

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1958)

Rubrik: Verwaltung und Personal

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

Moderne Lochkartenmaschinen
erleichtern die Erledigung
administrativer Geschäfte



Verwaltung und Personal

I. Verwaltungsrat, Generaldirektion und Kreisdirektionen

1. Verwaltungsrat

An den sieben Sitzungen des Berichtsjahres behandelte der Verwaltungsrat unter dem Vorsitz von Herrn Präsident Dr. h. c. *Rodolphe Stadler* insgesamt 37 Geschäfte. Die Öffentlichkeit wurde durch die Publikation von Pressecommuniqués von den gefassten Beschlüssen in Kenntnis gesetzt. In Verbindung mit drei Sitzungen wurden Besichtigungen durchgeführt. Eine Delegation des Verwaltungsrates liess sich an einer Inspektionsfahrt insbesondere über den Ausbau des Bahnhofes Buchs (SG) und über den Stand der Bauarbeiten im doppelspurigen Tunnel Gäsi-Mühlehorn orientieren. In der personellen Zusammensetzung des Rates sind keine Änderungen eingetreten.

2. Generaldirektion und Kreisdirektionen

Die Generaldirektion hielt im Berichtsjahre 42 *Generaldirektionssitzungen* ab und fasste insgesamt 345 Beschlüsse.

Die Generaldirektoren und Kreisdirektoren traten zu vier *Direktorenkonferenzen* zusammen, wobei vor allem ein allgemeiner Meinungsaustausch gepflegt wurde. Besondere Aufmerksamkeit schenkte die Geschäftsleitung ferner den folgenden Geschäften: Wirtschaftlichkeit von Extrafahrten, Einführung besonderer Kurse für die Ausbildung von Vorgesetzten in Fragen der Personalführung, Durchführung der vom Bundesrat beschlossenen Verkürzung der Arbeitszeit auf 46 Wochenstunden bei dem dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Personal, Auswirkungen der Arbeitszeitverkürzung und die zu treffenden Massnahmen, Personalrekrutierung, Problem «Schiene/Strasse».

In *personeller Hinsicht* stand das Berichtsjahr im Zeichen der Stabilität. Die Zusammensetzung der Geschäftsleitung blieb unverändert. Auch sind weder bei den Abteilungen der Generaldirektion noch bei jenen der drei Kreisdirektionen Änderungen in der Leitung eingetreten.

II. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

1. Verbindung mit der Bevölkerung und Aufklärung

Mit der Einweihung der Lokomotive «Genève» am 29. Oktober 1958 ging der Reigen der *Einweihungsfeiern für die modernen und leistungsfähigen Gotthardlokomotiven der Serie Ae 6/6* zu Ende. Damit sind nun alle 25 Kantonsnamen und -wappen an den Lokomotiven 11401–11425 enthüllt worden. Eine jede Einweihungsfeier hatte ihr besonderes Gepräge. All diesen Feiern war indessen gemeinsam, dass sie im Zeichen der Verbundenheit der Kantone mit den Bundesbahnen standen. Dass die Lokomotiveinweihungen vor allem auch bei den von den Kantonen «abgeordneten» und von den SBB zur Reise eingeladenen Schülern grossen Anklang fanden, davon zeugen nicht zuletzt Hunderte von Dankesbriefen und Zeichnungen. Obwohl die Anlässe in einfachem Rahmen gehalten waren, wurde ihnen nicht allein seitens der Teilnehmer, sondern auch weiter Bevölkerungskreise und vor allem auch seitens der Presse sowie des Radios grosses Interesse entgegengebracht. Die Generaldirektion möchte auch an dieser Stelle den Behörden aller Kantone für die wertvolle Unterstützung und Mitwirkung danken, die entscheidend zum guten Gelingen dieser Veranstaltungen beigetragen haben.



Die neugewählten Präsidenten der eidgenössischen Räte werden im Extrazug von Bern nach ihrem Wohnort geführt.

Bild links:

Nationalratspräsident Dr. E. Dietschi

Bild rechts:

Ständeratspräsident Dr. A. Lusser

Die restlichen 25 Lokomotiven mit den Nummern 11426–11450 werden zum Abschluss die Namen und Wappen der 25 Kantonshauptorte erhalten. Bei dieser Serie sind keine Einweihungsfeierlichkeiten mehr vorgesehen. Besondere Erwähnung verdient, dass die Lokomotive «Genève» im internationalen Bahnhof der Weltausstellung in Brüssel ausgestellt war und dort Zeugnis vom schweizerischen Schaffen ablegte. Das Bild Seite 18 zeigt die Lokomotive auf ihrer letzten Reiseetappe auf dem Weg zur «Expo».

Die Einführung einer raschen Triebwagenverbindung zwischen Zürich und Wien (TRANSALPIN) und einer Trans-Europ-Express-Verbindung auf der Linie Genf–Lausanne–Simplon–Mailand (LEMANO) wurde zum Anlass genommen, um Presse und Radio mit den Verbesserungen hinsichtlich Komfort und Geschwindigkeit bekanntzumachen. Der Presse wurden auch die neuen Einheitswagen und Speisewagen vorgeführt.

Die Generaldirektion und die Kreisdirektionen veranstalteten im Laufe des Berichtsjahres wiederum verschiedene *Pressekonferenzen, Demonstrationen und Betriebsbesichtigungen*, welche der Presse die Möglichkeit gaben, die Neuerungen und die Projekte der Bundesbahnen kennenzulernen und die Öffentlichkeit darüber zu orientieren. Auch die Abgabe frei verwendbarer Mitteilungen an die Zeitungsredaktionen bezweckt, die Bevölkerung über Fortschritte und besondere Ereignisse zu informieren. Die von den Bundesbahnen herausgegebenen Publikationen – das SBB-Nachrichtenblatt, der Quartalsbericht, der Geschäftsbericht und der Vorschlag – dienen als Grundlage zahlreicher Berichte. Dass *Presse, Radio, Fernsehen und Film* den Problemen der Bundesbahnen im allgemeinen Interesse und Verständnis entgegenbringen, darf als sehr erfreulich festgehalten werden.

Auf dem Gebiete des *Filmes* ist – neben der Schaffung des farbigen Cinemascope-Filmes für die Weltausstellung – vor allem die Erstellung des Werbefilmes «Das verwechselte Bild» (Gemeinschaftsproduktion Buffetiers, Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft und SBB) zu nennen. Ausländische Film- und Fernsehgesellschaften drehten verschiedene Bahnsujets zur Eingliederung in ihre Spielfilme oder Aufnahme in die Wochenschauen. Die neuesten SBB-Filme wurden im Februar in Bern der Presse vorgeführt. Ferner konnten sie zusammen mit anderen Eisenbahnfilmen den Teilnehmern des Internationalen Eisenbahnkongresses in Madrid gezeigt werden.

