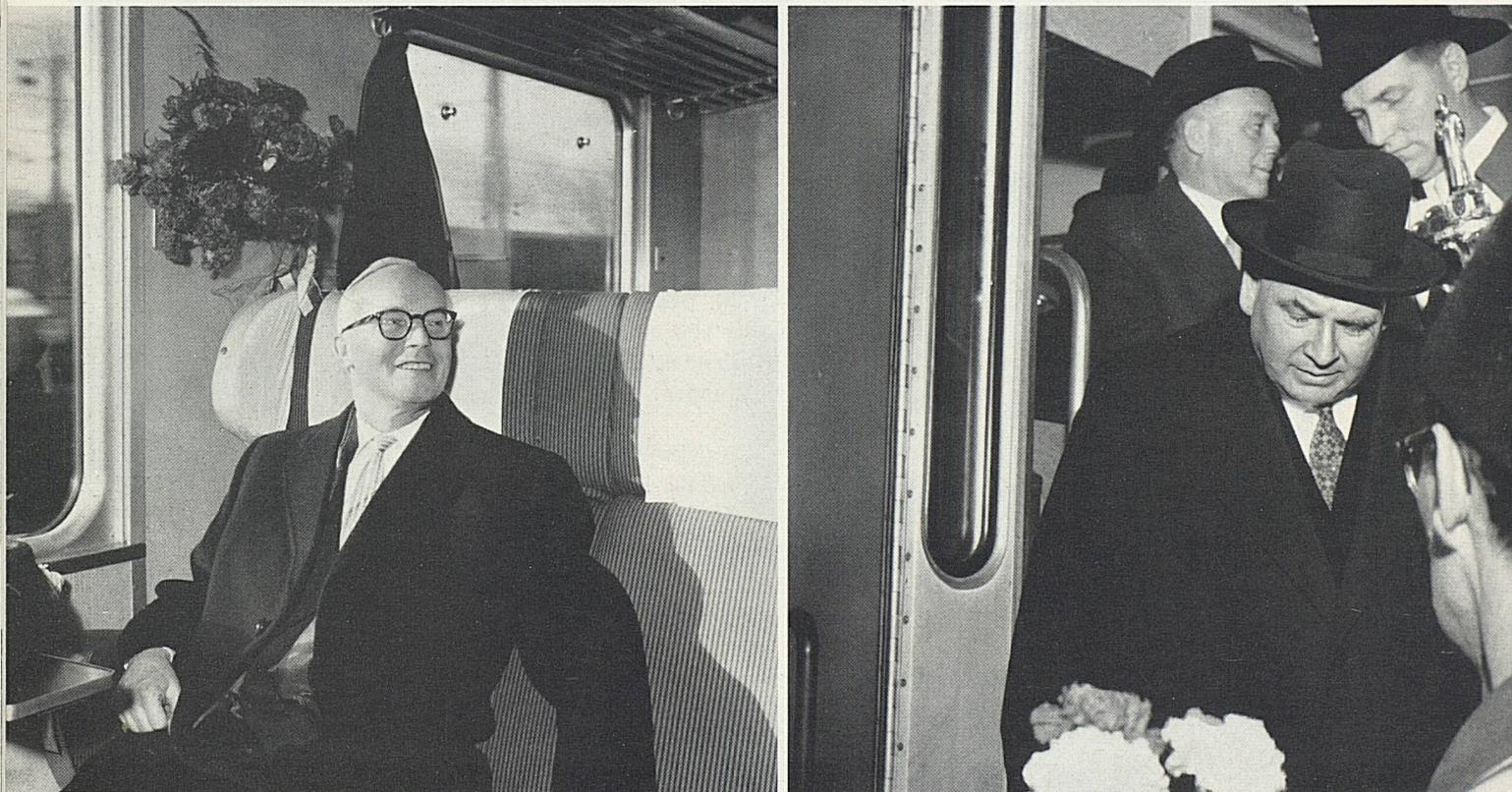
Die Europäische Verkehrsministerkonferenz (Conférence européenne des ministres des transports, CEMT) trat am 20. Oktober in Paris zu ihrer 10. Session zusammen und beschloss, in bezug auf die Projekte für die Erstellung von Pipe-lines eine Umfrage durchzuführen. Ferner beauftragte sie den Stellvertreterausschuss, die Möglichkeit der Erstattung wissenschaftlich fundierter sowie koordinierter Prognosen über die Verkehrsentwicklung als Grundlage für Entscheide in Fragen der Transportpolitik und der Investitionsplanung näher zu prüfen.

Der Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission (Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, CTI/CEE) setzte vor allem die Behandlung folgender Probleme fort: Signalisierung der Bahnübergänge, Inkraftsetzung der allgemeinen Übereinkunft vom 17. März 1954 über die Regelung der internationalen Strassentransporte, Bau von Strassenfahrzeugen, Verkehrskoordination, Selbstkostenrechnung, Transport gefährlicher Stoffe, Transport verderblicher Waren, Erstellung von Pipe-lines.

