

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1973)

Rubrik: Unternehmungsführung und Personal

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 28.12.2025

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

I. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

Auch in diesem Berichtsjahr befasste sich der Verwaltungsrat an seinen insgesamt sieben Sitzungen eingehend mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung, mit Personalproblemen grundsätzlicher Natur, der Formulierung der Unternehmungspolitik, dem Ausbau des Schienennetzes und der Energieversorgungsanlagen, der Erweiterung und Modernisierung des Fahrzeugparkes, mit Tarifmassnahmen und nicht zuletzt mit finanziellen Fragen. Aufgabe eines Ausschusses und alsdann des Ratsplenums war es, in Anbetracht des Rücktrittes des Präsidenten der Generaldirektion zuhanden des Bundesrates Vorschläge für ein neues Mitglied und für den neuen Präsidenten der Generaldirektion zu unterbreiten. Ein besonderer Ausschuss behandelte das von der Generaldirektion ausgearbeitete Investitions- und Finanzierungsprogramm 1974–1980, so dass der Rat an seiner Sitzung vom 4. Dezember die Eingabe an den Bundesrat verabschieden konnte.

Sechs der sieben Ratssitzungen fanden am Sitz der Generaldirektion in Bern statt. Die Sitzung vom 4./5. Juli, die namentlich Fragen der Energieversorgung galt, wurde in Finhaut (Vallée du Trient) abgehalten und mit der Besichtigung der Kraftwerkanlagen Barberine und Emosson verbunden.

In personeller Hinsicht sind im Rate Änderungen zu verzeichnen. Herr alt Nationalrat Paul Burgdorfer, wohnhaft gewesen in Burgdorf, der seine reichen Erfahrungen den SBB seit dem Jahre 1957 zur Verfügung stellte, starb am 30. Juli 1973 nach schwerer Krankheit. Als neues Ratsmitglied wurde vom Bundesrat Herr Werner Meier, Präsident des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Bern, gewählt. Zufolge seiner Wahl zum Bundesrat gab kurz vor Jahresende Herr Regierungsrat Willi Ritschard, Luterbach (SO), der dem Rate seit 1965 angehörte, seinen Rücktritt. Der Ratspräsident, Herr Dr. h. c. R. Meier, sprach dem scheidenden Ratsmitglied Dank und Anerkennung für seine Mitarbeit zum Wohle der SBB aus und beglückwünschte Herrn Ritschard zu seinem neuen Amt als Bundesrat und Vorsteher des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes.

Geschäftsleitung

Die Generaldirektion trat im Berichtsjahr in der Regel wöchentlich zusammen, um die in die Kompetenz des Dreier-Kollegiums fallenden Beschlüsse zu fassen und um grundsätzliche Fragen der Unternehmungsführung zu besprechen. Überdies pflegten die Generaldirektoren zusammen mit den Kreisdirektoren und teilweise auch unter Bezug der Abteilungschefs der Generaldirektion an den Direktorenkonferenzen und den sog. Führungskonferenzen einen allgemeinen Informations- und Erfahrungsaustausch. Wie schon in den Jahren 1971 und 1972, so wurde auch im Berichtsjahr eine dieser Konferenzen in stark erweitertem Rahmen durchgeführt, indem alle Abteilungschefs und deren Stellvertreter sowohl der Generaldirektion als auch der drei Kreisdirektionen beigezogen wurden. Diese grosse Direktorenkonferenz vom 5. November galt namentlich wichtigen Fragen der Formulierung der Unternehmungspolitik sowie den auf Anfang 1974 in Aussicht genommenen Neuerungen in der Organisationsstruktur (vgl. Abschnitt «Planung und Studien»).

Auch in der Zusammensetzung der Geschäftsleitung sind Änderungen eingetreten. Der Präsident der Generaldirektion, Herr Dr. h. c. Otto Wichser, Dipl.-Ing. ETH, gab auf Ende 1973 seinen Rücktritt. Herr Wichser kam auf 1. Oktober 1941 zu den SBB und wurde nach raschem beruflichem Aufstieg vom Bundesrat auf den 1. Juli 1953 zum Generaldirektor und auf 1. Januar 1966 zum Präsidenten der Generaldirektion gewählt. Der Vorsteher des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Herr Bun-

desrat R. Bonvin, sowie der Präsident des Verwaltungsrates, Herr Dr. h. c. R. Meier, würdigten am Ende der Verwaltungsratssitzung vom 4. Dezember das erfolgreiche Wirken des Zurücktretenden und sprachen Herrn Wichser für seine hohen Verdienste um die Schweizerischen Bundesbahnen Dank und Anerkennung aus.

Als neuen Präsidenten der Generaldirektion mit Amtsantritt auf 1. Januar 1974 wählte der Bundesrat auf Antrag des Verwaltungsrates Herrn Generaldirektor Dipl.-Ing. Roger Desponds, bisheriger Chef des Kommerziellen und Rechtsdepartementes. Herr Desponds übernahm das Departement Finanzen und Personal (vgl. Organigramm Seite II). Herr Generaldirektor Dr. Karl Wellinger, bis Ende 1973 Chef des damaligen Bau- und Betriebsdepartementes, wechselte zum neu geschaffenen Departement Verkehr. Als neues Mitglied der Generaldirektion wurde vom Bundesrat auf Antrag des Verwaltungsrates Herr Dr. Werner Latscha, bisheriger Direktor der Zürcher Verkehrsbetriebe, gewählt. Herr Latscha steht dem neugestalteten Departement Technik vor.

Herr Dipl.-Ing Arnold Wälti, in dessen Händen seit anfangs 1958 die Leitung der Abteilung Kraftwerke bei der Generaldirektion lag, trat auf 30. Juni 1973 altershalber zurück. Als Nachfolger im Amte wählte der Verwaltungsrat Herrn Dipl.-Ing. Peter Schaaf. Auf Ende 1973 trat ferner der Chef der Verwaltungsabteilung bei der Kreisdirektion I in Lausanne, Herr Rechtsanwalt Dr. iur. Jules Faure, seit anfangs 1954 in dieser Stellung, in den Ruhestand. Als Nachfolger wurde von der Generaldirektion Herr Rechtsanwalt François-Xavier Savoy gewählt. Den beiden in den Ruhestand getretenen Abteilungschefs wurde von der Generaldirektion für ihre langjährigen und vielseitigen Dienste Dank und Anerkennung ausgesprochen.

II. Planung und Studien

Aus der grossen Zahl von Planungsarbeiten und Studien seien in der Folge einige herausgegriffen und näher dargelegt, um anhand dieser Beispiele Einblick in diese mannigfaltigen Arbeiten zu geben.

Neuorganisation der Generaldirektion

In der in Zusammenarbeit mit dem Betriebswissenschaftlichen Institut an der ETH in Zürich laufenden Studie zur Überprüfung der Organisationsstruktur der SBB konnte eine erste Etappe abgeschlossen werden. Ihre Ergebnisse führten zur Beibehaltung des «Dreier-Kollegiums» in der Generaldirektion, zur Zusammenlegung der Sachbereiche «Produktion» und «Verkauf» im 2. Departement «Verkehr», zur Umteilung der Rechtsabteilung in das 1. Departement «Finanzen und Personal» und zur Eingliederung der Materialverwaltung in das 3. Departement «Technik» (vgl. Organigramm mit dem Stand am 1. Januar 1974, Seite II).

