

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1964)

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.](#)

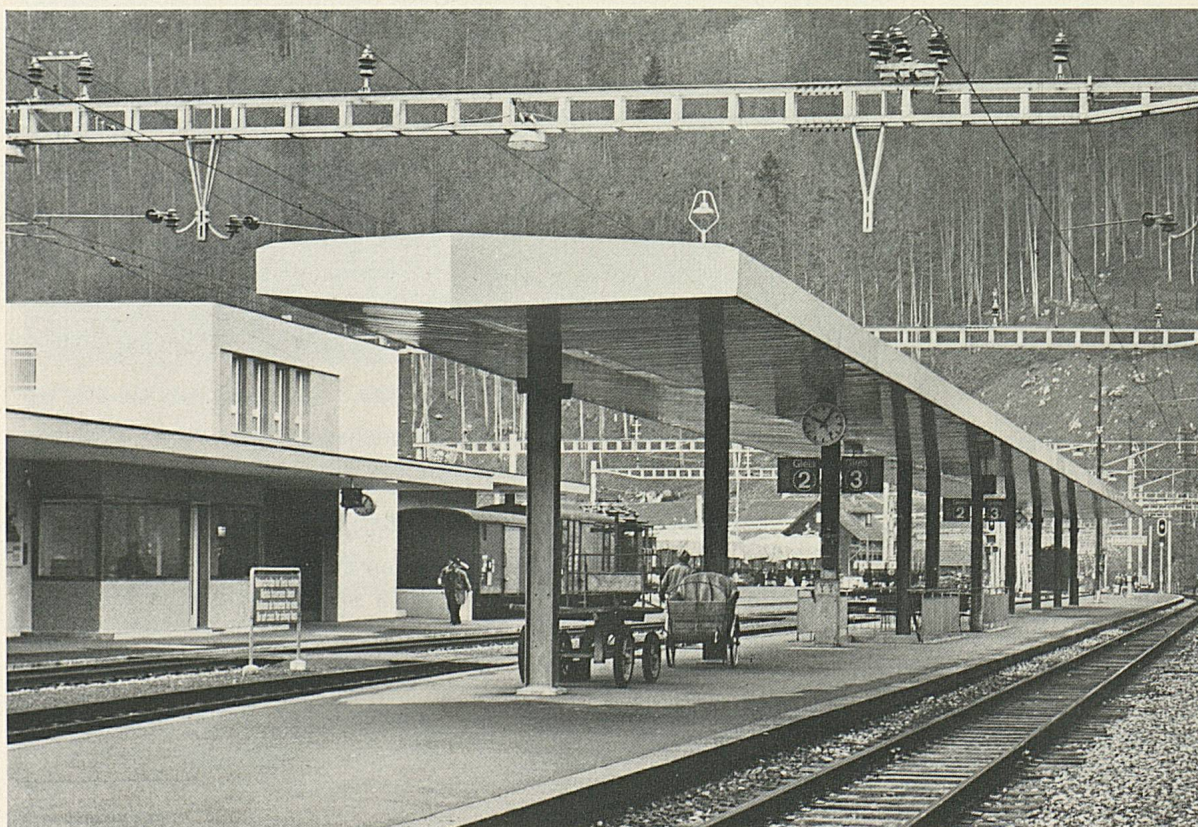
Download PDF: 05.10.2024

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

I. Verwaltungsrat, Generaldirektion und Kreisdirektionen

1. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat trat im Berichtsjahr unter dem Vorsitz von Herrn Nationalrat Walther Bringolf zu sechs Sitzungen zusammen. Dabei befaßte sich der Rat mit 46 Geschäften und ließ sich überdies über eine Reihe wichtiger Probleme orientieren. Über die Ergebnisse wurde die Öffentlichkeit jeweils durch Pressecommuniqués orientiert. Im Berichtsjahr waren in der Zusammensetzung des Rates keine Änderungen zu verzeichnen.



Die Einführung der früheren Stansstad-Engelberg-Bahn in die Brüniglinie der SBB bedingte die Erweiterung und Modernisierung der Station Hergiswil. Der neue Zwischenperron mit einer Länge von 210 m und dem mit neuzeitlichen Hartaluminium-Elementen konstruierten Perrondach bietet den Reisenden Schutz.

2. Generaldirektion und Kreisdirektionen

Die Generaldirektion faßte an ihren 47 Sitzungen insgesamt 424 Beschlüsse. Die Generaldirektoren und Kreisdirektoren pflegten an drei Direktorenkonferenzen einen allgemeinen Meinungs austausch. Besonders eingehend besprochen wurden die allgemeine Verkehrsentwicklung, betriebliche Probleme, arbeitsmedizinische Fragen, die Eingliederung von Teilinvaliden in interne Dienste sowie die Entwicklung des Personalbestandes im allgemeinen und des Bestandes an Fremdarbeitern im besondern.

In personeller Hinsicht sind bei der Generaldirektion und bei den Kreisdirektionen mehrere Änderungen eingetreten. Nach jahrzehntelanger erfolgreicher Tätigkeit im Dienste der Bundesbahnen ist der Direktor des Kreises III, Herr Prof. Dr. oec. publ. W. Fischer, wegen Erreichens der Altersgrenze auf Ende des Berichtsjahres

zurückgetreten. Die Generaldirektion hat dem scheidenden Mitglied der Geschäftsleitung den verbindlichen Dank für die langjährigen wertvollen Dienste ausgesprochen. Als neuer Direktor wurde Herr Dr. jur. M. Strauss, bisher Generalsekretär, gewählt. Das Amt des Generalsekretärs wurde dem bisherigen ersten Stellvertreter, Herrn Dr. rer. pol. und lic. jur. J. Britt, übertragen.

