Verwaltung und Personal

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1962)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

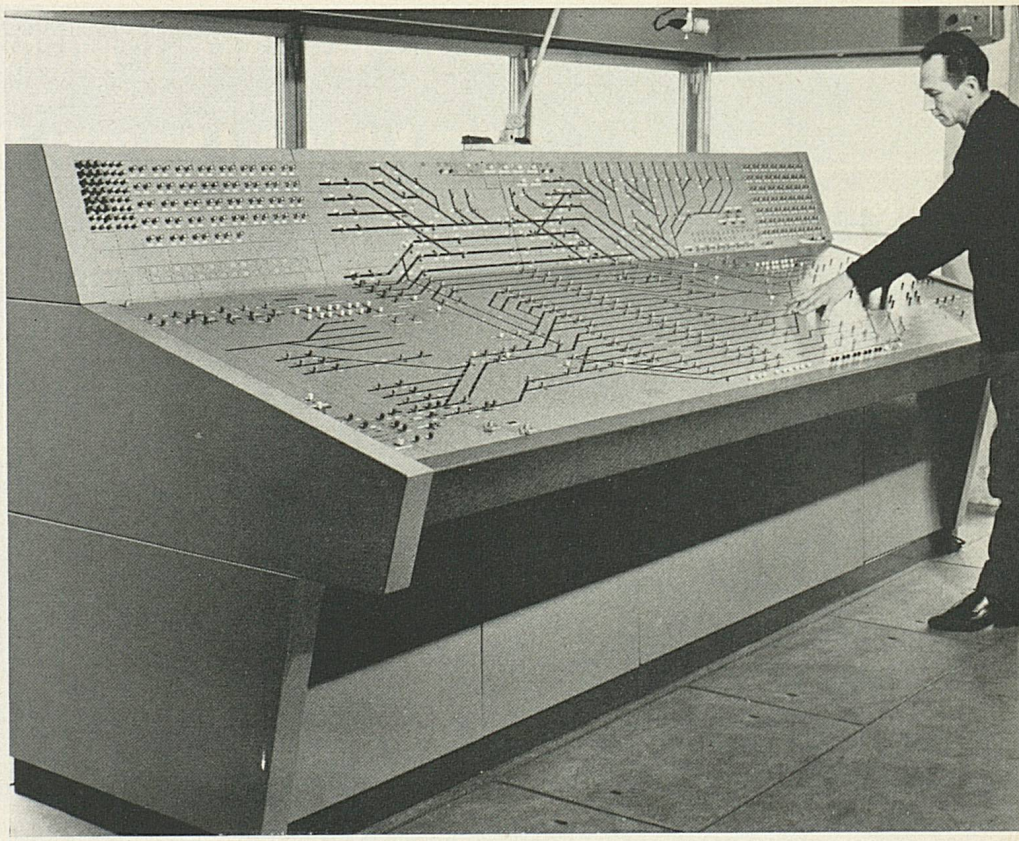
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Verwaltung und Personal



Ein Druck auf zwei Knöpfe, und die Fahrstraße für einen Personen- oder Güterzug ist freigegeben. Stellwerk Genf-La Praille.

I. Verwaltungsrat, Generaldirektion und Kreisdirektionen

1. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat trat unter dem Vorsitz von Herrn Dr. h. c. Rodolphe Stadler zu sechs Sitzungen zusammen und behandelte insgesamt 54 Geschäfte. Im Anschluß daran wurde die Öffentlichkeit jeweils durch Presse und Radio über die gefaßten Beschlüsse orientiert. Eine dieser Sitzungen fand in Chiasso statt, damit sich der Rat an Ort und Stelle über den Stand der Arbeiten für die Erweiterung des Güterbahnhofes orientieren konnte.

Auf Ende des Berichtsjahres trat Herr Dr. h. c. Rodolphe Stadler, der dem Rat seit dem 1. Mai 1937 als Mitglied, seit anfangs 1954 als Vizepräsident und seit anfangs 1957 als Präsident angehörte, zurück. Mit Herrn Nationalrat Robert Bratschi, der auf den 1. Januar 1921 in den Verwaltungsrat gewählt wurde und nun ebenfalls die Altersgrenze erreichte, schied das amtsälteste Mitglied aus. Ferner gab Herr Ständerat Victor Gautier, seit 2. April 1951 Mitglied des Verwaltungsrates, seinen Rücktritt. Alle drei Demissionäre stellten den Bundesbahnen ihre reichen Kenntnisse und Erfahrungen während sehr langer Zeit zur Verfügung. Der Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes und der neue Präsident des Verwaltungsrates würdigten die hohen Verdienste der altershalber zurückgetretenen Herren und sprachen ihnen den verdienten Dank für die wertvolle Tätigkeit für die Schweizerischen Bundesbahnen aus.

Der Bundesrat wählte für die Amtsperiode 1963–1965 als neuen Präsidenten des Verwaltungsrates den bisherigen Vizepräsidenten, Herrn Nationalrat Walther Bringolf. Das Amt des Vizepräsidenten wurde Herrn Nationalrat Dr. Hans Fischer übertragen. Als Ersatz für die ausgeschiedenen drei Mitglieder ernannte der Bundesrat Herrn Nationalrat Hans Düby, Bern, Herrn Regierungsrat Emile Dupont, Genf, und Herrn Nationalrat Jean-Pierre Pradervand, Lausanne.

CHEMINS DE FER DE LAUSANNE A FRIBOURG ET A BERNE

Service à dater du 4 Septembre 1862.

PRIX DES PLACES. BILLETS SIMPLE COURSE. 1re Class.	2e Clas.	3e Clas.	BILLETS DOUBLE COURSE. 1re Class.	2e Classe	3e Clas.	TRAINS DESCENDANTS. STATIONS	1 Mixt. Matin h. m.	3 Mixte Matin h. m.	5 Mixte Matin h. m.	7 Mixte Soir h. m.	9 Mixte Soir h. m.
						Berne *Départ*	—	6 45	11 40	5 50	8 45
50	35	25	80	60	40	Bümplitz	—	6 55	11 50	6 —	8 55
1 —	70	50	1 60	1 20	80	Thörishaus	—	7 06	12 01	6 11	9 06
1 50	1 05	75	2 40	1 80	1 20	Flamatt	—	7 15	12 10	6 20	9 15
2 25	1 60	1 15	3 60	2 70	1 80	Schmitten	—	7 31	12 26	6 36	9 31
3 —	2 10	1 50	4 80	3 60	2 40	Balliswyl	—	7 48	12 45	6 54	9 50
3 50	2 45	1 75	5 60	4 20	2 80	**Fribourg**	5 40	8 07	1 05	7 28	10 —
4 —	2 80	2 —	6 40	4 80	3 20	Matran	5 52	8 19	1 17	7 40	—
4 50	3 15	2 25	7 20	5 40	3 60	Neyruz	6 05	8 32	1 30	7 53	—
4 75	3 35	2 40	7 60	5 70	3 80	Cottens	6 14	8 41	1 39	8 02	—
5 —	3 50	2 50	8 —	6 —	4 —	Chénens	6 22	8 50	1 47	8 10	—
5 50	3 85	2 75	8 80	6 60	4 40	Villaz-St-Pierre	6 31	8 59	1 56	8 19	—
6 —	4 20	3 —	9 60	7 20	4 80	ROMONT	6 44	9 11	2 09	8 32	—
6 50	4 55	3 25	10 40	7 80	5 20	Siviriez	6 55	9 22	2 20	8 43	—
7 25	5 10	3 65	11 60	8 70	5 80	Vauderens	7 08	9 35	2 33	8 56	—
7 75	5 45	3 90	12 40	9 30	6 20	Oron	7 19	9 46	2 44	9 07	—
8 25	5 80	4 15	13 20	9 90	6 60	Palézieux (Granges)	7 31	9 57	2 56	9 18	—
9 —	6 30	4 50	14 40	10 80	7 20	CHEXBRES-VEVEY	7 44	10 13	3 11	9 32	—
9 50	6 65	4 75	15 20	11 40	7 60	Grandvaux	7 53	10 22	3 21	9 42	—
9 75	6 85	4 90	15 60	11 70	7 80	La Conversion (Lutry)	8 03	10 32	3 32	9 53	—
10 25	7 20	5 15	16 40	12 30	8 20	**Lausanne** *Arrivée*	8 10	10 40	3 40	10 01	—