Die weiteren Arbeiten gelten nun der Umgestaltung des Generalsekretariates, der Abteilung Organisation und Informatik sowie weiterer Stabsstellen in einen Zentralen Unternehmungsstab. Dieser wird der Generaldirektion unterstellt sein und soll ihr als Assistenzorgan dienen. Die nähere Gliederung dieses neuen Zentralen Stabes wird zur Zeit noch geprüft.

Mit diesen ersten Massnahmen wird namentlich eine straffere, auf die heutigen und künftigen Unternehmungsaufgaben ausgerichtete Geschäftsführung sowie eine arbeitsmässige Entlastung der Generaldirektoren angestrebt. In der nun folgenden Etappe der Organisationsstudie wird noch eine Reihe weiterer Fragen näher abgeklärt, darunter die zweckmässige Aufgabenteilung zwischen Generaldirektion und Kreisdirektionen.



Zum Wechsel in der Geschäftsleitung

An der von der Generaldirektion gegebenen letzten Pressekonferenz des Jahres 1973 orientierte Herr Präsident Dr. h.c. O. Wichser (Bildmitte), flankiert von Herrn Generaldirektor Dipl.-Ing. R. Desponts (links) und von Herrn Generaldirektor Dr. K. Wellinger (rechts). Ferner nahmen an dieser Konferenz der auf Anfang 1974 gewählte neue Generaldirektor, Herr Dr. W. Latscha (im Bild ganz rechts), sowie Herr Generalsekretär Dr. J. Britt (im Bild ganz links) teil.

Gotthardbasis- linie

Die vom Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement im November 1963 eingesetzte, aus Vertretern der Politik und aus Verkehrsfachleuten zusammengesetzte Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» hat sich nach jahrelanger Arbeit und eingehendem Studium von sechs Planungsvarianten an der Sitzung vom 22. Juni 1970 mit grosser Mehrheit für den Bau eines Basistunnels durch den Gotthard ausgesprochen. Das ausserordentlich wichtige Problem des Ausbaues der Eisenbahn-Alpentransversalen ist im Geschäftsbericht 1971 besonders eingehend behandelt worden. Die Generaldirektion SBB hat dort auch ihre eigene Auffassung bekanntgegeben und am Schluss darauf hingewiesen, dass es nun Sache der politischen Instanzen sei, in dieser nicht nur für die Schweiz und die Schweizerischen Bundesbahnen, sondern auch für Europa wichtigen Frage den richtigen Entscheid zu treffen.

Obschon dieser Entscheid noch aussteht, sind die Studien- und Projektierungsarbeiten im ausdrücklichen Auftrag des Bundesrates weitergeführt worden. Nachdem bereits 1972 das Trasse des Basistunnels Amsteg-Bodio endgültig festgelegt worden war, konnte in Zusammenarbeit mit den interessierten Gemeinden und dem Kanton Tessin auch die Anschlusslinie Bodio-Biasca definitiv geplant werden. Alle tektonischen Sondierungen für den Basistunnel sind abgeschlossen. Die noch im Gange

befindlichen Bohrarbeiten dienen der lokalen Baugrunduntersuchung. Für die Hauptobjekte, nämlich die Anschlusslinien und den doppelspurigen Basistunnel mit Seitenstollen und die drei Zwischenangriffs- und Lüftungsschächte, ist die Ausarbeitung des allgemeinen Bauprojektes im Gange. Über die Fahrstromversorgung, die Unterbringung von Arbeitskräften und die Beschaffung von Betonzuschlagsstoffen für den Tunnelbau sind Studien durchgeführt worden. Neben diesen Projektierungen und Studien wurde die Dokumentation für das Plangenehmigungsverfahren weiterbearbeitet. Mit dem nun erreichten Stand der Studien- und Projektierungsarbeiten wären die technischen Voraussetzungen für den Beginn der Bauarbeiten erfüllt.

Der europäische Infrastruktur-Leitplan

Der vom Ausschuss «Planung» des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) erarbeitete und an einer Pressekonferenz einer breiten Öffentlichkeit bekanntgegebene europäische Infrastruktur-Leitplan – ein Plan für das Schienennetz der Zukunft – hat ein derartig grosses Echo ausgelöst, dass an dieser Stelle auf diese Bestrebungen allgemein kurz einzutreten ist.

Die meisten europäischen Eisenbahnen einigten sich schon frühzeitig auf gemeinsame wichtige technische Richtlinien, um sicherzustellen, dass Eisenbahnfahrzeuge über die Landesgrenzen hinweg verwendet werden können. Ein leistungsfähiger internationaler Verkehr bedingt jedoch nicht nur die frei-zügige Verwendung der Fahrzeuge, sondern auch ein homogenes, den internationalen Verkehrsströmen folgendes Streckennetz mit einem einheitlichen Leistungsstandard. Da aber die einzelnen Netze im europäischen Raum vor allem nach regionalen und nationalen Gesichtspunkten geplant und weiterentwickelt worden sind, vermögen die Eisenbahnen den heutigen Bedürfnissen des internationalen Verkehrsmarktes nicht durchwegs im erwünschten Masse zu genügen.

In den letzten Jahren hat die Verkehrsbelastung auf verschiedenen wichtigen Hauptstrecken die Kapazitätsgrenze erreicht. Mehrere Bahnen sehen sich deshalb gezwungen, ihre Infrastruktur zu ergänzen. Dabei hat sich überall die Erkenntnis durchgesetzt, dass anstelle einer blossen Vermehrung der Streckengeleise neue Linienführungen zu suchen sind, die erlauben, in den für das konventionelle Rad-Schiene-System technisch und wirtschaftlich möglichen Geschwindigkeitsbereich von 200–300 km pro Stunde vorzustossen. Zwischen Rom und Florenz wurde bereits 1970 mit dem Bau einer neuen Linie für 250 km/h begonnen. Ein erster Abschnitt von 122 km Länge wird 1975 in Betrieb genommen werden können. In Frankreich bestehen Projekte für neue Linien für 300 km/h von Paris nach Lyon, nach dem Ärmelkanal-Tunnel und nach Brüssel. Deutschland will bis 1985 950 km neue Schnellverkehrslinien bauen. In der Schweiz sind entsprechende Planungsarbeiten für den Ausbau der Nord-Süd- und West-Ost-Achsen im Gange.

Um der Gefahr zu begegnen, dass diese Neuanlagen wiederum zu sehr auf die nationalen Belange statt auf das moderne Leistungsbild einer europäischen Eisenbahn ausgerichtet werden, hat der Internationale Eisenbahnverband (UIC) anfangs 1971 einer Arbeitsgruppe den Auftrag zur Ausarbeitung eines europäischen Infrastruktur-Leitplanes erteilt. Im Sommer 1973 wurde die erste Etappe dieser Studien mit einem Bericht abgeschlossen, der den Regierungen und den beteiligten Eisenbahnunternehmen zur Vernehmlassung vorgelegt wurde. Darin werden diejenigen Verbindungen zwischen den Räumen mit grossem Verkehrsaufkommen festgelegt, welche künftig das Netz der europäischen Hauptlinien bilden sollen. Zur Wiederherstellung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auto im Fernverkehr und dem Flugzeug über Entfernung bis ca. 500 km ist auf den Linien dieses Europanetzes eine Reisegeschwindigkeit von mindestens 135 km/h notwendig. Unter Berücksichtigung der Unterwegsaufenthalte und der Beschränkungen im Bereich der grossen Agglomerationen setzt dies auf den Überlandstrecken Geschwindigkeiten von mindestens 200 km/h voraus.

