

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89 (1971)
Heft: 13

Artikel: Elektronische Platzreservierung bei den SBB
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-84810>

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: 16.04.2026

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

die Fertigstellung des Nordflügels des Aufnahmegebäudes mit Expressbuffet und Brasserie, wonach die Räume des heute provisorisch untergebrachten Bahnhofbuffets frei werden und die Bauarbeiten für die Erstellung der Telefon- und Telegraphenräume sowie Kioskanlagen im Ostflügel beginnen können. Ferner wird die Wechselstube als Provisorium auf die Ebene der Schalterhalle zu stehen kommen. Gleichzeitig wird der restliche Teil der Gepäckhalle niedergelegt und der Fussgängerverkehr nochmals umge-

leitet, damit der Aushub für die städtische Unterführung zum Trambahnhof erfolgen kann. Zum selben Zeitpunkt beginnen auch die Rohbauarbeiten für den Westflügel des Aufnahmegebäudes (entlang dem Burgerspital) und für das Dienstgebäude West (zwischen Burgerspital und Gleisanlage, Bild 2), das für die Bahnhofleitung bestimmt ist. Die Fertigstellung der Gebäude des Berner Bahnhofes ist im Jahre 1973 zu erwarten, und die Beendigung sämtlicher Restarbeiten bis etwa 1975.

Elektronische Platzreservierung bei den SBB

DK 656.228

Die Reservierung von Sitzplätzen im internationalen Verkehr ist von den SBB 1922 eingeführt worden. Sie stellt heute eine unentbehrliche und von den Reisenden geschätzte Dienstleistung dar. Im internen schweizerischen Verkehr ist die Platzreservierung nur für Reisegruppen von zehn und mehr Personen möglich, die mit der Bestellung des Kollektivbilletts automatisch ausgelöst wird. Die Reservierung sichert nicht nur dem Reisenden in den internationalen Zügen einen Sitzplatz nach seinen individuellen Wünschen, sondern liefert den Bahnbetriebsstellen zugleich Anhaltspunkte über die zu erwartende Zugbesetzung. Bei gewissen Zügen, vor allem im Trans-Europ-Netz, ist die Platzreservierung sogar obligatorisch.

Das Bestell- und Reservationsverfahren beruht seit jeher auf einem ständig weiter ausgebauten Übermittlungsnetz – schriftlich, telephonisch, mit Fernschreiber –, das die bei den schweizerischen Bahnhöfen, Stationen und Reisebüros eingehenden Wünsche einer der elf Reservierungsstellen der SBB weiterleitet. Jährlich finden in der Schweiz rund 1,7 Mio Platzreservierungen statt. Bedenkt man, dass je nach Saison und Tageszeit grosse Schwankungen und Verkehrsspitzen auftreten, so leuchtet ein, dass das heutige manuelle System nicht nur überfordert, sondern ganz allgemein nicht mehr zeitgemäss ist. Berechtigten Bedürfnissen, wie der Reservierung ab ausländischen Bahnhöfen oder der Ausdehnung der Reservierungsfristen, kann heute nicht oder nur ungenügend entsprochen werden.

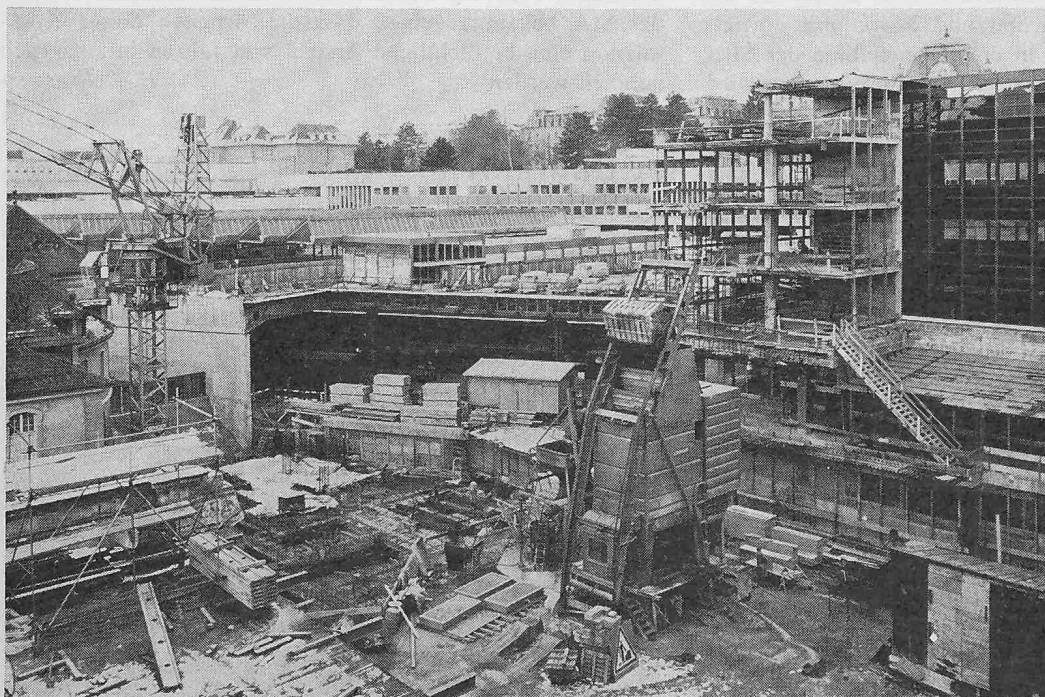
Die dem bisherigen Verfahren anhaftenden Mängel und die Bestrebungen nach Rationalisierung und Automa-

