Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1971)

Rubrik: Unternehmungsführung 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: 10.05.2025

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



Wechsel im Vorsitz des Verwaltungsrates

Herr Präsident Dr. iur. H. Fischer (rechts im Bild) verabschiedet sich an der Sitzung des Verwaltungsrates vom 6. Dezember 1971 von den Ratskollegen und der Geschäftsleitung SBB und beglückwünscht seinen Nachfolger, Herrn Dr. h. c. R. Meier (links im Bild), zu seinem neuen Amte.

I. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

Auch in diesem Berichtsjahr befasste sich der Verwaltungsrat mit einer Reihe von Projekten für den Ausbau der Bahnhöfe, des Streckennetzes und der Energieversorgungsanlagen, mit der Modernisierung und der Erweiterung des Rollmaterialbestandes sowie mit Tarifmassnahmen und andern finanziellen und kommerziellen Fragen. Mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgte er die Entwicklung auf dem Personalsektor und die Verhandlungen über die mannigfaltigen Personalgeschäfte (vgl. Seite 20). Auf dem Gebiet der Verkehrspolitik liess sich der Rat unter anderem besonders eingehend über den Schlussbericht der Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen»

orientieren und befasste sich mit der Stellungnahme dazu (vgl. Spezialbericht Seite 29). Der Rat genehmigte das teilweise revidierte Reglement über die Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung für die Generaldirektion, die Kreisdirektionen und ihre Abteilungen, welches im Interesse der Entlastung von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung namentlich eine Erhöhung der finanziellen Kompetenzen und der Zuständigkeiten in Personalgeschäften auf allen Stufen brachte. Dieses Reglement wurde nach Abschluss der Revision der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen zusammen mit dem teilweise revidierten Geschäftsreglement des Verwaltungsrates auf den 1. Januar 1972 in Kraft gesetzt. Von den zahlreichen weiteren Geschäften, welchen der Rat seine Aufmerksamkeit schenkte, sei an dieser Stelle lediglich noch die Revision des Enteignungsgesetzes erwähnt; von den darin in Aussicht genommenen Neuerungen nahm der Rat mit Befriedigung Kenntnis.

Fünf der sieben Ratssitzungen fanden am Sitz der Generaldirektion in Bern statt. Die Sitzung vom 28. Mai wurde nach Leoben (Österreich) angesetzt; im Anschluss an die Beratungen besichtigten Verwaltungsrat und Geschäftsleitung die Eisenhütte und das Schienenwalzwerk Donawitz der Österreichisch-Alpinen Montangesellschaft. Zu einer weiteren Sitzung trat der Rat in Basel zusammen, um sich anschliessend an Ort und Stelle über den Stand der Versuche für die Automatisierung des Ablaufbetriebes im Rangierbahnhof Muttenz I orientieren zu lassen.

Nachdem die personelle Zusammensetzung des Verwaltungsrates seit 1967 unverändert geblieben war, sind nun mehrere Änderungen eingetreten. Der Präsident des Verwaltungsrates, Herr Dr. iur. Hans Fischer, seit Anfang 1960 Mitglied und seit Anfang 1966 Präsident des Rates, ist nach diesen Jahren reichhaltigen Wirkens für die Schweizerischen Bundesbahnen und reger Anteilnahme an all den Problemen dieses Unternehmens auf Ende 1971 zurückgetreten. Auch ist das Ausscheiden von Herrn Dr. h. c. Max Schmidheiny, seit Beginn des Jahres 1962 Mitglied des Rates, und von Herrn Emile Dupont, der dem Rat 1963 beigetreten ist, zu verzeichnen. Im Rahmen einer kleinen Abschiedsfeier würdigte der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, Herr Bundesrat Roger Bonvin, die hohen Verdienste des scheidenden Präsidenten und sprach auch den beiden austretenden Ratsmitgliedern Dank und Anerkennung für ihre wertvolle Mitarbeit im Dienste der SBB aus.

Als neuen Präsidenten des Verwaltungsrates der SBB wählte der Bundesrat den bisherigen Vizepräsidenten, Herrn Dr. h. c. Rudolf Meier, und als neuen Vizepräsidenten Herrn Jean-Pierre Pradervand. Zu neuen Mitgliedern des Verwaltungsrates wurden Herr Jean Babel, Confignon (GE), Herr Franz Muheim, Altdorf, und Herr Dr. Roger Perret, Horn, ernannt. Die Gewählten haben ihre neuen Funktionen auf 1. Januar 1972 übernommen.

Geschäftsleitung

Die drei Departementschefs traten auch im Berichtsjahre im Beisein des Generalsekretärs in der Regel wöchentlich zusammen, um Geschäfte von grundsätzlicher Bedeutung zu besprechen und die Beschlüsse zu fassen, welche in die Kompetenz der Generaldirektion als Behörde fallen. Zu einzelnen Sitzungen wurde abwechslungsweise je einer der drei Kreisdirektoren beigezogen, so dass die Gelegenheit bestand, die aktuellen Probleme des betreffenden Kreises besonders eingehend zu besprechen.

Die Geschäftsleitung, aus den Generaldirektoren und den Kreisdirektoren bestehend, versammelte sich zu fünf Direktorenkonferenzen, die insbesondere dem Gedankenaustausch über grundsätzliche Fragen der Unternehmensführung und anderen wichtigen Problemen von allgemeinem Interesse galten. Eine dieser Zusammenkünfte wurde als erweiterte Direktorenkonferenz durchgeführt, indem auch sämtliche Abteilungschefs und ihre Stellvertreter beigezogen wurden.

Auch bei der Geschäftsleitung und bei den Abteilungschefs sind personelle Änderungen eingetreten. Auf Ende Januar 1971 trat der Chef des Kommerziellen und Rechtsdepartementes, Herr Dr. iur. John Favre – zum Direktor des Zentralamtes für den Internationalen Eisenbahnverkehr berufen – von seinem Amte zurück. Seine Verdienste um die Schweizerischen Bundesbahnen sind bereits im Geschäftsbericht 1970 gewürdigt und verdankt worden. Als neuen Generaldirektor mit Amtsantritt auf 1. Februar 1971 wählte der Bundesrat Herrn Dipl.-Ing. Roger Desponds, bisher Direktor des Kreises I in Lausanne. Der vom Bundesrat gewählte neue Direktor des Kreises I, Herr Dipl.-Ing.

André Brocard, bisher Chef der Abteilung Zugförderung des Kreises I, nahm seine Funktion ebenfalls am 1. Februar 1971 auf.
Auf Ende des Berichtsjahres trat Herr Dipl.-Ing. Paul Nabholz, Chef der Materialverwaltung in Basel, wegen Erreichens der Altersgrenze in den Ruhestand. Die Generaldirektion hat dem Demissionär für sein langjähriges und erfolgreiches Wirken im Dienste der Bundesbahnen den besten Dank ausgesprochen. Als Nachfolger im Amte wählte der Verwaltungsrat Herrn Dipl.-Ing. Kurt Ensner, bisher Sektionschef bei der Bauabteilung der Generaldirektion. Bei der Kreisdirektion I in Lausanne liegt die Leitung der Abteilung Zugförderung seit 1. Februar 1971 in den Händen von Herrn Dipl.-Ing. Robert Guignard.

II. Planung und Studien

Aus dem ausserordentlich weit gespannten Feld der Planungsarbeiten und Studien seien in der Folge vier völlig verschiedenartige und auch unterschiedlich weit fortgeschrittene Arbeiten herausgegriffen und näher erläutert. Wenn an dieser Stelle auch kurz über die in Angriff genommene Studie «Gesamtverkehrskonzeption» berichtet wird, so deshalb, weil das Ergebnis dieser Studie für die SBB von grosser Wichtigkeit sein wird und weil die SBB an der Ausarbeitung auch mitwirken.

Gesamtverkehrskonzeption

Im Dezember 1970 hat der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes einen «Vorberatenden Ausschuss» unter der Leitung von Herrn Nationalrat A. Hürlimann eingesetzt und beauftragt, die Bildung einer Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption vorzubereiten. Der Ausschuss, in welchem auch die SBB vertreten waren, hat die Arbeiten im Herbst 1971 abgeschlossen und dem Departement seine Vorschläge über den Auftrag und die Zusammensetzung der Kommission, über das Arbeits- und Zeitprogramm sowie über den Finanzbedarf für die Kommissionsarbeiten unterbreitet.
In seinen Vorschlägen hat der Vorberatende Ausschuss auch die Zielsetzungen einer Gesamtverkehrskonzeption formuliert. Er unterstreicht darin die Notwendigkeit, den Verkehr nicht isoliert, sondern im Gesamtzusammenhang der staatlichen, gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Ordnung zu beurteilen. Eine Verkehrskonzeption hat daher auf Grund der heutigen und der zu erwartenden Verkehrsverhältnisse sowie unter Berücksichtigung aller übrigen Lebensbereiche, darunter der Raumplanung und der Umweltfaktoren, gangbare Wege für ein Verkehrssystem aufzuzeigen, das der allgemeinen Wohlfahrt des Landes in optimaler Weise dient und diese Aufgabe möglichst rationell erfüllt.
Angesichts der Komplexität der Materie einer so verstandenen Gesamtverkehrskonzeption kommt der Planung und systematischen Durchführung der Arbeiten – deren Dauer mit fünf Jahren geschätzt ist – eine besondere Bedeutung zu. Der Ausschuss schlägt hiefür die Anwendung moderner Methoden, darunter des «System Engineering», sowie die Bildung spezieller, zum Teil hauptamtlicher Organe der Kommission vor.
In der Zwischenzeit haben das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und der Bundesrat die Vorschläge des Ausschusses mit wenigen Änderungen übernommen; die Kommission hat ihre Arbeiten im Februar 1972 aufgenommen.