Neben der erforderlichen Schnelligkeit kommt aber auch der Häufigkeit der Verkehrsverbindungen und der Planmässigkeit des Verkehrsablaufes eine entscheidende Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang befasst sich der Leitplan mit der einheitlichen Festlegung der quantitativen Leistungsfähigkeit, der Gestaltung der Fahrbahn, der technischen und betrieblichen Ausstattung, der Gestaltung der Knotenpunkte und mit dem Übergang auf andere Transportmittel im Sinne einer durchgehenden Transportkette im Reise- und Güterverkehr über alle Distanzbereiche.

Europäischer Infrastruktur-Leitplan

Entwurf des Internationalen Eisenbahn-Verbandes (UIC) für
das Eisenbahnnetz der Zukunft



Auf Grund einer ersten Festlegung der Verkehrsverbindungen zwischen den grossen Wirtschaftsgebieten Europas wurden vorerst folgende Hauptachsen eingehend untersucht: Barcelona–Narbonne, Chambéry–Torino, Basel–Milano, München–Verona und Grossbritannien–Kontinent. In diesen «Achsenstudien» wurden die qualitativen und quantitativen Anforderungen für den Planungshorizont 1985 und später im Sinne des Leitplanes herausgearbeitet und die erforderlichen Massnahmen zu ihrer Erfüllung festgelegt.

In einer zweiten Bearbeitungsphase werden auf Grund der Stellungnahmen der Regierungen und der Staatsbahnen sowie von Spezialuntersuchungen über die auf weite Sicht zu erbringenden Verkehrsleistungen (Marktforschung und Prognosen) konkrete Vorschläge für den Aus- und Neubau von Strecken und Knotenpunkten zur Verwirklichung des Leitplanes zu erarbeiten sein.

Langfristige Gesamtplanung

Angesichts der zunehmenden Komplexität und der Beschleunigung der Entwicklungen in gesellschaftlicher, politischer, wirtschaftlicher und technischer Hinsicht sowie im Hinblick auf die Veränderungen im nationalen und internationalen Verkehrswesen setzen sich die SBB intensiv mit der Zukunft auseinander. Sie versuchen dabei, die sich für die Unternehmung stellenden Probleme sowie die zu ihrer Lösung notwendigen Vorkehren auf möglichst weite Sicht zu erkennen, wobei eine formulierte Unternehmungspolitik und eine ausgebauten langfristige Planung wichtige Hilfsmittel darstellen. Die Unternehmungspolitik umschreibt die wesentlichen Aufgaben und Ziele. Innerhalb dieses Rahmens hat die langfristige Gesamt- und Bereichsplanung die quantitativen und qualitativen Zielsetzungen auf ihre Realisierbarkeit zu prüfen, aufeinander abzustimmen und zu konkretisieren sowie auch die zu ihrer Erfüllung notwendigen Massnahmen festzulegen. Das Ergebnis dieses iterativen Prozesses wird im langfristigen Gesamtplan mit seinen Zielsetzungen für die einzelnen Bereichsplanungen zusammengefasst. Diese Zielsetzungen sind in jedem Bereich weiter zu detaillieren und zu konkretisieren (Bereichspläne).

Der langfristige Gesamtplan wird für einen bestimmten Zeitpunkt, den Planungshorizont, erstellt. Wegen der langen Realisierungszeit für neue Betriebskonzepte und jener für Grossbauten muss der Planungshorizont möglichst weit vom Erstellungsjahr weg liegen, jedoch wiederum nur so weit weg, dass die Entwicklung in der Zwischenzeit noch abgeschätzt werden kann. Die SBB haben den Zeitraum von 15 Jahren als richtig erachtet. Der langfristige Gesamtplan ist periodisch mit einem neuen Planungsdurchlauf auf den letzten Stand zu bringen. Da ein Planungsdurchlauf ungefähr ein Jahr in Anspruch nimmt, erscheint ein Intervall von drei Jahren zwischen zwei Durchläufen als zweckmäßig. Der Eingabe des Verwaltungsrates an den Bundesrat vom 4. Dezember 1973 über die Investitions- und Finanzplanung der SBB 1974–1980 liegt ein erster, allerdings noch reduzierter Planungsdurchlauf, ausgerichtet auf den Planungshorizont 1980, zugrunde. Über die Finanzierung und damit auch über die Verwirklichung dieser Planung werden die eidgenössischen Räte zu entscheiden haben. Diese Beschlüsse werden natürlich auch den zweiten, auf den Horizont 1990 ausgerichteten Planungsdurchlauf wesentlich beeinflussen. Der Beginn dieser Arbeit ist für den Sommer 1975 in Aussicht genommen. Bis dahin sollen die statistischen Grundlagen, die Berechnungsmethoden, die Bewertungskriterien und die weiteren Unterlagen soweit als möglich verfeinert und verbessert sowie gewisse Simulationsmodelle bereitgestellt werden.

III. Internationale Zusammenarbeit

Im Jahr 1972 hat der Internationale Eisenbahnverband (UIC) den wichtigen Schritt in seine zweite Jahrhunderthälfte getan. Die nächsten Jahre der Verbandsgeschichte werden ohne Zweifel über eine weite Strecke von den drei folgenden Fragen beherrscht sein: Unternehmungsführung, langfristige Planung und automatische Kupplung.

Die im Dezember 1972 beschlossenen Massnahmen zur strukturellen Anpassung der UIC an die Erfordernisse der Gegenwart sind im Berichtsjahr bereits Schritt um Schritt verwirklicht worden. Das neu geschaffene Koordinationskomitee hat seine Arbeit aufgenommen und ein Tätigkeitsprogramm für alle Organe der UIC aufgestellt. In diesem Programm sind nicht nur die zur Zeit im Studium stehenden Fragen zusammengefasst, sondern vor allem auch die Prioritätskriterien für die Bearbeitung festgelegt worden.

Der vom Ausschuss «Planung» der UIC ausgearbeitete «Leitplan der europäischen Eisenbahn der Zukunft», welcher das künftige europäische Schienennetz in umfassender Weise darlegt, hat in Europa sowohl bei den Regierungen und überstaatlichen Verkehrsorganisationen als auch in einer breiten Öffentlichkeit starke Beachtung gefunden (vgl. Seite 14–16).

Die europäischen Eisenbahnen sind auf die Formulierung einer europäischen Verkehrspolitik angewiesen, in der zumindest bezüglich der Prinzipien keine unterschiedlichen Auffassungen bestehen. Leider ist der Weg zu diesem Ziele lang und angesichts der gegensätzlichen Interessen der europäischen Partner voller Hindernisse. Das Jahr 1973 brachte keine grossen Fortschritte. Die Sitzung des Ministerrates «Verkehr» der Europäischen Gemeinschaften wurde mehrmals verschoben, bis sie schliesslich am 18./19. Dezember doch noch zustande kam; die erzielten Ergebnisse sind nicht von Bedeutung. Der grundsätzliche Entscheid, die automatische Kupplung bei den europäischen Bahnen einzuführen, wurde schon vor einiger Zeit gefällt. Der Umstand, dass in einigen Ländern die finanziellen Voraussetzungen nicht gegeben sind, hat nun aber einige Staatsbahnen daran gehindert, den von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) beschlossenen Einführungszeitraum 1981–1985 zu akzeptieren. Aus diesem Grunde musste sich die UIC dazu entschliessen, den Beginn der Umstellung auf 1985 zu verschieben, wobei dann allerdings die Übergangszeit nach Möglichkeit verkürzt werden soll. Besondere Beachtung verdient das Bestreben, im internationalen Verkehr eine gemeinsame kommerzielle Politik der Bahnen zu erarbeiten und für das Zusammenwirken praktische, ausgewogene Lösungen zu suchen. In den Rahmen dieser Aufgabe gehört die systematische und dauernde Beobachtung der Marktlage im internationalen Verkehr, um das Leistungsangebot nach den Bedürfnissen der Kundenschaft ausrichten zu können. Zu den vom Ausschuss «Verkehr» beharrlich verfolgten Zielen gehören u. a. die Vereinheitlichung und Vervollkommenung der administrativen Verfahren und Arbeitsmethoden, die Annäherung der kommerziellen Politik der einzelnen Bahnunternehmungen, eine bessere gegenseitige Abstimmung der internen Tarife zur Erleichterung der Preisbildung und die Anwendung einheitlicher Tarifimprimate im internationalen Verkehr. Darüber hinaus verfolgte dieser Ausschuss den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und studierte die Möglichkeiten der Zusammenarbeit.