Bei der Kreisdirektion II in Luzern sind auf Ende des Berichtsjahres Herr Dipl.-Ing. O. Herrmann, Chef der Abteilung Zugförderung, und Herr Dr. rer. pol. E. Lehmann, Chef der Betriebsabteilung, nach Erreichen der Altersgrenze zurückgetreten. Die Generaldirektion hat auch diesen langjährigen Mitarbeitern den besten Dank ausgesprochen. Als neuer Oberingenieur wurde Herr Dipl.-Ing. R. Zwinggi und als neuer Betriebschef Herr Dr. jur. K. Wellinger gewählt.

II. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

1. Verbindung mit der Bevölkerung und allgemeine Information

Das Berichtsjahr stand im Zeichen der Schweizerischen Landesausstellung (EXPO) und gab den Bundesbahnen eine besonders gute Gelegenheit, die schweizerische Bevölkerung und die vielen ausländischen Gäste mit ihren Leistungen bekanntzumachen. Hiervon ist an anderer Stelle die Rede (Seite 9ff.). Obschon diese nationale Veranstaltung in der Pflege des Kontaktes mit der Öffentlichkeit weit im Vordergrund stand, wurden die vor Jahren angebahnten engen Verbindungen mit Presse, Radio und Fernsehen aufrechterhalten. Diese Mittler zwischen dem Unternehmen und dem Volke zeigten auch im vergangenen Jahre ein erfreulich großes Interesse für die Neuerungen und Probleme der SBB. Während schweizerische Journalisten verschiedene Bahnanlagen im In- und Ausland besichtigen konnten, hatten die SBB die Möglichkeit, ausländischen Reportern den Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes zu zeigen.

Der Film ist nach wie vor ein wichtiges Mittel der Information. In der Filmwochenschau der Kinos erschienen verschiedene Bahnsujets. Der Film «Bau eines Kraftwerkes im Hochgebirge» (Kraftwerk Göschenen) ist überall gut aufgenommen worden und hat in Deutschland das Prädikat «wertvoll» erhalten. Gegenwärtig sind nicht weniger als 21 Filmkopien in deutscher und französischer Sprache eingesetzt; eine englische Fassung wird vorbereitet. Dank der Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung konnten den schweizerischen Botschaften und weiteren Interessenten im Ausland Kopien verschiedener Bahnfilme zur Verfügung gestellt werden. Die von den europäischen Bahnverwaltungen herausgebrachten Filme wurden vom Internationalen Eisenbahnverband in einem Katalog zusammengefaßt.

Der Dokumentationsdienst mit seinen Möglichkeiten einer Direktinformation der Sachbearbeiter und Drittpersonen stützt sich auf die umfangreichen Buch- und Zeitschriftenbestände der Bibliothek.

2. Verkehrswerbung

Die allgemeine Wirtschaftslage und die Eisenbahnbetriebslage, nach denen sich die Werbetätigkeit zu richten hat, waren im Berichtsjahr durch die andauernde Hochkonjunktur und durch den zusätzlichen Verkehr zur EXPO geprägt. Über die Werbetätigkeit im Zusammenhang mit der EXPO sowie über die Mitarbeit des Publizitätsdienstes bei der Gestaltung der Halle «Die Bahnen» wird an anderer Stelle berichtet (Seite 13). Die Verfrachter stellten weiterhin nicht geringe Ansprüche an die Verkehrsleistungen der Bahnen. Hier galt es, das Vertrauen der Kundschaft in die Leistungsfähigkeit der Bahn zu festigen. Diese Aufgabe fiel unter anderem dem «Bahnkundenbrief» zu. Er brachte zu diesem Zwecke Bildberichte über das Bauprogramm der SBB (Neu- und Ausbau von Rangierbahnhöfen), über die Vorteile von Verbindungsgeleisen und die privaten Bedienungsmittel, über das Verpackungswesen (Auszeichnung mit Gütezeichen) und über die Programmierung größerer Transportaufträge (Block- und Zielzüge).

An der Mustermesse und an der OLMA konnten sich die Besucher mit der neuen Organisation der Güterwagenverteilung bekanntmachen. Mit diesen Ausstellungsobjekten wurde anschließend eine Sonderschau im Verkehrshaus Luzern gestaltet. Die an den Messen errichteten Reiseauskunftsbüros hatten regen Zuspruch.



Der 1000ste Einheitswagen, der B 6208, hat am 20. August 1964 die Fabrik verlassen.