PRIX DES PLACES. BILLETS SIMPLE COURSE. 1re Class.	2e Clas.	3e Clas.	BILLETS DOUBLE COURSE. 1re Class.	2e Classe	3e Clas.	TRAINS MONTANTS. STATIONS	2 Mixt. Mat h. m.	4 Mixte Matin h. m.	6 Mixte Soir h. m.	8 Mixt. Soir h. m.	10 Mixte Soir h. m.
						Lausanne *Départ*	—	6 25	12 10	4 10	7 20
50	35	25	80	60	40	La Conversion (Lutry)	—	6 40	12 25	4 25	7 35
1 —	70	50	1 60	1 20	80	Grandvaux	—	6 56	12 41	4 41	7 51
1 50	1 05	75	2 40	1 80	1 20	CHEXBRES-VEVEY	—	7 12	12 57	4 57	8 07
2 25	1 60	1 15	3 60	2 70	1 80	Palézieux (Granges)	—	7 36	1 20	5 20	8 30
2 75	1 95	1 40	4 40	3 30	2 20	Oron	—	7 47	1 31	5 31	8 41
3 25	2 30	1 65	5 20	3 90	2 60	Vauderens	—	8 02	1 46	5 46	8 57
3 75	2 65	1 90	6 —	4 50	3 —	Siviriez	—	8 13	1 57	5 57	9 07
4 25	3 —	2 15	6 80	5 10	3 40	ROMONT	—	8 28	2 11	6 11	9 20
4 75	3 35	2 40	7 60	5 70	3 80	Villaz-St-Pierre	—	8 38	2 21	6 21	9 30
5 25	3 70	2 65	8 40	6 30	4 20	Chénens	—	8 49	2 32	6 32	9 40
5 50	3 85	2 75	8 80	6 60	4 40	Cottens	—	8 56	2 39	6 39	9 47
6 —	4 20	3 —	9 60	7 20	4 80	Neyruz	—	9 04	2 46	6 46	9 54
6 50	4 55	3 25	10 40	7 80	5 20	Matran	—	9 13	2 55	6 55	10 03
7 —	4 90	3 50	11 20	8 40	5 60	**Fribourg**	5 13	9 33	3 12	7 14	10 12
7 25	5 10	3 65	11 60	8 70	5 80	Balliswyl	5 22	9 44	3 21	7 23	—
8 25	5 80	4 15	13 20	9 90	6 60	Schmitten	5 37	10 —	3 35	7 37	—
8 75	6 15	4 40	14 —	10 50	7 —	Flamatt	5 48	10 12	3 46	7 48	—
9 25	6 50	4 65	14 80	11 10	7 40	Thörishaus	5 59	10 23	3 57	7 59	—
9 75	6 85	4 90	15 60	11 70	7 80	Bümplitz	6 10	10 34	4 08	8 10	—
10 25	7 20	5 15	16 40	12 30	8 20	**Berne** *Arrivée*	6 20	10 45	4 18	8 20	—

Vor 100 Jahren, am 3. September 1862, wurde die Eisenbahnlinie Lausanne–Fribourg–Bern festlich eingeweiht. Am 4. September 1862 trat der obenstehende Fahrplan in Kraft ... mit drei durchgehenden Zügen in jeder Richtung. Während Zug 5 mit seiner Dampflokomotive damals für die Strecke Bern–Lausanne eine Fahrzeit von genau 4 Stunden aufwies, benötigt heute der Schnellzug «Bavaria» nur noch 1 Stunde und 8 Minuten.

2. Generaldirektion und Kreisdirektionen

Die Generaldirektion hielt im Berichtsjahr 47 Sitzungen ab und faßte insgesamt 425 Beschlüsse. Die Generaldirektoren und Kreisdirektoren traten zu drei Direktorenkonferenzen zusammen, an welchen ein allgemeiner Meinungsaustausch gepflegt und vor allem betriebliche und kommerzielle Probleme sowie die Frage besonderer Ausbildungskurse für Vorgesetzte behandelt wurden.

In personeller Hinsicht sind im Berichtsjahre weder bei der Geschäftsleitung noch bei den Chefs der Abteilungen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen Änderungen zu verzeichnen.

II. Bundesbahnen und Öffentlichkeit

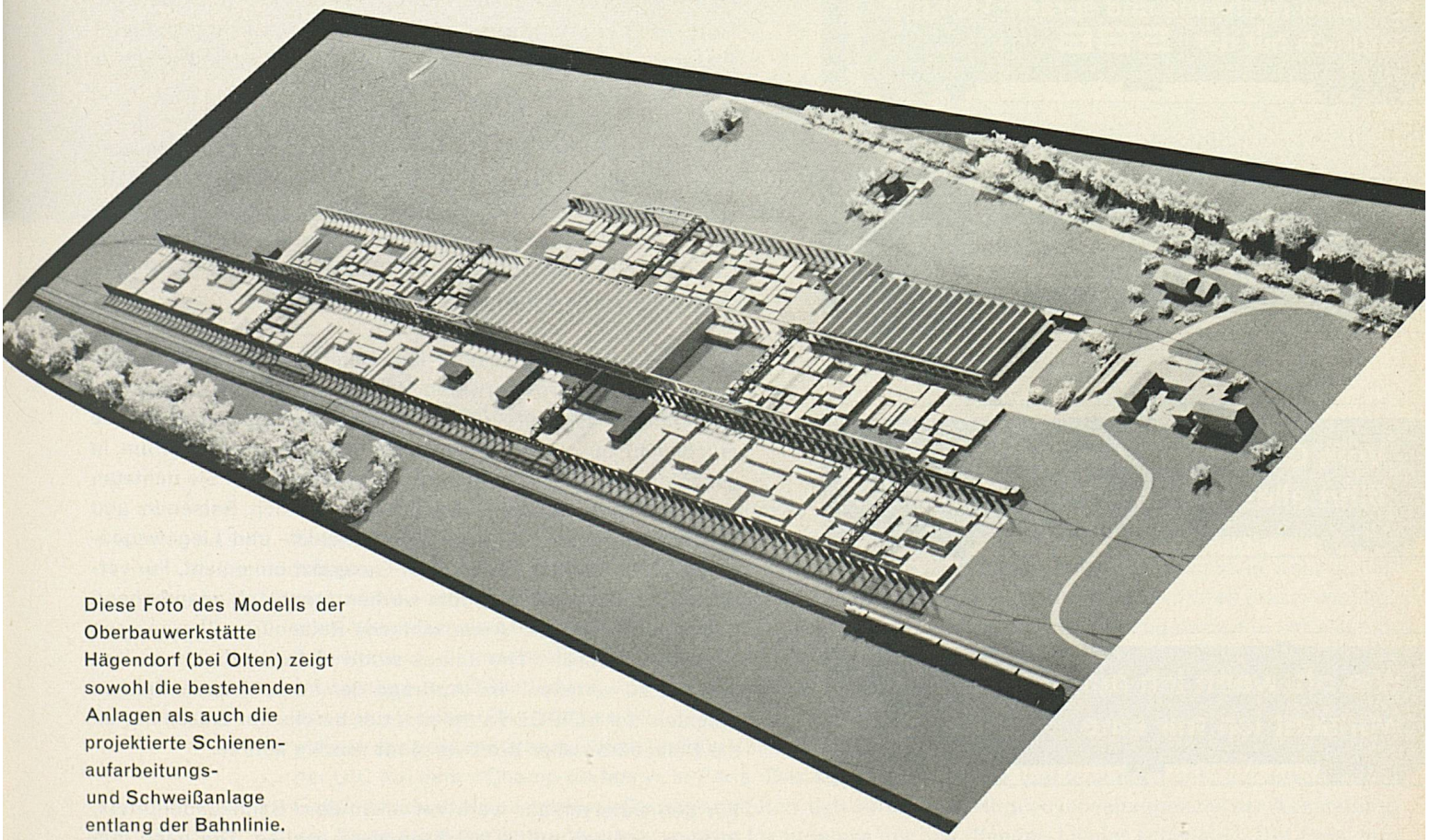
1. Verbindung mit der Bevölkerung und Aufklärung

Die Bundesbahnen haben als Staatsunternehmen die Pflicht, die Öffentlichkeit über ihre Geschäftsführung zu informieren. Dies geschieht mit vierteljährlich erscheinenden Berichten sowie mit den Jahresberichten. Da die SBB der eingehenden Orientierung ihrer Kunden besonders hohen Wert beimessen, werden außer diesen Rechenschaftsberichten verschiedene andere Wege eingeschlagen, um den Kontakt zwischen Bahn und Bahnbenützern zu vertiefen.

Über Radio und Presse werden laufend Neuigkeiten im Transportangebot, Fortschritte bei den wichtigsten Bauarbeiten und andere aktuelle Probleme bekanntgegeben. Regelmäßige Informationen erfolgen in Form von Communiqués und Artikeln im SBB-Nachrichtenblatt. Weitere Mitteilungen kann die Presse den «Internationalen Eisenbahn-Nachrichten» entnehmen, die die Bundesbahnen seit Anfang des Berichtsjahres im Auftrag der Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen herausgeben. An besonders einberufenen Pressekonferenzen wurden Vertretern der wichtigsten Zeitungen die Baustellen von Basel, Bern und Lausanne sowie jene der nördlichen Zufahrtslinien zum Gotthard gezeigt.