tisierung haben die westeuropäischen Bahnen bewogen, neue Lösungen unter Anwendung der *elektronischen Datenverarbeitung* zu suchen. Die gefundene Konzeption sieht zum einen die Zentralisierung des Platzangebotes jeder Bahn in einer elektronischen Datenverarbeitungsanlage und zum anderen einen internationalen Verbundbetrieb aller Anlagen vor. Damit werden eine Reihe von Verbesserungen erreicht.

Diese Überlegungen haben auch die SBB bewogen, die Platzreservierung grundlegend zu modernisieren und hierfür ein *Datenverarbeitungssystem* mit einer Zentrale in Bern einzusetzen, die auf den Fahrplanwechsel 1972, d. h. am 28. Mai, in Betrieb kommen soll. Seine Vorteile können allerdings erst voll ausgeschöpft werden, wenn die Zusammenschaltungen mit den ausländischen Anlagen verwirklicht sind. Diese Abschlussphase dürfte bis etwa 1975 erreicht sein. Im Verkehr von der Schweiz nach Italien und umgekehrt kommen die Vorzüge der elektronischen Reservierung den Reisenden schon seit dem Sommer 1970 zugute, nachdem die Bahnhöfe Lausanne, Basel und Zürich an den Reservierungscomputer der FS in Rom angeschlossen worden sind.

Das neue Platzreservierungssystem der SBB wird umfassen:

- die elektronische Datenverarbeitungsanlage in Bern. In der mit elektronischen Datenverarbeitungsgeräten normaler Bauart ausgerüsteten zentralen Anlage ist das Platzangebot der von der Schweiz nach dem Ausland



Neubau Bahnhof Bern

Bild 2. Blick vom Neubau auf die Baustelle (Stand Ende Februar 1971); links Burgerspital/Kapellentrakt, im Vordergrund Rohbauarbeiten für das Dienstgebäude West (Bahnhofleitung), Mitte Perronanlage mit Überdeckung und Postreisestation, rechts Nordflügel des Kopfbaues. Nach Demontage der Betonmischanlage erfolgt der Aushub für die tiefegelegte Schalterhalle

- verkehrenden Züge eingespeichert. Die von den Buchungsstellen eingehenden Reservierungsanträge werden sofort verarbeitet und bestätigt;
- die Reservierungszentrale in Bern. Sie gibt der elektronischen Anlage die für jeden Tag reservierbaren Plätze frei, überwacht laufend den Belegungsstand der Züge, disponiert den Einsatz zusätzlicher Wagen und regelt Sonderfälle;
- die Buchungspulte. Die wichtigsten Verkaufsstellen werden mit besonderen Buchungspulpen ausgerüstet, die aus einem optischen Leser als Inputgerät (Eingabe der Daten) und einem Fernschreiber als Outputgerät (Ausgabe der Daten) bestehen. Die SBB beabsichtigen insgesamt 42 Buchungspulte bei Bahnhöfen und deren 27 bei privaten Reisebüros an den Computer anzuschliessen. Die Schalterbeamten dieser Stellen können danach in Sekundenschnelle Plätze im Angebot jeder angeschlossenen Bahn buchen;

- die «Auslistegeräte». Diese bei den Zugausgangsbahnhöfen aufgestellten Geräte drucken bei Erreichen des Belegungsschlusses eines Zuges automatisch die für das Kennzeichen der reservierten Plätze erforderlichen Zettel sowie die dem Begleitpersonal abzugebenden Belegungslisten aus.

Stand der Arbeiten bei den ausländischen Bahnen

Als erste Verwaltung hat die Spanische Staatsbahn die elektronische Platzreservierung im Sommer 1968 eingeführt; 1969 folgten die Italienischen Staatsbahnen und 1970 die Bahnen in Skandinavien. Dieses Frühjahr nimmt die Deutsche Bundesbahn eine Anlage in Betrieb, an welche die Bahnen in Belgien, Dänemark, Luxemburg und Österreich angeschlossen sind. Für 1973/74 sind der Anschluss Frankreichs an das westeuropäische Reservierungssystem und die Betriebsaufnahme der Anlage der Niederländischen Eisenbahnen vorgesehen.

Güterverkehr mit Grossbehältern (Container)

DK 656.0254.