Die *Bibliothek*, die über annähernd 70 000 Bände verfügt, erfreut sich nach wie vor eines regen Zuspruches sowohl seitens des Bundesbahnpersonals als auch der Öffentlichkeit. Im Berichtsjahr erfolgten mehr als 15 000 Ausleihungen. Auch die Abgabe von Photos und Farbdiaspositiven steigt ständig an. Dass sich die Jugend für Eisenbahnfragen nach wie vor interessiert, geht aus den zahlreichen Zuschriften von Lehrern und Schülern hervor. Die von besonders geschulten Eisenbahnbeamten – den sogenannten *Schulreferenten* – gegebenen Lektionen über Eisenbahnfragen sind sehr beliebt. Lebhaftes Interesse brachte die Jugend dem Späher-Heft «Eisenbahn» sowie dem im Schweizer Jugendschriftenwerk erschienenen Bastelheft «TEE-Zug» entgegen.



An der Saffa hatten die Bundesbahnen Gelegenheit, zu zeigen, dass die Frau an verschiedenen verantwortungsvollen Posten tatkräftig mitwirkt

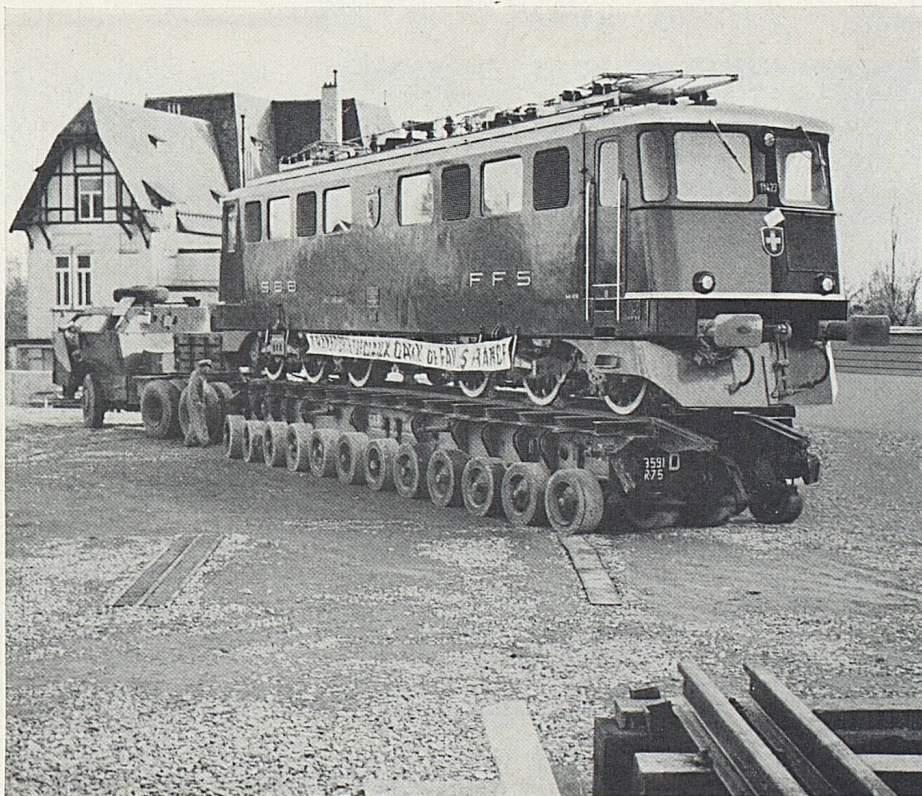
Das «Verkehrshaus der Schweiz» – das in Luzern im Entstehen begriffene schweizerische Verkehrsmuseum – wird seine Tore am 1. Juli 1959 öffnen. Die Ausstellungshallen sind fertig erstellt, und ein grosser Teil der für die Eisenbahnabteilung bestimmten Originalfahrzeuge, Modelle und graphischen Darstellungen ist bereits ausstellungsbereit. Mit der Eröffnung des Verkehrshauses werden die Eisenbahnen und die anderen Verkehrsträger eine weitere Möglichkeit besitzen, die Öffentlichkeit mit der Entwicklung, den Leistungen und der Planung vertraut zu machen.

Die *Weltausstellung in Brüssel* bot den Eisenbahnen Gelegenheit, ihre neuesten Errungenschaften einem weiten, internationalen Interessentenkreis zu zeigen. Unter dem Patronat des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) entstanden eine thematische Gemeinschaftsausstellung, ein internationaler Ausstellungsbahnhof sowie ein Empfangs- und Auskunftszentrum. In der thematischen Schau wurden die Leistungen der Eisenbahnen in Wort und Bild dargestellt. Die grösste Anziehungskraft übte wohl der verdunkelte, einen Lokomotivführer darstellende Raum aus, in dem auf einer frontalen und zwei seitlichen Leinwänden farbige Filme gezeigt wurden, welche den Besuchern den Eindruck einer naturgetreuen Fahrt auf der Lokomotive vermittelten. Im Ausstellungsbahnhof waren die Bundesbahnen recht gut vertreten. Es gelangten eine Gotthardlokomotive der

Serie Ae 6/6 («Genève»), eine Zweifrequenz-Rangierlokomotive, ein Einheitswagen der 1. Klasse, der neue Aussichtswagen, ein Silowagen aus Leichtmetall sowie verschiedene Hilfsmittel für den modernen Güterumschlag zur Vorführung. Die Koordination der Arbeiten der verschiedenen Bahnen sowie die Gesamtplanung der thematischen Schau lagen in den Händen des Generalsekretärs und eines Architekten der Bundesbahnen.

2. Verkehrswerbung

Der Verkehrswerbung wurde auch im Berichtsjahr grosse Aufmerksamkeit geschenkt. An der SAFFA in Zürich riefen sich die Bundesbahnen besonders als Arbeitgeber von weiblichem Personal in Erinnerung. An der Weltausstellung in Brüssel bestand die Möglichkeit, die Bundesbahnen – wie auch die Privatbahnen, die PTT, die Swissair, den Strassenverkehrsverband und das Rheinschiffahrtsamt – einem grossen internationalen Publikum ausserhalb unseres Landes vor Augen zu führen.