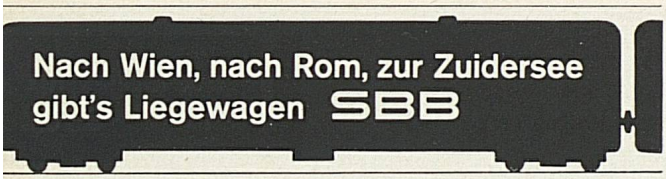
Im Berichtsjahr hatten die SBB erneut Gelegenheit, ihren Willen zur Zusammenarbeit mit den übrigen Verkehrsträgern unter Beweis zu stellen. So führten sie im Mai der schweizerischen und ausländischen Presse die neuen Autozüge Calais–Lyß und Ostende–Brig vor. Anläßlich der Erstflüge mit dem neuen «Coronado»-Strahlflugzeug der Swissair statteten die aus verschiedenen Teilen der Welt herbeigereisten Journalisten auch den Bundesbahnen einen Besuch ab. Im Zusammenhang mit dem Projekt für den Bau eines Tunnels unter dem Ärmelkanal wurden französischen und englischen Zeitungskorrespondenten die Einrichtungen für den Autoverlad am Gotthard gezeigt. Ferner besuchten englische Eisenbahnjournalisten die Schweiz, um verschiedene Eisenbahnanlagen zu besichtigen. Anderseits hatten schweizerische Journalisten Gelegenheit, sich anläßlich einer Fahrt mit dem neuen «Rheingold»-Expreßzug der Deutschen Bundesbahn von dessen Komfort zu überzeugen. Sie hatten ferner die Möglichkeit, sich während einer Informationsfahrt durch die skandinavischen Staaten über die dortigen Eisenbahnprobleme orientieren zu lassen.

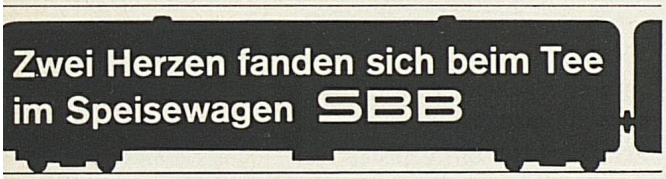
Die Bundesbahnen sind bestrebt, den Kontakt mit der Öffentlichkeit auch mittels des Filmes zu vertiefen. In der vergangenen Vortragssaison fanden in der Schweiz – außer den eigentlichen Werbefilmabenden – rund 1000 Vorführungen von Dokumentarfilmen statt, die oft von 100 und mehr Personen besucht waren. Mit dem

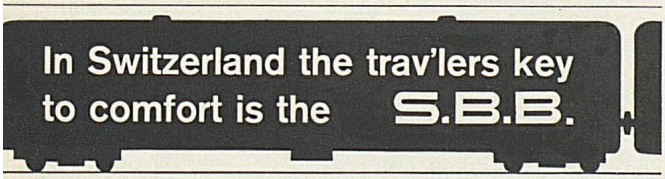


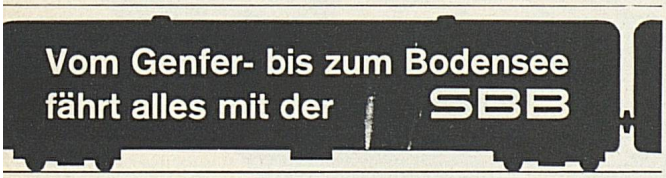
Diese Foto des Modells der Oberbauwerkstätte Hägendorf (bei Olten) zeigt sowohl die bestehenden Anlagen als auch die projektierte Schienenaufarbeitungs- und Schweißanlage entlang der Bahnlinie.

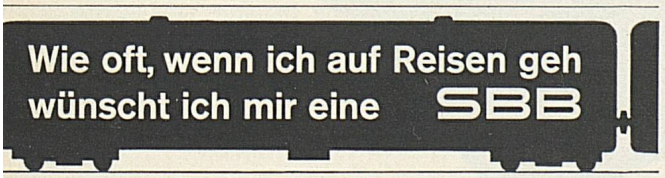
Film über die neuen elektrischen Trans-Europ-Expreß-Züge wird das modernste Beförderungsmittel der Schiene vorgestellt. Der Reportagefilm «Streckenwärter im Gotthardtunnel» gibt Einblick in einen der sehr zahlreichen Berufe bei den SBB. Im Beiprogramm der Lichtspieltheater werden gegenwärtig auch der an der Weltausstellung in Brüssel vorgeführte Cinemascope-Film «Fahrt mit der Ae6/6 über den Gotthard» und der Film über die Sicherungsanlagen der SBB «Grünes Licht – sichere Fahrt» gezeigt. Der Film «Wollt Ihr wetten?», der Ausschnitte von der Elektrifikation der beiden letzten schweizerischen Eisenbahnstrecken wiedergibt, zählt mit seinen 43 Kopien zu den erfolgreichsten Eisenbahnfilmen. Die Arbeiten zum Gemeinschaftsfilm «Europäischer Filmspiegel Nr. 1», an dem sich acht westeuropäische Staatsbahnen beteiligten, sind abgeschlossen. Für den anläßlich der Landesausstellung in Lausanne zur Aufführung gelangenden Circarama-Film der SBB und Privatbahnen wurden im Herbst die ersten Aufnahmen gedreht. Ferner konnten die SBB verschiedenen Fernsehprogrammen und anderen Bahnen Szenen aus ihrem Betrieb vermitteln. Die Schweizerische Schmal- und Schulfilmzentrale besitzt derzeit nicht weniger als 58 Kopien von SBB-Filmen,

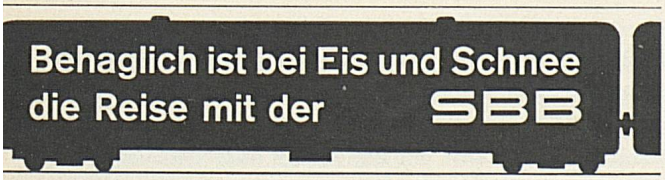


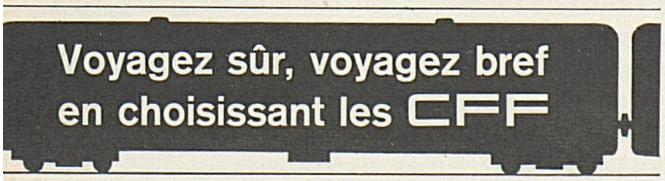












die sehr oft zur Aufführung gelangen. Mit den Schülern wird auch durch das Schweizerische Jugendschriftenwerk ein enger Kontakt hergestellt. Kürzlich erschienen die beiden neuen Hefte «Zirkus auf Reisen» und «Leichtschnellzüge».

2. Verkehrswerbung

Im Berichtsjahr hatte die Werbung der Bundesbahnen ihre Schwerpunkte in allgemeinen «Goodwill»-Aktionen und im Angebot besonderer Leistungen. In saisonbedingtem Rhythmus erschienen Straßenplakate, die den Themen «Wintersportfahrten», «Reise weise – SBB», «Halbtaxabonnement als Ferienfahrausweis» und «SBB – Hauptstraße der Wirtschaft» gewidmet waren. Ein weiteres Plakat galt dem neuen Abonnement für den Autotransport durch den Simplon und den Gotthard. Im Ausland warben die zwei künstlerisch gestalteten Plakate «Walensee» und «Genfersee» mit Texteindrucken in zehn Sprachen.

Die SBB beteiligten sich auch im Berichtsjahr an den nationalen Messen. An der Mustermesse, am Comptoir Suisse und an der OLMA wurde für den Bau privater Geleiseanschlüsse geworben. Anläßlich des Automobilsalons war im Bahnhof Genf-Cornavin eine große Dekoration für den Transport der Personenwagen durch die Alpentunnel zu sehen.

Im Berichtsjahr wurden rund 1000 Schaufenster in Bahnhöfen und Auskunftsbüros, privaten Reisebüros, Geschäftshäusern und Banken dekoriert. In der in- und ausländischen Presse erschienen insgesamt gegen 1000 Inserate, die wiederum in geschlossene Aktionen zusammengefaßt wurden. Sie richteten sich im Inland hauptsächlich an geschäftlich Reisende und galten ferner den TEE-Zügen, den Schlaf- und Liegewagenkursen, dem Halbtax- sowie dem Generalabonnement. Für verschiedene Transportangebote warben graphisch ansprechend gestaltete Prospekte. Amerikanische Reisebüros übernahmen es, den Prospekt «The unique world of Switzerland» an ihre Kunden zu verteilen. Im Auftrage der europäischen Bahnen erschien der «CIPCE-Fahrplan», der bereits im Dezember an die Reisebüros aller Welt versandt werden konnte.

Für den Güterverkehr warb vor allem der «Bahnkundenbrief», dessen Auflage auf 20 000 Exemplare anstieg. Die nach ihm hergestellten Separatdrucke erübrigten die Herausgabe besonderer Güterprospekte weitgehend.

Auch die in aller Welt verstreuten Auslandschweizer werden von der Werbung der SBB erreicht – durch Werbeslogan in einer Auslandschweizer-Zeitschrift.

Die neue, zweispurige Rheinbrücke in Basel – das markante Stück der Verbindungsbahn von Basel SBB nach Basel Bad. Bf.