Unternehmungspolitik

Im Rahmen der langfristigen Gesamtplanung arbeiten die Bundesbahnen auch an der Formulierung ihrer Unternehmungspolitik, welche die wesentlichen Ziele und Grundsätze, die das Handeln und Verhalten der SBB auf längere Sicht bestimmen sollen, in schriftlicher Form festlegt.
Im Berichtsjahr wurde ein Zukunftsbild der SBB in ihrer Umwelt in den nächsten fünfzehn bis zwanzig Jahren entworfen und daraus die obersten Ziele und Grundsätze der Gesamtunternehmung abgeleitet. Innerhalb dieses Rahmens haben die einzelnen Abteilungen einen ersten Entwurf ihrer Ziele und Grundsätze formuliert, womit das nun vorliegende Material in einem iterativen Arbeitsprozess aufeinander abgestimmt, ergänzt und bereinigt werden kann.

Als weitere Vorbereitung zur Formulierung der Unternehmungspolitik fanden mehrtägige Führungsseminare für die Abteilungschefs der Generaldirektion und der Kreise sowie für ihre Stellvertreter statt, die unter der Leitung eines auswärtigen Unternehmensberaters standen.
Die Geschäftsleitung hat sich in mehreren Sondersitzungen mit diesen Arbeiten und ihren Ergebnissen befasst und jeweils das weitere Vorgehen, auch hinsichtlich der nötigen Orientierungen und der Mitarbeit des Personals, festgelegt.
Parallel zu diesen Studien wurde die Überprüfung der Organisationsstruktur der SBB in Zusammenarbeit mit dem Betriebswissenschaftlichen Institut an der ETH in Zürich an die Hand genommen.

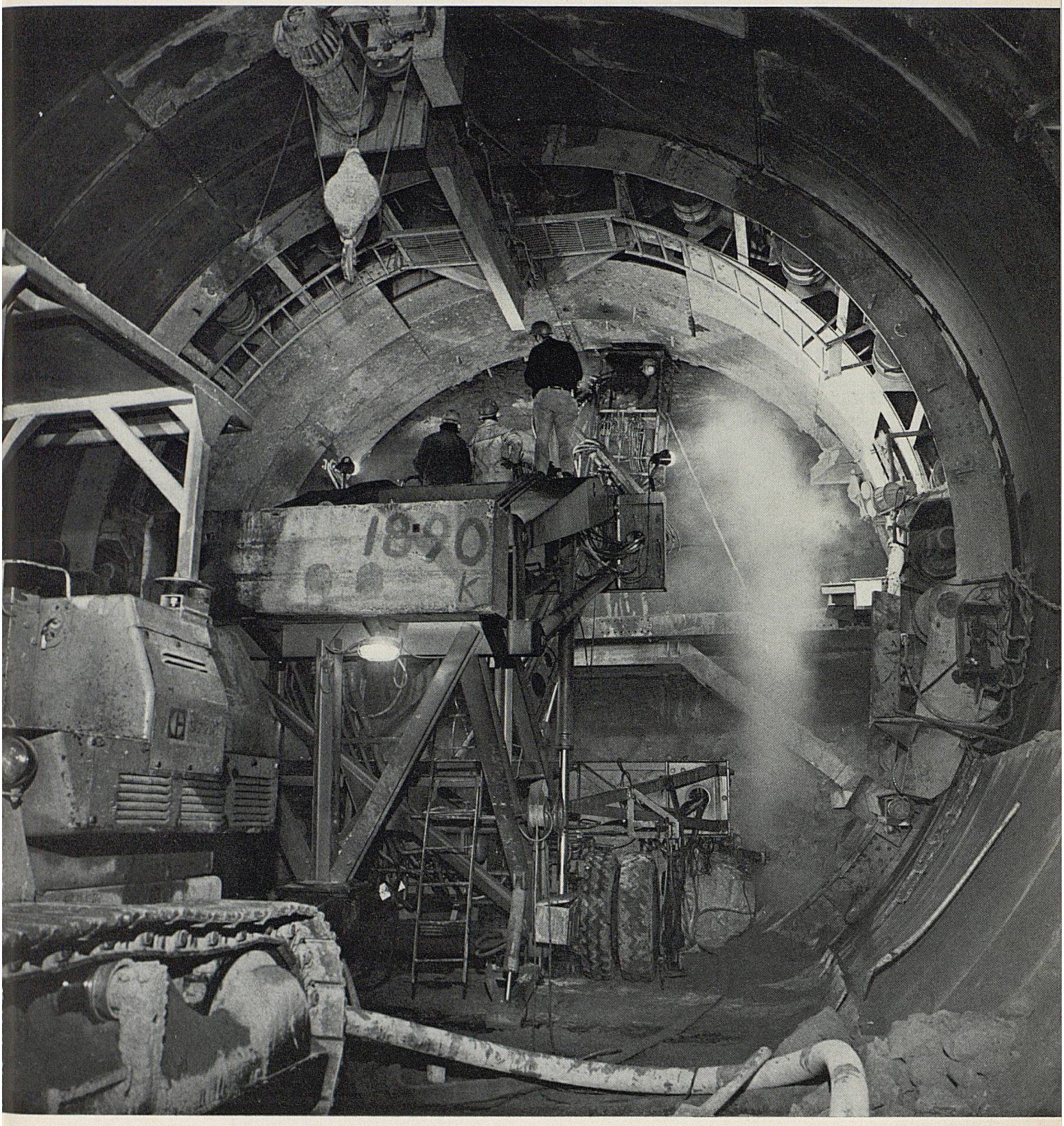
Schnellverkehrslinie Genfersee–Bodensee

Im Rahmen der Gesamtplanung streben die Bundesbahnen auf der West-Ost-Transversale zwischen Genfersee und Bodensee in den kommenden Jahrzehnten schrittweise den Bau einer Schnellverkehrslinie an. Dabei ist vorgesehen, einerseits die bestehende Hauptachse durch eine Reihe von baulichen Massnahmen auf Höchstgeschwindigkeiten bis 140 km/h auszubauen und anderseits neue, unabhängig in offenem Gelände verlaufende Schnellbahnabschnitte für Geschwindigkeiten für 200 km/h und mehr anzulegen, die im Raume der grossen Städte und an einigen weitern Übergangspunkten mit dem bestehenden Netz verknüpft würden. Die Arbeiten und Studien sind je nach Abschnitten unterschiedlich weit fortgeschritten. In Anbetracht der starken Belastung und der auf verschiedenen Teilstrecken sich gegenseitig beeinträchtigenden heterogenen Verkehrsströme steht der Ausbau der Strecke Bern–Zürich im Vordergrund.
Das in Verwirklichung begriffene Ausbauprogramm 1967–1976 weist bereits eine starke Konzentration der Investitionen auf den Abschnitt Rothrist–Olten–Zürich auf, der in seinem heutigen Zustand einen schwierigen Engpass bildet. In dieser Perspektive ist gegenwärtig als Kernstück die neue Heitersberglinie im Bau, die in Killwangen-Spreitenbach von der Stammlinie abzweigt, um vom Limmattal in einem 4,9 km langen Tunnel durch den Hügelzug des Heitersbergs ins Reusstal zu gelangen, anschliessend über Mellingen–Lenzburg führt und schliesslich in Rupperswil in die ursprüngliche Hauptstrecke einmündet. Mit dieser Linie wird die Entfernung zwischen den beiden Abzweigepunkten, die gegenwärtig über Baden–Brugg 27,4 km beträgt, um 7,9 km verkürzt. Ende 1971 verblieb von der Tunnelstrecke ein noch auszubrechender Abschnitt von 1,2 km. Es ist zu erwarten, dass der Durchschlag im Laufe des Herbstes 1972 erfolgt. Ohne unvorhergesehene Verzögerungen kann mit der Inbetriebnahme der Heitersberglinie auf den Fahrplanwechsel 1975 gerechnet werden.
Mit dem Bau der neuen Linie Rothrist–Olten, der im Raume Olten gleichzeitig die Entflechtung der Nord-Süd- und der West-Ost-Verkehrsströme umfasst und dessen Arbeiten die SBB möglichst bald in Angriff nehmen möchten, wird gegen Ende der siebziger Jahre zwischen Rothrist und Zürich bereits eine modern ausgebaute Linie zur Verfügung stehen, die mit unbedeutenden Ausnahmen durchgehend mit Geschwindigkeiten von 125 bis 140 km/h befahrbar sein wird. Dank diesen beiden Projekten wird sich mit dem heutigen Rollmaterial ein Fahrzeitgewinn von rund 11 Minuten ergeben, wobei 8 Minuten auf den Abschnitt Killwangen–Heitersberg–Rupperswil und 3 Minuten auf die neue Strecke Rothrist–Olten entfallen.
Als weiterer Bestandteil der West-Ost-Transversale folgt hierauf der Ausbau des Abschnittes Bern–Rothrist, einer ungenügend ausgerüsteten und kurvenreichen Strecke. Der wachsende Verkehr auf dieser Linie, die auch in den Transitstrom eingeschaltet ist, wird auf diesem Teilstück neue Engpässe schaffen und beschleunigte Massnahmen zu deren Beseitigung erfordern. Statt eines mühsamen, stückweisen Ausbaus der bestehenden Linie in topographisch ungünstigem Gelände drängt sich der Bau einer zweiten unabhängigen Doppelspur auf, die in ihrer Linienführung für einen eigentlichen Schnellverkehr zu gestalten sein wird. Erste Vorstudien sehen Kurvenradien von 4000 m vor, um gege-

---

Bau des Heitersbergtunnels

Die Arbeiten für die Erstellung des Heitersbergtunnels – die künftige Verbindung zwischen Limmattal (Killwangen-Spreitenbach) und Reusstal (Nähe Mellingen) – sind schon sehr weit fortgeschritten. Während auf der Ostseite der Vortrieb mit einer Tunnelfräse von 10,67 m Durchmesser erfolgt, wird auf der Westseite die Schildbauweise angewendet (Bild). Der Tunnelvortrieb geschieht mit Hilfe eines Stahlschildes, in dessen Schutz die Tunnelauskleidung aus vorfabrizierten, armierten Betonelementen, den sogenannten Tübbingen, laufend versetzt werden kann.