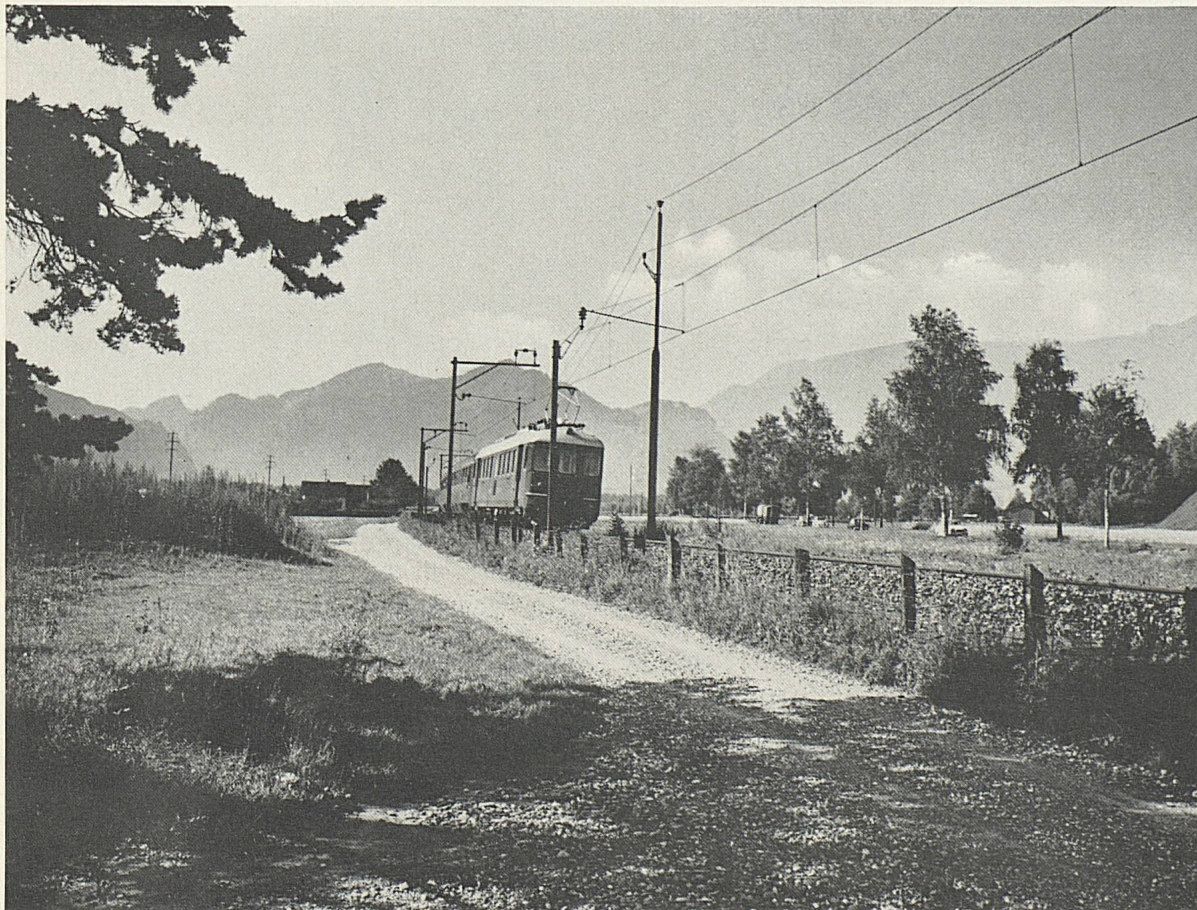
Zahlreich und vielfältig sind die vom Publizitätsdienst herausgegebenen oder mitbetreuten Imprime: Prospekte zum Ferienbillett, zum Halbtaxabonnement und zu den Geschäftsreiseabonnements, Prospekt «The Unique World of Switzerland» für den internationalen Verkehr, Übersichtskarte zum General- und Halbtaxabonnement, Plakate und Handzettel für den Extrazugsverkehr der Gastarbeiter, Inserate und Broschüren für die Werbung von Stationspersonal-Lehrlingen sowie von Lokomotivführer- und Kondukteuranwärtern. Der Farbbildkalender 1965 stand unter dem Motto «SBB zum Wanderweg».

Sonderaufgaben fielen dem Publizitätsdienst ferner zu in der Gestaltung einer Broschüre für Unfallverhütung und in einer kombinierten Werbeaktion für die neuen Billettautomaten. Die besonderen Angebote im Reiseverkehr – TEE-Züge, Schlafwagen, Speisewagen, Autotransporte und Liegewagen – lieferten anziehende Werbemotive.

III. Internationale Angelegenheiten

In den Jahren 1963 und 1964 hatte der Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen die ehrenvolle Aufgabe, im Internationalen Eisenbahnverband (UIC) den Vorsitz zu führen. Zu den denkwürdigen Ereignissen, die in das zweite Präsidialjahr fielen, zählte die Beschlußfassung über die einheitliche Kennzeichnung des Rollmaterials der Verbandsverwaltungen. Mit der Einführung der neuen Bezeichnung, die im Güterwagensektor am 1. Oktober 1964 den Anfang nahm und bis Ende 1968 zum Abschluß gebracht werden soll, wird eine erste Grundbedingung erfüllt, um im Einsatz der Güterwagen zu einem kybernetischen System zu kommen. Eine im Schoße des Verbandes bestellte Arbeitsgruppe erhielt den Auftrag, bei den einzelnen Bahnverwaltungen die nötigen Erhebungen durchzuführen, um abzuklären, welche Möglichkeiten für die Anwendung der Kybernetik bestehen. Von sehr großer internationaler Bedeutung und finanziell hoher Tragweite ist ferner die Schaffung einer einheitlichen automatischen Kupplung. Die Studien und Versuche der europäischen Bahnverwaltungen sind weiter vorangeschritten.

Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT), die sich vorerst mit den Prognosen über den Stand der Personen- und Gütertransporte der verschiedenen Verkehrsträger im Jahre 1970 befaßt hatte, wandte in jüngster Zeit ihr Interesse vermehrt den Perspektiven zu, die sich im Reiseverkehr für das Jahr 1975 abzeichnen. Über 200 Persönlichkeiten haben im Oktober an einem wissenschaftlichen Symposium über Verkehrswirtschaft teilgenommen. Zahlreiche Professoren und Spitzenkräfte des Verkehrswesens legten Berichte vor, aus denen hervorging, auf welche Schwierigkeiten die anzustrebende Anwendung der wirtschaftswissenschaftlichen Grundsätze im Bereiche des Verkehrs stößt.



Der neue Triebwagen RBe 4/4 in voller Fahrt auf der Strecke Buchs-Sargans.

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), dessen Geschäftsführung von den SBB besorgt wird, führte seine angestammte Aufgabe – Bereinigung der Bestimmungen über die Anwendung der Internationalen Übereinkommen des Personen-, Gepäck- und Güterverkehrs (CIV und CIM) – weiter und nahm auch an den Arbeiten des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) teil. Eine diplomatische Konferenz, die im April 1964 in Bern tagte, beschloß, die im Jahre 1961 revidierten Übereinkommen CIV und CIM auf den 1. Januar 1965 in Kraft zu setzen.

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

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

Der «Europabus»-Betrieb des Verbandes der Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (URF) hat namentlich dank der intensiven Bahnwerbung und den Anstrengungen, die das Europabusbüro in New York zur Mehrung des Umsatzes unternahm, neuen Boden gewonnen. Zur erfreulichen Weiterentwicklung haben aber auch das neu eröffnete Büro in London und die vermehrte Zusammenarbeit unter den überseeischen Agenturen ihren Teil beigetragen.

