Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1961)

Rubrik: Verkehr und Betrieb

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: 12.07.2025

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

Verkehr und Betrieb

Das neue Stationsgebäude von Busswil

I. Verkehrsvolumen

1. Personenverkehr

Die Wirtschaftskonjunktur, die im Berichtsjahr eine Reihe neuer Höchstresultate brachte, begünstigte auch die allgemeine Verkehrsentwicklung. Mit 231,5 Millionen beförderten Personen erzielten die Bundesbahnen eine neue Rekordleistung. Im Vergleich zum Jahre 1960 ergibt sich eine Verkehrszunahme von 2,6 %. Die Verkehrsbelebung ist damit ausgeprägter als in den vergangenen vier Jahren. Wenn auch das erzielte Ergebnis zufriedenstellend ist, so muss die Zuwachsrate des Bahnverkehrs, gemessen an der allgemeinen Entwicklung der Wirtschaft und verglichen mit derjenigen anderer Verkehrsmittel, eher als bescheiden bezeichnet werden.

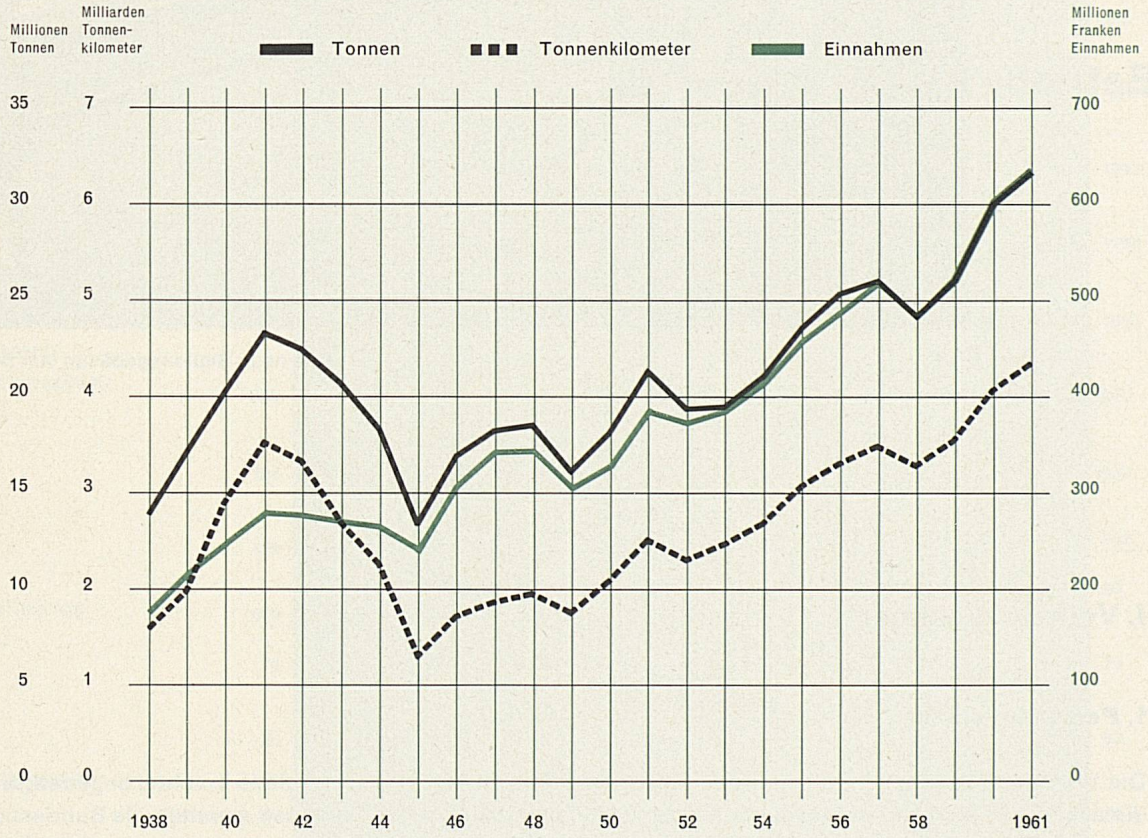
Ein besonderer Auftrieb im Personenverkehr ging vom internationalen Verkehr aus. Dieser wird nicht nur durch die Konjunktur im internationalen Tourismus bestimmt, sondern je länger, je mehr auch durch die Reisen der in der Schweiz und in anderen mittel- und nordeuropäischen Ländern beschäftigten ausländischen Arbeitskräfte. Die drei grossen Gruppen des inländischen Personenverkehrs zeigen eine etwas unterschiedliche Entwicklung. Während der Einzelreiseverkehr um 4,1 % und der Gruppenreiseverkehr um 9,8 % zugenommen haben, beträgt die Zuwachsrate beim Abonnementsverkehr 1,3 %.

Dank den günstigen Einkommensverhältnissen ist auch eine vermehrte Nachfrage nach höherem Reisekomfort festzustellen. Das kommt vor allem in der guten Benützung der 1. Wagenklasse und in einer vermehrten Inanspruchnahme der Speise-, Liege- und Schlafwagendienste zum Ausdruck. Die schon seit Jahren anhaltende Erhöhung der durchschnittlichen Reiselänge tritt im Berichtsjahr ganz besonders in Erscheinung und findet ihren günstigen Niederschlag in der Einnahmengestaltung. Die Entwicklung der Einnahmen wird im Abschnitt «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen» dargelegt (Seite 49).