Die Lokomotive «Genève» auf der letzten Etappe ihrer Reise an die «Expo» in Brüssel. Der 48-rädrige Strassenrollschemel hat 120 t zu tragen

Neue Wege wurden in der Güterverkehrs-Reklame mit der Einführung der Eisenbahn-Kundenbriefe beschriftet, welche in drei Sprachausgaben regelmässig an ausgewählte Kunden gelangten. In der Plakatwerbung für den Personenverkehr wurden besonders die Vorteile der Reisen mit der Eisenbahn hervorgehoben. In den Zeitungen wurde durch drei Inseratserien ein «Gespräch mit dem Automobilisten» eingeleitet. Auch hier wurden die besonderen Vorteile von Bahnreisen unterstrichen.

Im Berichtsjahr erschienen insgesamt rund 80 verschiedene Drucksachen, in den Tageszeitungen wurden über 1000 Inserate veröffentlicht, und in ca. 580 Schaufenstern im In- und Ausland wurde mit Auslagen geworben. Der Vortragsdienst verzeichnete einen Besuch von 80 000 Personen.

III. Internationale Angelegenheiten

Der *Internationale Eisenbahnverband* (Union internationale des chemins de fer, UIC) hat der im Geschäftsbericht 1957 erwähnten Zunahme seiner Aufgaben durch *Änderung seines organisatorischen Aufbaues* Rechnung getragen. Die Satzungen erhielten neue Bestimmungen über die Leitung des Verbandes und seiner wichtigsten Organe. Das Büro für gemeinsame Angelegenheiten wurde aufgehoben und der geschäftsführende Ausschuss

in eine eigentliche «Geschäftsleitung» umgewandelt. Die Aufgaben des Verbandes auf dem Gebiete der Koordination wurden näher bestimmt, die Ausschüsse neu aufgebaut und deren Arbeitsbedingungen geändert. Die Kommissionen können von nun an «geschäftsführende Büros» errichten. Dass solche Büros eine sehr fruchtbare Tätigkeit entfalten, wird von den schon heute bestehenden Büros – der Allgemeinen Ausgleichsstelle (BCC) in Brüssel, dem Internationalen Büro für Dokumentation der Eisenbahn (BDC) in Paris, dem Büro der Europäischen Güterwagen-Gemeinschaft (EUROP) in Bern und dem Europabus-Büro in Bern – dargetan. Das Forschungs- und Versuchsamt (ORE) in Utrecht erhielt eine neue Aufgabe, die sich noch enger in die Entscheidungen der UIC einfügt und die Bedeutung sowie den Wirkungskreis dieses Amtes erhöht. – Der Wert des nun neu geschmiedeten Instrumentes wird davon abhängen, welchen Gebrauch man von ihm macht. Die Möglichkeiten sind zahlreich. Im gegenwärtigen Zeitpunkt, in dem die allgemeine Wirtschaft und insbesondere auch die Verkehrswirtschaft eine tiefgehende Strukturwandlung durchmachen, handelt es sich darum, eine leistungsfähige, moderne «europäische Eisenbahn» zu schaffen, welche die ihr zukommenden wichtigen Transportaufgaben erfüllen kann.

Die Schweizerischen Bundesbahnen sind vom geschäftsführenden Ausschuss an seiner letzten Tagung des Jahres 1958 als «Stellvertretende Vorsitzende Verwaltung» der UIC ernannt worden.

Die *Europäische Konferenz der Transportminister* (Conférence européenne des ministres des transports, CEMT) tagte am 15. Oktober in London und befasste sich mit einem Bericht über die Koordination der Investitionen. Die Mitglieder wurden in einer Resolution auf die verschiedenen Aspekte und auf die Wichtigkeit der Finanzierungsprobleme aufmerksam gemacht.

Im Rahmen des *Binnenverkehrsausschusses* der von der UNO eingesetzten *Europäischen Wirtschaftskommission* (CEE) wurden folgende Probleme weiterbehandelt: Strassenverkehrsregeln, Haftpflichtversicherung, Strassentransportpolitik (Güter und Personen), Strassenbau, Flußschiffahrtsrecht, Eisenbahntarife, Transportkosten der Eisenbahn, Ausrüstung des Fahrzeugparkes, Verkehrskoordination und Zollwesen.

Der leitende Ausschuss des *Internationalen Eisenbahntransportkomitees* (Comité international des transports, CIT), dessen Geschäftsführung die SBB besorgen, befasste sich im September an seiner Konferenz von Arnhem (Holland) mit der Frage der Zulassung von nicht veröffentlichten Preisermässigungen im Güterverkehr und mit der Verbesserung des internationalen Frachtbriefmusters. Zur Debatte stand ferner die Einführung des direkten Güterverkehrs zwischen den westeuropäischen Ländern und der Sowjetunion sowie einigen asiatischen Ländern. In der Frage der Konzentration des Verkehrs auf die Hauptleitungswege beschlossen die beteiligten Verwaltungen, die neue Einheitliche Zusatzbestimmung zu Art. 5 CIM nach erfolgter Ratifikation so rasch wie möglich in Kraft zu setzen. Die Arbeiten auf dem Gebiet der Vereinheitlichung der Haftung für Tötung und Verletzung von Reisenden im internationalen Verkehr wurden fortgesetzt.