Der Leitende Ausschuss des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (Comité international des transports par chemins de fer, CIT), dessen Geschäftsführung die SBB besorgen, befasste sich im Oktober an seiner Konferenz von Granada vor allem mit den durch die Bahnverwaltungen eingereichten Anträgen zur bevorstehenden ordentlichen Revision der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Frachtverkehr (CIV und CIM). Ferner prüfte er u. a. folgende Probleme: die Vereinheitlichung der Haftpflichtbestimmungen, die Schaffung einer Zusatzbestimmung zu Art. 6 der CIM in Verbindung mit der Ein-

führung eines neuen internationalen Frachtbriefes. Der Leitende Ausschuss genehmigte sodann ein neues Abkommen mit der UIC betreffend die Abgrenzung der Zuständigkeit zwischen beiden Organisationen.

Über die Tätigkeit der Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK/CEH) und der Europäischen Güterzugfahrplankonferenz (LIM) wird im Abschnitt «Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene» (Seite 12) berichtet. Auf internationale Tarifprobleme wird im Abschnitt «Tarife» hingewiesen (Seiten 6 und 8).



Die Bundesbahnen hatten die Ehre, die neu gewählten Herren Bundesräte von
Von links nach rechts: Herr Bundesrat Dr. Spühler (Chef des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes) und

Die erweiterte ständige Kommission der Internationalen Eisenbahnkongressvereinigung (Commission permanente élargie de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer, AICC) tagte im Dezember in New Delhi (Indien), um die sich aus der Schaffung von Mehrstromtriebfahrzeugen ergebenden Probleme zu erörtern. Grundlage bildete eine eingehende Studie von Dipl. Ing. K. von Meyenburg, Sektionschef des Zugförderungs- und Werkstättendienstes der SBB.

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

Der Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (Union des services routiers des chemins de fer européens, URF), dessen Hauptziel die Bearbeitung praktischer Fragen der Zusammenarbeit Schiene/Strasse im internationalen Verkehr ist, hat die für diese Verkehre geltenden Vorschriften über die Billetausgabe, die Annahme von Reisenden und Gepäck, die Platzreservierung und die Haftung der Transportunternehmungen definitiv angenommen.

Der Internationale Verband ärztlicher Dienste der Eisenbahnen (Union internationale des services médicaux des chemins de fer, UIMC), eine Mitgliedorganisation der UIC, hielt im September im «Verkehrshaus der Schweiz» in Luzern seinen 8. Kongress ab. Vertreter von 26 Ländern befassten sich unter dem Vorsitz des Oberbahnarztes SBB vor allem mit den Herz- und Kreislaufkrankungen, der Krebskrankheit sowie mit psychosomatischen Störungen.

Im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (Communauté économique européenne, EWG/CEE) sind auf den 1. Januar 1959 die Zölle um 10% ermässigt worden. Es ist noch verfrüht, aus dieser Massnahme irgendwelche Schlüsse verkehrswirtschaftlicher Natur ziehen zu wollen. Hingegen steht fest, dass die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl (Montanunion) sich auf den schweizerischen Güterverkehr günstig auswirkte. Während die Verträge über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft und die Montanunion Bestimmungen über das Transportwesen enthalten, ist dies beim Vertragswerk über die Europäische Freihandels-Assoziation (European Free Trade Association, EFA/EFTA) nicht der Fall. Es darf aber an-



der Bundesstadt zum festlichen Empfang nach ihren Wohnorten zu führen.
die Herren Bundesräte Bourgnicht, von Moos (bisheriger Vizepräsident des Verwaltungsrates der SBB) und Dr. Tschudi

genommen werden, dass das Inkrafttreten dieses Abkommens zur Weiterentwicklung der internationalen Handelsbeziehungen beitragen wird. Die abweichenden Zollansätze für die verschiedenen Wirtschaftszonen werden allerdings zusätzliche Komplikationen an den Grenzbahnhöfen bringen.

IV. Personal

1. Personalbestand

Die Bundesbahnen beschäftigten im Berichtsjahr durchschnittlich 40651 Personen. Es sind dies 18 Personen weniger als im Jahre 1958. Die im Voranschlag für das Jahr 1959 vorgesehene stärkere Herabsetzung des Bestandes an Betriebspersonal konnte allerdings nicht verwirklicht werden. Dass jedoch – trotz einer Vermehrung durch die auf den 1. Juni 1959 eingetretene Arbeitszeitverkürzung und trotz erneut angestiegenem Verkehr – im durchschnittlichen Gesamtpersonalbestand des zurückliegenden Jahres keine Erhöhung, sondern sogar noch eine kleine Senkung verzeichnet werden kann, ist dem Umstande zuzuschreiben, dass nun eine Reihe schon früher eingeleiteter Rationalisierungsmassnahmen und Kapitalinvestitionen zur Steigerung der Produktivität ihre Früchte trägt.