2. Güterverkehr

Die von den Bundesbahnen beförderte Gütertonnage, die schon im Vorjahr mit 29,6 Mio Tonnen einen sehr hohen Stand erreichte, stieg im Berichtsjahr um weitere 1,5 Mio Tonnen (+ 4,9 %) auf 31,1 Mio Tonnen an. Damit ist eine neue Rekordleistung erzielt worden. Dieses Transportvolumen, das den Betriebsapparat der Bundesbahnen besonders in den Herbstmonaten aufs äusserste anspannte, war mehr als doppelt so hoch wie das durchschnittliche Volumen der Vorkriegsjahre 1937/38 und lag um 38 % über dem langfristigen Mittel der Jahre 1952 bis 1957.

Entwicklung des Güterverkehrs (Gesamtgüterverkehr)



Die Verkehrszunahme ist namentlich auf das weitere Ansteigen der internationalen Transporte zurückzuführen. Obschon im Transit weniger Kohle als in früheren Jahren transportiert wurde, stieg der Transitverkehr dank umfangreichen Eisen- und Südfrüchtetransporten um 8,6 % auf insgesamt 6,7 Mio Tonnen an. Im Importverkehr ist eine Zunahme um 6,6 % auf 14,0 Mio Tonnen zu verzeichnen, wobei die Abfuhren ab den Rheinhäfen wegen der teilweise schlechten Wasserführung des Rheins auf dem Vorjahresniveau von 4,0 Mio Tonnen verharrten. Rückläufige Tendenz zeigte hingegen der Exportverkehr. Er sank um 8,8 % und erreichte noch 1,1 Mio Tonnen. Der durch Lastwagentransporte besonders stark konkurrenzierte Binnenverkehr blieb mit 8,2 Mio Tonnen sozusagen stabil, obschon die Zementtransporte um rund einen Fünftel zugenommen hatten. Auf den Gepäck- und Expressgutverkehr (inkl. begleitete Autos) und die Postbeförderung entfiel 1,1 Mio Tonnen (+ 10,2 %). Gesamthaft gesehen ist erfreulich, dass parallel zu dieser Zunahme des Verkehrsvolumens auch die Güterverkehrseinnahmen erheblich angestiegen sind (siehe Abschnitt «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen», Seite 49).

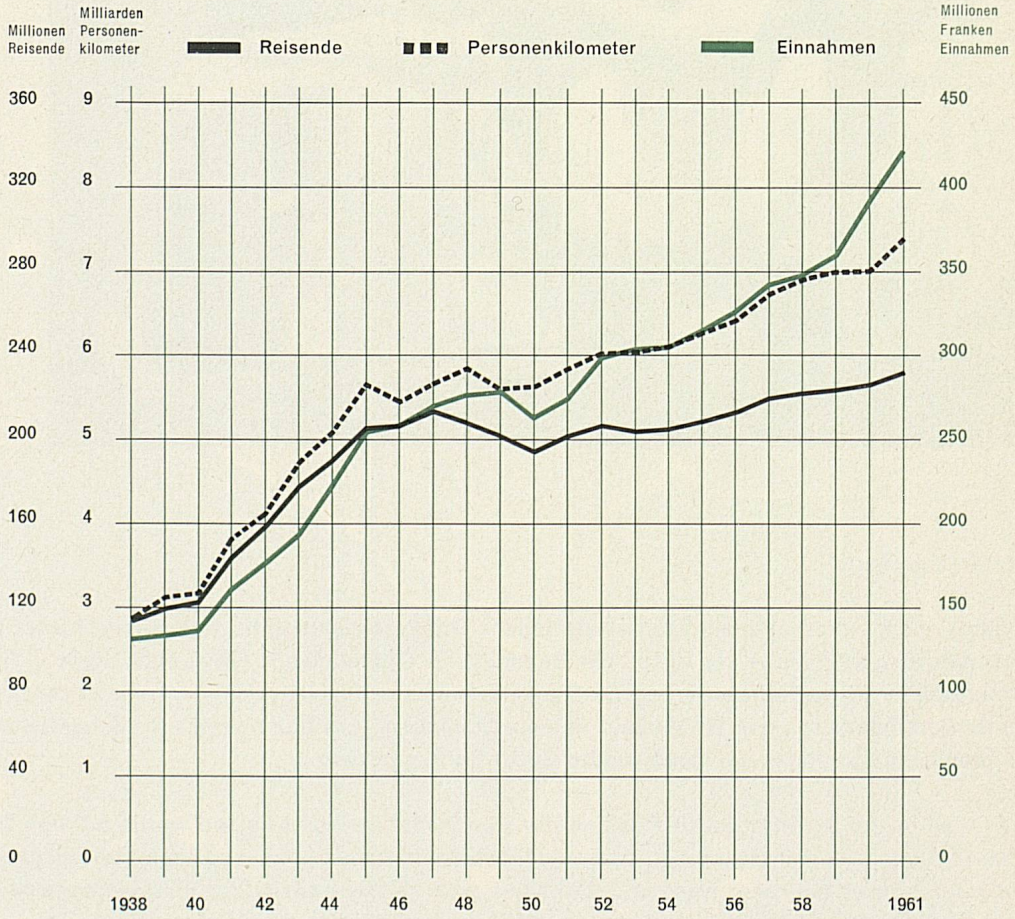
II. Tarife

1. Personen-, Gepäck- und Expressgut-Tarife

Binnentarife

Die Tariflage blieb im wesentlichen unverändert. Mit den sich von Jahr zu Jahr stark verbessernden Einkommensverhältnissen wird jedoch das Eisenbahnfahren im Verhältnis immer billiger. Die graphische Darstellung auf Seite 5 zeigt, wie mit einem durchschnittlichen Angestellteneinkommen pro Tag immer grössere Eisenbahnreisen finanziert werden können. Zum Ausdruck kommt in dieser Darstellung auch die starke Fernermässigung im schweizerischen Personentarif.