Die Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK) hielt im September 1973 am Sitz der UIC in Paris ihre technische Sitzung ab, an der die Einführung neuer internationaler Verbindungen beschlossen wurde. Ferner waren an den in der Konferenz von St. Gallen für die Fahrplanperiode 1973–1975 grundsätzlich festgelegten Fahrplänen für 1974/75 gewisse Anpassungen vorzunehmen.

Der Internationale Personen- und Gepäckwagenverband (RIC) führte seine Untersuchungen über die Anpassung der Vergütungssätze für den Achskilometer der Personenwagen an die wirtschaftlichen Gegebenheiten und über die getrennte Erfassung der ordentlichen und ausserordentlichen Personenwagen-Leistungen weiter.

Wichtigstes Ergebnis einer ausserordentlichen Sitzung der leitenden Organe des Internationalen Güterwagenverbandes (RIV) vom November 1973 in Utrecht war die Annahme neuer Satzungen. Ferner wurde eine Anhebung der Mietsätze für Güterwagen um ca. 27% mit Wirkung ab 1. Juli 1974 beschlossen.

Die schon vor längerer Zeit eingeleiteten Studien, den EUROP-Wagenpark über die zweiachsigen gedeckten, hochbordigen und Flach-Güterwagen hinaus zu erweitern, haben zu einem guten Ende geführt. Der EUROP-Park umfasst nunmehr sieben verschiedene Fahrzeugtypen und einen Bestand von 316 000 Wagen; das sind 45% der Güterwagen, über welche die neun Mitgliederverwaltungen der EUROP-Gemeinschaft insgesamt verfügen. Bevorstehende Studien zielen darauf ab, in den Gemein-



schaftspark noch Wagen weiterer Bauarten aufzunehmen, die Gesamtleistung des Wagenparkes durch einen besseren täglichen Ausgleich zu erhöhen und die Gesamtkosten des rollenden Materials noch gerechter aufzuteilen.

Das im Jahre 1970 revidierte Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) soll auf den 1. Januar 1975 in Kraft gesetzt werden. Das Internationale Eisenbahnttransportkomitee (CIT) widmete daher im Berichtsjahr einen wesentlichen Teil seiner Tätigkeit der Ausarbeitung der einschlägigen neuen Ausführungsrichtlinien. Daneben beteiligte es sich auch an der Revision der beiden Reglemente über die Beförderung von Privatwagen und von Behältern (Anlagen IV und V zum genannten Übereinkommen).

Schliesslich sei noch die Erweiterte Tagung des Geschäftsführenden Ausschusses des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) und der Internationalen Eisenbahnkongress-Vereinigung (AICCF) erwähnt, die vom 3. bis 9. Juni 1973 in Lausanne stattfand und an der im Beisein von 350 Delegierten das Thema «Beteiligung der Eisenbahn am öffentlichen Personenverkehr in den Ballungsräumen» behandelt wurde. Aus den Schlussfolgerungen geht hervor, dass die Schiene zufolge ihrer vorzüglichen Eignung für Automation und Kybernetik in der Lage ist, für den Personenverkehr in Ballungsräumen zweckmässige Lösungen anzubieten, wobei jedoch die finanzielle Mitwirkung der öffentlichen Hand unerlässlich ist.

IV. Personal

Allgemeine Personalfragen

Im Personalsektor konzentrierten sich die Anstrengungen nach wie vor auf die Rekrutierung tüchtiger Mitarbeiter. Den verschiedenen Werbemaßnahmen war ein Teilerfolg nicht versagt; im besonderen konnte der Bedarf an Stationslehrtöchtern und Stationslehrlingen gedeckt werden. Das erfreuliche Resultat zeigt, dass die Eisenbahn nach wie vor auf den jungen Menschen Anziehungskraft ausübt. Dies darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass beispielsweise beim Rangier-, Güter- und Wagenreinigungsdienst sowie beim Geleiseunterhalt weiterhin starke Unterbestände bestehen, die vor allem im Einzugsgebiet grosser Zentren nicht aufgefüllt werden konnten. Der Personalmangel bei dieser Mitarbeiter-Kategorie hielt unvermindert an. Zudem lassen die in den nächsten Jahren unbedingt notwendigen Einstellungsquoten kaum auf eine Entspannung hoffen. Dank den in der elektronischen Datenverarbeitungsanlage SBB gespeicherten Angaben über das Personal – es handelt sich um ein eigentliches Personal-Informationssystem – war es möglich, Prognosen über die Personalstruktur und die Personalbewegungen bis zum Jahre 1992 aufzustellen. Die Auswertungen des Computers zeigen, in welcher Gröszenordnung der Personalbedarf pro Jahr in den einzelnen Fachdiensten und Laufbahngruppen liegt. Die Personalplanung, welche von den Ist-Werten ausgeht und die prognostizierten Bewegungen berücksichtigt, bildet ein wichtiges Element in der Gesamtplanung.

Überlegungen im Zusammenhang mit der langfristigen Personalplanung führten zu einigen Entscheidungen grundsätzlicher Art. So hat die Generaldirektion der Aufnahme von Verhandlungen mit dem Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA) über die Anerkennung der Stationslehre als Berufslehre im Sinne des Berufsbildungsgesetzes zugestimmt. In einem weiteren Schritt wird die Schaffung einer anerkannten Berufslehre für Betriebsangestellte studiert. Dadurch liessen sich das Sozialprestige und in der Folge die Rekrutierungsmöglichkeiten in dieser Mitarbeiter-Kategorie verbessern.

Im Lichte dieser Betrachtungen kann es nicht überraschen, dass der leichte Anstieg des Personalbestandes im Jahresdurchschnitt um 168 Personen leider nicht den Mangelkategorien zugute kam. Genauso die Hälfte der Zunahme fällt auf die Verwaltungsdienste der Generaldirektion und der Kreisdirektionen und die andere Hälfte auf den Zugförderungsdienst, in erster Linie auf das Lokomotivpersonal. Im Baudienst wie im Betriebsdienst war dagegen auch im verflossenen Jahr ein leichter Rückgang hinzunehmen.