Die Gliederung des Personalbestandes nach Dienstzweigen und die in den letzten beiden Jahren eingetretenen Veränderungen sind aus der nebenstehenden Darstellung ersichtlich. Der dort erwähnte Baudienst umfasst sowohl das Personal des Barrieren- und Streckendienstes wie auch jenes für den Unterhalt der Anlagen. Im gesamten Personalbestand des Zugförderungsdienstes sind ausser den Lokomotivführern auch das stationäre Personal der Lokomotivdepots und das Personal der Depotwerkstätten enthalten. 37292 Personen oder 91,7% des gesamten Personalbestandes wurden ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigt. Darüber hinaus standen 850 Lehrlinge in der Ausbildung.

2. Einstellung von Personal

Für den Antritt einer Lehre im Stationsdienst meldeten sich im Berichtsjahr mehr Bewerber als im Vorjahr; allerdings lag das Bildungsniveau eher etwas tiefer, so dass, wie schon in den Vorjahren, nicht genügend geeignete Bewerber eingestellt werden konnten. Dank vollständig durchgeführtem Einmannendienst mussten im Berichtsjahr keine Anwärter für den Beruf des Lokomotivführers (Fahrdienstanzwärter) eingestellt werden. Während im Bereiche der Kreisdirektionen Lausanne und Luzern genügend Bewerber für den Kondukteurberuf gefunden werden konnten, war dies bei der Kreisdirektion Zürich nicht der Fall. Bei den Werkstätten liess sich der Bedarf an Lehrlingen dank der hohen Zahl guter Bewerber decken.

Der Psychologische Dienst der Personalabteilung erstellte nahezu 2000 eignungspsychologische Gutachten. Bei der Beurteilung jener Personalgruppen, welche sicherheitsdienstliche Funktionen ausüben, wurde das Augenmerk in vermehrtem Masse auf unfallpsychologische Faktoren gerichtet, soweit sie die Frage der Eignung berühren. Es sind Vorarbeiten im Gange, um diese komplizierten Zusammenhänge systematisch verfolgen zu können. Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des Invalidenversicherungsgesetzes, das Fragen der Eignung und Umschulung aufwirft, wurde das Studium der einschlägigen psychologischen Probleme aufgenommen. Eine Gruppe von Teilinvaliden konnte bereits mit gutem Erfolg im Lochkartendienst eingesetzt werden. Der Psychologische Dienst wird mit Hilfe besonderer Untersuchungsmethoden die Eingliederung weiterer Behinderter in das Erwerbsleben abklären.

Das schwierige Problem der Personalbeurteilung beschäftigt die Bundesbahnen sehr, und es sind umfassende Untersuchungen über geeignete Qualifikationssysteme im Gange. Es wird eine Methode angestrebt, die praktisch leicht zu handhaben ist, nicht zu viel Arbeitsaufwand verursacht und wissenschaftlich kontrollierbar ist. Das Ergebnis erster Versuche ist erfreulich.