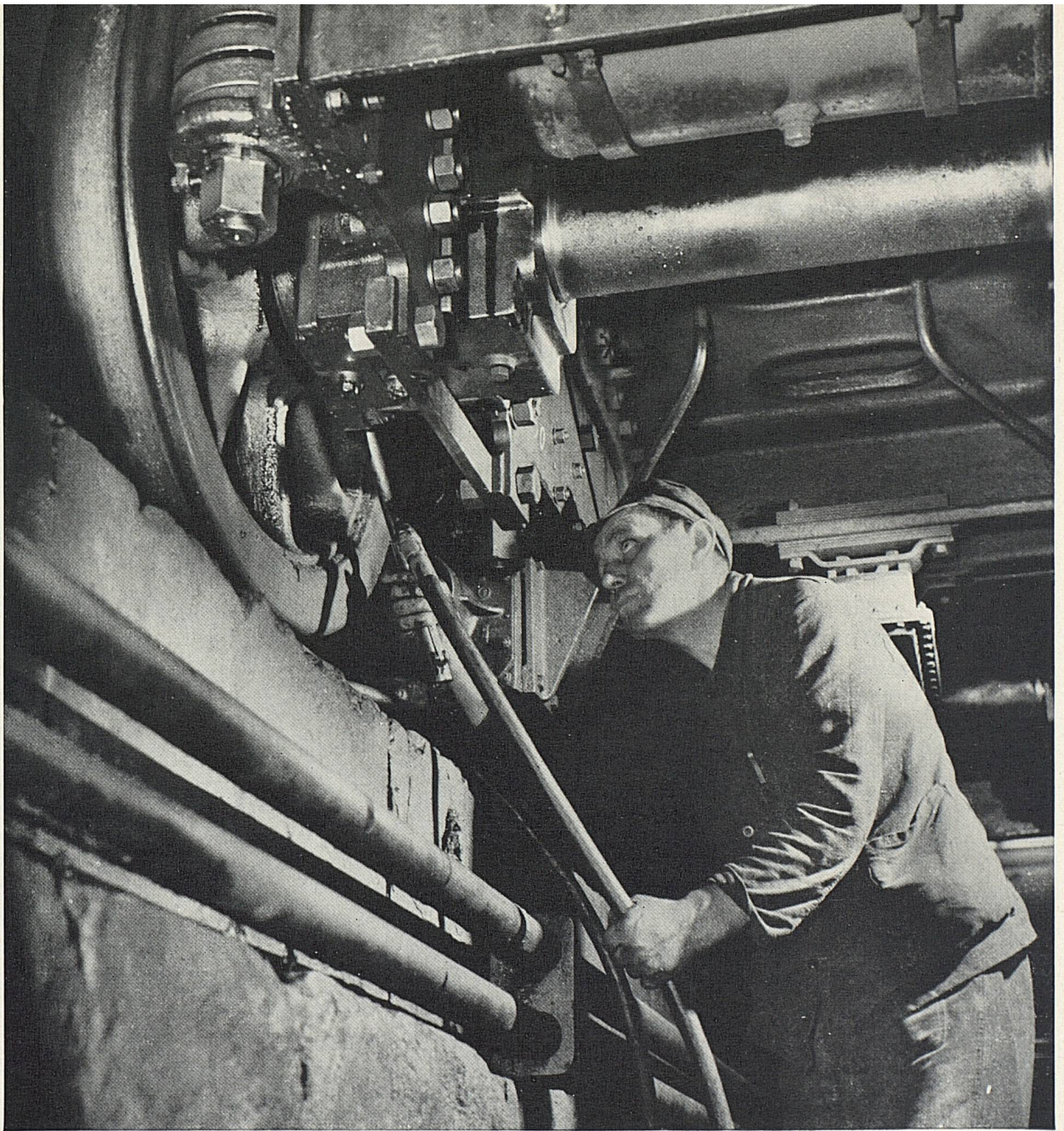
Über die Tätigkeit der *Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz* (EFK/CEH), der *Europäischen Güterzugfahrplankonferenz* (LIM) und des *Internationalen Güterwagenverbandes* wird im Abschnitt «Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene» (Seite 10) berichtet. *Internationale Tarifprobleme* werden im Abschnitt «Tarifwesen» erörtert (Seite 2).

Vom 29. September bis 7. Oktober fand in Madrid der XVII. *Internationale Eisenbahnkongress* statt. Die fünf Sektionen des Kongresses (Fahrbahn und Bau, Zugförderung und Rollmaterial, Betrieb, Allgemeine Angelegenheiten [unter dem Vorsitz der SBB] sowie Neben- und Kolonialbahnen) befassten sich auf Grund der vorgelegten Arbeiten ihrer Berichterstatter mit den folgenden Problemen: Rationalisierung des Unterhaltes der Brücken, Verwendung langer Schienen, Unterhalt und Revision elektrischer Lokomotiven, Erleichterung des Güterumschlages, Verwendung elektronischer Datenverarbeitungsanlagen mit grossem Leistungsvermögen für gewisse administrative Arbeiten, Finanzierung und Erhaltung der Substanz bei den Eisenbahnen.

Die *Internationale Simplondelegation* prüfte neben den reglementarisch festgelegten Problemen die Möglichkeit einer Verbesserung gewisser Zufahrtslinien zum Simplon.

Der *Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen* (URF), dessen Hauptaufgabe in der Behandlung praktischer Fragen der Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse auf internationaler Ebene besteht, führte seine Arbeiten im Dienste einer koordinierten Entwicklung internationaler Autobuslinien weiter. Er schuf eine besondere Sektion für den Güterverkehr.

Der *Internationale Verband ärztlicher Dienste der Eisenbahnen* (UIMC), eine Mitgliedorganisation der UIC, befasste sich im besonderen mit der Vereinheitlichung ärztlicher Statistiken. Durch Schaffung einer bahnärzt-



lichen Informationszentrale sollen die medizinischen Forschungsarbeiten der verschiedenen Eisenbahnen koordiniert werden.

Der am 25. März 1957 zwischen den sechs Staaten der Montanunion (Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg und Niederlande) abgeschlossene Vertrag über die Errichtung einer *Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft* (Communauté économique européenne, CEE) wurde ratifiziert und trat am 1. Januar 1958 in Kraft. Der Vertrag wird sich aber erst vom 1. Januar 1959 an praktisch auswirken, wenn eine erste Reduktion der Zollgebühren um 10% vorgenommen werden wird. Andererseits bemühte sich der zwischenstaatliche Ausschuss der «Organisation für europäische, wirtschaftliche Zusammenarbeit» (OECE), eine europäische Freihandelszone zu schaffen. Bis heute konnte aber zwischen CEE und OECE noch nicht einmal eine Einigung über die Grundlagen einer multilateralen Assoziierung erzielt werden. Die Arbeiten der unter dem Vorsitz des Eidgenössischen Politischen Departementes stehenden interdepartementalen Kommission für die Koordination der Verkehrsfragen konnten deshalb nicht weitergeführt werden. Wie die Wirtschaftsordnung morgen sein wird, ist noch ungewiss. Den Hoffnungen auf Vorteile, die sich aus der Ausweitung des Wirtschaftsbereiches ergeben würden, stehen viele vorhandene Gefahren gegenüber. Noch weiss man nicht, ob die gegenwärtigen Bestrebungen schliesslich zu einem Fortschritt oder aber bloss zur Aufgabe der Positionen führen werden, welche die OECE während der letzten zehn Jahre durch Abschaffung der Hindernisse im Handelsverkehr erzielen konnte.