In den einzelnen Arbeitsgebieten war im Jahresdurchschnitt folgende Anzahl Bediensteter tätig:

Arbeitsgebiete	1972	%	1973	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	3 554	8,5	3 755	9,0
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	19 832	47,5	19 725	47,0
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergerhilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 707	11,3	4 917	11,7
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 002	7,2	3 000	7,2
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	994	2,4	1 015	2,4
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	4 302	10,3	4 155	9,9
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 720	8,9	3 758	9,0
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	219	0,5	217	0,5
Übriges Personal, inkl. Schiffsdiens auf dem Bodensee	1 420	3,4	1 376	3,3
Total	41 750	100,0	41 918	100,0

Der Bundesbeschluss über das Ämterverzeichnis und der Bundesratsbeschluss über die Einreichung der Ämter der Beamten (Ämterklassifikation) brachten mit Wirkung ab 1. Januar 1973 in der Einstufung der Ämter und damit in der Besoldung bedeutende Änderungen, von denen auch eine Verbesserung der Rekrutierung erwartet wird. Im Berichtsjahr wurden die dazugehörigen Ausführungserlasse in Form von Beförderungs- und Zulassungsvorschriften revidiert. Dabei ging es um die folgenden Arbeiten:

- Umschreibung der Bedingungen, die für die Wahl in ein bestimmtes Amt erfüllt sein müssen.
- Definition der Merkmale, welche für die Zuordnung einer Tätigkeit zu einem Amte der Ämterklassifikation massgebend sind (Merkmalkatalog).
- Erarbeiten eines neuen Systems für das Bewerten der Stellen des Verwaltungspersonals und deren Zuweisung in ein entsprechendes Amt.
- Einstufen der Dienststellen (Bahnhöfe und Stationen) nach ihrer verkehrlichen Bedeutung; diese Klassifikation dient als eine der Grundlagen der Einreichung des dort tätigen Betriebspersonals.

Darüber hinaus mussten Übergangsregelungen und Anpassungen bei den zusätzlichen Lohnkomponenten wie Zulagen, Nebenbezüge des fahrenden Personals usw. getroffen werden. Der einzige noch offene Differenzpunkt aus der Revision der Ämterklassifikation – die Einreichung der Rangierangestellten – konnte auf 1. Januar 1974 ebenfalls zu einer Lösung geführt werden: die erfahrenen Angehörigen dieser Kategorie werden um eine Lohnklasse höher eingereiht. Diese Korrektur der Laufbahn der Rangierangestellten zog zudem einige Verbesserungen für ältere Mitarbeiter der übrigen Dienste

Mechanisierte Geleiseerneuerung

Beim Bahndienst werden neue, hochmechanisierte Bauzüge für die Erneuerung der Geleise eingesetzt, um dem Personalmangel zu begegnen, die physischen Arbeitskräfte soweit als möglich zu schonen und zugleich die Produktivität zu erhöhen.



nach sich. Ein Markstein konnte ferner mit der Neukonzeption des Bewertungssystems für die Einreihung der Stellen des Verwaltungspersonals gesetzt werden. Das neue System erlaubt, jede Stelle der administrativen und technischen Bereiche zu bewerten und einer Besoldungsklasse zuzuordnen. Als Grundlage dienen die Pflichtenhefte, welche vom Vorgesetzten zusammen mit dem Mitarbeiter aufgestellt werden. Anlässlich dieser Bewertung wird auch die Organisationsstruktur überprüft. Auch im Sektor Anstellungsbedingungen und Arbeitszeit wurde danach getrachtet, dem Personalmarkt entsprechende Lösungen zu finden. Die Änderung des Bundesgesetzes über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten führte in weiteren Belangen zur beruflichen Gleichstellung der im Bundesdienst stehenden Frau gegenüber ihren männlichen Kollegen. Die verheiratete Mitarbeiterin kann nun nach den gleichen Grundsätzen wie der verheiratete Mann in das Beamtenverhältnis eintreten bzw. bei Verheiratung darin verbleiben. Auch hat die Mitarbeiterin nach der neuen Regelung Anspruch auf die Heiratszulage.

Seit Frühjahr 1973 läuft bei der Kreisdirektion I in Lausanne und bei einigen Abteilungen der Generaldirektion in Bern ein Versuch mit gleitender Arbeitszeit. Eine Umfrage beim betreffenden Personal ergab eine überwältigende Mehrheit für die neue Regelung, so dass die generelle Einführung bei allen Verwaltungsdiensten ins Auge gefasst wird.

Personalschulung und Ausbildungszentrum

Die Ausbildung der Mitarbeiter stellt einen wesentlichen Faktor für die Leistungsbereitschaft des Unternehmens dar und beeinflusst die Haltung zur Arbeit massgeblich. Während sich früher die Ausbildung hauptsächlich auf die traditionellen Eisenbahnerberufe – wie Lokomotivführer, Betriebsdisponenten und Kondukteure – ausrichtete, wird sie seit einigen Jahren als wichtige allgemeine Aufgabe betrachtet. So hängt beispielsweise auch die Gewinnung guter Mitarbeiter für den Geleisebau und für die Arbeiten im Betriebs- und Zugförderungsdienst nicht zuletzt von den Ausbildungsmöglichkeiten ab. Das aus diesen Überlegungen neugestaltete Programm für die Grundausbildung der Betriebslehringe und der Geleisemonteure hat sich bewährt. Besondere Aufmerksamkeit wurde auch der systematischen Schulung der Fachlehrer und Lehr-Vorstände geschenkt.

Die Schulung der Führungskräfte wurde intensiv vorangetrieben. Mit 25 Vorgesetztenkursen und ebenso vielen Ergänzungstagungen für Kursteilnehmer früherer Jahre wurde die Kaderausbildung noch etwas verstärkt. Rund 1000 Vorgesetzte aller Stufen konnten im vergangenen Jahr auf diesem Wege erreicht werden. Ein betriebswirtschaftlicher Lehrgang für das obere Kader vermittelte ferner das für eine erfolgreiche Führungsarbeit unerlässliche Kosten- und Leistungsdenken sowie Kenntnisse in Entscheidungsmethodik.

Auf dem Wege zur Realisierung eines Ausbildungszentrums SBB wurden entscheidende Fortschritte erzielt. Nachdem über 30 Offerten für Landparzellen in verschiedenen Gegenden der Schweiz eingehend geprüft worden waren, entschieden sich Generaldirektion und Verwaltungsrat für den Standort in den Gemeinden Murten/Muntelier. Dieses Gelände erwies sich sowohl hinsichtlich Preis und Lage als auch bezüglich technischer Erschliessung als am geeignetsten. Besonders wichtig ist die gute Erreichbarkeit aus allen Teilen des Landes, um die Verluste an Reisezeit für die vielen tausend Kursbesucher möglichst klein zu halten. Die Nähe Berns hat ferner den Vorteil, dass die Führungskräfte der Generaldirektion an der Ausbildung stärker beteiligt werden können als bei entfernteren Standorten. Bereits ist das Roh-Raumprogramm für diese zentrale Ausbildungsstätte ausgearbeitet worden.

Der Psychologische Dienst wirkte in mehr als 1900 Fällen bei eignungspsychologischen Beratungen mit. Ein grosser Beratungsaufwand ergab sich auch bei der Entwicklung von schriftlichen Verfahren für die Fachprüfungen innerhalb des betrieblichen Bildungswesens. In diesem Bereich entstand ein Schwergewicht bei der Durchführung von vier zweiwöchigen Seminaren für Fachlehrer und elf viertägigen Seminaren für Lehr-Vorstände, -Zugführer und -Kondukteure des Betriebes. Die Grundlagenarbeit in diesem Bereich stand im Zeichen der Planung des Ausbildungszentrums. Im Bereich «Mensch und Organisation» lief eine breitangelegte Studie über die vom Betrieb eingeführten neuen Laufbahnen. Die Auswertung der verschiedenen Umfragen ist im Gange.