III. Internationale Angelegenheiten

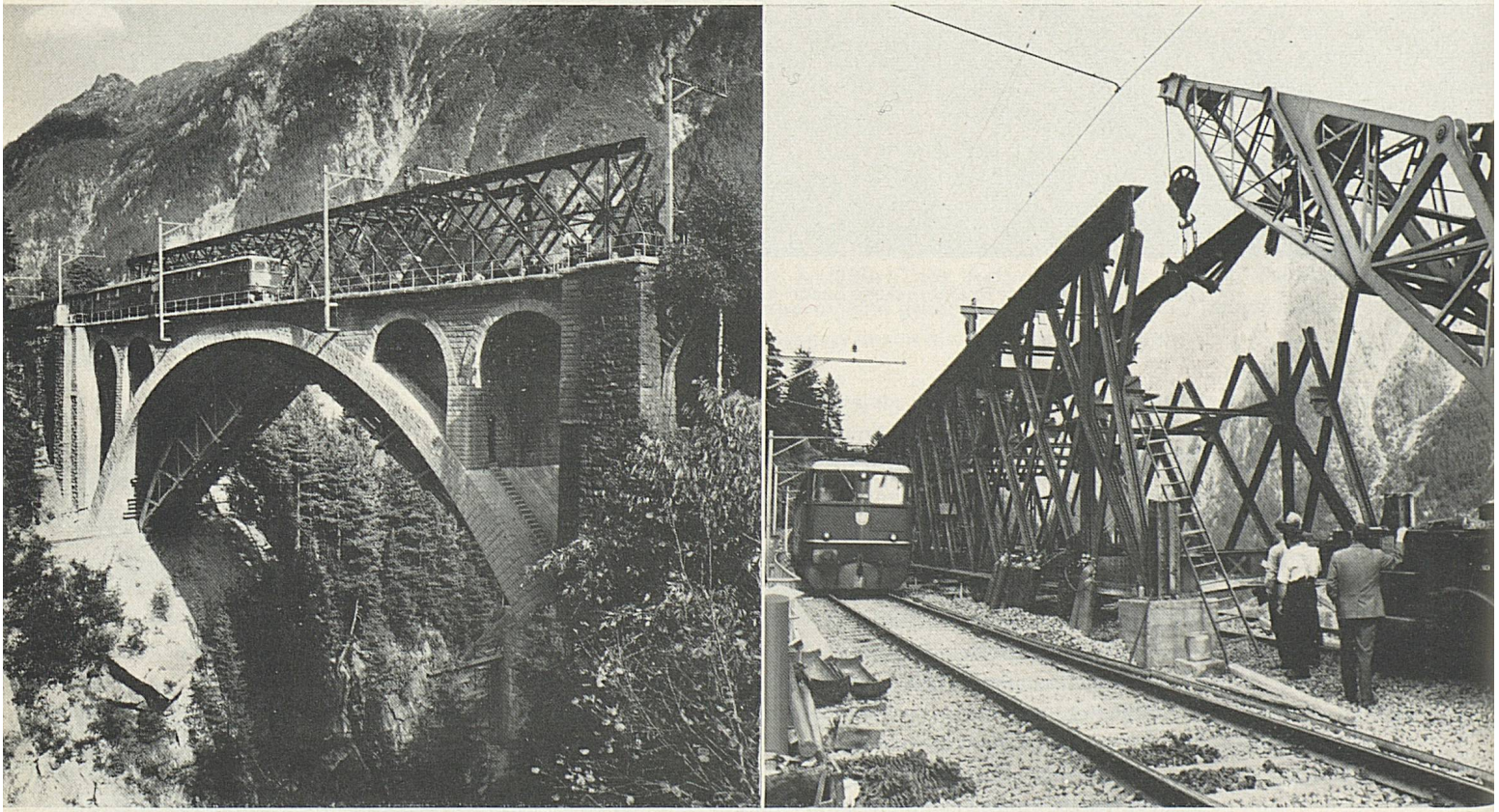
Die verschiedenen Reorganisationsmaßnahmen, die von der Generalversammlung des Internationalen Eisenbahnverbandes (Union internationale des chemins de fer, UIC) im Jahre 1960 beschlossen worden waren, zeitigten im abgelaufenen Jahre erfreuliche Resultate. Heute darf mit Befriedigung festgestellt werden, daß die damals eingeleiteten Schritte beigetragen haben, Anpassungsfähigkeit und Wirksamkeit dieser wichtigsten internationalen Eisenbahnorganisation zu erhöhen. Diese hat auf allen Sachgebieten – vor allem in betrieblichen, kommerziellen und technischen Fragen – eine sehr rege Tätigkeit entfaltet. Die verstärkte Information der Öffentlichkeit und die Durchführung eines ersten Ausbildungskurses für höhere Beamte der europäischen Eisenbahnen bildeten zwei wichtige Punkte im Arbeitsprogramm der UIC. Einen Markstein in der Verbandsgeschichte bildet die Vollendung des neuen, zehngeschossigen Verwaltungsgebäudes der UIC auf dem «Champ-de-Mars» in Paris. Das stattliche, moderne und technisch sehr gut ausgerüstete Gebäude erhielt ein besonderes Gepräge dadurch, daß die meisten Mitgliedverwaltungen bei der Ausstattung der Räumlichkeiten beitrugen und typische Erzeugnisse der betreffenden Länder schenkten. Der Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, dem für die Jahre 1963 und 1964 der Vorsitz der UIC übertragen wurde, hat gegen Ende des Berichtsjahres sein Amt angetreten.

Die Europäische Verkehrsminister-Konferenz (Conférence européenne des ministres des transports, CEMT) befaßte sich an ihren Tagungen in Paris und Oslo erneut mit der Aufstellung langfristiger Schätzungen über die Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs. Die Studien werden in Zusammenarbeit mit andern internationalen Organisationen weitergeführt, wobei das Hauptgewicht auf den Güterverkehr gelegt wird.

Der Binnenverkehrsausschuß der Europäischen Wirtschaftskommission (Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, CTI/CEE) beschäftigte sich mit den in den nächsten 15 Jahren zu erwartenden Entwicklungstendenzen im Personenverkehr und mit den Untersuchungsmethoden, die der Ermittlung des künftigen, von den Eisenbahnen zu bewältigenden Güterverkehrs dienen. Der Ausschuß schlug vor, die Arbeiten auf sämtliche Verkehrsträger auszudehnen.

Die Internationale Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung (Association internationale du Congrès des chemins de fer, AICCF) hielt ihre alle vier Jahre stattfindende Konferenz in München ab, an der mehr als 600 Regierungs- und Eisenbahnvertreter aus 65 Ländern aller Kontinente teilnahmen. In vier Ausschüssen wurden zehn Problemkreise diskutiert, von denen nur die folgenden erwähnt seien: Anpassung des Unterbaues an die hohen Geschwindigkeiten, Senkung der Erstellungskosten von Sicherungsanlagen durch Normierung sowie durch Anwendung der Elektronik und anderer neuer technischer Errungenschaften, Fortschritte auf dem Gebiete der Bremstechnik, Möglichkeiten der Automatisierung bei elektrischen Triebfahrzeugen und Diesellokomotiven, Änderung der Betriebsmethoden in Richtung Automation.

Das abgelaufene Jahr war beim Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (Office central des transports internationaux par chemins de fer, OCTI) u. a. dadurch gekennzeichnet, daß zwei revidierte Reglemente in Kraft gesetzt werden konnten: auf den 1. Januar 1962 der neue Text der Internationalen Ordnung für die Beförderung von Privatwagen, RIP, und am 1. Juni 1962 die Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn, RID (Anhänge VII bzw. I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, CIM).



Auf der Gotthardlinie werden die eisernen Fachwerkbrücken zur Erhöhung der Tragfähigkeit in Betonbrücken mit Natursteinverkleidung umgebaut. Hier ist die mittlere Meienreußbrücke im Umbau begriffen.

Der Leitende Ausschuß des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (Comité international des transports par chemins de fer, CIT), dessen Geschäftsführung die SBB besorgen, befaßte sich auch im Berichtsjahr mit zahlreichen Fragen im Zusammenhang mit der Reglementierung des zwischenstaatlichen Verkehrs (Änderung des Aufbaus der internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr sowie den Eisenbahn-Frachtverkehr, Vereinheitlichung des Ermittlungsdienstes, Zusammenfassung des Verkehrs auf Hauptleitungswege, Internationale Kundmachungstarife, Haftung im Personenverkehr). Er behandelte ferner die Einführung eines neuen internationalen Fahrausweises sowie das Verfahren bei Überlastung von Güterwagen und beim Erheben von Frachtzuschlägen. In seiner Septembersitzung hat der Leitende Ausschuß die SBB für die Dauer von weiteren fünf Jahren mit der Geschäftsführung des CIT betraut.

Über die Tätigkeit der Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK/CEH) und der Europäischen Güterfahrplankonferenz (LIM) wird im Abschnitt «Fahrplan und Betrieb auf internatio-

naler Ebene» berichtet (Seite 10 ff.). Auf internationale Tarifprobleme wird im Abschnitt «Tarife» (Seite 4) hingewiesen.

Die Internationale Simplon-Delegation prüfte eine Reihe von Fahrplan-, Verkehrs- und Tariffragen. Zur Diskussion stand ferner die Verkehrsabrechnung für die Strecke Brig–Iselle.