IV. Personal

1. Personalbestand

	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter Jahresdurchschnitt				
	1957	%	1958	%	Unterschied 1957/1958
<i>a) Gliederung nach Dienstzweigen</i>					
Verwaltungsdienst: Personal der Generaldirektion und der Verwaltungsabteilungen der Kreise	1 419	3,5	1 459	3,6	+ 40
Baudienst: Personal für den Unterhalt der Bahnanlagen	6 077	15,0	6 069	14,9	— 8
Bahnbewachungsdienst: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 237	3,1	1 241	3,1	+ 4
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Stellwerkwärter, Rangierarbeiter usw.	19 037	47,1	19 110	47,0	+ 73
Zugbegleitdienst: Zugführer, Kondukteure usw.	3 294	8,1	3 304	8,1	+ 10
Zugförderungsdienst: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 407	10,9	4 433	10,9	+ 26
Werkstätdienst: Meister, Monteure und Arbeiter der Hauptwerkstätten und Depotwerkstätten usw.	4 657	11,5	4 733	11,6	+ 76
Kraftwerkdienst, Rheinhafendienst und Schiffsdienst auf dem Bodensee	327	0,8	320	0,8	— 7
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, total	40 455	100	40 669	100	+ 214
<i>b) Gliederung nach Anstellungsverhältnis</i>					
Ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal	36 395	90,0	37 081	91,2	+ 686
Nicht ständig und nicht mit vollem Tagwerk beschäftigtes Personal	1 796	4,4	1 541	3,8	— 255
Lehrlinge	888	2,2	895	2,2	+ 7
Eigenes Personal, total	39 079	96,6	39 517	97,2	+ 438
Unternehmerarbeiter	1 376	3,4	1 152	2,8	— 224
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, total	40 455	100	40 669	100	+ 214

Dem Verkehrsrückgang steht noch keine entsprechende Verminderung des Personalbestandes gegenüber. Er wirkte sich einstweilen nur in einer Reduktion des Rückstandes an zu gewährenden Rasttagen und in verminderter Überzeit aus. Auch lassen sich die Betriebsleistungen nicht im gleichen Umfang reduzieren, wie das Verkehrsvolumen zurückgeht. Andererseits bedingte die Einführung verschiedener Neuerungen (z. B. Zug- und Lokleitung) vorerst eine Personalvermehrung. Die daraus zu erwartenden Einsparungen werden nicht ausschliesslich beim Personalbestand wirksam und stellen sich nur sukzessive ein.

Sodann ist zu berücksichtigen, dass die obigen Zahlen den Durchschnitt des ganzen Jahres darstellen. Gegen Jahresende konnte der Personalbestand etwas reduziert werden; er lag Ende Dezember um 283 Mann unter dem Bestand Ende 1957.

2. Rekrutierung des Personals

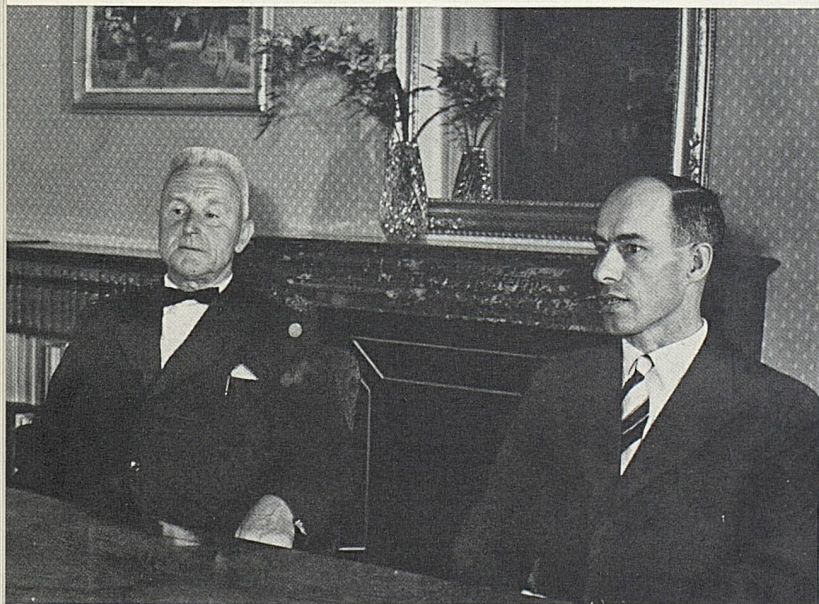
Der Psychologische Dienst der Personalabteilung hat im Berichtsjahr 2201 (im Vorjahr 2160) psychologische Gutachten ausgearbeitet. Darunter findet sich die Mitarbeit bei der Auslese der Stationslehrlinge in 1145 Fällen. Die hohe Zahl der Anwärter ist darauf zurückzuführen, dass neben der bisherigen zweijährigen Lehre für mindestens 17jährige Jünglinge versuchsweise eine drei Jahre dauernde Ausbildung mit Anschluss unmittelbar an die Sekundarschule geschaffen wurde. Während sich einerseits eine erfreuliche Auslesemöglichkeit bietet, ergibt sich andererseits eine vermehrte Auseinandersetzung mit zeitbedingten Eigenschaften der heranwachsenden Jugend, wie mangelhafte Denk- und Arbeitszuverlässigkeit, verminderte seelische Belastbarkeit, Störungen in den zwischenmenschlichen Beziehungen und verhältnismässig geringe Reife. Bei der Personalauslese müssen in Anbetracht der Verantwortung für die Betriebssicherheit ziemlich strenge Maßstäbe angelegt werden.

Eine umfangreiche Studie über die Tauglichkeit der eignungspsychologischen Untersuchungen beim Lokomotivpersonal ergab folgendes Bild: Von 406 eingestellten Fahrdienstanzwärtlern erwiesen sich im Laufe eines Jahrzehnts nur 15 (3,7%) als nicht oder nicht befriedigend geeignet. Das Resultat der angewendeten Auslesemethode ist erfreulich. Ähnliche weitere Untersuchungen sind im Gang.

3. Dienstverhältnis im allgemeinen

Mit Beginn der Sommerfahrplanperiode wurde im Verwaltungsdienst gemäss Bundesratsbeschluss vom 24. Januar 1958 die bisher verlängerte *Arbeitszeit* im Sommer (47 Stunden-Woche) abgeschafft. Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit beträgt nunmehr in der Verwaltung während des ganzen Jahres 44 Stunden.

Am 21. Oktober 1958 hat der Bundesrat die Erklärung veröffentlicht, er werde die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit des dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Personals auf den 1. Juni 1959 von 48 Stunden auf 46 Stunden herabsetzen. Die Durchführung des Beschlusses stellt die Bundesbahnen vor schwierige finanzielle und organisatorische Probleme. Um die Personalvermehrung und die dadurch bedingten Kosten in möglichst engen Grenzen zu halten, muss bei der Herabsetzung der Arbeitszeit die jedem Dienstzweig angepasste wirtschaftlichste Lösung gesucht werden; sofern die Dienstbesorgung es gestattet, können Wünsche des Personals berücksichtigt werden. Die Lösung besteht entweder in einer täglichen Reduktion der bisherigen Arbeitszeit um 20 Minuten oder in der Gewährung ganzer oder halber Freitage, unter Beibehaltung des 8 Stunden-Tages.