Personalfürsorge

Im Rahmen der verfügbaren Mittel wurde die Förderung der Wohnungsvorsorge systematisch weitergeführt. Dank den von der Eidgenössischen Finanzverwaltung den SBB gewährten Darlehen für den sozialen Wohnungsbau konnten im Jahre 1973 rund 340 zusätzliche Genossenschaftswohnungen bezogen werden. Solange diese Kreditgewährung weitergeführt werden kann, sollten jährlich rund 300 neue Genossenschaftswohnungen finanziert werden können. Weitere Bestrebungen gingen dahin, Wohnungsanrechte bei bereits bestehenden Baugenossenschaften zu erwerben. Ermuntert durch die guten Erfahrungen mit den Ledigenheimen in Basel und Zürich ist beabsichtigt, solche Unterkünfte in weitern grösseren Städten zu erstellen. In Genf ist ein Ledigenheim mit 90 Betten im Entstehen begriffen. In Däniken entstand das erste Lehrlingsheim für Geleisemontiere. Obschon in den 35 Personalrestaurants der SBB auf anfangs 1973 Preisanpassungen erfolgten, mussten im Berichtsjahr namhafte Fehlbeträge gedeckt werden. Hinzu kommen die Aufwendungen für die bauliche Erneuerung. Die Generaldirektion genehmigte ein mehrjähriges Sanierungsprogramm, damit die Räumlichkeiten und Einrichtungen den heutigen Erfordernissen der Gemeinschaftsverpflegung entsprechend erneuert und verbessert werden können.

Die individuelle Sozialarbeit wurde durch Anstellung von drei weiteren Sozialberatern – je einem pro Kreisdirektion – erweitert. Diese sind für die Betreuung suchtgefährdeter Mitarbeiter besonders ausgebildet. Mitarbeitern, deren Finanzhaushalt durch Krankheit oder andere Umstände aus dem Gleichgewicht geraten ist, konnte auch im Berichtsjahr mit Leistungen aus der Hilfskasse, dem Hilfsfonds und durch Darlehensgewährung Hilfe geleistet werden.

Die SBB erwarben auf Rechnung der Hilfskasse im Rheumakurort Leukerbad sieben Kleinwohnungen. Zusammen mit hinzugemieteten sechs Kleinwohnungen stehen den kurbedürftigen Mitarbeitern und Pensionierten nun 13 Wohnungen zu Vorfugs-Mietpreisen zur Verfügung. Die Wohnungen sind sehr gefragt. Die Modernisierungsarbeiten in dem von den SBB im Jahre 1956 erworbenen Berghaus Hasliberg, das alljährlich Skilager für Lehrlinge und Lehrtochter beherbergt, verschiedenen Kursveranstaltungen dient sowie Eisenbahnerfamilien zur Verbringung von Ferien zur Verfügung steht, sind abgeschlossen. Dank dem Bau der Bergbahnen Meiringen–Planplatte hat das Berghaus an Beliebtheit sowohl für Ski- als auch für Wanderferien gewonnen.

Unfallverhütung

Grösste Bedeutung kommt dem Schutze aller Personen – Mitarbeiter und Drittpersonen –, die sich im Gefährdungsbereich der Zug- und Rangierfahrten aufhalten, zu. Als Leitlinie gilt «Besser gesehen werden – früher warnen können». Das im Entwurf vorliegende Reglement über die Warnausrüstungen für den Aufenthalt von Personen auf und neben den Geleisen trägt diesen Erfordernissen Rechnung. Neben einer für die eigenen Fachdienste abgewogenen internen Ordnung musste auch eine brauchbare Regelung für den weitgespannten Kreis aller sich regelmässig oder gelegentlich im Geleisebereich aufhaltenden Drittpersonen gefunden werden. Entsprechende Regelungen für ausländisches Bahnpersonal in Grenzbahnhöfen, Post-, Grenzkontroll- und Zollpersonal sind in Vorbereitung. Die neuen Vorschriften sollen im Jahre 1974 in Kraft gesetzt werden.

Personalversicherung

Bei der Pensions- und Hilfskasse stieg der versicherte Verdienst allein zufolge der Änderungen im Einreichungs- und Beförderungssektor um 20,9 Mio Franken an. Für diese Erhöhung entrichteten die Versicherten die statutarischen Erhöhungsbeiträge, während die Bundesbahnen die nach Verrechnung der Versichertenbeiträge verbleibende Deckungskapitalbelastung zu verzinsen haben. Daraus ergibt sich eine Erhöhung des Fehlbetrages von 47 Mio Franken. Am Jahresende zählte die Pensions- und Hilfskasse 34 512 (1972: 34 515) Versicherte und 3099 (3134) Einleger. Die Summe der versicherten Verdienste betrug 634,4 Mio Franken (567,2 Mio Franken). In den Genuss von Renten kamen insgesamt 19 744 (19 969) Bezüger mit einem Total am Jahresende von 148,3 Mio Franken (129,8). Nähere Angaben können dem besonderen Jahresbericht entnommen werden.

Bei der Krankenkasse SBB trat auf den 1. Juli 1973 ein Nachtrag zu den Statuten in Kraft. In der Krankenpflegeversicherung sind vor allem die Leistungen bei Aufenthalt in Spitäler und anderen Heilstätten wesentlich erhöht worden. Ferner wurden die Beiträge an die Kosten für Zahnbehandlungen, von Hilfsmitteln usw. der Teuerung angepasst. Neu werden auch Beiträge an die Entlohnung von

Heimkrankenpflegerinnen und Hauspflegerinnen ausgerichtet. Um das finanzielle Gleichgewicht in der Pflegeversicherung zu erhalten, mussten die Mitgliederbeiträge entsprechend erhöht werden. Die Krankenkasse erzielte einen Einnahmenüberschuss von 2,0 Mio Franken (0,5 Mio Franken). Die Kasse zählte am Jahresende 42 782 Männer (42 797), 14 856 Frauen (14 437) und 9802 Kinder (9555) als versicherte Mitglieder. Für weitere Angaben sei ebenfalls auf den besonderen Jahresbericht verwiesen.

Bahnärztlicher Dienst

Trotz den mannigfaltigen technischen Sicherheitseinrichtungen bildet ein guter Gesundheitszustand der Eisenbahner nach wie vor eine wichtige Voraussetzung für die Gewährleistung einer sicheren Beförderung der Fahrgäste, den zuverlässigen Transport der Frachtgüter und den reibungslosen Ablauf aller betrieblichen Aufgaben. Daher klärt der Bahnärztliche Dienst unter Bezug privater Ärzte schon bei der Anstellung von Personal die medizinische Tauglichkeit ab. Im Jahre 1973 stellten sich 2938 Bewerber zur Aufnahmeuntersuchung, wobei von den Ärzten 2671 Bewerber (90,9%) hinsichtlich des Gesundheitszustandes ohne Vorbehalt als für den Eisenbahndienst tauglich erklärt werden konnten. Damit beginnen nun aber erst die spezifischen Aufgaben des Bahnärztlichen Dienstes.

Manche Eisenbahnerberufe sind mit besonderer Verantwortung belastet. Vor allem stellen die Betriebsgefahren hohe Anforderungen an jenes Personal, dem sicherheitsdienstliche Funktionen übertragen sind. Daher ist beispielsweise der Gesundheitszustand der Lokomotivführer besonders wichtig. Der Bahnärztliche Dienst bietet denn auch alle Lokomotivführer periodisch zu Kontrollen auf. Im Jahre 1973 konnten 95,5% der untersuchten Lokomotivführer als völlig gesund erklärt werden und dürfen ihren Dienst ohne Einschränkung weiter besorgen, 3,5% dagegen dürfen im Sinne einer Vorsichtsmassnahme ihren Dienst nur noch in Begleitung ausüben, und 1% aller Untersuchten musste aus medizinischen Gründen auf den Fahrdienst verzichten. Kommen solche Entscheide die Betroffenen manchmal auch sehr hart an, so ist sich jeder doch bewusst, dass er seine berufliche Befriedigung nicht der Sicherheit im Fahrbetrieb voranstellen darf.