Der Betrieb des «Europabus» des Verbandes der Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (Union des services routiers des chemins de fer européens, URF) verlief befriedigend. Die Zahl der vom New Yorker Büro verkauften Fahrkarten stieg im Berichtsjahr weiter an. Besondere Anstrengungen wurden unternommen, um die englischen Reiseagenturen am Europabus mehr zu interessieren.

Die Bundesbahnen machten es sich weiterhin zur Pflicht, die Arbeiten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) auf allen Gebieten des Transportwesens aufmerksam zu verfolgen. Die Kommission der EWG veröffentlichte im Nachgang an das am 10. April 1961 herausgegebene sogenannte Memorandum («Mémorandum sur l'orientation à donner à la politique commune des transports», vgl. Geschäftsbericht 1961, Seite 21) das «Aktionsprogramm für die gemeinsame Verkehrspolitik». Es handelt sich dabei um einen eigentlichen Terminplan für die im Rahmen dieser Verkehrspolitik zu ergreifenden Maßnahmen. Dem Dokument kommt große Bedeutung zu, bildet es doch das erste wichtige Ergebnis der Arbeiten der EWG auf dem Gebiet des Transportwesens. Das «Aktionsprogramm» kann noch nicht in allen Punkten befriedigen; zu beachten ist dabei allerdings, daß es sich um ein Dokument handelt, das erst noch der Genehmigung des EWG-Ministerrates bedarf.

IV. Personal

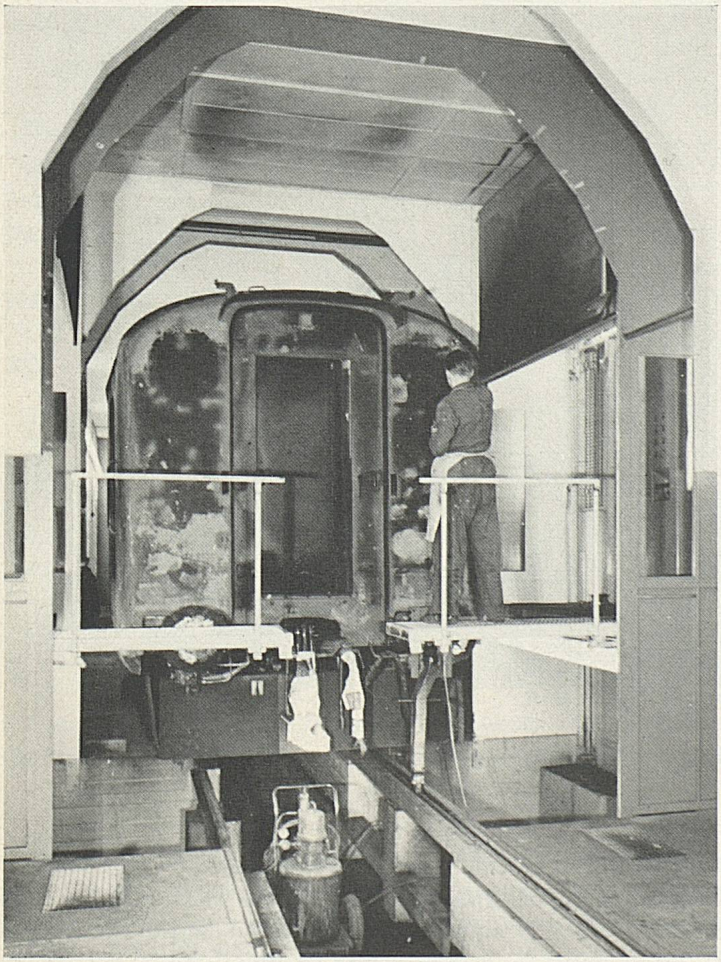
1. Personalbestand

	Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter Jahresdurchschnitt				
a) Gliederung nach Arbeitsgebieten	1961	%	1962	%	Unterschied 1961/1962
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen	2 791	6,7	2 900	6,9	+ 109
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	19 815	47,5	20 120	47,6	+ 305
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 155	10,0	4 382	10,4	+ 227
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	3 303	7,9	3 349	7,9	+ 46
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	1 467	3,5	1 523	3,6	+ 56
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste, der Haupt- und Depotwerkstätten usw.	4 948	11,9	4 657	11,0	— 291
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 979	9,6	4 017	9,5	+ 38
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	221	0,5	227	0,5	+ 6
Übriges Personal, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 020	2,4	1 113	2,6	+ 93
b) Gliederung nach Anstellungsverhältnis					
Ständiges Personal	37 340	89,5	37 459	88,5	+ 119
Hilfspersonal	2 180	5,2	2 572	6,1	+ 392
Lehrlinge	989	2,4	1 040	2,5	+ 51
Eigenes Personal, Total	40 509	97,1	41 071	97,1	+ 562
Unternehmerarbeiter	1 190	2,9	1 217	2,9	+ 27
Eigenes Personal und Unternehmerarbeiter, Total	41 699	100,0	42 288	100,0	+ 589

Der Personalbestand hat im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 589 Personen zugenommen. Im Hinblick auf die stark gestiegenen Verkehrsleistungen ist diese Erhöhung vertretbar.

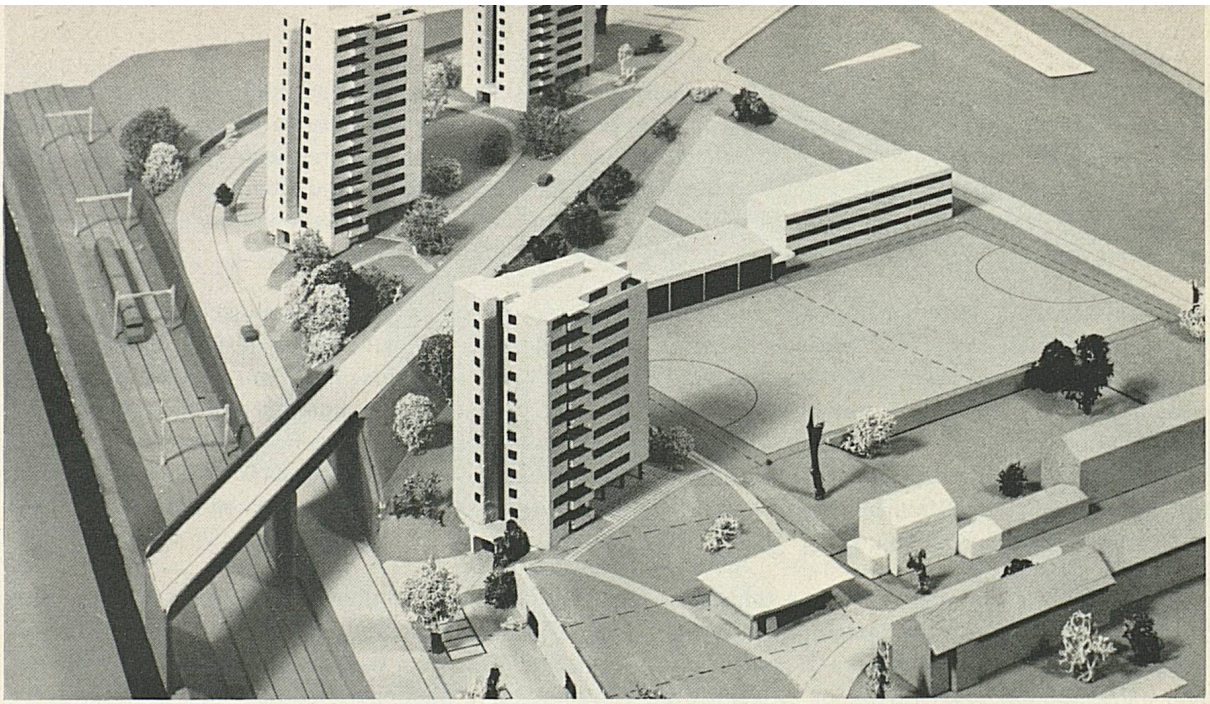
2. Allgemeine Personalfragen

Zufolge der anhaltenden Hochkonjunktur war der Arbeitsmarkt der einheimischen Arbeitskräfte sozusagen ausgeschöpft. In dieser äußerst angespannten Lage – in der Schweiz sind über 700 000 ausländische Arbeitnehmer tätig – hat denn auch die Zahl der offenen Stellen jene der Stellensuchenden um ein Vielfaches überschritten. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß auch bei den SBB die Personalknappheit in Erscheinung getreten ist, und zwar um so mehr, als ein bisher noch nie erreichtes Verkehrsvolumen bewältigt werden mußte. Rund 2000 Stellen, die sich hauptsächlich auf das ungelernte Arbeiterpersonal, die Handwerker, die Beamten des Betriebsdienstes und das technische Personal verteilen, konnten bis Ende 1962 nicht wiederbesetzt werden. Namentlich in den großen Zentren, wie Genf, Basel und Zürich, gestaltet sich die Beschaffung des notwendigen Nachwuchspersonals äußerst schwierig. Unter anderem muß dafür der Mangel an Wohnungen, die für die unteren Personalkategorien finanziell tragbar sind, verantwortlich gemacht werden. Diese Tatsache veranlaßte die Bundesbahnen, nicht nur den genossenschaftlichen Wohnungsbau zu fördern, sondern selbst Wohnraum zu schaffen und dem Personal zur Verfügung zu stellen (Abbildung nebenan). Obschon sich die Personalaustritte im Vergleich zur Privatwirtschaft immer noch in einem niedrigen Ausmaß bewegen – es waren im Jahre 1962 durchschnittlich etwa 5% – bereitet die Rekrutierung geeigneten Personals Sorgen. Die heutigen Verhältnisse auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt erlauben es den Bundesbahnen nicht mehr, die natürlichen Personalabgänge – jährlich erfolgen ca. 800–900 Austritte allein durch Pensionierung oder Tod – zu ersetzen.