Im Berichtsjahr hat die Generaldirektion im Kreise des Personals zwei Aktionen für die Prämierung von Vorschlägen zu Vereinfachungen und Einsparungen durchgeführt. Rund 100 Vorschläge wurden eingereicht und durch die Fachdienste gründlich geprüft oder erprobt. 34 Vorschläge wurden als prämiierungswürdig befunden; die Urheber sind mit einer Anerkennungsurkunde der Generaldirektion und mit einer dem Wert und Nutzen des verwirklichten Vorschlages angepassten Geldprämie ausgezeichnet worden. Die zwei Beamten mit den besten Vorschlägen (Bild) – Werkführer Hans Rüegg (links) und Meister A. Städler (rechts) – sind vom Präsidenten der Generaldirektion empfangen und zu ihrem Erfolg beglückwünscht worden.

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 prüften ausserdem Vorlagen zu neuen Vorschriften. Die paritätische Kommission für Personalangelegenheiten befasste sich gegen Jahresende mit der Begutachtung der Ausführungserlasse zu dem auf 1. Januar 1959 in Kraft tretenden revidierten Beamtengesetz.

4. Besoldungen

Dem Personal der Bundesbahnen ist in der Zeit vom 1. Dezember 1957 bis 31. Dezember 1958 eine Teuerungszulage von 12% der Besoldung, mindestens jedoch von 960 Franken für Verheiratete und von 840 Franken für Ledige, ausgerichtet worden. Zur Kinderzulage wurde ein Zuschuss von 60 Franken gewährt. Am 3. Oktober verabschiedeten die eidgenössischen Räte die Vorlage über die Revision des besoldungsrechtlichen Teils des Beamtengesetzes. In der neuen Besoldungsskala sind 9% Teuerungszulagen (Stand 1957) eingebaut; ausserdem

enthält sie Reallohnverbesserungen, die bei den Minima 2,3–7,6% und bei den Maxima 3,1–3,5% gegenüber dem Stand von 1957 ausmachen. Der Reallohngewinn erhöht sich aber durchwegs noch um weitere 0,7%, da der Bundesrat, einem Begehren der Personalverbände folgend, den Basisindex der neuen Besoldungsskala auf 177,1 Punkte – und nicht auf 178,3 Punkte, wie ursprünglich beabsichtigt war – festgelegt hat.

Die Gesetzesnovelle enthält im übrigen hauptsächlich folgende Neuerungen: Erweiterung des Besoldungsnachgenusses von einem auf zwei Monate, Erhöhung der Heiratszulage von 500 Franken auf 800 Franken, der Geburtszulage von 100 Franken auf 200 Franken und der Kinderzulage von 240 Franken auf 360 Franken.

Das auf 1. Januar 1959 in Kraft tretende revidierte Beamtengesetz wird den Bundesbahnen jährliche Mehraufwendungen von ca. 20 Mio Franken auferlegen. Ferner sind durch die zu erwartende Ausgestaltung der Ausführungsvorschriften zusätzliche Mehrkosten in der Grössenordnung von ca. 3 Mio Franken zu erwarten.

5. Personalfürsorge

Allgemeines

Die *allgemeine Personalfürsorge*, die von der Personalabteilung der Generaldirektion und den Personalsektionen bei den Kreisdirektionen betreut wird, ist durch Anstellung zweier weiterer Fürsorgerinnen noch weiter ausgebaut worden. Die fünf Fürsorgerinnen der Bundesbahnen wirken in Bern, Basel, Zürich, St. Gallen und Bellinzona sowie in einem ausgedehnten Einzugsgebiet der genannten Dienstorte.

Das im Jahre 1956 erworbene *SBB-Heim Brünig-Hasliberg* erfreute sich regen Besuchs. Es beherbergte zu Beginn des Jahres die Skilager für Stationslehrlinge der drei Bundesbahnkreise und erstmals ein einwöchiges Skilager für Handwerkerlehrlinge der SBB-Werkstätten. Ferner wurden verschiedene Weiterbildungskurse der Verwaltung sowie Kommissions- und Fachausschusssitzungen in die Stille des Berghauses verlegt. In einem von der Personalabteilung organisierten Skilager verbrachten 35 Eisenbahnerkinder zwischen Weihnachten und Neujahr eine Ferienwoche auf dem Hasliberg. Während der Schulferien war das Haus mit Eisenbahnerfamilien als Feriengäste gut besetzt.

Pensions- und Hilfskasse

Die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen zählte Ende des Berichtsjahres 36 000 (1957: 35 511) Versicherte und 1342 (1256) sogenannte Einleger. Der versicherte Verdienst der Kassenmitglieder ist auf 280,5 Mio Franken (273,4 Mio Franken) angestiegen. Die Zahl der Bezüger von Pensionen (altershalber Zurückgetretene, Invalide, teilweise Invalide, Witwen, Waisen und Vollwaisen) betrug 22 680 (1957: 22 616) Personen. Das Total der Jahrespensionen erreichte 85 554 191 Franken (85 234 193 Franken).

In seiner Sitzung vom 27. Oktober 1958 erliess der Verwaltungsrat einen Nachtrag III zu den Statuten vom 9. Oktober 1950. Er trat am 1. Januar 1959 in Kraft und brachte insbesondere eine Anpassung des versicherten Verdienstes der Mitglieder an das auf 1. Januar 1959 abgeänderte Beamtengesetz. Damit auch inskünftig für sämtliche Bezügerkategorien nach derselben Ordnung berechnete Teuerungszulagen gewährt werden können, wurden bei den Rentnern die im Jahre 1957 ausgerichteten vierteljährlichen Teuerungszulagen in die Pensionen eingebaut. Allen Rentenbezüger der Pensionskasse wurde im Berichtsjahre eine vierteljährlich zahlbare Teuerungszulage von 12% der – um den festen Zuschlag gemäss Artikel 24 der Kassenstatuten herabgesetzten – Rente ausgerichtet.