Einleitung

Der Gütertransport mit Grossbehältern (Container) ist wohl eine der wichtigsten Entwicklungen im Transportwesen seit langer Zeit. Die Güter sind während der Reise geschützt vor Witterungseinflüssen und Beschädigungen. Zudem können die Behälter leicht verschoben und umgeladen werden. Die erhebliche Zeitersparnis für das Beladen beziehungsweise Entladen der Transportfahrzeuge ermöglicht einen wesentlich rationelleren Einsatz derselben; die Fahrzeug-Stillstandzeiten betragen in vielen Fällen nur noch einen Bruchteil der mit herkömmlichen Methoden üblichen. Ursprünglich in England für den schnellen Transport «von Haus zu Haus» unter Einbezug der Eisenbahn entwickelt (daher baut die Normung dieser Behälter auf das Britische Masssystem auf), hat sich der Container in relativ kurzer Zeit auch im Schiffs- und im Luftverkehr durchgesetzt.

Die Container weisen normierte Grössen und Formen auf (ausser Einzweckbehälter, wie zum Beispiel die Gepäckcontainer für Grossraumflugzeuge, welche an die Konturen der Laderäume angepasst sind). Die maximalen derzeitigen Abmessungen von Normbehältern betragen $8 \times 8 \times 40'$ ($2,45 \times 2,45 \times 12,2$ m). Um die Rationalisierungsmöglichkeiten solcher Behälter zu erhöhen, wurden immer mehr Sonder-

einrichtungen entwickelt, wie Krane, Stapelgeräte und andere Anlagen für den Umschlag. Durch die sinnvolle Abstimmung dieser Geräte untereinander konnten, wie die bisherigen Erfahrungen zeigen, sowohl die Transportkosten wie auch die Transportrisiken merklich gesenkt werden.

Am häufigsten werden Container wohl im Eisenbahn- und im Schiffsverkehr eingesetzt. Die offensichtlichen Vorteile, die beim Transport von gewissen Gütern in Grossbehältern entstehen, und die rasch zunehmende Beliebtheit dieser Methode, führten die Eisenbahn- und Hafenverwaltungen in vielen Orten im Ausland dazu, sogenannte Containerbahnhöfe beziehungsweise Containerhäfen zu erstellen und diese mit den modernsten Umschlaggeräten auszustatten.

Geräte für den Containerumschlag im Bahnhof Roggwil-Wynau

Kürzlich wurde der erste zentralschweizerische Behälter-Umschlagplatz in Roggwil-Wynau in Betrieb genommen. Dieser verfügt über ein Lagerhaus mit einer Nutzfläche von 15000 m^2 sowie den zugehörigen Rampen und Abstellgleisen. Ausserdem ist ein Abstellplatz für die Lagerung von 200 Stück 20-Fuss-Behältern vorhanden. Für diesen Umschlagplatz, der von der Textilfirma Gugelmann & Co. AG, Langenthal, für die Reedereiagentur Dart/Intermaritime AG, Zürich, errichtet

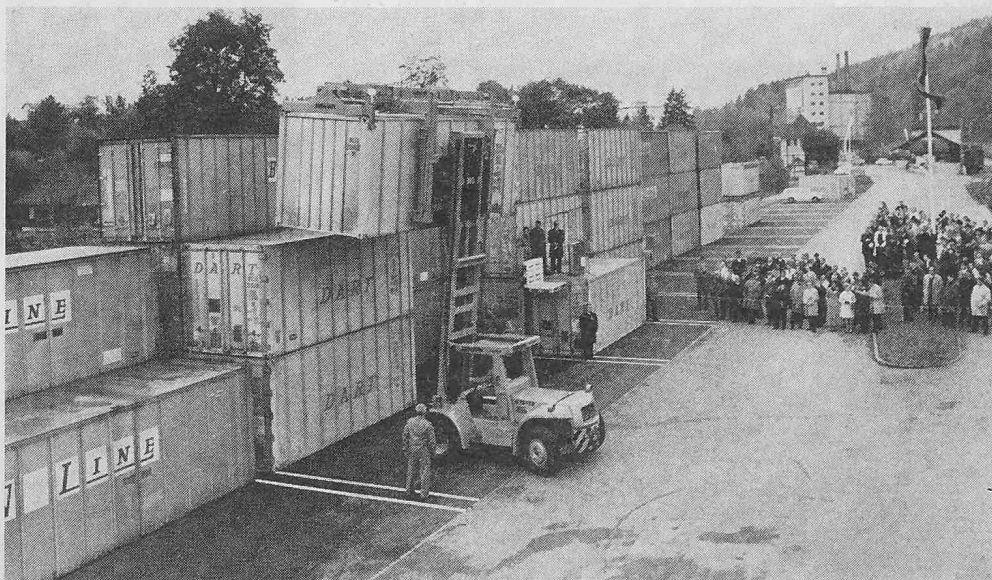


Bild 1. Ein von Bahnwagen entladener, 6 m langer Behälter wird vom «Hyster Challenger» im dritten Stock abgesetzt