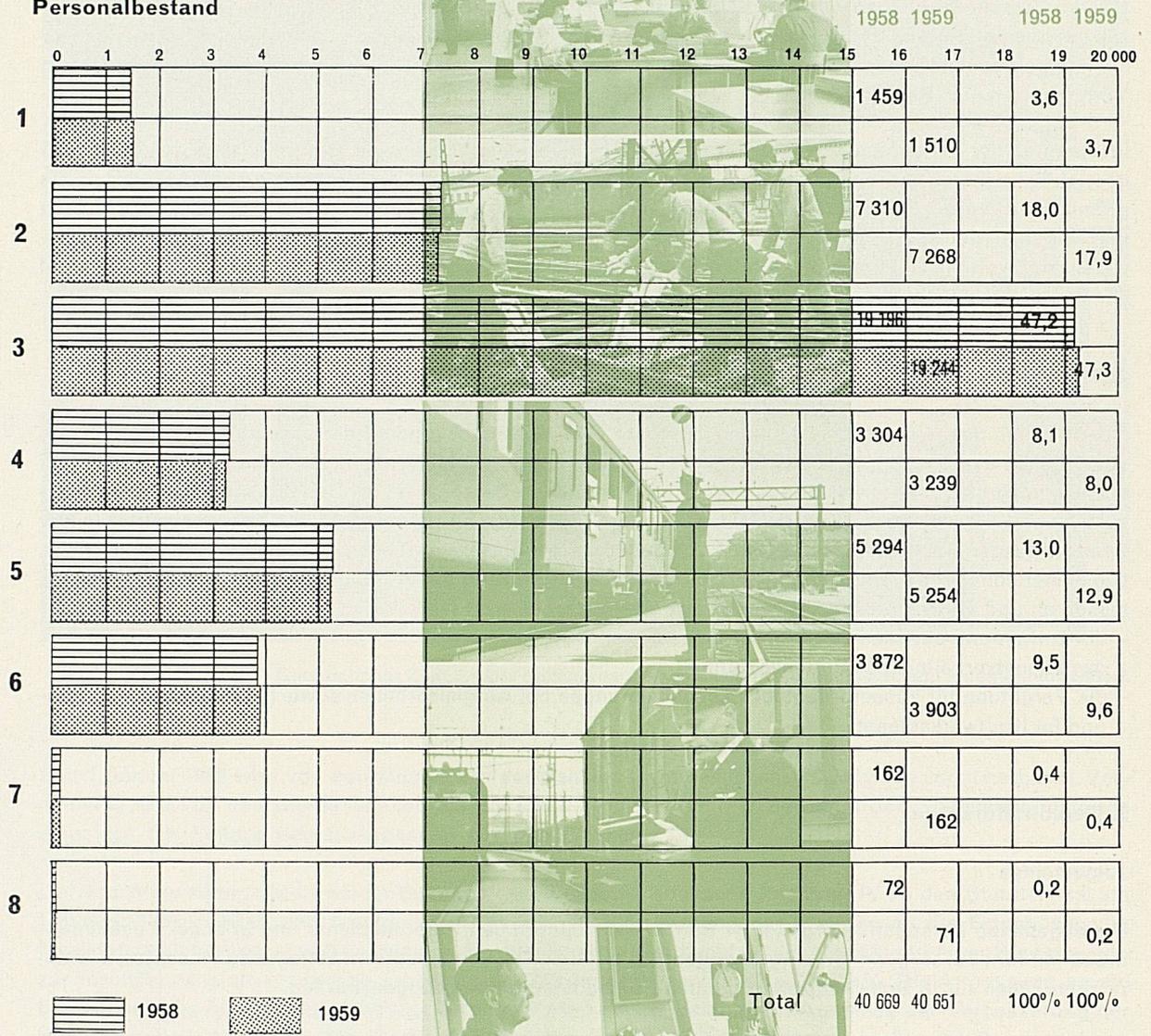
3. Dienstverhältnis im allgemeinen

Am 1. Juni ist, wie schon erwähnt, der Bundesratsbeschluss über die Verkürzung der Arbeitszeit des Betriebspersonals von 48 auf 46 Wochenstunden wirksam geworden. Dank intensiven Vorbereitungen gelang es, die Arbeitszeitverkürzung ohne nennenswerte Störungen durchzuführen. Die ausfallende Arbeitsleistung konnte durch Einführung weiterer arbeitssparender Massnahmen (z.B. Ausdehnung des Einmannendienstes auf den Triebfahrzeugen, vermehrte Durchschaltung kleiner Stationen, vereinfachte Fahrausweiskontrolle in den Abonentenzügen), durch Einschränkung gewisser Dienstleistungen (z.B. Kürzung der Schalteröffnungszeiten und Schliessung von Güterhallen an Samstagnachmittagen) sowie durch vermehrten Beizug der privaten Industrie und des Gewerbes für bestimmte Arbeitsleistungen weitgehend ausgeglichen werden. Der sich so ergebende Mehrbedarf an Personal hält sich daher in bescheidenem Rahmen und konnte – wie schon erwähnt – durch Einsparungen vorwiegend bei anderen Diensten kompensiert werden.

Die Revision der vier Verordnungen über das Dienstverhältnis der Beamten, Angestellten und Arbeiter des Bundes bzw. der Bundesbahnen wurde abgeschlossen, wobei der Bundesrat den sehr weitgehenden Empfehlungen der Paritätischen Kommission nicht in allen Teilen gefolgt ist. Die hauptsächlichsten Änderungen sind: Besserer Kündigungsschutz bei langjährigen Dienstverhältnissen, Erhöhung der Arbeiterinnenlöhne, Einführung eines neuen Entschädigungsprinzips bei Dienstreisen (Mahlzeitenprinzip), Anrechnung der Invalidenrenten auf den Verdienst.

Im Bestreben, die Ausbildung des Kadres auf dem Gebiet der Personalführung auszubauen und zu vertiefen, hat die Generaldirektion die Durchführung besonderer Kurse für Beamte mit Vorgesetztenfunktionen angeordnet. Diese Kurse werden in Verbindung mit dem Institut für angewandte Psychologie, Zürich, durchgeführt. Die Teilnehmer werden zu Vorträgen und Besprechungen einberufen, die sich über einen Zeitraum von rund zwei Jahren verteilen.

Personalbestand



Eigenes Personal und
Unternehmerarbeiter
(Jahresdurchschnitt)

- 1 Verwaltungsdienst
- 2 Baudienst
- 3 Stationsdienst
- 4 Zugsbegleitdienst
- 5 Zugförderungsdienst
- 6 Werkstättdienst
- 7 Kraftwerkdienst
- 8 Schiffsdienst auf dem Bodensee

	1958	1959	1958	1959
Eigenes Personal, Total	39 517	39 564	97,2%	97,3%
Unternehmerarbeiter	1 152	1 087	2,8%	2,7%
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter	40 669	40 651	100%	100%

Mit den Personalverbänden wurden im Verlaufe des Jahres verschiedene, das Dienstverhältnis, die Arbeitszeit und die Entlohnung berührende Fragen besprochen. Die Fachausschüsse behandelten eine Anzahl Geschäfte betrieblicher, verkehrlicher, technischer und organisatorischer Natur. Sie begutachteten ausserdem Vorlagen zu neuen Reglementen.