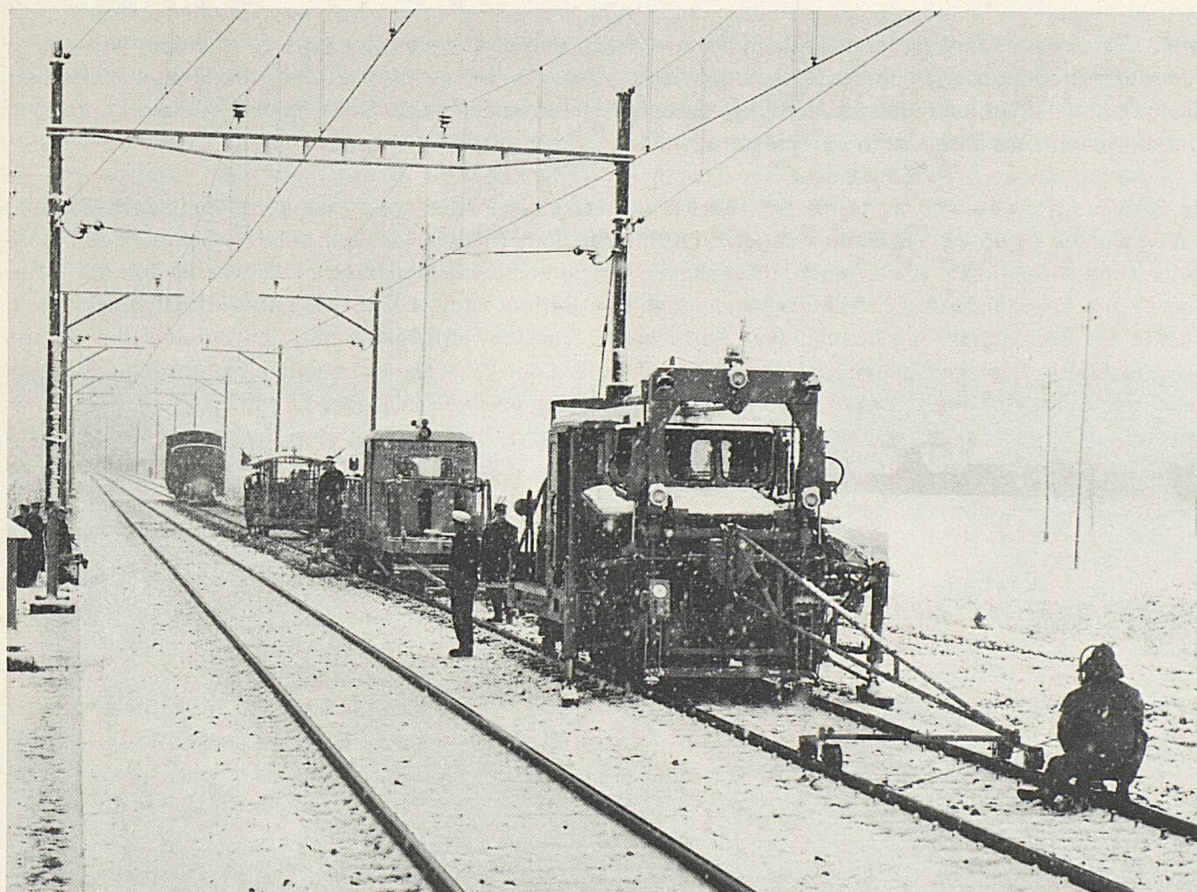
Die SBB machten es sich weiterhin zur Pflicht, die Arbeiten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) vor allem auf dem Gebiete des Transportwesens aufmerksam zu verfolgen. In bezug auf die gemeinsame Verkehrspolitik, wie sie von der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft im Bericht vom 24. Mai 1963 angekündigt worden war, brachte das Berichtsjahr nur bescheidene Fortschritte. Die Schwierigkeiten, die sich zufolge des starken Transitverkehrs zwischen Italien und den übrigen Ländern der Wirtschaftsgemeinschaft ergaben, bildeten Gegenstand des Berichtes vom 4. Juni 1964 der Kommission an den EWG-Rat. Er enthält die Feststellung, daß sich die Lage dank der von den Schweizerischen Bundesbahnen eingeführten Verkehrsplanung bereits weitgehend normalisiert habe.

IV. Personal

1. Personalbestand

a) Gliederung nach Arbeitsgebieten	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter Jahresdurchschnitt				
	1963	%	1964	%	Unterschied
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	3 044	7,1	3 165	7,3	+ 121
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	20 419	47,7	20 664	47,6	+ 245
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 464	10,4	4 547	10,5	+ 83
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 370	7,9	3 409	7,8	+ 39
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 538	3,6	1 342	3,1	— 196
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	4 525	10,6	4 728	10,9	+ 203
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	4 001	9,4	4 063	9,3	+ 62
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	218	0,5	220	0,5	+ 2
Übriges Personal, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 185	2,8	1 279	3,0	+ 94
b) Gliederung nach Anstellungsverhältnis					
Ständiges Personal	37 546	87,8	37 810	87,1	+ 264
Hilfspersonal	2 942	6,9	3 063	7,1	+ 121
Lehrlinge und jugendliche Arbeiter	1 102	2,6	1 317	3,0	+ 215
Eigenes Personal, Total	41 590	97,3	42 190	97,2	+ 600
Unternehmerarbeiter	1 174	2,7	1 227	2,8	+ 53
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total	42 764	100,0	43 417	100,0	+ 653

Der Personalbestand hat im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 653 Personen zugenommen.