Entwicklung des Personenverkehrs



Traditionsgemäss gelangte das Winter-Sonntagsbillet auch im Berichtsjahr zur Ausgabe, wobei die Minimaltaxe auf Fr. 10.– in der ersten und Fr. 7.– in der zweiten Klasse erhöht worden ist. Die Fahrvergünstigung «Einfach für Retour» wurde den Ausstellern und Besuchern der grossen schweizerischen Messen und Ausstellungen (Automobilsalon, Mustermesse, Comptoir, OLMA, Hyspa) sowie den Teilnehmern zweier gesamtschweizerischer Veranstaltungen sportlicher und folkloristischer Art gewährt.

Die zunehmende betriebliche Belastung und vor allem die den Betriebsablauf erschwerenden Verkehrsspitzen werfen auch wichtige kommerzielle Fragen auf. Verschiedene Tarifmassnahmen müssen bei der heute herrschenden Markt- und Wettbewerbslage unter einem anderen Gesichtspunkt betrachtet werden als zur Zeit ihrer Einführung. Weitgehende tarifarische Vergünstigungen ausgesprochener Spitzenverkehre erweisen sich unter den heutigen Gegebenheiten als recht problematisch.

Internationale Tarife

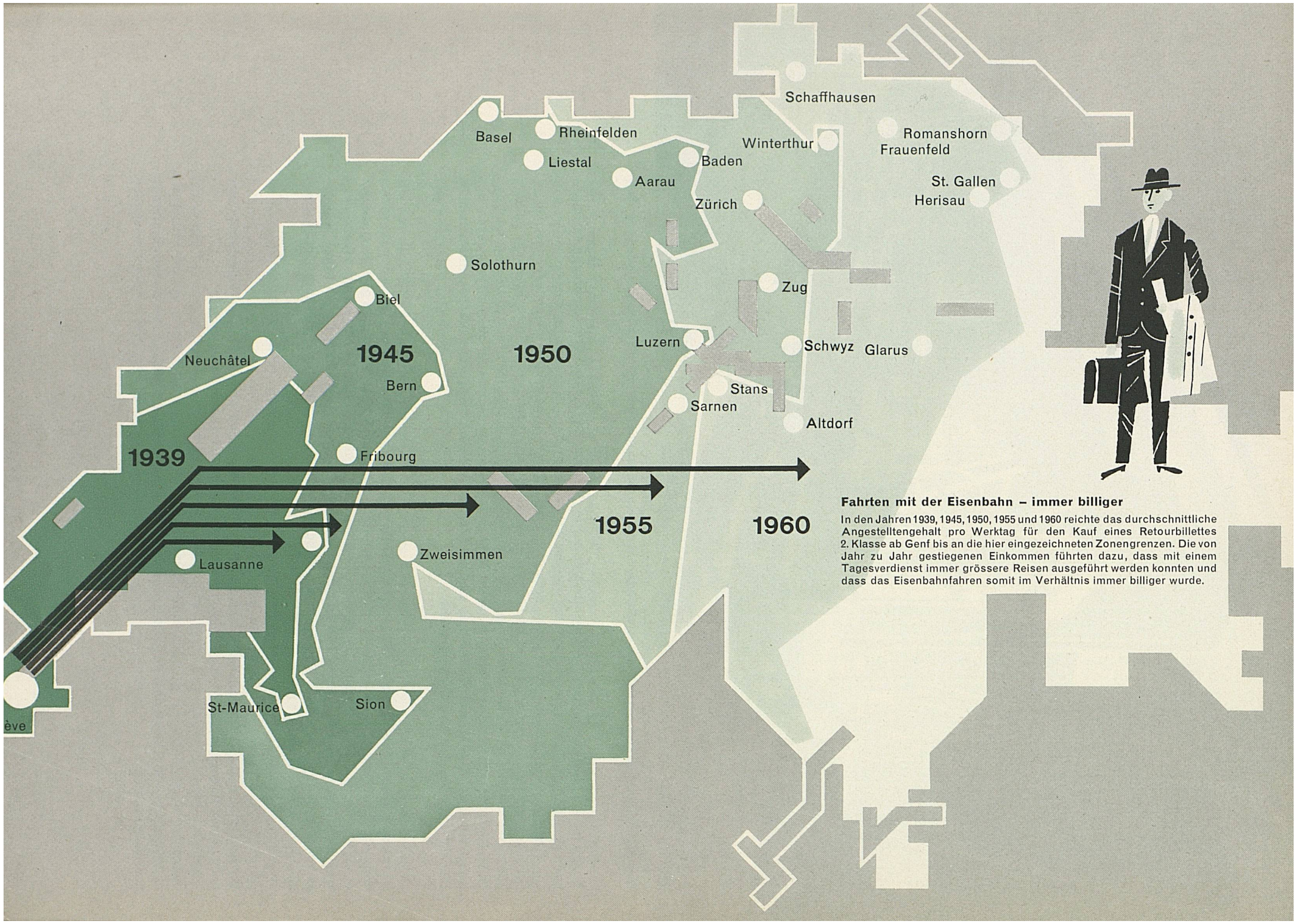
Der gemeinsame internationale Tarif erfuhr etliche Preisveränderungen, weil eine grössere Zahl von ausländischen Eisenbahnen – vor allem die Bahnen von Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und Grossbritannien – ihre Tarife erhöhten. Die starke Entwicklung im Liegewagenverkehr, in der Beförderung begleiteter Personenautos und im Verkauf des europäischen Touristenbillettes für Amerikaner (Eurailpass) fand ihren Niederschlag in der Neuausgabe dieser Tarifimprimate.