1890
K


IBM
Zentraleinheit
System 360
72083
EPR 40
WORK 10
WORK 11
WORK 05
WORK 06
EPR 50

benenfalls künftigen Entwicklungen in Geschwindigkeitsbereiche bis zu etwa 300 km/h folgen zu können. Es ist vorgesehen, die neue Linie nördlich der heutigen Doppelspur so anzulegen, dass sie nach der Ausfahrt aus dem Knotenpunkt Bern von der bestehenden Strecke bei Worblaufen abzweigt und erst wieder im Raume Roggwil/Rothrist in diese einmündet. Selbst wenn sich im Reiseverkehr die Höchstgeschwindigkeit vorerst auf 200 km/h beschränkt, so ergäbe sich auf dem Abschnitt Bern–Roggwil/Rothrist ein Fahrzeitgewinn von 16 Minuten bzw. auf der Strecke Bern–Olten ein Gewinn von 19 Minuten, von welchem alle direkten Schnellzüge von und nach Zürich und Basel profitieren werden. Nach ersten Schätzungen ist für die Schnellbahnstrecke Bern–Roggwil/Rothrist mit Baukosten von 250 bis 300 Mio Franken zu rechnen. Diese liegen, bezogen auf die eingesparten Fahrzeitminuten, unter den vergleichbaren Kosten für die Heitersberglinie, die indessen noch ganz andere Aufgaben zu erfüllen hat. Der Bau dieses ersten Schnellbahnabschnittes sollte nach Vollendung des Linienausbaus im Raume Olten in Angriff genommen werden können, was voraussichtlich zu Beginn der achtziger Jahre der Fall sein wird. Zur Sicherung des notwendigen Landstreifens und Abstimmung mit den in Bearbeitung begriffenen Regional- und Ortsplanungen in der zu durchfahrenden Gegend ist mit der generellen Projektierung bereits im Berichtsjahr begonnen worden.

Die Verwirklichung dieser drei Projekte sowie bauliche Massnahmen auf den übrigen Streckenabschnitten werden es ermöglichen, die Fahrzeit zwischen den Zentren Bern und Zürich von 1 ½ Stunden auf weniger als 1 Stunde zu verkürzen.

Für eine fernere Zukunft ist in Fortsetzung der Schnellbahnlinie Bern–Roggwil/Rothrist der nach den gleichen Kriterien zu bauende zweite Abschnitt Roggwil/Rothrist–Zürich geplant. Während auf dem ersten Abschnitt, einer Flachlandstrecke, mit normalen Baukosten zu rechnen ist, liegen die Verhältnisse beim zweiten Streckenabschnitt grundlegend verschieden. Mit dem in Aussicht genommenen grosszügigen Linienprofil wären zwischen dem Suhrental und Limmattal mehrere Hügelzüge in Tunneln zu durchqueren und dazwischenliegende Täler mit Viadukten zu überbrücken. Der Abschnitt Roggwil/Rothrist–Zürich gehört damit zum baulich anspruchvollsten und teuersten Teilstück. In Anbetracht dieser Tatsache wird zu erwägen sein, ob nicht andere, weniger aufwendige Neubauabschnitte, wie beispielsweise die Strecken Genf–Lausanne und Kloten Flughafen–Winterthur, zuerst in Angriff zu nehmen sind, um so mehr als bis dahin die Flughäfen Zürich-Kloten und Genf-Cointrin ins schweizerische Schnellzugsnetz integriert sein werden. Die Festsetzung der Prioritäten bleibt im jetzigen Zeitpunkt somit noch durchaus offen.

Parallel zu den Bestrebungen, Fahrzeitverkürzungen durch den Ausbau der Strecken zu erzielen, gehen die Anstrengungen dahin, die Reisegeschwindigkeiten durch besonders konstruiertes Rollmaterial weiter zu erhöhen. Die im Laufe des Sommers 1972 eintreffenden Prototypen neuer Reisezugwagen mit kurvengesteuerten, neigbaren Wagenkasten – sie erlauben das Befahren der Kurven mit erhöhten Geschwindigkeiten – sollen eingehenden Versuchsfahrten unterzogen werden, um abzuklären, wie weit die Kurvengeschwindigkeiten ohne Beeinträchtigung des Reisekomforts erhöht und damit die Reisezeiten weiter gekürzt werden können.

Die Bundesbahnen sind überzeugt, mit den skizzierten, auf der West-Ost-Transversale schrittweise zu verwirklichenden baulichen Massnahmen in Verbindung mit Schnellfahrlokomotiven und kurvengesteuerten Pendelwagen sowie einem dichten, rhythmischen Fahrplan die Wettbewerbsfähigkeit wesentlich verbessern zu können.

Elektronische Platzreservierung im internationalen Reiseverkehr

Im Rahmen der Bestrebungen, die Dienstleistungen im Reiseverkehr zu verbessern, konnten die Bundesbahnen die mehrjährigen Studien und Vorbereitungsarbeiten zur Verwirklichung des Projektes «Elektronische Platzreservierung für den internationalen Reiseverkehr (EPR)» Ende 1971 abschliessen. Die EPR-Anlage, seit 28. Februar 1972 produktiv tätig, wird ab 28. Mai voll in Be-

Blick in die Datenverarbeitungsanlage SBB

Bei den SBB werden Computer für die Ausführung verschiedenster Arbeiten eingesetzt: Verkehrsabrechnung, Besoldungs- und Rechnungswesen, Material- und Wagenabrechnungen, Tarifberechnungen, Personalstatistik, Fahrplangestaltung, technisch-wissenschaftliche Berechnungen, Unterlagen für Studien usw. – sowie Platzreservation im internationalen Reiseverkehr (Bild).

trieb genommen. Mit der Einführung des elektronischen Platzreservierungssystems für den Reiseverkehr nach dem Ausland verwirklichen die SBB erstmals den Einsatz von Computern im Real-time-Verfahren (Echt-Zeit) in Verbindung mit einem Datenübermittlungsnetz.
Das bisher von elf Reservierungsstellen der SBB und BLS betreute Platzangebot des internationalen Reiseverkehrs wird zentralisiert und in einem in der elektronischen Datenverarbeitungsanlage SBB in Bern installierten Rechner gespeichert. Dieser Anlage sind insgesamt 66 Buchungspulte – 39 davon in verschiedenen Bahnhöfen und 27 bei privaten Reisebüros – sowie 12 Ausliste-Fernschreiber in den Zugsausgangsbahnhöfen über besondere Leitungsnetze angeschlossen. Das Buchungspult besteht aus einem optischen Kartenleser als Eingabegerät für den Kundenwunsch, einem spezialisierten Fernschreiber zum Ausdrucken des Reservierungsausweises und einem Apparateteil zur Steuerung der verschiedenen technischen Operationen.

Elektronische Platzreservierung – an einem praktischen Beispiel erläutert

Ein Reisender betritt das Auskunftsbüro des Bahnhofs Sion, um sich im «Hispania-Express» einen Platz für seine Reise Lausanne–Hamburg und zurück reservieren zu lassen. Die nebenstehende Darstellung zeigt, was bei dieser Platzreservierung «hinter den Kulissen» geschieht.

Platzreservierung für die Hinfahrt (schwarze Pfeile)