2. Allgemeine Personalfragen

Das Personal aller Dienstzweige war infolge des großen Verkehrsanfalles wiederum stark in Anspruch genommen. Auf dem Arbeitsmarkt standen die Bundesbahnen nach wie vor in scharfer Konkurrenz mit andern öffentlichen Verwaltungen und Betrieben und, in den großen Zentren, auch mit der Privatwirtschaft. Trotz der beträchtlichen Besserstellung des Personals unter verschiedenen Titeln – Realloohnerhöhung, Ämterklassifikation, Erhöhung der Ortszuschläge und Kinderzulagen – trat keine wesentliche Entspannung auf dem Arbeitsmarkt ein. Eine Reihe kantonaler und städtischer Verwaltungen ließ den Lohnmaßnahmen des Bundes unverzüglich eigene, mit zum Teil weitergehenden Verbesserungen, folgen. So blieben die Bundesbahnen, die 1964 beim eigenen Personal durchschnittlich 42190 Bedienstete verzeichneten, auf die Mitarbeit eines im Vergleich zur Privatwirtschaft sehr bescheidenen Kontingentes von rund 1500 ausländischen Arbeitskräften angewiesen (3,5%). Ermutigende Ergebnisse zeitigten die Verbreiterung der Rekrutierungsbasis durch die Einstellung jugendlicher Arbeiter und die vermehrte Beschäftigung weiblicher Kräfte im Stationsdienst.

Ende 1964 lief die vierjährige Amtsdauer 1961–1964 der Beamten des Bundes ab. Die Erneuerungswahlen waren Ende September abgeschlossen. Mit verschwindend wenigen Ausnahmen konnten alle Beamten der SBB vorbehaltlos für die Amtsdauer 1965–1968 wiedergewählt werden.

Nachdem auf 1. Januar 1964 bereits die neuen Reglemente 102.1 (Angestelltenordnung), 103.1 (Arbeiterordnung I) und 103.2 (Arbeiterordnung II) in Kraft getreten waren, genehmigte die Generaldirektion am 26. Juni die Entwürfe zu folgenden weiteren Reglementen: 103.20 und 103.21 (Festsetzung der Löhne der Hilfswärterinnen und Hilfswärter im Barrierendienst bzw. im Stationsdienst), 103.22 (Dienstverhältnis der Rottenköchinnen), 103.23 (Dienstverhältnis des weiblichen Hilfspersonals) und 103.24 (Dienstverhältnis der Wartefrauen der Züge). Ferner setzte die Generaldirektion auf 1. Juli 1964 neue Richtlinien für die Gestaltung des Dienstverhältnisses ausländischer Arbeitnehmer in Kraft.

Der Psychologische Dienst der Personalabteilung beriet die Abteilungen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen in nahezu 2000 Fällen zur Hauptsache begutachtend bei Personalrekrutierungen, in Fragen

Die systematischen Unterhaltsarbeiten an den Geleisen werden auch bei schlechtem Wetter und bei ersten Schneefällen weitergeführt. Ein großer Teil dieser beschwerlichen Arbeit wird heute von modernen Maschinen geleistet. Dies erlaubt, mit einem wesentlich geringeren Personalbestand auszukommen.

Bild links:

Die auf den Millimeter genau arbeitenden Maschinen rücken in der Stunde nicht weniger als 200 m vor.

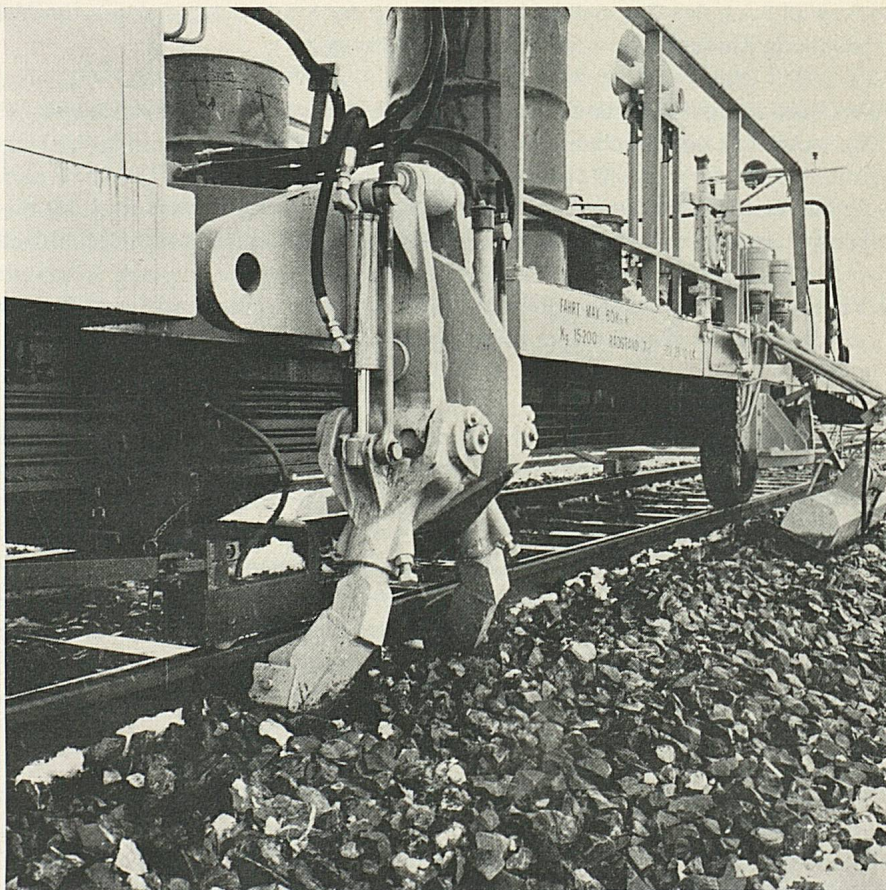
Die vorderste Maschine, eine Stopf-Nivellier-Maschine, hebt das Geleise auf seine genaue Höhe, berichtigt automatisch die Längen- und Quernivellierung und «krampft» mechanisch den Schotter unter die Schwellen.