Im Rahmen der permanenten Aktion zur Prämierung nützlicher Vorschläge sind rund 130 Vorschläge eingereicht und durch die Fachdienste gründlich geprüft oder erprobt worden. 36 Vorschläge wurden als prämiierungswürdig befunden. Deren Einsender sind mit einer Anerkennungsurkunde der Generaldirektion und mit einer den Wert und Nutzen des verwirklichten Vorschlages berücksichtigenden Geldprämie ausgezeichnet worden. Der überwiegende Teil der prämiierungsberechtigten Vorschläge stammte aus dem Personal der Hauptwerkstätten.

4. Besoldungen

Durch Erlass des Bundesgesetzes vom 3. Oktober 1958 sind insbesondere die besoldungsrechtlichen Bestimmungen des Beamtengesetzes revidiert und die Besoldungen mit Wirkung ab 1. Januar 1959 erhöht und der allgemeinen Lohnentwicklung angepasst worden. Dem Personal ist im Berichtsjahr eine Teuerungszulage von 3,5% der Besoldung, im Minimum aber 315 Franken für verheiratete und 280 Franken für ledige Beamte, ausgerichtet worden. Zur Kinderzulage wurde ebenfalls eine Teuerungszulage von 3,5% gewährt. Die Generaldirektion passte die Weisungen über die Festsetzung der Anfangsgehälter den neuen Verhältnissen an und erliess u. a. neue Vorschriften über

- die Entlohnung der Hilfswärter im Stationsdienste
- das Dienstverhältnis der Rottenköchinnen
- die Vergütung für ausserordentliche Dienstleistungen bei Aufgleisarbeiten sowie für Nachtarbeit im Bau- und im Kraftwerksdienst

5. Personalfürsorge

Allgemeines

Die allgemeine Personalfürsorge ist im Berichtsjahr durch den Personaldienst und in enger Zusammenarbeit mit fünf Fürsorgerinnen sorgfältig gepflegt worden. Die verschiedenen Hilfsquellen mussten in zahlreichen Fällen für in Schwierigkeiten geratene Bedienstete herangezogen werden.

Das im Jahre 1956 erworbene SBB-Heim Hasliberg wies eine erfreuliche Besucherzahl aus Kreisen des Bundesbahnpersonals auf. Neben verschiedenen Skilagern für Lehrlinge und Eisenbahnerkinder sind im Berghaus mehrere Weiterbildungskurse der Verwaltung sowie Kommissions- und Fachausschusssitzungen durchgeführt worden.

Pensions- und Hilfskasse

Die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen zählte Ende des Berichtsjahres 36 038 (1958: 36 000) Versicherte und 1290 (1342) Einleger. Der versicherte Verdienst der Kassenmitglieder ist auf 325,7 Mio Franken (280,5 Mio Franken) angestiegen. Die Zahl der Bezüger von Pensionen (altershalber Zurückgetretene, Invalide, teilweise Invalide, Witwen, Waisen und Vollwaisen) betrug 22 818 (1958: 22 680) Personen. Das Total der Jahrespensionen erreichte 94 889 779 Franken (85 554 191 Franken).

Der auf 1. Januar 1959 in Kraft getretene Nachtrag III zu den Statuten vom 9. Oktober 1950 erforderte für die Anpassung des versicherten Verdienstes der Mitglieder an das auf 1. Januar 1959 abgeänderte Beamtengesetz 77,9 Mio Franken. Daran hatten die Mitglieder 6,4 Mio Franken und die Bundesbahnen 15,8 Mio Franken zu entrichten. Der Restbetrag von 55,7 Mio Franken ist durch Überführung des von 1956 bis 1958 geäuften Stabilisierungsfonds von 9,1 Mio Franken in das Kassenvermögen und durch die bis 1963 zu erwartenden technischen Gewinne der Kasse auszugleichen. Für den gleichzeitigen Einbau der den Rentnern im Jahr 1957 ausgerichteten Teuerungszulagen von 9% sind 65,4 Mio Franken erforderlich. Diese Summe wird durch jährliche Beiträge der Bundesbahnen von 8,2 Mio Franken getilgt. Allen Rentenbezüger der Pensionskasse wurde im Berichtsjahr zudem eine monatlich zahlbare Teuerungszulage von 3½% der – um den festen Zuschlag gemäss Artikel 24 der Kassenstatuten herabgesetzten – Rente ausgerichtet.