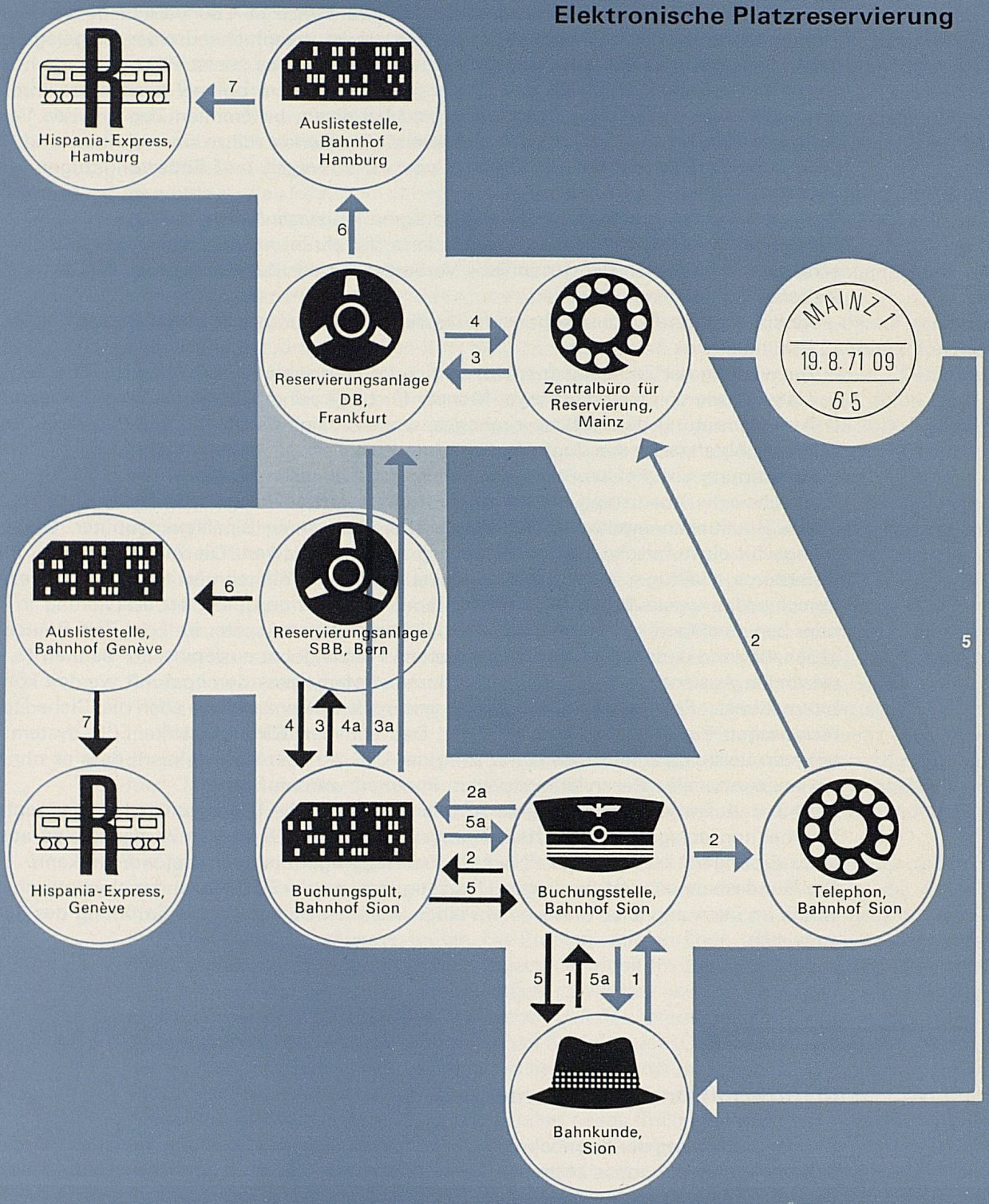
Phase	Zeitpunkt	Vorgang
1	Anlässlich der Bestellung (Zeitaufwand: wenige Sekunden)	Der Kunde bringt dem Schalterbeamten seine Wünsche vor.
2		Der Beamte gibt die Kundenwünsche dem Buchungspult ein.
3		Das Buchungspult leitet die erhaltenen Daten an die zentrale Reservierungsanlage (Computer) in Bern weiter.
4		Der Computer bucht den bestellten Platz aus dem eingespeicherten Platzangebot ab und bestätigt der Buchungsstelle die Reservierung durch Ausfüllen des Reservierungsausweises per Fernschreiber. Gleichzeitig speichert er die Bestellung bis zum Reisetag und saldiert die Reservierungsgebühr.
5		Der Schalterbeamte entnimmt dem Buchungspult den Reservierungsausweis und händigt ihn dem Kunden aus.
6	Reisetag	Der Computer der Reservierungszentrale in Bern meldet die gespeicherten Bestellungen der sog. Auslistestelle des Zugausgangsbahnhofes Genf.
7		Das Auslistegerät in Genf druckt – die Belegungslisten für das Zugbegleitpersonal und – die Reservierungszettel, mit denen die reservierten Plätze markiert werden.

Platzreservierung für die Rückfahrt (blaue Pfeile)

Phase	Zeitpunkt	Vorgang
1	Anlässlich der Bestellung	Der Kunde bringt dem Schalterbeamten seine Wünsche vor.
2		Der Beamte leitet die Bestellung – vorläufig noch telephonisch – an das Zentralbüro für Reservierung der Deutschen Bundesbahnen (DB) in Mainz weiter, weil der Zugausgangsbahnhof zum Netz der DB gehört.
3		Das Zentralbüro für Reservierung in Mainz gibt die Bestellung der Reservierungsanlage in Frankfurt ein.
4		Der Computer bucht den bestellten Platz aus dem eingespeicherten Platzangebot ab und bestätigt dem Zentralbüro in Mainz die Reservierung durch Ausfüllen des Reservierungsausweises per Fernschreiber. Gleichzeitig speichert er die Bestellung bis zum Reisetag und saldiert die Reservierungsgebühr.
5	Kurz nach der Bestellung	Das Zentralbüro in Mainz stellt dem Kunden den Reservierungsausweis per Post zu.
6	Reisetag	Analog zu den Phasen 6 und 7 bei der Hinfahrt.
7		

In voraussichtlich zwei bis drei Jahren werden direkte Verbindungen zwischen der zentralen Platzreservierungsanlage der SBB in Bern und den entsprechenden zentralen Anlagen der ausländischen Bahnen bestehen. Ab diesem Zeitpunkt wird es jeder Reservierungsstelle mit einem Buchungspult möglich sein, auch Bestellungen ab ausländischen Zugausgangsbahnhöfen auf elektronischem Wege – im vorliegenden Beispiel über die nebenan gezeigten Phasen 2a, 3a, 4a und 5a – direkt bei den ausländischen Computern zu buchen.

Elektronische Platzreservierung



Die elektronische Platzreservierungsanlage vermittelt für den Verkehr Schweiz–Ausland TEE-Plätze, Sitzplätze 1. und 2. Klasse, Liegeplätze und Bettplätze in Schlafwagen. Das reservierbare Angebot pro Tag beträgt durchschnittlich 24000 Plätze in 180 verschiedenen Relationen. Die Platzzuteilung durch die elektronische Anlage erfolgt entsprechend einer festgelegten Prioritätenfolge. Dadurch wird sichergestellt, dass die Kunden, welche zuerst Plätze anfordern, auch die besten Plätze erhalten und dass das Platzangebot ausserdem optimal ausgenutzt wird. Die Anlage gibt automatisch Warnmeldungen ab, sobald bei einem bestimmten Zug gewisse Verhältniswerte zwischen Platzangebot und Anzahl der bereits reservierten Plätze überschritten sind, was die Dispositionen für den rechtzeitigen Einsatz von Zusatzwagen und Entlastungszügen wesentlich erleichtert.
Die gesamten Investitionen für die elektronische Platzreservierung betragen rund 10 Mio Franken. Gegenüber dem herkömmlichen «manuellen» Verfahren werden keine Einsparungen erzielt. Entscheidend ist indessen die wesentliche Verbesserung des Kundendienstes. Das neue System bringt insbesondere folgende Vorteile:
- Verkürzung der Buchungsoperation für die mit Buchungspult ausgerüsteten Stellen auf wenige Sekunden.
- Ausweitung der Zuteilungsfrist von zwei auf drei Monate für Plätze in den TEE-Zügen und Bettplätze sowie von einem auf zwei Monate für Liege- und Sitzplätze 1. und 2. Klasse.
- Automatisierung des Auslistevorganges, wodurch sich der Buchungsschluss pro Relation näher an die Abfahrtszeit des Zuges heranrücken lässt.
- Beseitigung von Fehlerquellen der bisherigen manuellen Methode.

Die technische Ausrüstung der für die EPR eingesetzten Anlage IBM besteht zur Hauptsache aus einem Buchungscomputer mit Plattenspeicher und einem Satellitencomputer. Diese sind in der Anlage für elektronische Datenverarbeitung in Bern installiert. Die Aussenstellen – Bahnhöfe und Reisebüros – verfügen über je ein Lesegerät mit Kontrolleinheit und einen Fernschreiber.
Verschiedene westeuropäische Bahnen haben die elektronische Platzreservierung in Vorbereitung oder bereits eingeführt. Damit diese «nationalen Anlagen» später im Echt-Zeit-Betrieb zusammengeschaltet und dadurch direkte Buchungen im Platzangebot ausländischer Bahnen (z. B. für Reservierungen Ausland–Schweiz oder Anschlussreservierungen) durchgeführt werden können, hat der Internationale Eisenbahnverband (UIC) verbindliche Vorschriften über die Sicherstellung dieses technischen Zusammenwirkens erlassen. Das von den SBB gewählte EPR-System bietet einen höheren Leistungskomfort als die Lösung der UIC, ist aber so konzipiert, dass es ohne weiteres in ein multinationales Reservierungssystem integriert werden kann.
Echt-Zeit-Aufgaben stellen erhöhte Anforderungen an die Betriebssicherheit der zentralen Datenverarbeitungsanlage und des Übertragungsnetzes. Die EPR-Anlage ist deshalb so ausgelegt, dass jedes Einzelgerät im Störungsfall auf ein Ersatzaggregat umgeschaltet werden kann.
Die Bundesbahnen sind der festen Überzeugung, mit der Einführung der elektronischen Platzreservation im internationalen Reiseverkehr einen weiteren Beitrag für die Erhöhung des Reisekomfortes zu leisten.