Vorbeugen ist immer besser als heilen, und da beispielsweise die Tuberkulose erfahrungsgemäß sehr lange Dienstaussetzungen verursacht und wegen ihrer Ansteckungsgefahr besonders berüchtigt ist, kontrolliert der Bahnärztliche Dienst seit Jahren anhand von Schirmbildaufnahmen periodisch den Zustand der Lungen. Dies gilt nicht nur für die Eisenbahner, sondern für das gesamte Bundespersonal. Im Berichtsjahr wurden 33 530 Schirmbilder angefertigt. Im Jahre 1972 waren es 39 510 Schirmbilder, wobei immerhin neun Fälle von Lungentuberkulose entdeckt wurden, ein Beweis dafür, dass diese Krankheit noch nicht verschwunden ist.

Wenn auch die Grippe-Infektion meist nicht zu schweren Krankheitsbildern führt, so werden in Epidemiezeiten wegen Ansteckung sehr viele Personen davon betroffen. Nachdem nun ein Impfstoff gegen Grippe-Viren verfügbar ist, konnten prophylaktisch Impfaktionen durchgeführt werden, die sich in der Morbiditätsstatistik nachweisbar günstig auswirkten.

Trotz Aufnahmeuntersuchung, medizinischer Kontrolle und Prophylaxe ist es nicht völlig zu vermeiden, dass Eisenbahner im Verlaufe ihrer dienstlichen Tätigkeit aus medizinischen Gründen für ihren bisherigen Arbeitsbereich untauglich werden. Als Ursachen stehen Erkrankungen aus dem Rheumaformenkreis und des Zirkulationssystems im Vordergrund. Für diese Bediensteten muss eine Lösung in der Weise gefunden werden, dass sie in einen anderen, ihrer Eignung entsprechenden Arbeitsbereich versetzt werden. Im Jahre 1973 waren es beispielsweise 91 Bedienstete (im Vorjahr 123), die aus medizinischen Gründen für ihren angestammten Dienst dauernd untauglich erklärt werden mussten. Demgegenüber konnten 54 Mitarbeiter (im Jahre 1972 40) einer anderen, ihrem Gesundheitszustand entsprechenden Arbeit zugeführt werden, wobei in acht Fällen eine Umschulung durch die Invalidenversicherung finanziert wurde.

Die Dienstaussetzung des Personals wegen Krankheit und Unfalls (sog. Morbidität) ist mit durchschnittlich 15,36 Tagen pro Bediensteten etwas höher als 1972 (14,82 Tage) und 1971 (15,19 Tage). Die Krankheits- und Unfallabsenzen des gesamten Personals werden seit November 1973 mit dem Computer bearbeitet.

V. Verkehrsabrechnung im Zeitalter der elektronischen Datenverarbeitung

Seit den Beschlüssen über die Neuordnung der Verkehrsabrechnung in den Jahren 1954 (Güterverkehr) und 1963 (Personenverkehr) befindet sich diese in einem ständigen Umbruch. Mit der Modernisierung wird das Ziel verfolgt, Abrechnungsverfahren bereitzustellen, die arbeitssparend wirken, einfach zu handhaben sind und auf das Leistungsvermögen der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte Rücksicht nehmen. Gleichzeitig sollen die Kontrolle und die Information über die Verkehrsergebnisse verbessert werden.

Im Personenverkehr konnte die Ausrüstung der Dienststellen mit Billetautomaten bereits Ende 1969 abgeschlossen werden. Heute stehen auf 221 Dienststellen der SBB 295 Billetautomaten im Betrieb. 88 Apparate des gleichen Typs sind auf Dienststellen der konzessionierten Transportunternehmungen aufgestellt. Ende Januar 1973 wurde bei den SBB der letzte Schalter-Billetdrucker in Betrieb genommen. Damit ging die Einführung einer Rationalisierungsmassnahme zu Ende, die im Jahre 1965 mit dem Einsatz eines ersten Prototyps begonnen und dann in zwei Etappen vollzogen wurde. Heute sind 297 Dienststellen der SBB mit insgesamt 404 Schalter-Billetdruckern und 38 Dienststellen der konzessionierten Transportunternehmungen mit total 45 Druckern ausgerüstet. Bei den SBB werden als Gesamtjahresleistung über die Schalter-Billetdrucker rund 40 Millionen Fahrausweise verkauft. An den Billetautomaten werden rund 5 Millionen Billette bezogen. Die Billetdruckerei muss als Folge dieser Rationalisierungsmassnahmen jährlich nur noch rund 8 Millionen Billette Edmonsonscher Art für die nicht mit Schalter-Billetdruckern ausgerüsteten Stationen drucken.

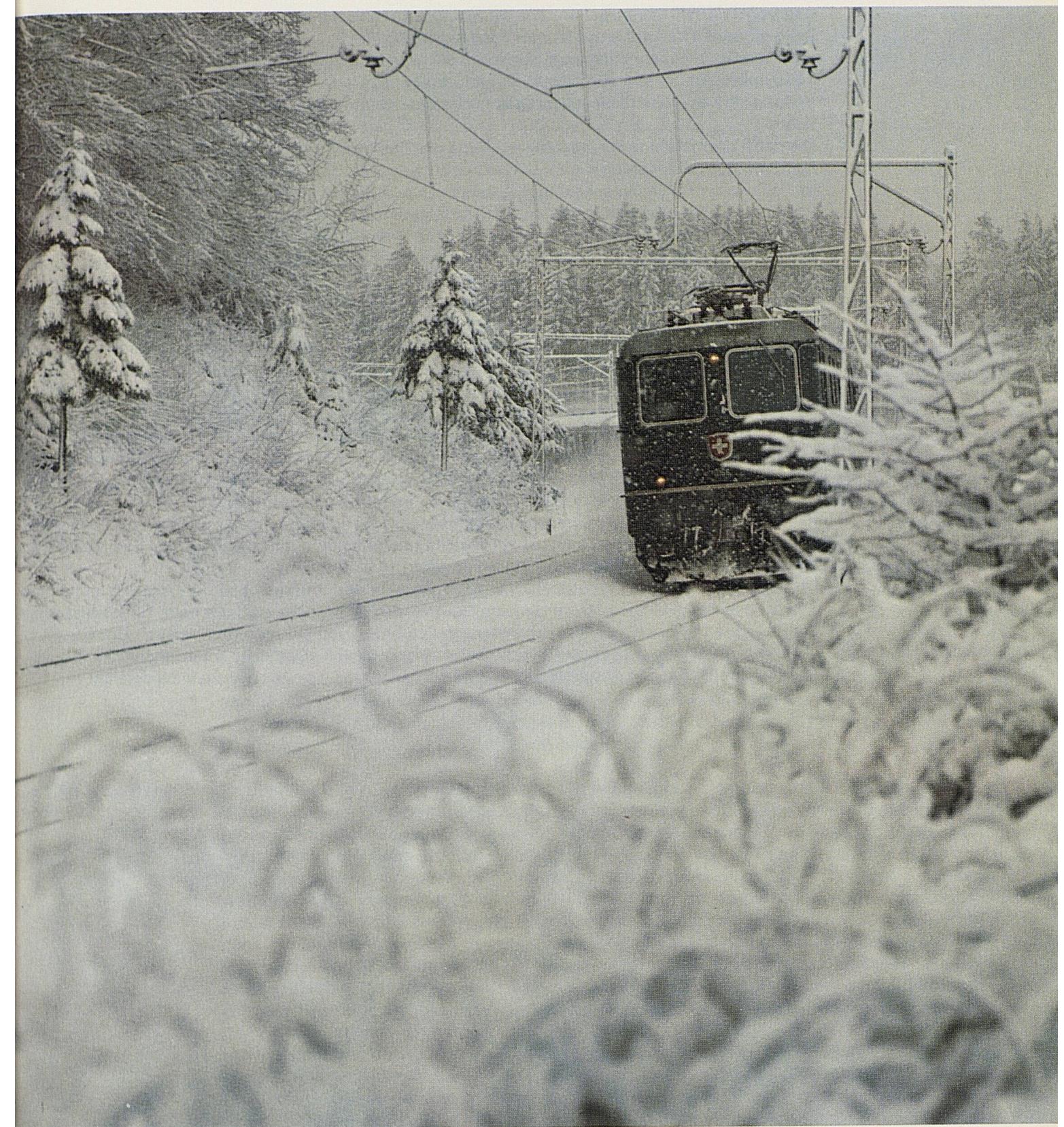
Der Abschluss der Ausrüstung der Dienststellen mit Schalter-Billetdruckern ist nicht gleichbedeutend mit dem Abschluss der Mechanisierung im Sektor Personenverkehr. In den nächsten Jahren sind alle bisher noch nicht erfassten Fahrausweise mit festen Preisen in die mechanographische Abrechnung einzubeziehen. Dies geschieht über das sogenannte «Kasten-System». Der Name «Kasten-System» weist darauf hin, dass, wie beim althergebrachten Verfahren, vorgedruckte Billette aus dem Billetkasten verkauft werden. Neu ist, dass für die Abrechnung nur noch die Nummern der aufliegenden Billette der Datenverarbeitungs-Anlage (EDV) gemeldet werden müssen, die dann sämtliche Abrechnungsaufgaben übernimmt. Dieses System ist im internationalen Verkehr bei der Abrechnung der fertiggedruckten Billette schon seit längerer Zeit eingeführt.