Die moderne Farbspritzanlage in der neuen Wagenhalle der Werkstätte Zürich

Die Verwirklichung der vom Bundesrat auf den 1. Juni 1959 beschlossenen Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit von 48 auf 46 Stunden bereitet den SBB außerdem Schwierigkeiten in der Gewährung der gesetzlichen Ruhe- und Feiertage. Allein beim Personal des Stations- und Zugsdienstes konnten bis Ende 1962 über 30 000 Ruhe-, Ausgleichs- und Ferientage nicht gewährt werden. Für deren Abgeltung sowie für geleistete Überzeitarbeit, die ebenfalls nicht ausgeglichen werden konnte, mußten die Bundesbahnen im Berichtsjahr rund 3 Mio Franken aufwenden.



Die SBB beabsichtigen, in Muttenz drei Hochhäuser mit Personalwohnungen zu erstellen (Modellfoto).

Wenn bis jetzt die größten Schwierigkeiten in der Personaleinstellung wenigstens zu einem Teil überbrückt werden konnten, so war dies unter anderem dank der Einstellung ausländischer Arbeitskräfte möglich. Die Bundesbahnen beschäftigten Ende 1962 rund 1000 ausländische Arbeitnehmer. Allerdings werden die Möglichkeiten, ausländische und sprachlich nicht ausgebildete Arbeiter einzusetzen, bald einmal erschöpft sein. Für die Gestaltung des Dienstverhältnisses mit ausländischen Arbeitnehmern erließ die Generaldirektion neue Richtlinien.

Trotz der erwähnten Schwierigkeiten auf dem Arbeitsmarkt wurde der Auslese geeigneten Personals alle Aufmerksamkeit geschenkt. Neben seiner ordentlichen Tätigkeit auf dem Gebiet der beruflichen Eignungsuntersuchung befaßte sich der Psychologische Dienst der Personalabteilung in Form differenzierter Interviews mit den beruflichen Erfahrungen der Eisenbahner verschiedener Dienstzweige. Die Verarbeitung dieser Ergebnisse wird wertvolle Hinweise hinsichtlich arbeits- und berufspsychologischer Umstände vermitteln. Durch Untersuchung ganzer Dienststellen auf ihre personellen Probleme konnten auf dem Gebiet der Gruppenpsychologie wertvolle Erfahrungen gesammelt werden. Im Bestreben, die berufliche Wiedereingliederung teilinvalider Bediensteter in den Arbeitsprozeß zu fördern, wurden zahlreiche eignungspsychologische Spezialuntersuchungen durchgeführt.

Viele, das Dienstverhältnis des Personals berührende Fragen wurden im Verlauf des Jahres mit den Personalverbänden besprochen. Die Fachausschüsse, denen die Begutachtung wichtiger Sachgeschäfte obliegt, entfalteten wiederum eine sehr rege und fruchtbare Tätigkeit.

Die Aktion zur Prämiierung von Verbesserungsvorschlägen aus Personalkreisen zeitigte wiederum ein erfreuliches Resultat, indem rund 45% der eingereichten Vorschläge brauchbar waren und deren Einsender mit Prämien belohnt werden konnten.

3. Besoldungen

Auf den 1. Januar 1962 setzte der Bundesrat das Bundesgesetz vom 29. September 1961 betreffend die Änderung des Beamtengesetzes in Kraft. Dieses brachte für das Personal namentlich folgende Verbesserungen der Bezüge:

- Reallohnerhöhung von 4%, mindestens Fr. 400
- Einbau der Teuerungszulagen (5,5% Ende 1961)
- Verkürzung der Durchlaufzeit vom Mindest- zum Höchstbetrag der Besoldung von zehn auf acht Jahre
- Erhöhung der Kinderzulage von Fr. 376 auf Fr. 400 bzw. Fr. 450
- Einführung besonderer Vergütungen für den Sonntagsdienst und den unregelmäßigen Dienst

Am 3. April 1962 faßte der Bundesrat über die nach der Teilrevision des Beamtengesetzes vorzunehmenden Änderungen der Beamtenordnung II Beschluß. Die Generaldirektion erhöhte die Vergütung für Nachtdienst mit Wirkung ab 1. April 1962 von Fr. 1.15 auf Fr. 1.20 für jede ganze und angebrochene Stunde. Gleichzeitig wurden die Vergütungen für Dienstreisen den gestiegenen Verpflegungs- und Übernachtungskosten angepaßt. Ferner beschloß die Generaldirektion am 22. Mai 1962, die Beförderungsbedingungen für das handwerkliche, technische und administrative Personal etwas zu lockern.

In der Herbstsession genehmigten Ständerat und Nationalrat einstimmig den Bundesbeschluß über die Ausrichtung von Teuerungszulagen an das aktive Bundespersonal und an die Rentenbezüger in den Jahren 1962 bis 1964. Dem aktiven Personal wurde im Berichtsjahr eine Teuerungszulage von 4,5% der Besoldung ausgerichtet, die jedoch bei Verheirateten mindestens Fr. 450 und bei ledigen Beamten Fr. 405 betrug. Die Teuerungszulagen für die Jahre 1963 und 1964 bestehen aus der wiederkehrenden und einer einmaligen Zulage. Die Mitglieder der beiden Personalversicherungskassen des Bundes haben in den Jahren 1962 bis 1964 Beiträge in einen Stabilisierungsfonds zu leisten. Für das Jahr 1962 betrugen diese Beiträge 5,4% der Teuerungszulage zur Besoldung.

Die Paritätische Kommission für die Begutachtung von Personalangelegenheiten nahm in ihrer Sitzung vom 29. November den von einem Ausschuß ausgearbeiteten Bericht über die Auswirkungen einer allfälligen Hebung des Handwerkerpersonals in der Ämterklassifikation um zwei Besoldungsklassen entgegen und bereinigte ihn zu Handen des Eidgenössischen Finanz- und Zolldepartementes. (Der Bundesrat beschloß in seiner Sitzung vom 4. März 1963, der Revision der Ämterklassifikation gemäß den Anträgen der Paritätischen Kommission zuzustimmen.)

Im November konnten die im Mai 1961 begonnenen Verhandlungen mit den Personalverbänden betreffend die Neuordnung der Vergütungen für auswärtige Verwendung auf Grund des Mahlzeitensystems abgeschlossen werden. Die neuen Vorschriften wurden vom Verwaltungsrat auf 1. Januar 1963 in Kraft gesetzt. Über die Bewilligung von bezahltem und unbezahltem Urlaub an das Personal erließ die Generaldirektion ein neues, auf 1. Januar 1963 in Kraft tretendes Reglement. Damit fallen die aus den Jahren 1917, 1920 und 1923 stammenden Vorschriften dahin.

Über die finanziellen Aufwendungen für das aktive und pensionierte Personal wird im Abschnitt «Personalaufwand» eingehend orientiert (Seite 62 ff.).

4. Personalfürsorge

a) Allgemeines

Der Personalfürsorge ist, wie üblich, die ihr gebührende Aufmerksamkeit geschenkt worden, indem sich der Personaldienst in Zusammenarbeit mit den Fürsorgerinnen in zahlreichen Fällen mit Rat und Tat eingeschaltet hat.