Zur Festigung der kommerziellen Position der Bundesbahnen im Ausland wurde mit den Agenturen der Schweizerischen Verkehrszentrale, den ausländischen Reisebüros und den Reiseorganisationen der wichtigsten Länder ein reger Kontakt unterhalten, auch mit den ausländischen Bahnverwaltungen ist eine engere kommerzielle Zusammenarbeit angestrebt worden.

2. Güter- und Tiertarife

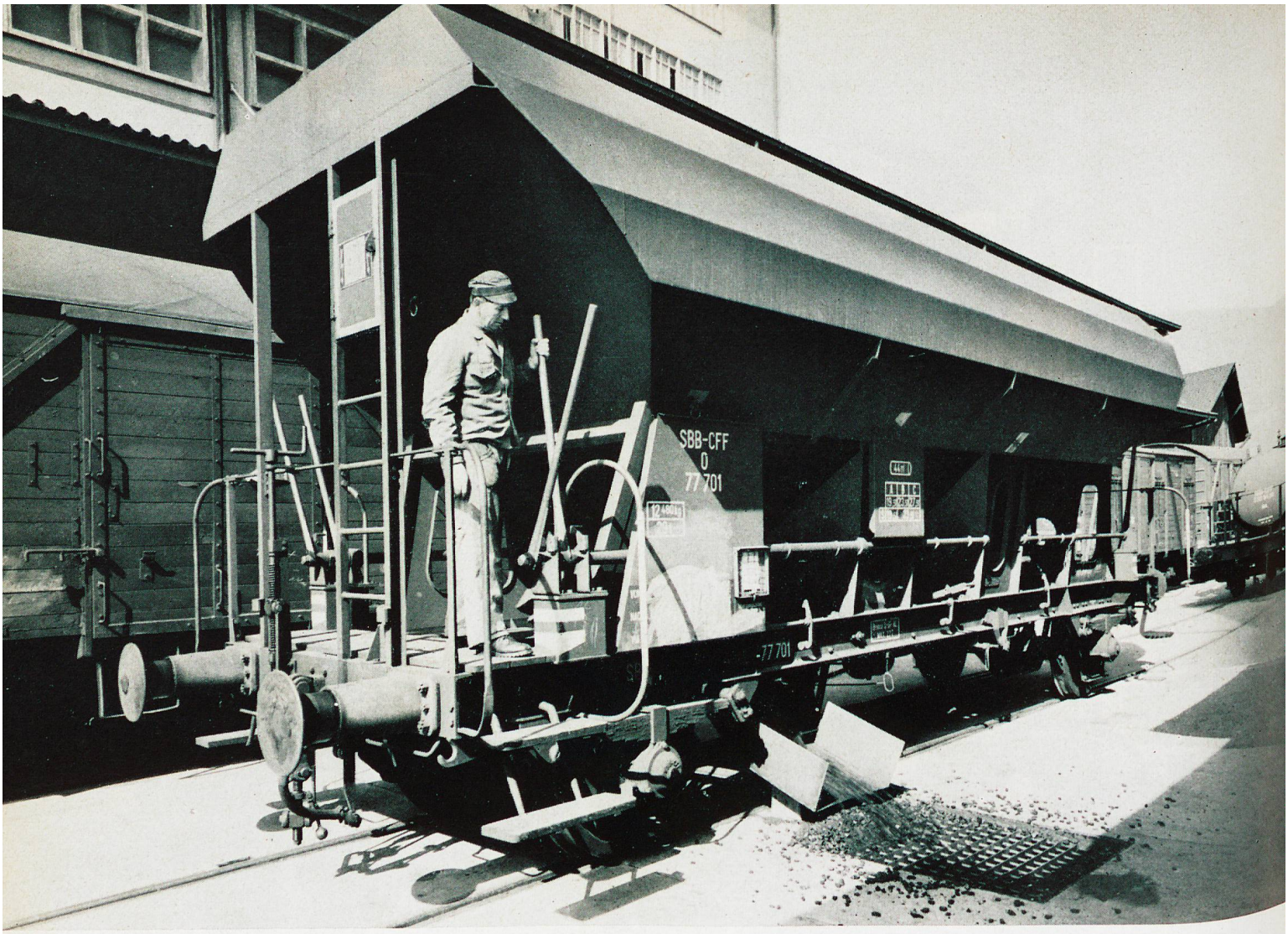
Binnentarife

Nachdem die Kommerzielle Konferenz und das Eidgenössische Amt für Verkehr dem Antrag der Bahnen zur Revision der Gütertarife zugestimmt hatten, konnte im Berichtsjahr die Vorbereitung der neuen Tarifdokumente an die Hand genommen werden. Im Sinne einer Sofortmassnahme wurde die neue Tarifklasse 7 mit den ermässigten Sätzen für Kohlesendungen von 15 und 20 Tonnen bereits auf 1. Januar 1961 als anwendbar erklärt. Auf den 1. Februar folgte dann die Inkraftsetzung der erhöhten Mindesttaxgewichte für Stückgutsendungen bei Stellung eines Wagens zum Selbstverlad; ausgenommen von dieser Massnahme sind landwirtschaftliche Produkte schweizerischer Herkunft im Eilstückgutverkehr.