Diese drei Verkaufs- und Abrechnungsverfahren (Schalterdrucker, Billetautomat und Kastensystem) haben für die Dienststellen hinter der Front den grossen Vorteil, dass der Computer die Abrechnung gegenüber den Verkaufsstellen und die Anteilszuscheidung an die konzessionierten Transportunternehmungen sowie an die ausländischen Bahnen durchführt. Mit diesen Lösungen wurde – insbesondere was die Einführung der Daten in die EDV anbelangt – zum Teil Neuland betreten. Alle Neuerungen haben sich bewährt.

Die früher auf Vorrat gehaltene Anzahl Fahrausweissorten mit vorgedruckten festen Preisen für die Dienststellen der SBB und der konzessionierten Transportunternehmungen sowie der gegenüber den SBB rechnungspflichtigen Reisebüros kann auf rund 340 000 geschätzt werden. Davon sind bis heute rund 243 000 in die mechanographische Verarbeitung einbezogen. Der Mechanisierungsgrad beträgt somit etwas mehr als 70%.

Mit der Einführung der elektronischen Platzreservierung, vorläufig im Verkehr Schweiz–Ausland, ist auch die Abrechnung der Gebühren und Zuschläge für die reservierten Plätze auf eine neue Grundlage gestellt worden. Die von den Verkaufsstellen geschuldeten Beträge werden in der Datenverarbeitungsanlage festgehalten und ausgewertet. Die Abrechnung mit den ausländischen Bahnen erfolgt ebenfalls auf Grund der in der Datenverarbeitungsanlage gespeicherten Daten. Die Integrierung dieser Seite der Abrechnung in die Datenverarbeitung ist vorläufig erst von den SBB verwirklicht worden.

Um dem Reisenden ein grösseres Billetangebot bieten zu können und mit Rücksicht auf die Personalverknappung sind zwei Prototypen von neuen Billetautomaten mit erweiterter Kapazität in Auftrag gegeben worden. Mit dem neuen Prototyp sollen maximal 320 Zielwünsche mit je acht Billetsorten (einfach, retour, 1. und 2. Klasse, je zum ganzen und halben Preis) befriedigt werden können. Diese Billetautomaten nehmen Münzen sowie Banknoten zu Fr. 20.– an und können Münzen bis zum Höchstbe-



trag von Fr. 19.90 herausgeben. Für die mechanographische Weiterverarbeitung werden die Daten jedes einzelnen Verkaufes auf Magnetband registriert.

Was den Güterverkehr anbelangt, so wurde die grundlegende Umstellung der Abrechnung im Jahre 1960 vollzogen. Sie brachte neben der Einführung des vierteiligen Frachtbriefes im schweizerischen Verkehr als Kernstück die mechanographische Verarbeitung des schweizerischen Wagenladungsverkehrs.

Die nebst der maschinellen Frachtberechnung und Frachtpflege für gewisse von Anfang an vorgesehene zentrale Fakturierung wurde sukzessive ausgedehnt. Heute werden gegen 80% der Sendungen des schweizerischen Wagenladungsverkehrs zentral fakturiert. Für diese Sendungen haben die Stationen weder Frachten zu berechnen, noch geschuldete Beträge einzukassieren oder zu verbuchen. Für den Verkehr bestimmter Grosskunden (Verkehr ab zwei Raffinerien und ab 17 Produktionsstätten der Bindemittelindustrie) wurde das Abfertigungs- und Abrechnungsverfahren in den Jahren 1971 und 1972 noch weiter vereinfacht. Diese mit Datenverarbeitungsanlagen arbeitenden Grossverfrachter stellen den SBB die Angaben für die Bahnberechnung auf Magnetband zur Verfügung. Dieser Datenträger ersetzt den Frachtbrief als Abrechnungsdokument. Das Beförderungsdokument in Form der Wagenetikette wird von der Datenverarbeitungsanlage erstellt. Dank dieser im Interesse der Kundenschaft und der Bahn getroffenen Arbeitskoordination fällt die Datenerfassung durch die SBB für insgesamt rund 380 000 Sendungen im Jahr weg. Dies entspricht einem Anteil von rund 20% des schweizerischen Wagenladungsverkehrs.

Das neue Abrechnungsverfahren im schweizerischen Wagenladungsverkehr hat sich bewährt. Im Zusammenhang mit der Integrierung des internationalen Güterverkehrs in die mechanographische Abrechnung wird es gegenwärtig überarbeitet, modernisiert und auf die technischen Entwicklungstendenzen ausgerichtet. Es sollen die Arbeitsabläufe in allen Bereichen weiter rationalisiert, das Verfahren der Frachtberechnung verbessert, die Durchführung von Tarifänderungen erleichtert und nicht zuletzt der Dienst am Kunden weiter ausgebaut werden (eingehendere Information sowie Systematisierung der zentralen Fakturierung über das Einzahlungskartenverfahren).

Die Fortschritte der mechanographischen Lösungen in andern Bereichen der Unternehmung sowie die auf internationaler Ebene gemeinsam festgelegten Richtlinien eröffnen neue Rationalisierungsmöglichkeiten. So sind z. B. im internationalen Personen- und Güterverkehr Versuche im Gange, anstelle von Abrechnungslisten auf Magnetband aufgenommene Daten auszutauschen. Die an solchen Lösungen interessierten Abteilungen der SBB sind an diesen Arbeiten massgeblich beteiligt.