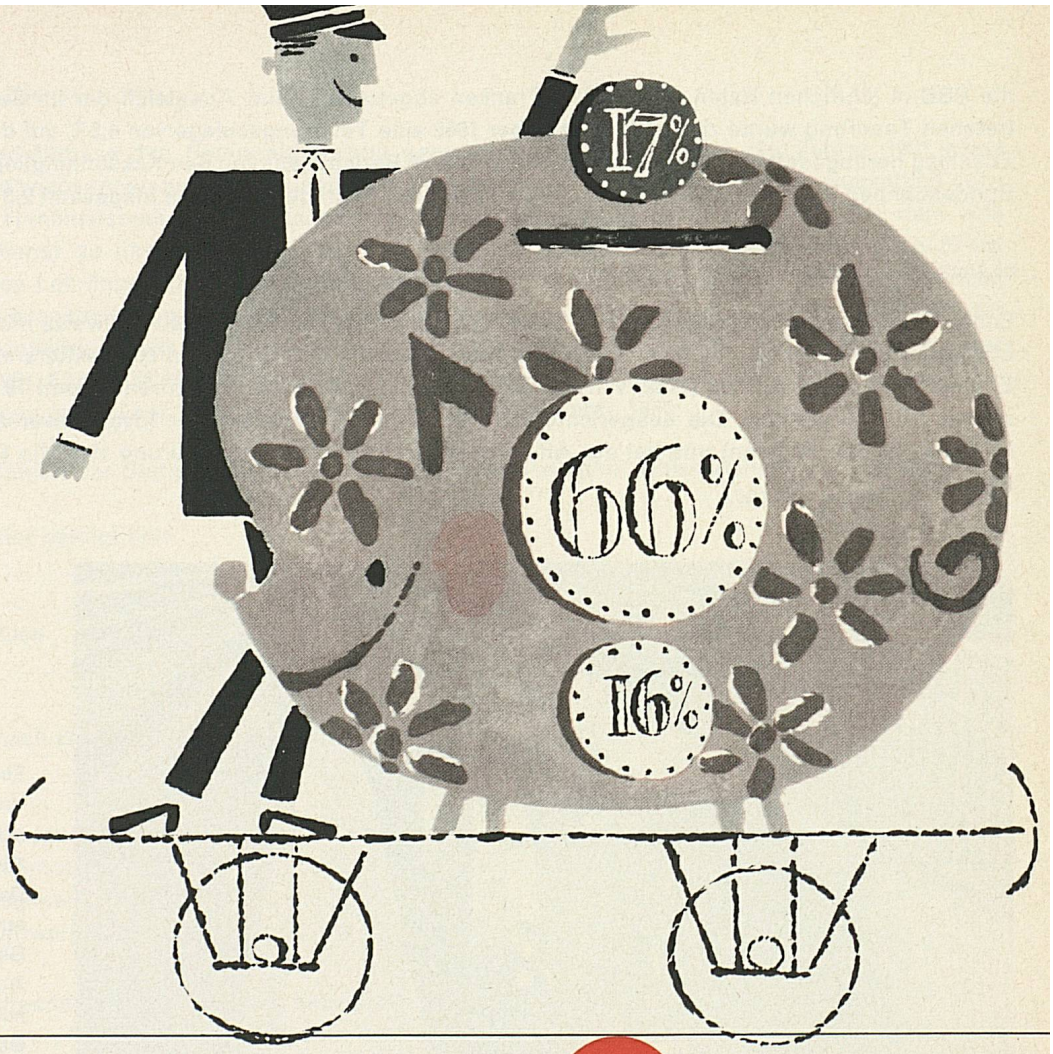
b) Pensions- und Hilfskasse

Die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen zählte Ende des Berichtsjahres 35 883 Versicherte (1961: 36 132) und 1527 Einleger (1349). Der versicherte Verdienst der Kassenmitglieder stieg auf 388,0 Mio Franken (347,2 Mio Franken). Die Zahl der Bezüger von Pensionen (Altersrentner, Invalide, Witwen und Waisen) betrug 22 787 (22 964) Personen. Das Total der Jahrespensionen erreichte 100,2 Mio Franken (95,5 Mio Franken).

Die Erhöhung des versicherten Verdienstes um 40,8 Mio Franken ist zum größten Teil auf den Einbau der 1961 ausgerichteten Teuerungszulage von 5,5% der Besoldung und die Verbesserung der Besoldungen um 4% auf 1. Januar 1962 zurückzuführen. Letztere erforderte eine Kasseneinlage von 28,8 Mio Franken, die gemäß dem Beschluss der eidgenössischen Räte vollumfänglich von den Bundesbahnen aufzubringen war. Zufolge Einbaus der Teuerungszulagen von 5,5% erhöhten sich die künftigen Verpflichtungen um 37,9 Mio Franken. Nach Abzug des Vermögens des Stabilisierungsfonds 1960–1962 verblieb noch eine ungedeckte Belastung von 32 Mio Franken, die von den Bundesbahnen verzinst und später durch allfällig zu erwartende technische Gewinne der Kasse ausgeglichen wird. Wie für das aktive Personal, so wurde auch bei den Rentenbezügern die im Jahre 1961 ausgerichtete Teuerungszulage von 5,5% auf 1. Januar 1962 in die Kassenleistungen eingebaut. Die dadurch verursachte Mehrbelastung im Betrage von 49,4 Mio Franken wird durch

Pensions- und Hilfskasse SBB

Einnahmen und Ausgaben im Jahre 1962



Einnahmen

	Mio Fr.	
Beiträge der Mitglieder	31,7	17,5 %
Beiträge der Bundesbahnen		
Ordentliche Beiträge	36,5	66,5 %
Reallohneinbau 1962	28,8	
Abtragung des Einbaues der Teuerungszulage 1957/59/62	27,5	
Verzinsung des Fehlbetrages und Ertragsgarantie	27,5	
Zinsen auf Anlagen und Wertbeständen	29,0	16,0 %
Total	181,0	100 %

Ausgaben

Pensionen an Invalide und Zurückgetretene	68,2	59,5 %
Pensionen an Hinterbliebene	30,2	
Rückstellungen für die Erhöhung der Versicherungsleistungen	40,3	40,5 %
Abtragung des Teuerungszulage-einbaues 1957/59/62	22,3	
Rückerstattungen und Abfindungen	4,3	
Total	165,3	100 %

die SBB in jährlichen Raten von 5,8 Mio Franken abgetragen. Zum Ausgleich der im Berichtsjahr eingetretenen Teuerung wurde zudem im Dezember 1962 eine Teuerungszulage von 4,5% auf der um den festen Zuschlag herabgesetzten Jahresrente gewährt. Die im Berichtsjahr von den Kassenmitgliedern und von den Bundesbahnen in den Stabilisierungsfonds eingelegten Beiträge erreichten insgesamt 2,3 Mio Franken.

c) Invaliden-, Alters- und Hinterlassenenversicherung

Ende des Berichtsjahres gelangten 1114 (1961: 1162) einfache Invalidenrenten (teilweise mit Zusatzrenten an Ehegatten und Kinder), 771 (844) Ehepaar-Invalidenrenten, 3039 (2733) einfache Altersrenten, 3740 (3512) Ehepaar-Altersrenten, 1195 (1152) Witwenrenten, 806 (814) einfache Waisenrenten und 18 (20) Vollwaisenrenten zur Auszahlung. Die ausgerichtete Rentensumme betrug bei der Invalidenversicherung 9,0 Mio Franken (6,5 Mio Franken) und bei der Alters- und Hinterlassenenversicherung 19,2 Mio Franken (15,0 Mio Franken).

Einer der neuen Vierrad-Elektroschlepper für die Gepäckbeförderung. Das Fahrzeug vermag auf den Rampen der Gepäcktunnel eine Anhängelast von 4 t mit einer Geschwindigkeit von 4 km/Std. zu schleppen und weist eine Höchstgeschwindigkeit von 18 km/Std. auf.

d) Unfallversicherung

Die SUVA-Agenturen der Bundesbahnen erstellten im Berichtsjahr die Schlußabrechnungen für 10 275 Betriebsunfälle (1961: 10 110) und 4420 Nichtbetriebsunfälle (4204). An Invalide und Hinterlassene wurden Ende 1962 in der Betriebsunfallversicherung 1543 (1531) Renten und in der Nichtbetriebsunfallversicherung 775 (734) Renten ausgerichtet. Die Versicherungsleistungen der im Berichtsjahr abgeschlossenen Schadenfälle und ausbezahlten Renten erreichten den Betrag von 8,9 Mio Franken (8,2 Mio Franken). Die versicherte Lohnsumme betrug Ende 1962 439 Mio Franken (412,8 Mio Franken).

e) Krankenkasse

Die Krankenkasse für das Personal der SBB zählte am Ende des Berichtsjahres 42 806 (1961: 42 252) Mitglieder. Für Krankenpflege waren 83% des aktiven Personals versichert. Die durchschnittlichen Krankenpflegekosten pro Mitglied betrugen Fr. 143.89 (Fr. 131.95). Trotz diesem weiteren Anstieg der Krankheitskosten konnte die Krankenpflegeversicherung noch mit einem Einnahmenüberschuß von Fr. 159 402 abschließen. Die andern Versicherungsabteilungen (Krankengeld- und Tuberkuloseversicherung) weisen ebenfalls kleinere Einnahmenüberschüsse auf.

f) Unfallverhütung

Der Unfallverhütungsdienst führte wie schon in den Vorjahren zahlreiche Inspektionen durch. Das Instruktionswesen wurde weiter ausgebaut und verfeinert. Nebst den ordentlichen Kursen gelangten verschiedene Kurse für die Unfallverhütung beim Betrieb von autogenen Schweißanlagen zur Durchführung.

g) Bahnärztlicher Dienst

Die Morbiditätsverhältnisse des Personals weisen gegenüber den Ergebnissen des Jahres 1961 keine nennenswerten Schwankungen auf. Das Ausbleiben einer schweren Grippe-Epidemie hat wesentlich dazu beigetragen, die krankheitsbedingten Absenzen des Personals günstig zu beeinflussen. Bei dem vom Bahnärztlichen Dienst zu überwachenden ständigen Personal (im Berichtsjahr durchschnittlich 37 459 Personen) und den Lehrlingen (im Mittel 1040 Personen) sind bei Außerachtlassung der Kurzabsenzen insgesamt 17 723 Krankheitsfälle und 6397 Unfälle zu verzeichnen (1961: 15 525 bzw. 6247). Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage stellt sich – werden auch die Kurzabsenzen gezählt – auf 593 559 gegenüber 582 957 im Jahre 1961. Für die 38 499 Bediensteten ergibt sich eine Morbidität (Krankheitstage pro Bediensteten) von 15,42 Tagen gegenüber 15,21 im Jahre 1961 und 15,24 im Jahre 1960.