III. Internationale Zusammenarbeit

Die Verwirklichung der Eisenbahn der Zukunft bildet das weitgesteckte Ziel, welches die Eisenbahnunternehmungen Europas anstreben. Dieses ehrgeizige Vorhaben kann nur gelingen, wenn alle beteiligten Bahnen aufs engste zusammenarbeiten und bereit sind, ihre Erfahrungen und Kenntnisse grosszügig auszutauschen. Als besonders fruchtbar erweist sich die schon heute bestehende enge Zusammenarbeit im Rahmen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC). Die SBB nehmen an seinen Arbeiten und Studien ganz allgemein sowie als Mitglied zahlreicher Ausschüsse und Arbeitsgruppen

regen Anteil. Der plötzliche Hinschied des langjährigen Generalsekretärs der UIC, Louis Armand, hat den grossen Internationalen Eisenbahnverband schwer getroffen. Dennoch erfuhren die im Gang befindlichen Arbeiten im Berichtsjahr keine Verlangsamung. Die besonders rege internationale Zusammenarbeit darf als gutes Vorzeichen dafür gewertet werden, dass die im Laufe der vergangenen Jahre in den verschiedensten Gebieten unternommenen Anstrengungen bald weitere Früchte tragen.
Der Wandel im Aufbau der UIC, der 1970 in der Annahme der neuen Satzungen seinen Niederschlag gefunden hatte, nahm im Berichtsjahr seinen Fortgang mit der Verbesserung des institutionellen Gefüges in den Sektoren Statistik und Dokumentation. Deren zweckmässiges Funktionieren bildet häufig eine unerlässliche Voraussetzung für die Qualität und den Erfolg der Arbeiten.
Es würde zu weit führen, im einzelnen auf den Stand der Arbeiten in den verschiedenen Bereichen einzutreten. Als Beispiel sei auf die Fortschritte im Studium der Anwendung der neuzeitlichen Managementmethoden auf die Eisenbahnen hingewiesen. Angeführt seien hier lediglich die Förderung des Austausches von Praktikanten unter den verschiedenen Bahnen und die geplante Durchführung von «Besinnungstagen» über das Management für die obersten Führungskräfte.
Erwähnung verdient auch die Tätigkeit der Organe, deren Anstrengungen darauf gerichtet sind, die Einführung der automatischen Kupplung zu fördern, und zwar auf einen Zeitpunkt hin, der dem von der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister (CEMT) gewünschten Termin – 1979/1981 – möglichst nahe liegt. Die Daten für die wichtigen Phasen der Umstellung müssen durch die UIC und die Organisation für die Zusammenarbeit der osteuropäischen Eisenbahnen («OSShD») gemeinsam festgelegt werden. Bis die vielen tausend Eisenbahnwagen der europäischen Bahnen automatisch gekuppelt werden können, sind noch eine Reihe von Schwierigkeiten zu überwinden.
Seit den Beschlüssen des Ministerrates der Europäischen Gemeinschaften (EG) betreffend die Vertiefung der Zusammenarbeit der Eisenbahnen auf internationalem Gebiet bestehen engere Kontakte zwischen den Bahnen der sechs Mitgliedstaaten des Gemeinsamen Marktes und den Britischen Eisenbahnen (BR), den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sowie den SBB.
Zu den Aufgaben, mit denen sich das Internationale Eisenbahn-Transportkomitee (CIT) im Berichtsjahr befasste, zählen namentlich die Ausarbeitung von Ausführungsvorschriften zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV), die Mitwirkung bei der Revision der Internationalen Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID) und die künftige Regelung des international durchgehenden Frachtvertrags.
Im Vordergrund der Beratungen der Europäischen Güterzug-Fahrplankonferenz (EGK) stand neuerdings die pünktliche Ausführung der grenzüberschreitenden Gütertransporte. Die Konferenz bildete fünf Unterausschüsse, die das Problem im Rahmen der festgelegten internationalen Verbindungen prüften und ihre Untersuchungsergebnisse den SBB vorlegten, die in der zur Behandlung dieser Frage gebildeten Arbeitsgruppe den Vorsitz führen.
Nachdem die Bahnen immer mehr Spezialgüterwagen und Güterwagen mit Drehgestellen beschaffen, hat der EUROP-Ausschuss eine Arbeitsgruppe beauftragt, im Hinblick auf die Erweiterung des Wagenpools um etwa 76900 Güterwagen (rund 31 % des heutigen Bestandes) die Anpassung des EUROP-Übereinkommens zu prüfen. Die Studien standen Ende 1971 vor dem Abschluss.
Der Verstärkung der internationalen Zusammenarbeit im Bereich des Schlafwagenverkehrs gelten zwei wichtige Abkommen, die im Berichtsjahr zwischen neun europäischen Bahnverwaltungen bzw. zwischen dieser Bahnengruppe einerseits und der Internationalen Schlafwagen- und Touristik-Gesellschaft (CIWLT) sowie der Deutschen Schlafwagen-Gesellschaft (DSG) anderseits unterzeichnet wurden. Mit diesen Abkommen wird der Betrieb der internationalen Schlafwagendienste in die Hände der Eisenbahnen gelegt. Diese nehmen die zur Zeit noch im Eigentum der CIWLT und der DSG stehenden Schlafwagen in Miete und werden neues Rollmaterial künftig selber beschaffen. Die Betreuung der Reisenden in den Schlafwagen obliegt – auf eine vertraglich festgelegte Zeitdauer – weiterhin der CIWLT und der DSG. Zwei Gründe haben zu dieser Neuordnung geführt: einerseits die Schwierigkeiten der beiden Schlafwagengesellschaften, als Privatunternehmen eine Rendite herauszuwirtschaften in einem Betrieb, der in hohem Mass von den Entscheidungen der Eisenbahnen abhängig ist, und anderseits das Bedürfnis der Bahnverwaltungen, die kommerzielle Politik im Schlafwagensektor selber in die Hand zu nehmen. Leitendes Organ des neuen Pools ist ein Direktionskomitee. Ihm

sind vier Kommissionen beigegeben, deren eine – der Ausschuss «Kommerzielle Fragen» – von den SBB präsidiert wird.
Die Internationale Eisenbahn-Kongressvereinigung (AICCF) und die UIC trafen sich 1971 zu einer gemeinsamen Grossveranstaltung. Der Kongress behandelte das Thema «Die Fortschritte im Wagenladungs-Güterverkehr der Eisenbahnen im Zusammenhang mit dem zunehmenden Einsatz von grossräumigen Containern». In fünf Arbeitsgruppen wurden die Aspekte Wirtschaft, Kommerzielles und Tarife, Arten der Betriebsführung, Umschlagsanlagen sowie Rollmaterial geprüft.
Der Verband der Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (URF), dem Eisenbahnunternehmungen von 16 Staaten angehören und dessen touristische Automobillinien unter dem Namen Europabus bekannt sind, entfaltet seit kurzem eine besonders rege Aktivität. Die Bestrebungen gehen namentlich dahin, das Liniennetz und die Reiseprogramme den in Wandlung begriffenen Bedürfnissen anzupassen, die Beförderung mittels Europabus und Eisenbahn noch besser zu koordinieren und die Verbindungen zu den Luftverkehrslinien über den Nordatlantik auszubauen.
Die Schweizerischen Bundesbahnen schenken den Bestrebungen auf Schaffung «besonderer Beziehungen» zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Schweiz – insbesondere dem wichtigen Fragenbereich Verkehr – volle Aufmerksamkeit. Überzeugt von der entscheidenden Bedeutung, die dem Verkehr im Europa von morgen zukommt, haben die SBB ihre Auffassung der schweizerischen Delegation für Erkundungsgespräche noch vor der zweiten Gesprächsphase bekanntgegeben.

IV. Personal

Personalbestand und allgemeine Personalfragen

Der Gesamtpersonalbestand der SBB, der sowohl das eigene Personal wie auch die Unternehmerarbeiter einschliesst, ist trotz steigenden Verkehrsleistungen seit dem Jahre 1965 rückläufig. Dieser Rückgang ist nun im Berichtsjahr zum Stillstand gekommen, und erstmals ist wiederum eine wenn auch geringe Zunahme zu verzeichnen. Im Vergleich zu 1970 hat sich der Personalbestand um 31 Personen erhöht.

Personalbestand in den einzelnen Arbeitsgebieten (Jahresdurchschnitt)	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter 1970	%	1971	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	3 388	8,2	3 491	8,4
Stationsdienst: Bahnhofvorstände, Betriebsbeamte und -arbeiter, weibliches Personal usw.	19 829	47,7	19 698	47,4
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 551	11,0	4 596	11,1
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 055	7,4	3 027	7,3
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 232	3,0	1 086	2,6
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	4 270	10,1	4 352	10,5
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 757	9,1	3 707	8,9
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	229	0,6	226	0,5
Übriges Personal, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 219	2,9	1 378	3,3
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total	41 530	100,0	41 561	100,0

Die beträchtlichen Bewegungen im eigenen Personalbestand (inklusive Lehrlinge, ohne Unternehmerarbeiter) kommen in den nachfolgenden graphischen Darstellungen zum Ausdruck. In der Graphik Seite 22 werden einerseits die monatlich verzeichneten Personaleintritte und anderseits die Personalabgänge (Austritte, Pensionierungen, Todesfälle) in Form von Kurven dargestellt, und zwar so, dass die Monatsergebnisse aufaddiert werden und im Dezember daher das Jahresergebnis ersichtlich ist. Aus dieser Tabelle geht u.a. hervor, dass sich die Verhältnisse gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert haben. Die Zahl der Eintritte stieg von 2620 im Jahre 1970 auf 2944 im Jahre 1971. Die Abgänge gingen von 3083 Personen auf 2925 Personen zurück. Ergab sich 1970 aus der Gegenüberstellung von Eintritten und Abgängen ein Rückgang um 463 Personen, so resultiert für 1971 die bescheidene Zunahme um 19 Personen.