Die zweite Maschine, eine Richtmaschine, korrigiert ebenfalls automatisch die seitliche Lage des Geleises in Geraden und Kurven (Bild rechts zeigt Detail).

Die hinterste Maschine, eine Heftmaschine für die Stahlschwellenkappen, erhöht die Stabilität des gerichteten Geleises.

Bild rechts:

Die automatische Richtmaschine mit ihren «Armen» erbringt heute mit drei Arbeitern eine Leistung, für die früher 25–30 Mann benötigt wurden.



der Neubesetzung von Spitzenstellen, bei der Selektion von Bewerbern für Spezialdienste wie Arbeitsstudienleute und Programmierer und nicht zuletzt bei Umschulungsfragen für Teilinvalide (in enger Zusammenarbeit mit dem Bahnärztlichen Dienst). Über diese eignungspsychologische Tätigkeit hinaus beschäftigte sich der Dienst mit grundsätzlichen Fragen der Leistungs- und Verhaltensbeurteilung, der Personalführung und der Lehrlingserziehung. Im Sinne der Vorbereitung auf neue Aufgaben auf dem Gebiet des Instruktionwesens wurde die neue Lehr- und Lernmethode des «Programmierten Lernens» studiert und deren Wirkungsgrad in ersten Versuchen näher abgeklärt.

Die Personalabteilung führte mit den Personalverbänden zahlreiche Verhandlungen im Zusammenhang mit der Beamtengesetzrevision, der Neuausgabe der Zulassungs- und Beförderungsvorschriften (R 128.1) und dem Erlaß der damit verbundenen Überleitungsvorschriften. Wie in früheren Jahren traten auch im Laufe dieses Jahres die meisten Fachausschüsse wiederholt zur Begutachtung wichtiger Fragen zusammen. Anfangs Dezember wurden die Neuwahlen der Personalvertretungen für die Amtsdauer 1965–1968 durchgeführt. Mit Ausnahme des Fachausschusses IV für den Zugförderungsdienst, Wahlgruppe 4.3 (Lokomotivpersonal), konnten im Bereich der Bundesbahnen sämtliche Personalkommissionen auf dem Wege stiller Wahlen neu bestellt werden.

3. Besoldungen

Die rückwirkend auf 1. Januar 1964 in Kraft gesetzten revidierten Bestimmungen des Beamtengesetzes brachten dem Personal der Bundesbahnen folgende Verbesserungen:

1. Realloohnerhöhung von 4%, mindestens aber Fr. 450.– jährlich
2. Verbesserung der Teuerungszulage von 8 auf 8,5% und Einbau dieser Zulage in die Grundbesoldung
3. Erweiterung der Besoldungsskala durch Einfügen einer neuen Stufe 1 a
4. Erhöhung des Höchstbetrages der Ortszulage von Fr. 800.– auf Fr. 1200.– jährlich
5. Erhöhung der Kinderzulage auf Fr. 500.– im Jahr für Kinder bis zum vollendeten 12. Altersjahr und auf Fr. 600.– im Jahr für ältere Kinder

6. Ausdehnung des Grenzalters für den Bezug der Kinderzulagen sowie für Waisenrenten für in Ausbildung stehende Kinder bis zum vollendeten 25. Altersjahr
7. Verbesserung des festen Zuschlages zur Invalidenrente, welcher den vorzeitig pensionierten Bediensteten zukommt, entsprechend den neuen AHV-Leistungen
8. Ermächtigung der Eidgenössischen Räte, bei steigendem Index auch für die Jahre 1965–1968 eine Teuerungszulage zu den Besoldungen und Renten des Bundespersonals zu beschließen
9. Verbesserung der Ferienregelung; Anspruch auf drei Wochen Ferien generell vom vollendeten 25. Altersjahr an, auf vier Wochen vom vollendeten 45. Altersjahr an.

Am 23. Juni erließ der Bundesrat Vorschriften über den Vollzug des revidierten Beamtengesetzes, worauf die Generaldirektion die nötigen Anordnungen über die Änderung der Beamtenordnung II, der Angestelltenordnung und der Arbeiterordnungen I und II herausgab.

Als Gegenleistung für die Zugeständnisse des Bundesrates erklärten sich die Gewerkschaften bereit, für die Jahre 1964 und 1965 keine Begehren auf Verkürzung der Arbeitszeit einzureichen. Nach eingehenden Besprechungen mit den Personalverbänden wurde die mit der neuen Ämterklassifikation verbundene Revision der Zulassungs- und Beförderungsvorschriften (R 128.1) abgeschlossen und das neue R 128.1 am 16. April 1964 von der Generaldirektion genehmigt. Wenige Tage später konnten auch die definitiven Überleitungsvorschriften für die Ämtereinreihung herausgegeben werden.

Am 20. Oktober 1964 beschloß der Bundesrat, dem aktiven Personal sowie den Rentenbezügern der Pensions- und Hilfskasse für das Jahr 1964 eine Teuerungszulage von 2,5% auszurichten. Damit wurde die Teuerung bis zu einem Indexstand von 207.8 Punkten ausgeglichen.

4. Personalfürsorge

a. Allgemeines

Der Personalfürsorge wurde seitens der Personalabteilung der Generaldirektion sowie der Personalsektionen und Fürsorgerinnen der Kreise in enger Zusammenarbeit volle Aufmerksamkeit geschenkt. In der Wohnungsfürsorge traten die Bundesbahnen auch direkt als Bauherrin beim Bau von Personalwohnungen auf. Die Verwirklichung solcher Projekte erlitt leider gewisse Verzögerungen, weil vor der Erteilung der Baubewilligung städtebauliche und regionale Planungen abzuklären waren. Immerhin konnte am 31. Juli 1964 in Muttenz die Aufrichte eines neungeschossigen Wohnhauses mit 35 Wohnungen gefeiert werden. Die Gesamtüberbauung wird drei Häuser mit insgesamt 133 Wohnungen für Eisenbahnerfamilien umfassen.

b. Pensions- und Hilfskasse

Die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen zählte am Jahresende 36027 Versicherte (1963: 35809) und 2862 Einleger (1886). Die Summe der versicherten Verdienste stieg auf 440,5 Mio Franken (407,4 Mio Franken). Die Zahl der Bezüger von Pensionen (Altersrentner, Invalide, Witwen und Waisen) betrug 22341 (22491) Personen. Das Total der Jahrespensionen erreichte 101,7 Mio Franken (101,8 Mio Franken).