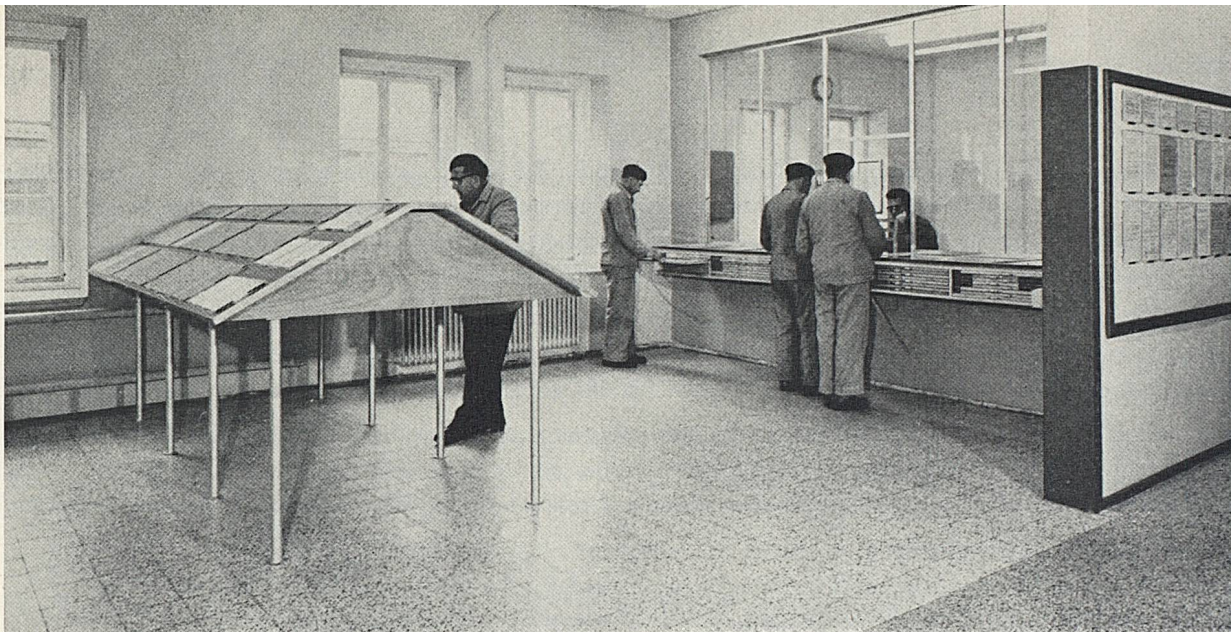
Die Einlagen der Mitglieder und der Bundesbahnen in den Stabilisierungsfonds setzten sich wie im Vorjahr zusammen. Sie betragen seit der Äufnung des Fonds im Jahre 1956 insgesamt 9,095 Mio Franken.

Alters- und Hinterlassenenversicherung

Von der Kassenstelle der Bundesbahnen wurden Ende 1958 1867 (1957: 1667) einfache Altersrenten, 2507 (2270) Ehepaar-Altersrenten, 872 (788) Witwenrenten, 623 (545) einfache Waisenrenten und 15 (11) Vollwaisenrenten ausgerichtet. Die ausbezahlte Rentensumme betrug total 9 Mio Franken (7,9 Mio Franken).

Unfallversicherung

Im Berichtsjahr sind von den SUVA-Agenturen der Bundesbahnen die Abrechnungen für 8674 (1957: 8761) Betriebsunfälle und 3711 (3324) Nichtbetriebsunfälle abgeschlossen worden. An Invalide und Hinterlassene



Im Depot Bellinzona: Die Lokomotivführer erhalten ihre Dienstreise bekanntgegeben und studieren die besonderen Vorschriften der zu befahrenden Strecken

wurden Ende 1958 in der Betriebsunfallversicherung 1520 (1491) Renten und in der Nichtbetriebsunfallversicherung 683 (637) Renten ausgerichtet. Die ausbezahlten Versicherungsleistungen für im Berichtsjahr abgeschlossene Schadenfälle und ausgerichtete Renten betrugen 6,9 Mio Franken (6,6 Mio Franken). Die versicherte Lohnsumme betrug Ende 1958 381,8 Mio Franken (372,6 Mio Franken).

Der Verwaltungsrat der SUVA erliess am 31. Oktober 1958 für die Versicherung von Nichtbetriebsunfällen einen neuen, einheitlichen Prämientarif. Für die männlichen Bediensteten der Bundesbahnen beträgt nun der Prämienatz ab 1. Januar 1959 10 ‰ (bisher 8 ‰) und für die weiblichen Versicherten 7,5 ‰ (bisher 6,5 ‰).

Krankenkasse

Um die stetige Zunahme der Krankenpflegekosten nach Möglichkeit etwas einzudämmen, ersetzte die Generaldirektion die bisher einheitlich festgelegte Kostenbeteiligung der Mitglieder (Selbstbehalt von 10%) ab 1. Januar 1958 durch nachstehende, abgestufte Regelung:

Selbstbehalt bei Krankenpflegekosten bis 50 Franken: 20%,
 bei Krankenpflegekosten von über 50 bis 100 Franken: 15%,
 bei Krankenpflegekosten von über 100 Franken: 10%.

In seiner Sitzung vom 15. September 1958 stimmte der Verwaltungsrat einer Teilrevision der Kassenstatuten zu. Es wurde insbesondere die Verlängerung der Leistungsdauer in der Krankenpflegeversicherung bei ambulanter Behandlung beschlossen. Die Einführung eines gegen Entrichtung einer Gebühr abzugebenden Krankenscheines soll mithelfen, das Ansteigen der Morbidität (siehe Angaben unter «Bahnärztlicher Dienst») abzuschwächen.

Unfallverhütung

Die aus den Unfalluntersuchungen gewonnenen Erkenntnisse sowie die bei Betriebsbesichtigungen gemachten Feststellungen gaben Anlass, eine Reihe prophylaktischer Massnahmen technischer und psychologischer Natur zu beantragen. Ein Teil davon hat seinen Niederschlag in neuen Betriebsvorschriften gefunden (z. B. im Reglement Nr. 172.4 «Sicherheitsmassnahmen für das Baudienstpersonal bei Arbeiten in und neben Geleisen»). In reglementarischen Instruktionkursen (11 für Stations- und Zugdienstlehrlinge sowie 40 für Aufsichtsorgane des Bau- und Stationsdienstes) wurden die elementaren Selbstschutzmassnahmen im Eisenbahnbetrieb kommentiert, aktuelle Fragen der Sicherheit für den Betrieb und das Personal besprochen und namentlich auch für «Sicherheit durch verständnisvolle Zusammenarbeit» geworben. Gegenstand besonderer Untersuchungen bildeten Unfälle beim Handhaben von Schienen und Schwellen sowie Brandfälle beim Umschlag flüssiger Brenn- und Treibstoffe von Kesselwagen und Strassentanks.