Güterbahnhof Zürich – Die Hallenorganisation basiert vollständig auf dem Palettierungssystem

Seit 1. Januar 1959 wird von den Mitgliedern der Pensions- und Hilfskasse 0,24% des versicherbaren Verdienstes und von den Bundesbahnen ein um einen Sechstel höherer Betrag in den Stabilisierungsfonds eingelegt. Die Einlage betrug insgesamt 1,74 Mio Franken.

Der vom Verwaltungsrat an seiner Sitzung vom 28. Oktober erlassene Nachtrag IV zu den Statuten trat am 1. Januar 1960 in Kraft und brachte insbesondere eine Anpassung der Statuten an die Eidgenössische Invalidenversicherung, eine Neuordnung des versicherten Verdienstes, die Gewährung einer Kinderzulage zur Invalidenpension sowie eine Erhöhung der Witwenpension von 30 auf 33 $\frac{1}{3}$ %. Die Anpassung an die Eidgenössische Invalidenversicherung wird der Kasse eine Entlastung im Ausmass der Verbesserung der Witwenpensionen bringen. Für die Neuordnung des versicherten Verdienstes werden die Bundesbahnen im Jahre 1960 voraussichtlich 18,5 Mio Franken zu leisten haben. Zudem steigen die wiederkehrenden Beiträge für die Erhöhung des versicherten Verdienstes und die Verzinsung der Mehrbelastung zufolge Gewährung einer Kinderzulage zur Invalidenpension um 1,3 Mio Franken an.

Alters- und Hinterlassenenversicherung

Von der Kassenstelle der Bundesbahnen wurden Ende 1959 2096 (1958: 1867) einfache Altersrenten, 2806 (2507) Ehepaar-Altersrenten, 972 (872) Witwenrenten, 692 (623) einfache Waisenrenten und 16 (15) Vollwaisenrenten ausgerichtet. Die ausbezahlte Rentensumme betrug 10,3 Mio Franken (9 Mio Franken).

Unfallversicherung

Von den SUVA-Agenturen der Bundesbahnen sind im Berichtsjahr die Abrechnungen für 8866 (1958: 8674) Betriebsunfälle und 3771 (3711) Nichtbetriebsunfälle abgeschlossen worden. An Invalide und Hinterlassene wurden Ende 1959 in der Betriebsunfallversicherung 1506 (1520) Renten und in der Nichtbetriebsunfallversicherung 698 (683) Renten ausgerichtet. Die ausbezahlten Versicherungsleistungen für im Berichtsjahr abgeschlossene Schadenfälle und ausgerichtete Renten betragen 7,4 Mio Franken (6,9 Mio Franken). Die versicherte Lohnsumme betrug Ende 1959 398,8 Mio Franken (381,8 Mio Franken).

Die Bundesversammlung hat am 19. Juni 1959 verschiedene Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes mit Wirkung ab 1. Januar 1960 geändert.

Der Bundesrat hat am 24. November 1959 beschlossen, den Prämienanteil des Personals an die Nichtbetriebsunfallversicherung der SUVA ab 1. Januar 1960 von einem Fünftel auf ein Drittel zu erhöhen.

Krankenkasse

Auf den 1. Januar 1959 wurde die Abgabe von auf drei Monate befristeten Krankenscheinen gegen Bezahlung einer Gebühr von 2 Franken eingeführt. Auch die Bundesbahnen helfen mit, die Kasse im finanziellen Gleichgewicht zu halten, indem der Jahresbeitrag an die Kasse von bisher 2 Franken auf Fr. 4.40 pro Mitglied erhöht worden ist.

Unfallverhütungsdienst

Auf Grund der bei Unfalluntersuchungen gewonnenen Erkenntnisse und der bei über 60 Inspektionen im Betriebe gemachten Feststellungen wurden verschiedene Sicherheitsmassnahmen technischer und psychologischer Natur getroffen. Gegenstand besonderer Untersuchungen bildeten u. a.

- die 15 kV-Schalt- und Sicherungsanlagen in den Lokomotivremisen
- die durch thermische Traktoren bedingte CO-Konzentration in den Güterhallen
- die Farbspritzanlagen bei den Güterverwaltungen
- die durch tiefen Seestand bedingte Entgleisungsgefahr auf der Trajektanlage in Romanshorn.

In über 40 Instruktionkursen für Stations- und Zugdienstlehrlinge sowie für Aufsichtsbeamte des Bau- und Stationsdienstes wurden aktuelle Probleme der Unfallverhütung besprochen und dabei namentlich für «Sicherheit durch verständnisvolle Zusammenarbeit» geworben. Erfreulich ist, dass sich trotz zunehmenden Verkehrsleistungen beim Bundesbahnpersonal die Zahl der Unfälle und insbesondere die Zahl der tödlichen Unfälle weiter vermindert hat.