Die Erhöhung des versicherten Verdienstes um 33,1 Mio Franken ist zum größten Teil auf die Neuordnung der Besoldungen gemäß Bundesgesetz vom 13. März 1964 betreffend die Änderung des Beamtengesetzes zurückzuführen. Der Erhöhung der Besoldungen stand andererseits die Vergrößerung des nicht versicherten Teils der Besoldung von 10% bzw. 1400 Franken auf 20% bzw. 2500 Franken gegenüber. Den Pensionierten wurde im Berichtsjahr eine Teuerungszulage von 8,5% des Ruhegehaltes ausgerichtet. Zum Ausgleich der im Laufe des Jahres eingetretenen Teuerung kam im Dezember 1964 eine einmalige Zulage von 2,5% hinzu. Nähere Angaben können dem besonderen Jahresbericht über die Pensions- und Hilfskasse entnommen werden.

c. Invaliden, Alters- und Hinterlassenenversicherung

Am Jahresende gelangten durch die Kassenstelle SBB der Eidgenössischen Ausgleichskasse 1086 (1963: 1103) einfache Invalidenrenten (teilweise mit Zusatzrenten an Ehegatten und Kinder), 578 (664) Ehepaarinvalidenrenten, 3770 (3380) einfache Altersrenten, 4394 (4091) Ehepaaraltersrenten, 1259 (1234) Witwenrenten, 983 (905) einfache Waisenrenten und 18 (17) Vollwaisenrenten zur Auszahlung. Die ausgerichtete Rentensumme betrug bei der Invalidenversicherung 7,8 Mio Franken (6,3 Mio Franken) und bei der Alters- und Hinterlassenenversicherung 35,0 Mio Franken (21,3 Mio Franken). Die starke Zunahme der Rentensumme ist auf die am 1. Januar 1964 in Kraft getretene 6. Revision des AHV-Gesetzes zurückzuführen, welche eine Erhöhung der Renten um mindestens einen Drittel brachte.

d. Unfallversicherung

Die SUVA-Agenturen der Bundesbahnen haben Abrechnungen für 9367 Betriebsunfälle (Vorjahr 9978) und 4605 Nichtbetriebsunfälle (4495) erstellt. An Invalide und Hinterlassene wurden Ende 1964 in der Betriebsunfallversicherung 1572 (1557) Renten und in der Nichtbetriebsunfallversicherung 838 (802) Renten zugesprochen. Die ausbezahlten Versicherungsleistungen für die im Rechnungsjahr abgeschlossenen Schadenfälle und ausgerichteten Rentenbetreffnisse belaufen sich auf 10,4 Mio Franken (9,8 Mio Franken). Die versicherte Lohnsumme betrug Ende 1964 547 Mio Franken (452 Mio Franken). Gestützt auf das Bundesgesetz vom 20. Dezember 1962 hat die SUVA die Teuerungszulagen an Rentner auf den 1. Januar 1964 der seit 1963 eingetretenen Teuerung angepaßt.

e. Krankenkasse

Die Krankenkasse für das Personal der SBB zählte am Ende des Jahres 43993 (1963: 43298) Mitglieder. Für Krankenpflege waren 84% des aktiven Personals versichert. Die durchschnittlichen Krankenpflegekosten pro Versicherten betragen Fr. 159.83 gegenüber Fr. 150.91 im Vorjahr. Die Krankheitsanfälligkeit war gegenüber dem Vorjahr etwas kleiner. Die Krankenpflegeversicherung weist trotz Erhöhung vieler Arzt- und Spitaltarife im Berichtsjahr einen Einnahmenüberschuß von 612715 Franken (im Vorjahr Ausgabenüberschuß von 109623 Franken) auf. Für weitere Angaben sei auf den besonderen Jahresbericht der Krankenkasse verwiesen.