Bahnärztlicher Dienst

Der Schweizer Bevölkerung ist im Berichtsjahr im Gegensatz zu 1957 eine Grippe-Epidemie erspart geblieben, was sich sehr günstig auf die Abwesenheiten des Personals ausgewirkt hat. Die *Morbiditätsziffer* (Anzahl Krankheits- und Unfalltage pro Beschäftigten) ist um 1,60 Tage tiefer als im Vorjahr. Währenddem die Abwesenheiten für Betriebsunfälle in den letzten Jahren ziemlich konstant geblieben sind, zeigen diejenigen für Nichtbetriebsunfälle eine steigende Tendenz, was vor allem auf Sport- und Verkehrsunfälle zurückzuführen ist. Die stets hohe Morbidität des Personals der Hauptwerkstätte Bellinzona gab Anlass zu eingehenden Erhebungen. Die Bearbeitung der gesammelten Angaben ist im Gange. In seiner Sitzung vom 14. Februar 1958 behandelte der Verwaltungsrat den Bericht der von ihm eingesetzten Expertenkommission für die Überprüfung der Morbidität des Personals der SBB. Einige Vorschläge betreffend Anpassung der Statuten der Krankenkasse SBB konnten inzwischen verwirklicht werden.

Im Berichtsjahre wurden insgesamt 17 957 Krankheitsfälle und 6302 Unfälle gemeldet; 1957 waren es 21 790 Krankheitsfälle und 6174 Unfälle (Kurzabsenzen sind unberücksichtigt). Krankheits- und Unfalltage werden im Berichtsjahr total 596 352 verzeichnet; im Jahre 1957 waren es 639 742 Tage (Kurzabsenzen sind berücksichtigt). Bei einem durchschnittlichen Personalbestand von 37 991 Mann ergibt sich somit eine Morbidität (Krankheitstage pro Bediensteten) von 15,70 Tagen gegenüber 17,14 im Jahre 1957 und 16,34 im Jahre 1956.

Die Morbidität verteilt sich wie folgt:

	1956	1957	1958
		Tage	
Auf Krankheiten	11,92	12,50	11,06
Auf Unfälle: Betriebsunfälle	2,06	2,02	1,95
Nichtbetriebsunfälle	1,41	1,52	1,75
Auf Kurzabsenzen	0,95	1,10	0,94

Morbidität nach Beschäftigungsgruppen:

Bureaudienst	9,33	10,63	7,59
Dienst im Freien	19,15	20,37	19,15
Dienst im Bureau und im Freien	15,21	16,09	14,53
Dienst auf der Lokomotive	14,16	15,07	13,07
Zugsbegleitungsdienst	17,66	17,28	17,81
Dienst in den Hauptwerkstätten (ohne Bureaudienst)	19,38	19,70	18,20

Mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall):

Bei Krankheiten	24,07	21,40	23,40
Bei Unfällen: Betriebsunfällen	19,79	20,14	20,22
Nichtbetriebsunfällen	23,21	23,45	25,10
Bei Kurzabsenzen	1,89	2,00	1,90

Die vorbereitenden Arbeiten für die Einführung einer *internationalen Krankheits- und Unfallstatistik* sind abgeschlossen worden. Eine solche liefert unerlässliche Angaben für die aktive und passive Bekämpfung der Morbidität des Personals und gibt dem Arzte zudem die Möglichkeit, die Bewährung seiner Entscheidungen bei der Tauglichkeitsbeurteilung von Bewerbern zu überprüfen.

Nach langen Vorbereitungen konnte der Bundesrat im Monat September die neue *Verordnung über den verwaltungsärztlichen Dienst* herausgeben. Diese bezweckt vor allem eine bessere Anpassung der Aufgaben der Abteilung an den jetzigen Stand der allgemeinen und prophylaktischen Medizin. Die Abwesenheitskontrolle des Personals soll straffer gestaltet werden; der Beschwerdeinstanz ist die Möglichkeit gegeben, das Gutachten einer ärztlichen Expertenkommission einzuholen; auch wird die bessere Wahrung des ärztlichen Geheimnisses ermöglicht. Zudem ist die Einführung von Vertrauensärztinnen für die Untersuchung des weiblichen Personals vorgesehen. Die neue Verordnung wird im Laufe des Jahres 1959 in Kraft gesetzt und wird eine Anpassung der einschlägigen Reglemente für den *Bahnärztlichen Dienst* notwendig machen. Die dadurch aktuell gewordene zentrale Aufbewahrung der medizinischen Akten wird voraussichtlich durch Umstellung auf Mikrophotographie zu verwirklichen sein.

Die periodische ärztliche Kontrolle der Lokomotivführer konnte zum ersten Mal auf jüngere Altersklassen ausgedehnt werden. Nunmehr werden die Führer vom 30. bis zum 45. Altersjahr alle fünf Jahre untersucht, alsdann alle drei Jahre oder – wenn medizinische Gründe dafür sprechen – sogar öfter. Die gründlichere Exploration, die im Untersuchungswagen vorgenommen wird, erlaubt oft die Früherfassung von noch symptomlosen Krankheitsbildern und demzufolge die rechtzeitige Einleitung therapeutischer Massnahmen. Dies ist geeignet, sowohl das gesundheitliche Schicksal des Personals wie die Sicherheit des Betriebes günstig zu beeinflussen.

Der Untersuchungswagen der SBB war während des ganzen Jahres im Einsatz. Er hat sämtliche Bewährungsproben glänzend überstanden und sich als sehr anpassungsfähige «rollende Praxis» erwiesen. Im Monat Dezember wurde die hunderttausendste Schirmbildaufnahme angefertigt.

Die Tbc-Vorbeugungsaktion konnte planmässig fortgesetzt werden, so dass in einem dreijährigen Turnus das gesamte eidgenössische Personal, das in den wichtigsten Zentren und in deren Umgebung tätig ist, erfasst wird. Aus der Statistik der im Jahre 1957 durchgeführten Aktion seien folgende Zahlen erwähnt (diese berücksichtigen das gesamte, untersuchte Personal: SBB, PTT, Zoll, eidgenössische Betriebe, Bundeszentralverwaltung):

Anzahl Schirmbildaufnahmen	25 550	
dadurch entdeckte		
unbekannte behandlungsbedürftige Tbc-Erkrankungen	30	1,17 ‰
Tumoren	5	0,2 ‰
Herzerkrankungen	56	2,19 ‰
Silikosen	6	0,23 ‰
Boeck'sche Erkrankungen	13	0,51 ‰
Durchgeführte Mantoux-Proben	15 563	
Vorgenommene BCG-Impfungen	3 191	

Von den entdeckten 30 Fällen unbekannter aktiver Lungentuberkulose waren 22 Patienten (1,54 ‰) SBB-Bedienstete.

Dank Anschaffung mehrerer neuer Apparaturen und dem Einsatz des neuen Untersuchungswagens wurden die Untersuchungsmöglichkeiten des Bahnärztlichen Dienstes erweitert. Dies wird sowohl dem Personal als auch dem Unternehmen zugute kommen.

Die neue diagnostische Röntgenanlage

Elektrokardiograph und Oszilloskop