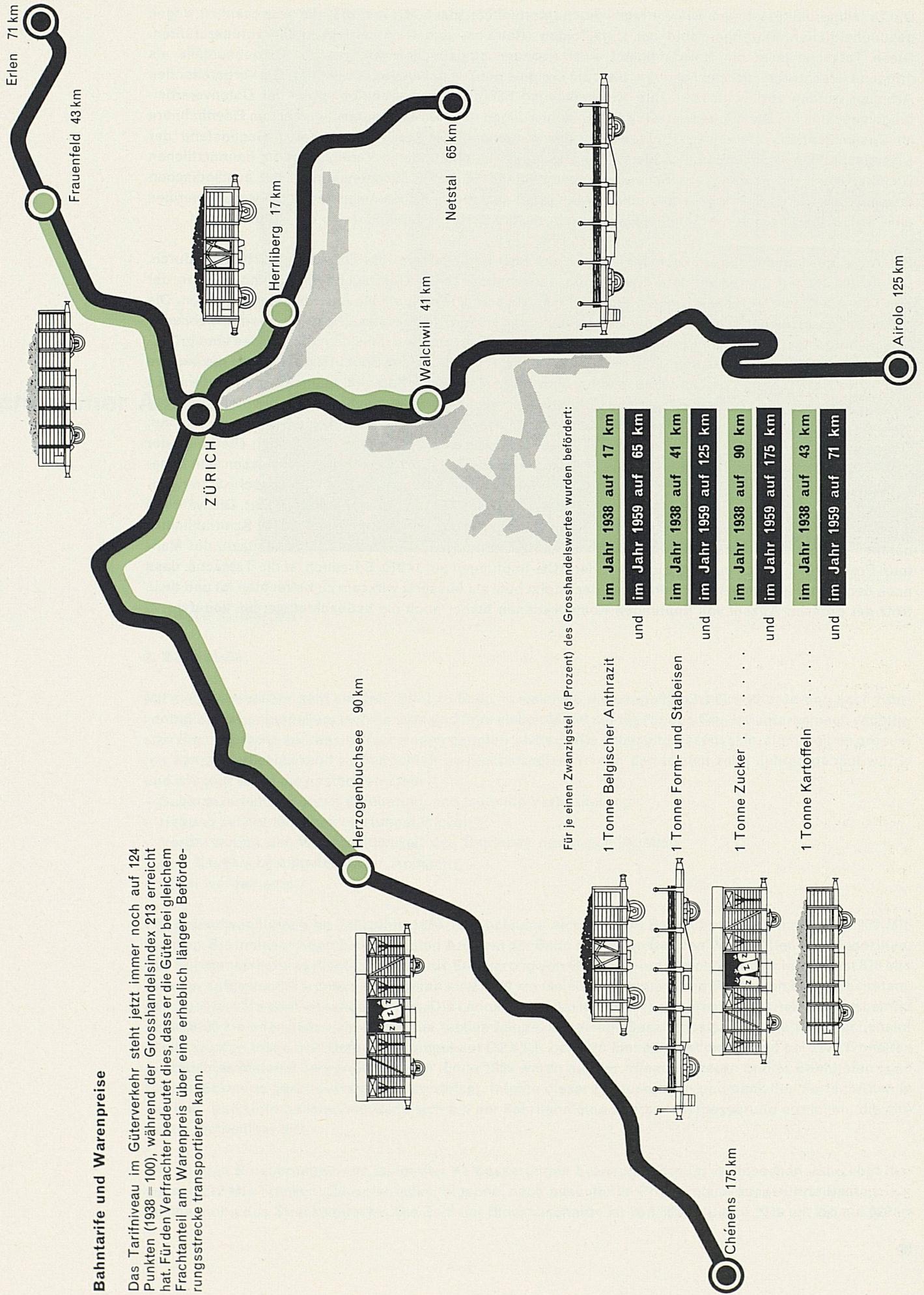
Bahnärztlicher Dienst

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 18 418 Krankheitsfälle und 6313 Unfälle gemeldet; 1958 waren es 17 957 Krankheitsfälle und 6302 Unfälle (Kurzabsenzen sind unberücksichtigt). Krankheits- und Unfalltage wurden im Berichtsjahr total 610 721 verzeichnet; im Jahre 1958 waren es 596 352 Tage (Kurzabsenzen sind berücksichtigt). Bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 38 140 Bediensteten ergibt sich somit eine Morbidität (durchschnittliche Abwesenheitstage pro Bediensteter) von 16,01 Tagen gegenüber 15,70 im Jahre 1958 und 17,14 im Jahre 1957.