f. Unfallverhütung

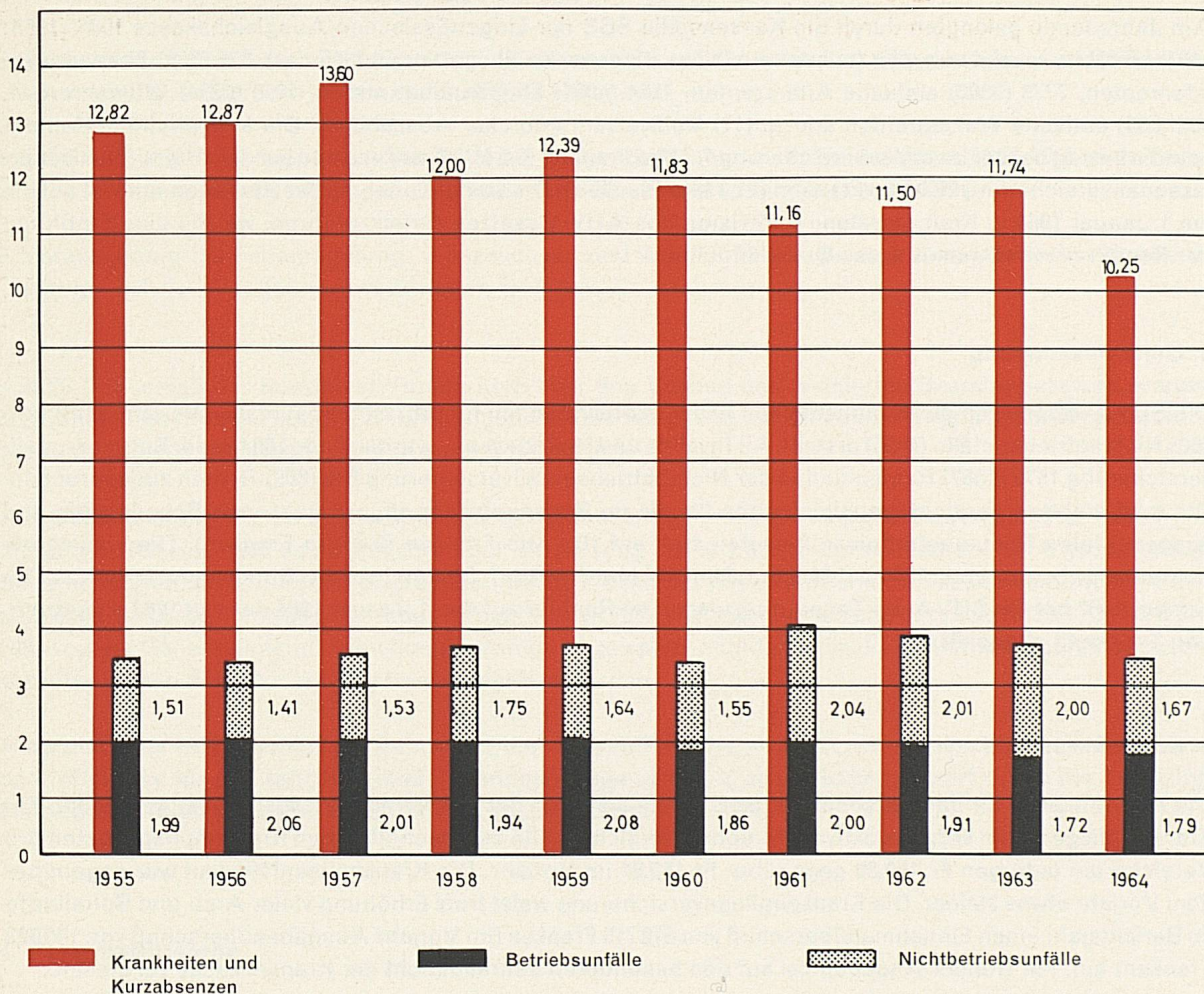
Die Bundesbahnen messen der Unfallverhütung nach wie vor größte Bedeutung zu. Nach eingehendem Studium der Gefahrenquellen im äußeren Betriebsdienst schuf der zentrale Unfallverhütungsdienst der Personalabteilung – als Fortsetzung der Reihe der Aufklärungsschriften über die Unfallverhütung – eine Broschüre mit dem Titel «Stationsdienst, falsch – richtig». Diese Schrift ist hauptsächlich für das Arbeiterpersonal bestimmt. Ferner wurden im Rahmen der Ausbildung des Personals die vorgeschriebenen Kurse über Unfallverhütung durchgeführt.

g. Bahnärztlicher Dienst

Die Krankheits- und Unfallmorbidity im Jahre 1964 zeigt im Vergleich zum Vorjahr eine erfreuliche Verminderung, welche vor allem auf die geringere Anzahl von Erkrankungen und Nichtbetriebsunfällen zurückzuführen ist. Dies wiederum ist dem Umstand zuzuschreiben, daß keine epidemischen Erkrankungen auftraten und daß sich während der schneearmen Wintermonate weniger Sportunfälle ereigneten. Den eine Zeitlang auffallend häufigen Krankmeldungen ausländischer Arbeiter, welche mit ärztlichen Attesten eine Verlängerung des Heimaturlaubes anstrebten, wurde mit den von der Personalabteilung herausgegebenen Richtlinien erfolgreich begegnet.

Die Morbiditätsziffern (Tage pro Bediensteten) lauten wie folgt:	1962	1963	1964
Krankheiten	10,47	10,57	9,28
Betriebsunfälle	1,91	1,72	1,79
Nichtbetriebsunfälle	2,01	2,00	1,67
Kurzabsenzen	1,03	1,17	0,97
Total-Morbidität	15,42	15,46	13,71

Verlauf der Morbidität während der Jahre 1955-1964



Krankheitsfälle	17 723	17 917	14 584
Unfälle	6 397	6 007	5 457
Krankheits- und Unfalltage (inkl. Kurzabsenzen)	593 559	597 424	536 430

Mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall):

Krankheiten	22,74	22,79	24,91
Betriebsunfälle	20,81	21,07	23,69
Nichtbetriebsunfälle	27,00	27,14	26,16
Kurzabsenzen	1,95	1,98	1,90

Dank verschiedener organisatorischer Maßnahmen konnte das Verfahren bei der Abklärung der Tauglichkeit für eine Anstellung bei den SBB beschleunigt werden. Von den 3688 untersuchten Bewerbern mußten 247 untauglich erklärt werden. In 26 Fällen ergaben sich spezielle Entscheide.

Die auch im Berichtsjahr durchgeführten Tuberkulosevorbeugungsaktionen zeigten eindeutig, daß diese Krankheit unter dem Personal noch nicht besiegt ist. Die Schirmbilduntersuchungen erlaubten zudem, einzelne Fälle von Lungenkrebs frühzeitig zu entdecken. Bei tuberkulinanergischen Bediensteten bildet die BCG-Impfung den besten Schutz gegen eine Tbc-Infektion.

Die gemeinsamen Bestrebungen auf Wiedereingliederung teilinvaliden Bediensteter zeitigten für alle Beteiligten befriedigende Ergebnisse. Dabei soll nicht verschwiegen werden, daß für den Betroffenen das Erhalten eines Arbeitsplatzes – in der heutigen Zeit mit ihren umfassenden Sozialleistungen – nicht mehr unter allen Umständen attraktiv ist.