Fahrten mit der Eisenbahn – immer billiger

In den Jahren 1939, 1945, 1950, 1955 und 1960 reichte das durchschnittliche Angestelltengehalt pro Werktag für den Kauf eines Retourbillettes 2. Klasse ab Genf bis an die hier eingezeichneten Zonengrenzen. Die von Jahr zu Jahr gestiegenen Einkommen führten dazu, dass mit einem Tagesverdienst immer grössere Reisen ausgeführt werden konnten und dass das Eisenbahnfahren somit im Verhältnis immer billiger wurde.



Beim neuen Selbstentladewagen für Kohle- und Kokstransporte kann das Ladegut direkt in eine Schüttgrube entladen werden

Ganz allgemein wird mit der Revision der Gütertarife auf den 1. Januar 1962 eine bessere Anpassung der Bahntarife an die Kostenlage sowie an die durch den Lastwagen geschaffene Wettbewerbssituation angestrebt. Die Transportkostenrechnungen ergaben, dass sich beim schlechtausgelasteten Wagenladungsverkehr – bei Transportmengen von nur 5 oder 10 Tonnen – sowie beim arbeitsintensiven Stückgutverkehr Tariferhöhungen aufdrängen. Anderseits erlaubte die Kostenlage Tarifermässigungen bei guter Auslastung der Güterwagen – bei Transportmengen von 15 und 20 Tonnen – sowie bei Gütern der oberen Tarifklassen. Bei diesen hochtarifierten Gütern rechtfertigte sich eine Preissenkung auch wegen der hier besonders stark in Erscheinung tretenden Strassenkonkurrenz.

Durch die Senkung der oberen Tarifklassen wird die bisherige Wertstaffel eingeengt. Die bei den schweren Wagenladungen eingetretene Verbilligung bietet dem Verfrachter die Möglichkeit, durch gute Ausnützung der Wagen die bei den leichteren Sendungen eingetretenen Tariferhöhungen wettzumachen. Diese neugestaltete Gewichtsstaffel liegt zudem in der Linie einer vernünftigen Verkehrsteilung. Sie führt dazu, dass die kleineren Sendungen vermehrt dem Lastwagen, die schweren Sendungen aber eher der für den Massenverkehr geeigneten Eisenbahn zufallen.

Die im Rahmen des Bundesratsbeschlusses über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen durchgeführte Gütertarifrevision umfasst im einzelnen folgende Massnahmen:

Im Stückgutverkehr: Die Tarife werden linear um 10 % erhöht. Die Kostenlage hätte an sich eine noch stärkere Erhöhung verlangt.

Im Wagenladungsverkehr: Die Tarifklasse 1 wird um rund 10 % gesenkt, und die Klassen 1–11 erhalten eine einheitliche Spanne von je 6%. Für Sendungen in offenen Wagen und in Privatwagen wird ein ermässigter 20 Tonnen-Satz eingeführt. Der 15 Tonnen-Satz wird neuerdings auch für Sendungen in gedeckten Wagen zugestanden. Die Distanzstaffel bleibt unverändert. Hingegen werden eine Mindestdistanz von 6 km eingeführt und die Distanzzonen ausgedehnt, und zwar auf 2 km bei Entfernungen von 1–300 km und auf 10 km bei Distanzen von 300 km und mehr.

Diese Tarifänderungen im Wagenladungsverkehr führen im Mittel zu folgenden prozentualen Frachtverschiebungen:

Tonnen	Kl. 1	Kl. 2	Kl. 3	Kl. 4	Kl. 5	Kl. 6	Kl. 7	Kl. 8	Kl. 9	Kl. 10	Kl. 11
5 t	— 4 %	—	+ 5 %	+ 11 %	+ 11 %	+ 10 %	+ 10 %	+ 10 %	+ 10 %	+ 11 %	+ 11 %
10 t	— 9 %	— 5 %	—	+ 5 %	+ 4 %	+ 4 %	+ 4 %	+ 4 %	+ 5 %	+ 5 %	+ 6 %
15 t	—14 %	—11 %	— 7 %	— 2 %	— 3 %	— 2 %	— 3 %	— 2 %	— 2 %	— 1 %	—
20 t	—18 %	—15 %	—11 %	— 7 %	— 7 %	— 7 %	— 7 %	— 7 %	— 5 %	— 5 %	— 3 %

Die Güterklassifikation, mit andern Worten die Zuweisung der verschiedenen Güter zu den einzelnen Tarifklassen, bleibt unverändert. Dagegen werden die einzelnen Positionen und Kapitel entsprechend dem Mustertarif des internationalen Eisenbahnverbandes neu gegliedert und nach Möglichkeit vereinfacht. Die Güterpositionen liessen sich von 1300 auf ca. 900 reduzieren.