	1957	1958	1959
Die Morbidität beträgt bei		Tage	
Krankheiten	12,50	11,06	11,37
Betriebsunfällen	2,02	1,95	2,07
Nichtbetriebsunfällen	1,52	1,75	1,65
Kurzabsenzen	1,10	0,94	0,92
Morbidität nach Beschäftigungsgruppen:			
Bureaudienst	10,63	7,59	8,42
Dienst im Freien	20,37	19,15	19,21
Dienst im Bureau und im Freien	16,09	14,53	14,70
Dienst auf der Lokomotive	15,07	13,07	13,62
Zugsbegleitungsdienst	17,28	17,81	18,48
Dienst in den Hauptwerkstätten (ohne Bureaudienst).	19,70	18,20	19,06
Mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall):			
Bei Krankheiten	21,40	23,40	23,55
Bei Betriebsunfällen	20,14	20,22	21,52
Bei Nichtbetriebsunfällen	23,45	25,10	23,83
Bei Kurzabsenzen	2,00	1,90	1,94

Bahntarife und Warenpreise

Das Tarifniveau im Güterverkehr steht jetzt immer noch auf 124 Punkten (1938 = 100), während der Grosshandelsindex 213 erreicht hat. Für den Verfrachter bedeutet dies, dass er die Güter bei gleichem Frachtpreis am Warenpreis über eine erheblich längere Beförderungsstrecke transportieren kann.



Für je einen Zwanzigstel (5 Prozent) des Grosshandelswertes wurden befördert:

1 Tonne Belgischer Anthrazit	im Jahr 1938 auf 17 km	und	im Jahr 1959 auf 65 km
1 Tonne Form- und Stabeisen	im Jahr 1938 auf 41 km	und	im Jahr 1959 auf 125 km
1 Tonne Zucker	im Jahr 1938 auf 90 km	und	im Jahr 1959 auf 175 km
1 Tonne Kartoffeln	im Jahr 1938 auf 43 km	und	im Jahr 1959 auf 71 km

Die Unfallmorbidity ist nach wie vor relativ hoch (Morbiditysziffer 3,72); fast 25% der Abwesenheit wegen gesundheitlichen Störungen sind auf Unfallfolgen (Betriebs- und Nichtbetriebsunfälle zurückzuführen. Diese Tatsache lässt die Notwendigkeit einer genauen statistischen Analyse der Betriebsunfälle als dringend erscheinen, die alle Faktoren, die zum Ereignis geführt haben, berücksichtigt. Die vorbereitenden Arbeiten wurden abgeschlossen. Ihre Verwirklichung hängt von der Inbetriebnahme der Datenverarbeitungsmaschine ab. Die mit den vorzeitigen Pensionierungen und den Todesursachen bei den Eisenbahnern im Zusammenhang stehenden Probleme wurden eingehend bearbeitet und bildeten Gegenstand der wissenschaftlichen Sitzungen des letzten Kongresses der internationalen Vereinigung der bahnärztlichen Dienste. Auch die Prüfung des Seh- und Hörvermögens wurde in Zusammenarbeit mit ausländischen Eisenbahnverwaltungen eingehend studiert. Auf Grund statistischer Zusammenstellungen wurde überdies eine Studie über Fragen der Tauglichkeit für sicherheitsdienstliche Funktionen in die Wege geleitet.

Die Ärzte des bahnärztlichen Dienstes führten bei SBB-Bediensteten 1524 Einzeluntersuchungen durch. Die in den letzten Jahren erfolgte Erweiterung der diagnostischen Untersuchungsmöglichkeiten in der Zentrale schafft die Voraussetzungen, um auch medizinisch schwierige Fälle untersuchen zu können. Die periodischen ärztlichen Kontrollen der Lokomotivführer wurden fortgesetzt. Diese gruppenmedizinische Massnahme findet auch beim Personal immer mehr Anklang, besonders dank dem Einsatz des eine gründliche Exploration ermöglichenden Untersuchungswagens. Im Verlaufe des Berichtsjahres wurde die passive und aktive Bekämpfung der Tuberkulose unter dem eidgenössischen Personal planmässig fortgeführt. Es wird so jedem Bediensteten etwa alle drei Jahre Gelegenheit zu einer Lungenkontrolle geboten. Die Teilnahme des Personals ist sehr befriedigend. In organisatorischer Hinsicht traten keine Schwierigkeiten auf. Die folgenden Angaben geben einen Überblick über Umfang und Wirksamkeit der Aktion (Personal der SBB und der allgemeinen Bundesverwaltung): Durch Aufnahme von 24138 Schirmbildern liessen sich 22 behandlungsbedürftige Tbc-Fälle, 3 Tumore, 51 Herzerkrankungen, 6 Silikosefälle und 11 Boecksche Erkrankungen feststellen. Ferner wurden 16116 Mantoux-Proben und 3379 BCG-Impfungen durchgeführt. Die während der nunmehr abgeschlossenen fünfjährigen Beobachtungsperiode vorgenommenen 100762 Schirmbildaufnahmen führten zur Aufdeckung von 120 behandlungsbedürftigen Tbc-Fällen. Die Gesamtzahl der Mantoux-Proben beläuft sich auf 75472 und jene der BCG-Impfungen auf 14910. Erfreulich ist die Tatsache, dass nach den bisher gesammelten Erfahrungen der Impfschutz als äusserst wirksam zu betrachten ist und dass trotz der grossen Anzahl von Impfungen Komplikationen bisher noch nie beobachtet werden konnten.