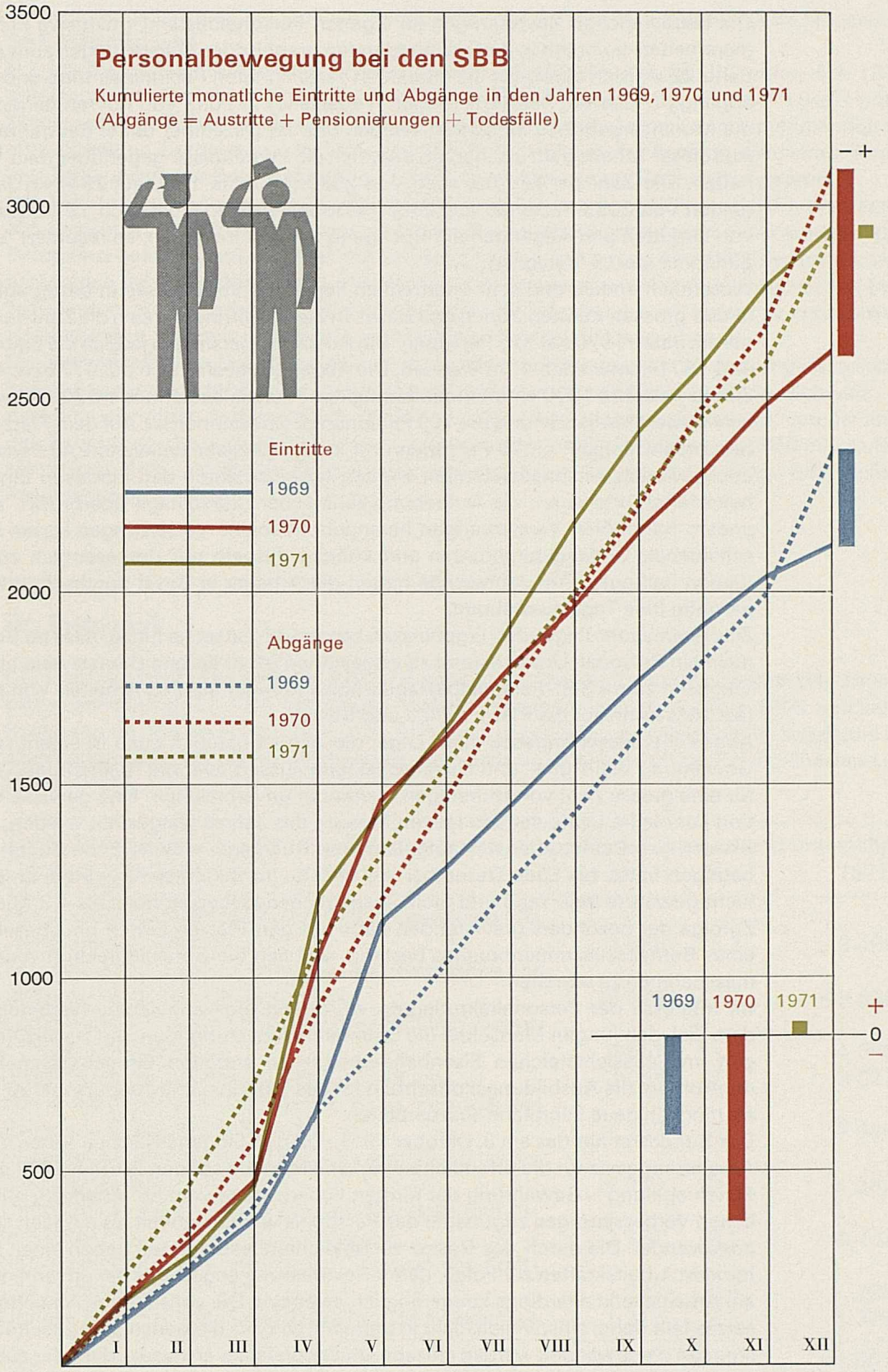
Wesentlich anders und sehr unerfreulich liegen die Verhältnisse in bezug auf die Personalbewegung in den grossen Zentren Zürich und Basel. In Zürich verringerte sich die Zahl der Eintritte von 448 Personen im Jahre 1970 auf 375 Personen. Die Austritte überstiegen jedoch die Eintritte: 1970 waren es 589 und 1971 immer noch 417 Personen. Die Abgänge beliefen sich auf 677 bzw. 484 Personen, so dass in Zürich im Jahre 1970 eine Verminderung des Personalbestandes um 229 Personen und im Jahre 1971 eine weitere Verminderung um 109 Personen zu verzeichnen ist. Auf dem Platze Basel hat der Personalbestand im Vorjahr um 79 Personen und im Berichtsjahr um weitere 48 Personen abgenommen. Die Lücken in den Personalbeständen wurden teilweise durch den massiven Einsatz von temporären Arbeitskräften und durch die Aufhebung zahlreicher Urlaubstage überbrückt. Ausserdem wurden von andern Bahnhöfen Verstärkungen herangeholt; solche Versetzungen lassen sich jedoch bloss in bescheidenem Umfang durchführen und können deshalb nur unwesentlich zur Verbesserung der Situation beitragen. Am Jahresende hatten die Arbeiter in Basel durchschnittlich sechs und in Zürich gar zehn freie Tage ausstehend.

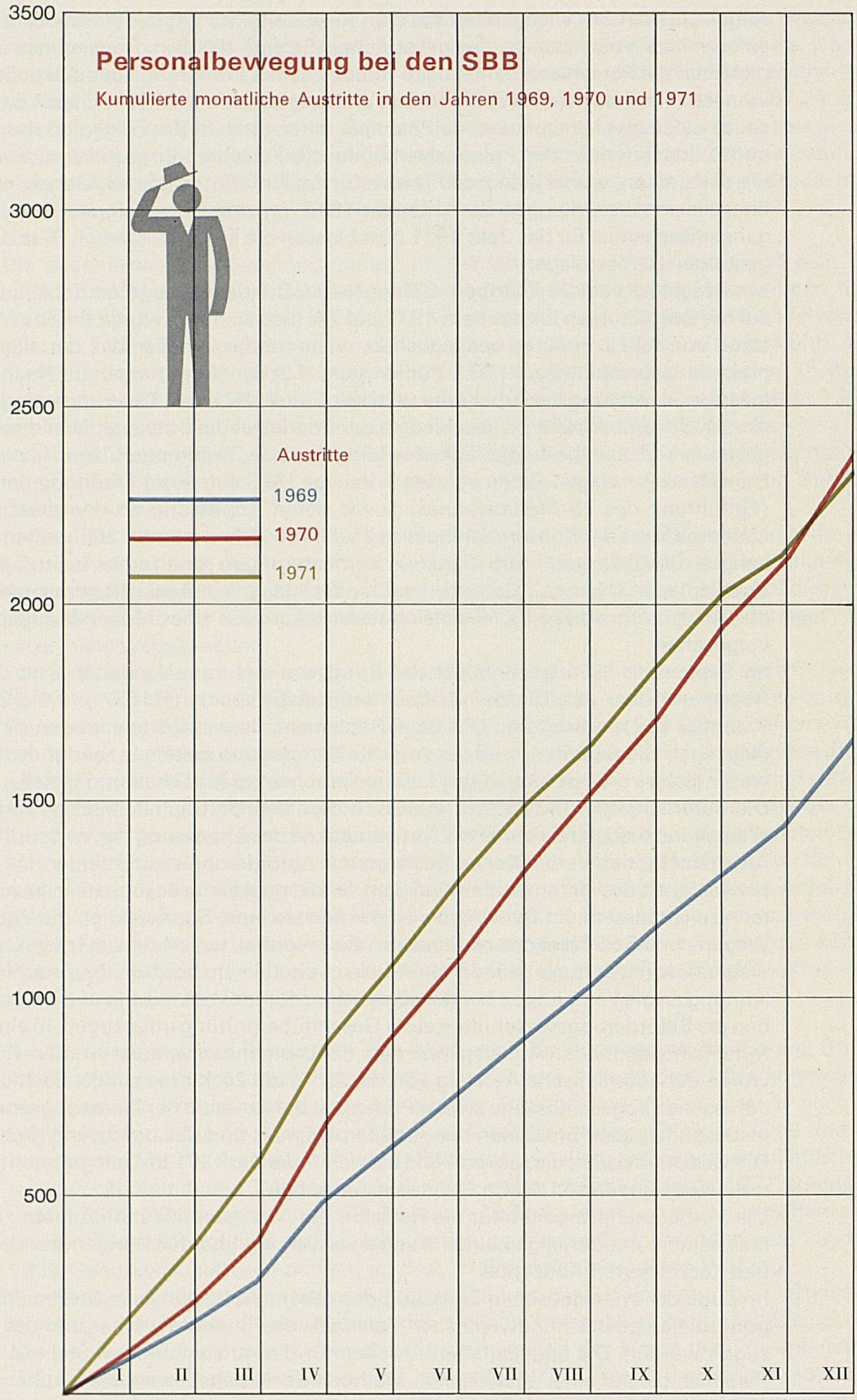
Zu diesen beunruhigenden Ergebnissen kommt die Tatsache hinzu, dass im Betriebsdienst ganz allgemein ein Personal-Unterbestand zu verzeichnen ist. In diesem Dienstzweig fehlten am Jahresende im Vergleich zum «Soll-Personalbestand» nicht weniger als 713 Arbeiter. Von diesem Manko entfielen fast 70% allein auf die Plätze Zürich und Basel.

Angesichts dieser angespannten Lage, die sich namentlich auch in einem starken Rückstand in der Gewährung von Ruhe- und Ausgleichstagen äussert, war die Ausrichtung von Barentschädigungen für eine grosse Zahl von Ruhetagen wiederum unvermeidlich. Eine gewisse Verbesserung der Situation konnte im Laufe der drei letzten Monate des Jahres festgestellt werden. So sank die Zahl der im Bereich des Betriebsdienstes aufgelaufenen Ruhetage, welche Ende September 1971 noch 78900 betragen hatte, bis Ende Dezember auf 66500. Im Berichtsjahr wurden an Barentschädigungen für nicht gewährte freie Tage und nicht ausgeglichene Überzeit mehr als 4,3 Mio Franken aufgewendet. Zufolge der besonders gravierenden Lage auf den Plätzen Zürich und Basel, wo die latente Gefahr eines Betriebszusammenbruches bestand, sah sich die Generaldirektion veranlasst, gezielte Sondermassnahmen zu ergreifen.