Die wichtigsten Zahlen der Statistik der krankheits- und unfallbedingten Abwesenheiten lauten wie folgt:

	1960	1961	1962
Die Morbiditätsziffer beträgt bei:		Tage	
Krankheiten	10,86	10,28	10,47
Betriebsunfällen	1,86	2,00	1,91
Nichtbetriebsunfällen	1,55	2,04	2,01
Kurzabsenzen	0,97	0,89	1,03
Morbiditätsziffer nach Beschäftigungsgruppen:			
Dienst im Büro	8,39	8,28	8,76
Dienst im Freien	17,51	19,07	19,32
Dienst im Büro und im Freien	14,81	14,11	14,51
Dienst auf der Lokomotive	12,59	13,34	12,69
Dienst als Zugsbegleiter	16,30	14,87	13,58
Dienst in den Hauptwerkstätten (ohne Bürodienst)	17,56	17,90	19,44
Die mittlere Heilungsdauer (Tage pro Fall) beträgt:			
Krankheiten	22,58	25,39	22,74
Betriebsunfälle	19,59	22,04	20,81
Nichtbetriebsunfälle	22,56	28,27	27,00
Kurzabsenzen	1,93	1,87	1,95

Die Zahl der vom Bahnärztlichen Dienst zu überwachenden Bediensteten hat sich bei den Bundesbahnen – im Gegensatz zur allgemeinen Bundesverwaltung – in den letzten fünf Jahren nicht wesentlich vergrößert (rund 500 Personen).

Infolge der Zunahme des Personalbestandes und der vermehrten Austritte führten die Vertrauensärzte der Bundesbahnen im Berichtsjahr beinahe 3000 Aufnahmeuntersuchungen – rund 600 mehr als im Vorjahr – durch. Die gegenwärtigen Rekrutierungsschwierigkeiten bringen es mit sich, daß ein Kandidat im allgemeinen berücksichtigt wird, sofern keine zwingenden Gründe vorliegen, auf seine Dienste zu verzichten. In medizinischer Hinsicht müssen daher oft ergänzende Abklärungen vorgenommen werden, um beurteilen zu können, ob es trotz gewisser gesundheitlicher Mängel und dem damit erhöhten Morbiditäts- und Invaliditätsrisiko verantwortet werden kann, den Bewerber für den Eisenbahndienst anzustellen. Die Rekrutierungsschwierigkeiten und die vermehrte Überwachung der Gesundheitsverhältnisse des Personals haben dazu geführt, daß die Zahl der von den Ärzten der Abteilung durchgeführten Untersuchungen um rund 40% zugenommen hat (1739 gegenüber 1222 im Jahre 1961).

Im März fand in Bern erstmals eine Tagung der für die Bundesbahnen tätigen privaten Ärztinnen statt, die vor allem dem Meinungsaustausch in bezug auf die bisher gesammelten Erfahrungen sowie als Einführung in spezielle bahnärztliche Probleme diente. Im Zentrum der im November in Zürich abgehaltenen Konferenz, die von sämtlichen für die Bundesbahnen praktizierenden privaten Ärzten und Ärztinnen besucht war, standen mehrere Vorträge von Mitarbeitern des bahnärztlichen Dienstes über verschiedene Aspekte der krankheits- und unfallbedingten Abwesenheiten des Personals. Im Anschluß daran wurden Vorschläge formuliert, um der Morbidität des Personals wirksam entgegenzutreten. Ins Auge gefaßt wurden eine strengere ärztliche Überwachung der Abwesenheiten sowie die Gründung eines besonderen Behandlungs- und Rehabilitierungszentrums, welches den besonderen Bedürfnissen für das Eisenbahnpersonal Rechnung trägt.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß zur besseren sanitarischen Überwachung des im Tessin stationierten Personals im Juli in der Hauptwerkstätte Bellinzona ein Untersuchungsraum eingerichtet wurde. Die Ärzte der Abteilung sind bestrebt, die im Kanton Tessin seit jeher überdurchschnittlich hohen Morbiditätsverhältnisse zu verbessern.

Die Tuberkulosevorbeugungsaktion wurde planmäßig fortgesetzt. In die Berichtsperiode fielen über 35 000 Schirmbildaufnahmen. Ihre Wirksamkeit in der Bekämpfung der Tuberkulose sowie in der Früherfassung von Lungenkrebs rechtfertigt die damit verbundenen Bemühungen und organisatorischen Umtriebe vollauf.

V. Abrechnung der Verkehrseinnahmen

Die Bundesbahnen sind seit einiger Zeit bestrebt, die vielgestaltige Abrechnung der Verkehrseinnahmen zu rationalisieren. So sind beispielsweise die manuellen Arbeitsvorgänge der Buchhaltung durch die mechanische Führung der Privatbahnkonten ersetzt worden. Moderne Buchungsautomaten werden nicht nur in den zentralen Büros eingesetzt, sondern auch in den größeren Bahnhöfen, damit sie sowohl den eigenen Verkehr als auch denjenigen der Nachbarstationen rationell verbuchen können.

Im Verkehr mit Deutschland und Österreich wurde die expeditorische Umbehandlung der Sendungen an der Grenze kürzlich aufgehoben. Die internationalen Frachtbriefe werden jetzt nur noch auf den Versand- und Bestimmungsbahnhöfen abrechnungstechnisch verarbeitet, was eine beschleunigte Behandlung der Frachtbriefe in den Grenzbahnhöfen ermöglicht. Auch auf das besondere Abfertigungsverfahren im Grenzverkehr Deutschland–Schweiz wurde verzichtet. Die Aufhebung der Grenzkontokorrente und Übergangsverzeichnisse mit weiteren ausländischen Bahnverwaltungen steht bevor.

Der neue, vierteilige Frachtbrief erlaubt den Wegfall der Taxierung, der laufenden Rechnungen und der Detaxebordereaux auf den Stationen und brachte – in Verbindung mit den neuen Wagenladungsvereinbarungen und dem Einsatz der Datenverarbeitungsanlage – eine wesentliche Arbeitsvereinfachung bei den Abfertigungsstellen. Mit dem Inkrafttreten des einheitlichen Formulars für Zettelbillette im internationalen Personenverkehr wird die Möglichkeit geschaffen, die Abrechnung für die von den Bahnhöfen und Reisebüros verkauften Fahrscheine auf der Datenverarbeitungsanlage zu erstellen.

VI. Rechts- und Liegenschaftswesen

Die gegenwärtige Hochkonjunktur hat auch auf den Gebieten des Rechts- und Liegenschaftswesens nicht nur die Geschäftszahl erhöht, sondern auch neue Probleme gestellt. Abgesehen von den laufenden juristischen Geschäften (Haftpflicht-, Straf- und Betreibungsangelegenheiten, Rechtsberatungen, Aufstellung wichtiger Verträge, Prozeßführungen, Mitwirkung bei legislatorischen Arbeiten usw.) galt das Interesse vor allem den sich wegen der allgemeinen Steigerung der Preise für Immobilien mehrenden Schwierigkeiten beim Landerwerb. Die Bestrebungen, Mittel und Wege zu finden, um die für die Erweiterung von Bahnanlagen benötigten Terrains zu angemessenen Bedingungen und innert nützlicher Frist erwerben zu können, müssen fortgesetzt werden. Dies gilt nicht nur für das praktische Vorgehen im Einzelfall, sondern auch in grundsätzlicher Hinsicht (Möglichkeit der Abkürzung der Enteignungsverfahren, Vertretung neuer Gesichtspunkte im Verfahren vor Bundesgericht und den Schätzungskommissionen).

Mit der Generaldirektion PTT wurde eine neue Vereinbarung über Errichtung und Vermietung von Gebäuden und Räumlichkeiten auf Bahngebiet abgeschlossen. Eine ähnliche Übereinkunft wird auch – in Vollziehung des Eisenbahngesetzes – hinsichtlich der der Zollverwaltung zur Verfügung zu stellenden Anlagen abzuschließen sein.

Im Sektor Wasserrecht wurde mit dem Kanton Graubünden ein neuer, bis 2043 gültiger Vertrag über die Nutzung von Wasserkräften des Medelserrheins aus dem Cadlimotal abgeschlossen. Die Staatsvertragsverhandlungen zwischen Frankreich und der Schweiz über das neue Großakkumulierwerk Emosson, das von wesentlichem Einfluß auf die bestehenden Kraftwerkanlagen der SBB im Unterwallis ist, wurden fortgesetzt und dürften demnächst zum Abschluß kommen.