Auch aus der Tarifannäherung bei den Privatbahnen gemäss Bundesbeschluss vom 5. Juni 1959 ergaben sich für die Bundesbahnen Änderungen. Bei einzelnen Privatbahnen wurden die Tarifdistanzen beträchtlich gekürzt, was eine Überprüfung sämtlicher Tarifentfernungen im Güterverkehr erforderte und teilweise auch zur Änderung der bisherigen Leitungswege führte.

Überprüft wurden ferner auch die Ausnahmetarife sowie die bestehenden Abkommen mit Verfrachtern. Die Mineralöltarife gemäss Carbura-Vertrag blieben unverändert. Die sogenannten Ablauftarife werden auf 1. Januar 1963 revidiert. Auch die Revision der Milch- und Tiertarife steht noch bevor.

Die neuen Gütertarife werden keine ins Gewicht fallenden Mehreinnahmen zur Folge haben. Bei dieser Revision stand – wie einleitend erwähnt – die Anpassung an die Kosten- und Wettbewerbslage im Vordergrund. Die Revision der Gütertarife, die den Neudruck fast aller Tarifdokumente erforderte, wurde aber auch zum Anlass genommen, um die Tarife nach Möglichkeit zu vereinfachen und übersichtlicher zu gestalten.

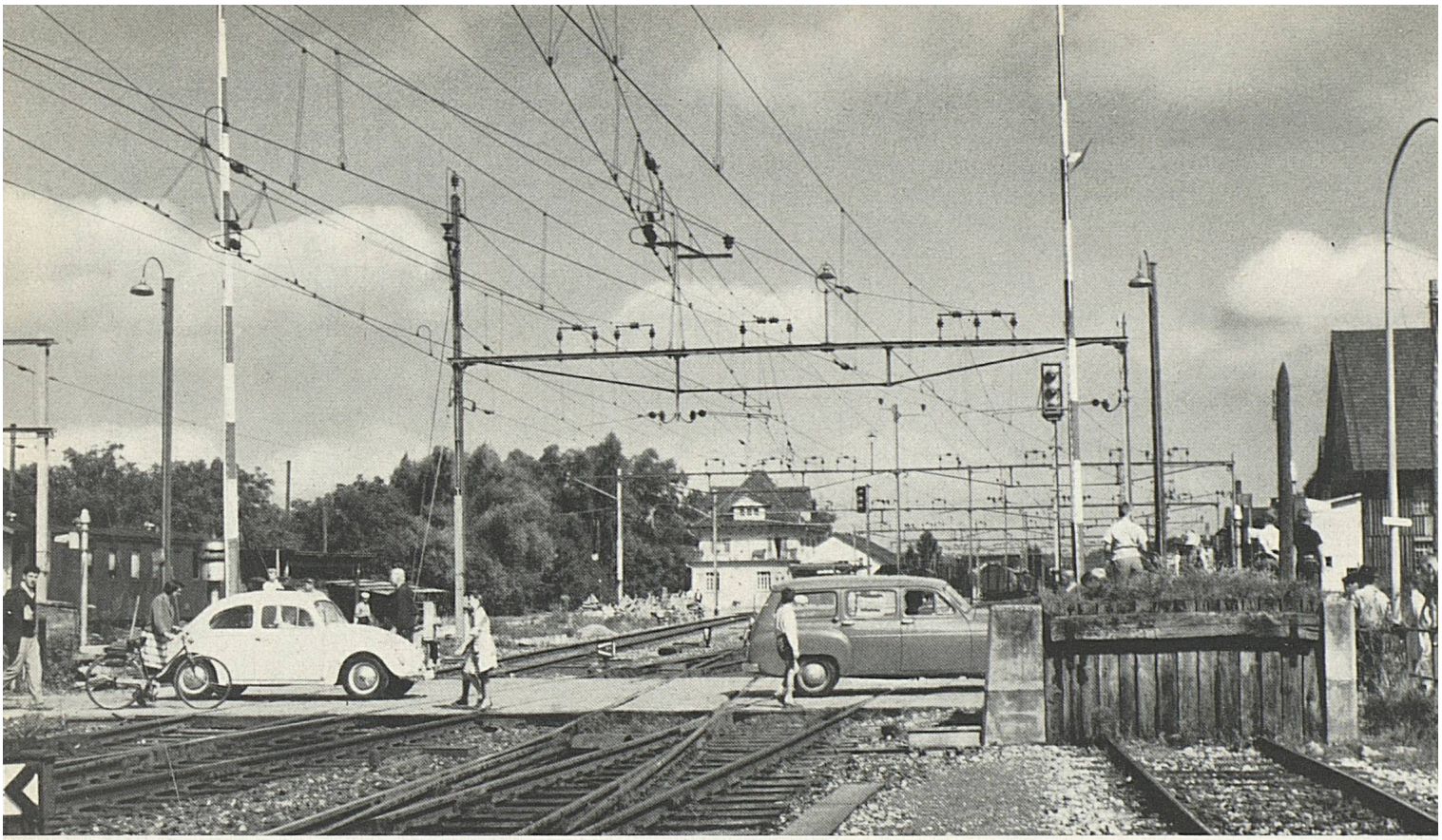
Auf 1. Januar 1962 traten zudem neue Militärtarife mit erhöhten Ansätzen in Kraft. Der frühere Militär-Extrazugstarif für grössere Truppenkörper wurde durch einen auf der Zahl der Wagenachsen basierenden Tarif für Truppenverschiebungen ersetzt, der bei einer Mindestdistanz von 20 km und bei mindestens zehn Achsen gilt, wobei es nicht mehr darauf ankommt, ob in den einzelnen Wagen Mannschaften, Pferde oder Material befördert werden. Dank Einführung des Pauschalverfahrens ermöglichen die neuen Militärtarife wesentliche Vereinfachungen in der Abfertigung und Abrechnung.