Im Interesse der Personalrekrutierung wurde ein grossangelegter Werbefeldzug unternommen mit dem Ziel, den jungen Menschen die Eisenbahn näherzubringen und sie anzuregen, einen der vielseitigen und aussichtsreichen Eisenbahnerberufe zu ergreifen. Ein neu geschaffener Fachdienst erhielt den Auftrag, die Ausbildungskonzeption für das Stations- und Zugpersonal zu überprüfen und so rasch als möglich neue Lehrpläne auszuarbeiten.

Der Bundesrat hat das am 8. Oktober 1971 von den Eidgenössischen Räten verabschiedete revidierte Arbeitszeitgesetz für die öffentlichen Verkehrsbetriebe auf den 28. Mai 1972 in Kraft gesetzt. Die neue Ferienregelung – Gewährung der fünften Ferienwoche vom 55. Altersjahr an – sowie die arbeitszeitlichen Verbesserungen zugunsten des Personals werden soweit als möglich bereits ab 1. Januar 1972 angewendet. Die durch das Gesetz verwirklichten Neuerungen haben einen Mehrbedarf von einigen hundert Arbeitskräften zur Folge, deren Rekrutierung angesichts der unvermindert angespannten Lage am Arbeitsmarkt allerdings kaum möglich erscheint. Die vollständige Anwendung des revidierten Gesetzes fällt daher einstweilen nicht in Betracht, so dass die neuen Zeitgutschriften vorläufig in Geldleistungen umgewandelt werden müssen. Immerhin ist zu erwarten, dass der zusätzliche Personalbedarf mit der Zeit wenigstens zum Teil durch weitere Rationalisierungsmassnahmen aufgefangen werden kann.


Personalbewegung bei den SBB
Kumulierte monatliche Eintritte und Abgänge in den Jahren 1969, 1970 und 1971
(Abgänge = Austritte + Pensionierungen + Todesfälle)
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
Eintritte
1969
1970
1971
Abgänge
1969
1970
1971
I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII
IX
X
XI
XII
1969
1970
1971
+
0
−
− +


Personalbewegung bei den SBB
Kumulierte monatliche Austritte in den Jahren 1969, 1970 und 1971
Austritte
1969
1970
1971
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII
IX
X
XI
XII

Angesichts der Schwierigkeiten auf dem Personalsektor nahm der Bundesrat bereits im Herbst 1970 eine weitere Verbesserung der gesetzlichen Bezüge des Bundespersonals in Aussicht. Gleichzeitig meldeten die Personalverbände beim Bundesrat ihre Forderung nach Ausrichtung eines «13. Monatslohnes» (Reallohnerhöhung 8 1/3%) mit Wirkung ab 1. Juli 1971 an. Dieses Begehren wurde im Nationalrat durch zwei entsprechende Postulate unterstützt. In der Folge gab das Eidgenössische Finanz- und Zolldepartement den Personalverbänden die Zusicherung, grundsätzlich auf die gestellten Begehren einzutreten, wobei jedoch als Termin für die Einführung des 13. Monatslohnes im Hinblick auf die finanziellen Auswirkungen der 1. Januar 1972 in Aussicht genommen wurde. Im Sinne einer Übergangsmassnahme für das Jahr 1971 beschlossen die Eidgenössischen Räte die Ausrichtung einer abgestuften Herbstzulage.

Mit Beschluss vom 20. Oktober 1971 setzte der Bundesrat die Höhe der einmaligen Teuerungszulage auf die Besoldungen für das Jahr 1971 auf 7% fest. Dadurch wurde die Teuerung bis zu einem Indexstand von 120,2 Punkten ausgeglichen, während der Landesindex der allgemeinen Konsumentenpreise im Jahresmittel auf 120,1 Punkte stieg. Auf den Vergütungen für Nachtdienst und für unregelmässige Schichtung der Arbeitszeit wird seit 1. Juli 1971 eine Teuerungszulage von 10% ausgerichtet.

Am 24. November 1971 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft über die Änderung des Beamtengesetzes und über die Zuständigkeit zur Regelung der Teuerungszulagen in den Jahren 1973 bis 1976. Die Gesetzesvorlagen sehen auf den 1. Januar 1973 eine reale Erhöhung der Besoldungen um 8 1/3% (Einführung des 13. Monatslohnes) sowie deren Anpassung an den durchschnittlichen Stand des Landesindexes der Konsumentenpreise im Jahre 1971 von rund 120 Punkten vor (Basisindex der bisherigen Besoldungen = 105 Punkte). Verbesserungen sind ferner beim Ortszuschlag und bei den Sozialzulagen (Heirats-, Geburts- und Kinderzulagen) in Aussicht genommen. Für das Jahr 1972 ist die Ausrichtung eines «13. Monatslohnes» im Ausmass eines Monatsbezuges nach bisherigem Recht vorgesehen.

Im September 1971 genehmigte der Bundesrat das vom Verwaltungsrat der SBB erlassene neue Reglement über das Dienstverhältnis des Hilfspersonals (R 103.1), welches rückwirkend auf den 1. Januar 1971 in Kraft trat. Das neue Reglement, dessen Bestimmungen sich soweit als möglich an diejenigen der Beamten- und der Angestelltenordnung anlehnen, bringt dem Hilfspersonal vor allem wesentliche Verbesserungen des Lohnanspruches bei Krankheit und Unfall.

Die Beförderungs- und Zulassungsvorschriften befinden sich bereits seit einigen Jahren in Revision. Wegleitend dafür sind einmal die Notwendigkeit der Anpassung der Vorschriften an die mit den neuen Arbeitsmethoden verbundenen gesteigerten Anforderungen und ferner das Bestreben, die Konkurrenzfähigkeit des Unternehmens auf dem Arbeitsmarkt – insbesondere in bezug auf die Anfangsgehälter – zu verbessern. Im Berichtsjahr sind vorerst in einer Sonderaktion die Vorschriften betreffend den Wagen- und Schriftenkontrolldienst revidiert worden, um sie den im Interesse einer optimalen Güterwagenbewirtschaftung geänderten Arbeitsmethoden anzupassen. Im Anschluss daran wurden in Anlehnung an die Verhältnisse bei der allgemeinen Bundesverwaltung und bei den übrigen Bundesbetrieben die Beförderungsvorschriften einer Gesamtüberprüfung unterzogen. In einer ersten Phase sind die Minimalfristen für den Aufstieg innerhalb der Laufbahnen verkürzt worden. Für die Arbeiterkategorien wurde der automatische Aufstieg von der 25. in die 24. Klasse auf die 23. Klasse ausgedehnt. Die auf Jahresende abgeschlossene zweite Phase galt der Revision der Zulassungsvorschriften. Dabei wurden insbesondere die Funktionen des Arbeiterpersonals und des handwerklichen Personals aufgewertet. Die Gesamtrevision, die rückwirkend auf den 1. Januar 1971 in Kraft getreten ist, wird zusätzliche Jahreskosten von rund 21,7 Mio Franken verursachen.

Die Vorbereitungsarbeiten für die Revision der Ämterklassifikation führten zur Aufstellung eines gemeinsamen, mit der allgemeinen Bundesverwaltung und den übrigen Bundesbetrieben aufgestellten und koordinierten Konzeptes.

Im Zuge der systematischen Erfassung des gesamten Personals in Stellenplänen ist als weitere Kategorie diejenige des handwerklichen Personals des Bahnunterhalts- und des Betriebsdienstes einbezogen worden. Die angelaufenen Arbeiten für die Aufstellung von Stellenplänen für das technische Personal, die auf einer analytischen Methode der Arbeitsbewertung beruhen, lassen günstige Ergebnisse erwarten.

Die Vorbereitungen zur Einführung der regelmässigen Personalqualifikation wurden weitergeführt, doch zeigten bisherige Erfahrungen und jüngste grossangelegte Versuche die Notwendigkeit, das Qualifikationsinstrument mindestens für bestimmte Bereiche methodisch neu zu überdenken.
Im Rahmen der Personalrekrutierung wirkte der Psychologische Dienst in 1767 Fällen mit eignungspsychologischen Beratungen mit. Sowohl die Veränderungen des Arbeitsmarktes als auch die Veränderungen in der Berufswelt liessen es als angezeigt erscheinen, für nahezu alle Berufssparten die eignungsdiagnostischen Grundlagen zu überprüfen. Zur Zeit wird auch an einer Studie für eine zukunftsgerichtete Gesamtkonzeption der Personalrekrutierung gearbeitet.

Personalschulung

Die allgemeine Vorgesetztenschulung und die Weiterbildung der Kader auf dem Gebiet der Verkaufsförderung bildeten die Schwerpunkte der institutionalisierten Massnahmen für die Aus- und Weiterbildung. Im Berichtsjahr wurden 17 Vorgesetztenkurse mit rund 340 Absolventen abgeschlossen und 10 Ergänzungstagungen für Teilnehmer an früheren Kursen durchgeführt. Aus der Gesamtübersicht über die seit 1959 durchgeführten Kurse geht hervor, dass bisher 75 Kurse veranstaltet und über 1800 Vorgesetzte ausgebildet wurden. Ferner haben seit dem Jahre 1967 nahezu tausend Mitarbeiter die Verkaufsförderungsseminare besucht. Die übrigen Bereiche der allgemeinen Aus- und Weiterbildung umfassten Kurse für Organisationsmitarbeiter, Lehrgänge für das Arbeitsstudium und für Referenten der Lehrlingsausbildung sowie eine Reihe von Spezialkursen in bestimmten Fachgebieten.
Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten für die Entwicklung einer formulierten Unternehmungspolitik (vgl. Seite 11) führte der Psychologische Dienst der Personalabteilung in Verbindung mit einem aussenstehenden Berater eine Reihe von Seminaren für Führungskräfte durch. Auf diese Weise wurde die aktive Mitarbeit aller Führungskräfte des Unternehmens bei der Erarbeitung neuer Führungsgrundsätze in die Wege geleitet.
Wie andere grosse Unternehmungen müssen auch die Bundesbahnen auf allen Gebieten betrieblicher Aus- und Weiterbildung in Zukunft wesentlich mehr leisten und investieren, wenn sie mit der starken Expansion des Wissens und den rasch ändernden Arbeitsverfahren Schritt halten wollen. Aus diesem Grunde hat die Generaldirektion die Planung eines auf die besonderen Bedürfnisse der Eisenbahn ausgerichteten Ausbildungszentrums in die Wege geleitet. Der erteilte Planungsauftrag umfasst alle Arbeitsbereiche und Arten innerbetrieblicher Bildung. Die neue Institution soll die Voraussetzungen schaffen, um in erster Linie die allgemeine Grundausbildung in den verschiedenen Eisenbahnerberufen zu intensivieren und eine permanente fachliche Weiterbildung der Mitarbeiter sicherzustellen. Diese muss neben der Vermittlung des notwendigen Wissens für höhere berufliche Anforderungen und der Einführung in neue Arbeitstechniken auch die Umschulung in andere Berufe ermöglichen, damit die Mobilitätsbedürfnisse innerhalb der Unternehmung ebenfalls befriedigt werden können. Sobald die Konzeptionen für die fachliche Aus- und Weiterbildung sowie für die Lehrmethoden vorliegen, wird mit der baulichen Planung begonnen werden.

Personalfürsorge

Die Beschaffung von Wohnraum zu tragbaren Bedingungen stellt für die Bundesbahnen als Arbeitgeber ein permanentes Problem dar. Direkt oder indirekt durch das Unternehmen zur Verfügung gestellte Wohnungen dienen sowohl der Erhaltung der Mitarbeiter als auch der Personalrekrutierung. Im Jahre 1971 wurde neben der Kreditgewährung für Eigenheime und Eigentumswohnungen aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse vor allem der genossenschaftliche Wohnungsbau aus zweckgebundenen Darlehen des Bundes weiter gefördert. Ende 1971 standen dem Personal rund 12500 Wohnungen und 800 Betten in Ledigenunterkünften, an welchen sich die Bundesbahnen finanziell beteiligt haben, zur Verfügung. Ausserdem befanden sich zu diesem Zeitpunkt 1200 Genossenschaftswohnungen im Bau, in Projektierung oder in Prüfung.
Die Preisentwicklung im privaten Gastgewerbe und die Schliessung von Gaststätten an einzelnen Wochentagen lassen die Bedeutung der eigenen Personalverpflegungsbetriebe noch zunehmen. Mit wenigen Ausnahmen müssen diese auch während der Nacht dem im unregelmässigen Dienst tätigen Personal zugänglich sein. Die ausgedehnten Offenhaltungszeiten sowie die steigenden Waren- und Personalkosten haben trotz Anpassung der Konsumationspreise und Anwendung

moderner Methoden der Gemeinschaftsverpflegung die Fehlbeträge der Personalverpflegungsstätten ansteigen lassen.
Der Fürsorgearbeit wurde weiterhin alle Aufmerksamkeit geschenkt. Die Zahl der Betreuungen, welche auf andere als krankheits- oder unfallbedingte Ursachen zurückzuführen sind, nimmt trotz verbesserten Einkommensverhältnissen ständig zu.
Die Personalvereinigungen, die sich der Pflege einer sinnvollen Freizeitbetätigung widmen und durch Gewährung verschiedener Erleichterungen in ihrer Tätigkeit unterstützt werden, entfalteten in kulturellem und sportlichem Bereich eine aktive und vielfältige Tätigkeit.

Versicherungen

Bei der Pensions- und Hilfskasse der SBB wurde auf 1. Januar 1971 die gemäss Bundesgesetz vom 30. September 1970 gewährte Reallohnerhöhung von 4% in den versicherten Verdienst einbezogen und gleichzeitig der Koordinationsabzug von Fr. 3600.– auf Fr. 4000.– erhöht. Die Verbindung dieser beiden Massnahmen hatte eine Erhöhung der versicherten Verdienste um 12,0 Mio Franken zur Folge. Am Jahresende zählte die Pensions- und Hilfskasse 34463 (1970: 34777) Versicherte und 2769 (2685) Einleger. Die Summe der versicherten Verdienste betrug 549,3 Mio Franken (531,6 Mio Franken). In den Genuss von Renten kamen insgesamt 20400 (20772) Bezüger mit einem Total an Jahresrenten von 131,6 Mio Franken (133,6 Mio Franken). Nähere Angaben können dem besonderen Jahresbericht entnommen werden.
Die Krankenkasse der Bundesbahnen hatte im Berichtsjahr einen starken Anstieg der Kassenleistungen, nämlich von 20,3 Mio Franken auf 23,9 Mio Franken zu verzeichnen. Die Ursachen liegen in dem auf 1. Januar 1971 in Kraft getretenen Statutennachtrag, der in der Krankenpflegeversicherung höhere Leistungen vorsieht, sowie in der allgemeinen Erhöhung der Arzt-, Apotheker- und Spitaltarife. Da anderseits auch die Mitgliederbeiträge beträchtlich angehoben wurden, ergab sich für das Berichtsjahr ein Einnahmenüberschuss von 0,8 Mio Franken (gegenüber einem Verlust von 1,1 Mio Franken im Vorjahr). Die Kasse zählte am Jahresende 42187 Männer (42386), 12948 Frauen (11470) und 8821 Kinder (8070) als versicherte Mitglieder. Für weitere Angaben sei ebenfalls auf den besonderen Jahresbericht verwiesen.

Bahnärztlicher Dienst

Nach einer Zunahme der Morbiditätsziffer (durchschnittliche Anzahl Abwesenheitstage pro Bediensteten) in den Jahren 1969 und 1970 auf 15,8 bzw. 16,4 ist im Berichtsjahr erfreulicherweise ein erheblicher Rückgang auf 15,2 Tage pro Bediensteten zu verzeichnen. An diesem Ergebnis sind die Krankheiten mit 9,9, die Betriebsunfälle mit 1,8 und die Nichtbetriebsunfälle mit 2,1 Tagen beteiligt, während auf die Kurzabsenzen (Dienstaussetzungen wegen Krankheit oder Unfalls ohne ärztliches Zeugnis) 1,3 Tage entfallen.
Bei einer Unterteilung der Morbidität nach Risikogruppen schneidet der Verwaltungsdienst mit 8,8 Tagen pro Person erwartungsgemäss am günstigsten ab, gefolgt vom Lokomotivpersonal (13,3), dem gemischten Dienst im Büro bzw. in Hallen und im Freien (13,7) und dem Zugspersonal (15,1), während die ausschliesslich der Witterung ausgesetzten Bahndienstrotten und der Rangierdienst mit 19,6 und ferner der Werkstättedienst mit 20,7 die höchsten Morbiditätsziffern aufweisen. Ein regionaler Vergleich zwischen dem Tessin und der übrigen Schweiz ergibt eine immer noch um zwei Drittel höhere Morbidität für den Südkanton (Krankheiten +93%, Unfälle +18%). Die Aufarbeitung der Krankheits- und Unfallstatistiken durch die elektronische Datenverarbeitung ist

---

Lebendiger Anschauungsunterricht

Grosser Beliebtheit erfreuen sich immer wieder Betriebsbesichtigungen, bei denen man sich mitten im täglichen Betriebsgeschehen die Geheimnisse aus der Welt der Schiene erklären lassen kann. Beim Anblick des vorbeifahrenden TEE-Zuges «Edelweiss», der in bequemer Tagesfahrt Zürich mit Brüssel und Amsterdam verbindet, weht nicht nur ein Hauch europäischer Verbundenheit auf Schienen, sondern es wird bei manchem Schüler wohl auch der Wunsch nach Reisen in ferne Länder geweckt. Vielleicht entsteht hier im einen oder andern Schüler sogar der Wunsch, später eine der zahlreichen Laufbahnen bei den SBB zu ergreifen.


ZÜRICH Altstetten

zur Zeit in Vorbereitung und wird es ermöglichen, die Morbidität nach verfeinerten regionalen, personalstrukturellen und medizinischen Gesichtspunkten zu analysieren.
In den Monaten März und April 1971 trat eine ziemlich starke Grippewelle auf. Bei den geimpften Bediensteten wurde eine hochsignifikante Senkung des Krankenstandes beobachtet. In den Herbstmonaten gelangte eine neue Impfaktion gegen Grippe zur Durchführung, welcher sich über 11 000 Bedienstete unterzogen. Bereits im Dezember kündigte sich eine auf den Virus A_2 Hongkong zurückzuführende Epidemie an.
Im Rahmen gruppenmedizinischer Massnahmen wurden im Berichtsjahr annähernd 13 000 Schirmbilder angefertigt, die unter anderem zur Entdeckung von drei erstmals behandlungsbedürftigen Lungentuberkulosen und zwei bösartigen Tumoren führten.