Internationale Tarife

Die Revision der schweizerischen Binnentarife berührte auch die direkten internationalen Verbandstarife. Bei den Import- und Exporttarifen mussten die schweizerischen Anstossfrachten entsprechend geändert werden. Im Bereich der direkten Transittarife mit den Staaten der Montanunion hatten die Schweizerbahnen als Folge der Gütertarifrevision und auf Verlangen der Mitgliedstaaten die Durchfuhrfrachtsätze für Montangüter zu ändern. Auch die Frachtsätze des allgemeinen schweizerischen Transittarifes wurden der neuen Tariflage angepasst.

Im Berichtsjahre änderten die Gütertarife der österreichischen, französischen und italienischen Staatsbahnen, was sich auch auf die mit diesen Bahnen bestehenden direkten Verbandstarife auswirkte. Zu weiteren Korrekturen gaben die Aufwertung der deutschen Mark und des holländischen Guldens Anlass.

Der zweite Ausschuss (Güterverkehr) des Internationalen Eisenbahnverbandes, dessen Vorsitz im Berichtsjahre noch bei den SBB lag, genehmigte eine einheitliche Güternomenklatur mit ungefähr 550 Hauptpositionen; diese soll den Nomenklaturen des internen Verkehrs der einzelnen Bahnen wie auch des internationalen Verkehrs zugrunde gelegt werden. Diese einheitlichen Hauptpositionen wurden bei der neuen



Der Niveauübergang von Oberwinterthur...

Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen bereits berücksichtigt. Der Ausschuss genehmigte ferner gewisse Normen für den Binnenverkehr sowie einen Mustertarif für den grenzüberschreitenden Transport von Strassennutzfahrzeugen auf Eisenbahnfahrzeugen («Piggy-Back»).

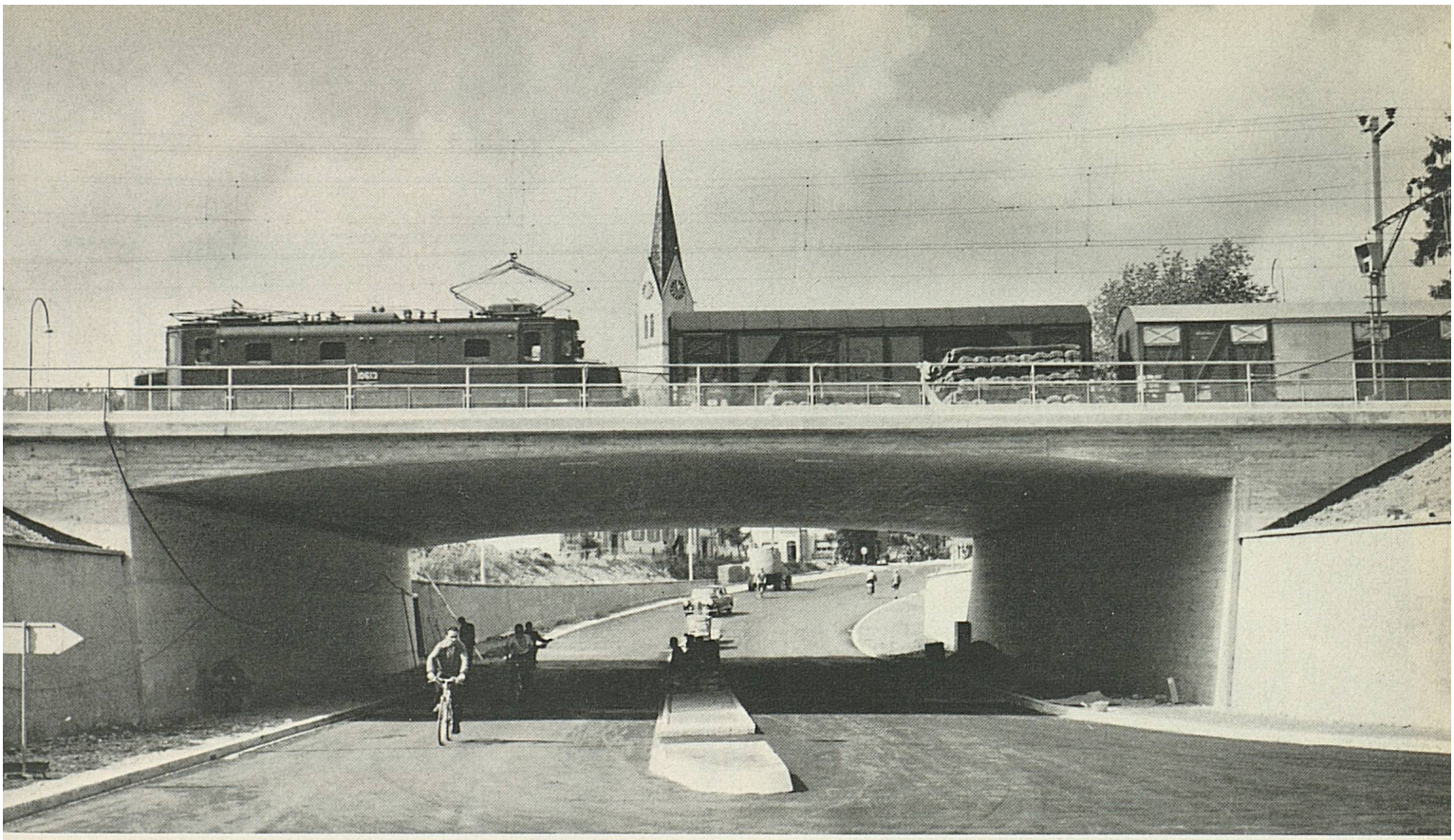
III. Eisenbahn und andere Verkehrsmittel

1. Strassenverkehr

Der Bestand an Motorfahrzeugen nahm in der Schweiz weiterhin beträchtlich zu. Im Berichtsjahr ergibt sich in der Ausdehnung des individuellen motorisierten Strassenverkehrs ein neuer Rekord. Auch ausländische Motorfahrzeuge reisten in grosser Zahl in die Schweiz ein. Dieser starke Anstieg des motorisierten Verkehrs hat zur Folge, dass der Anteil der Eisenbahn am schweizerischen Personenverkehr rückläufig ist. Vom ganzen schweizerischen Verkehrsaufkommen dürften noch etwa 30 % auf die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs entfallen.

Die von den Bundesbahnen besorgte Beförderung von Motorfahrzeugen durch die Alpentunnel erreichte neue Rekordzahlen. Durch den Gotthardtunnel wurden im Berichtsjahr 210 197 Personenwagen, Gesellschaftswagen und Lastwagen transportiert. Im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich eine Zunahme von 27 016 Fahrzeugen oder 14 %. Im Verkehr durch den Simplontunnel beträgt der Zuwachs sogar 34 %. Bemerkenswert ist, dass die Tunneltransporte stärker zunehmen als der Motorfahrzeugbestand.

Der schweizerische Nutzfahrzeugpark ist wie in den Vorjahren weiter angewachsen. Die Zahl der erstmals in Verkehr gesetzten neuen Liefer- und Lastwagen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 43 %. Bei den Lastwagen mit über 5 Tonnen Nutzlast ergibt sich sogar eine Zunahme um 127 %, was namentlich auf die Hinaufsetzung der Höchstgesamtgewichte auf 26 Tonnen je Lastenzug zurückzuführen ist. Diese intensive Motorisierungswelle im Güterverkehr wird nicht ohne Rückwirkungen auf den Eisenbahnverkehr bleiben.



... ist durch eine Strassenunterführung ersetzt worden

Im Berichtsjahr erreichten die Grenztransporte mit Lastwagen total 3,2 Mio Tonnen oder 520 000 Tonnen (+ 19,7 %) mehr als im Vorjahr. Während der direkte grenzüberschreitende Verkehr auf 1,3 Mio Tonnen zunahm (+ 24,7 %) und die Zu- und Abfuhren in den Rheinhäfen auf 1,7 Mio Tonnen (+ 19,1 %) anstiegen, verzeichneten die Strassentransporte zu und ab den Grenzbahnhöfen einen Rückgang um 6,4 % auf 190 000 Tonnen. Der Aussenhandelsverkehr auf der Strasse hat im Mittel der Jahre 1956–1961 um 13,7 %, jener der Bahnen hingegen lediglich um 6,5 % zugenommen. Im Sektor der internationalen Transporte ist – vor allem wegen der vermehrten Liberalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs – mit einer immer schärferen Konkurrenz zu rechnen.

Die beträchtliche Zunahme des Strassenverkehrs hat nicht zuletzt auch dazu geführt, dass die Niveauübergänge und die Frage ihres Ersatzes erhöhte Bedeutung erhielten. Die Bundesbahnen haben seit ihrem Bestehen an der Beseitigung von gegen 2000 Niveauübergängen mit einem Gesamtaufwand von mehr als 300 Mio Franken mitgewirkt. In den letzten Jahren sind die Anstrengungen zur Eliminierung der stark benützten Niveauübergänge noch verstärkt worden (vgl. auch Abschnitt «Niveauübergänge», Seite 37), und gegenwärtig wird auf dem Netz der Bundesbahnen praktisch jede Woche ein Niveauübergang aufgehoben. Die Bundesbahnen sind auch in Zukunft bereit, den Strasseneigentümern bei dieser wichtigen Aufgabe in allen Fällen im Rahmen des Tragbaren finanziell behilflich zu sein. Sie sehen daher im Berichtsjahre eine auf 15 Mio Franken erhöhte Zuweisung in die Rücklage zur Verbesserung der Verkehrsanlagen Schiene/Strasse vor.

2. Luftverkehr

Die Entwicklung des Luftverkehrs ist nach wie vor ausserordentlich dynamisch. Die «Swissair» beförderte im Berichtsjahr 1 460 463 Etappenpassagiere, was gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 12 % bedeutet. Der Ausnützungsgrad des Platzangebotes ist jedoch wegen des Einsatzes von Düsenflugzeugen und der starken Erhöhung der Beförderungskapazität erheblich zurückgefallen. Diese Entwicklung dürfte den Konkurrenzdruck im internationalen Eisenbahnverkehr noch erhöhen. Anderseits leistet das Flugzeug der Schiene im Langstreckenverkehr nach wie vor beachtliche Zubringerdienste.

Begegnung auf dem Bodensee

3. Schiffsverkehr

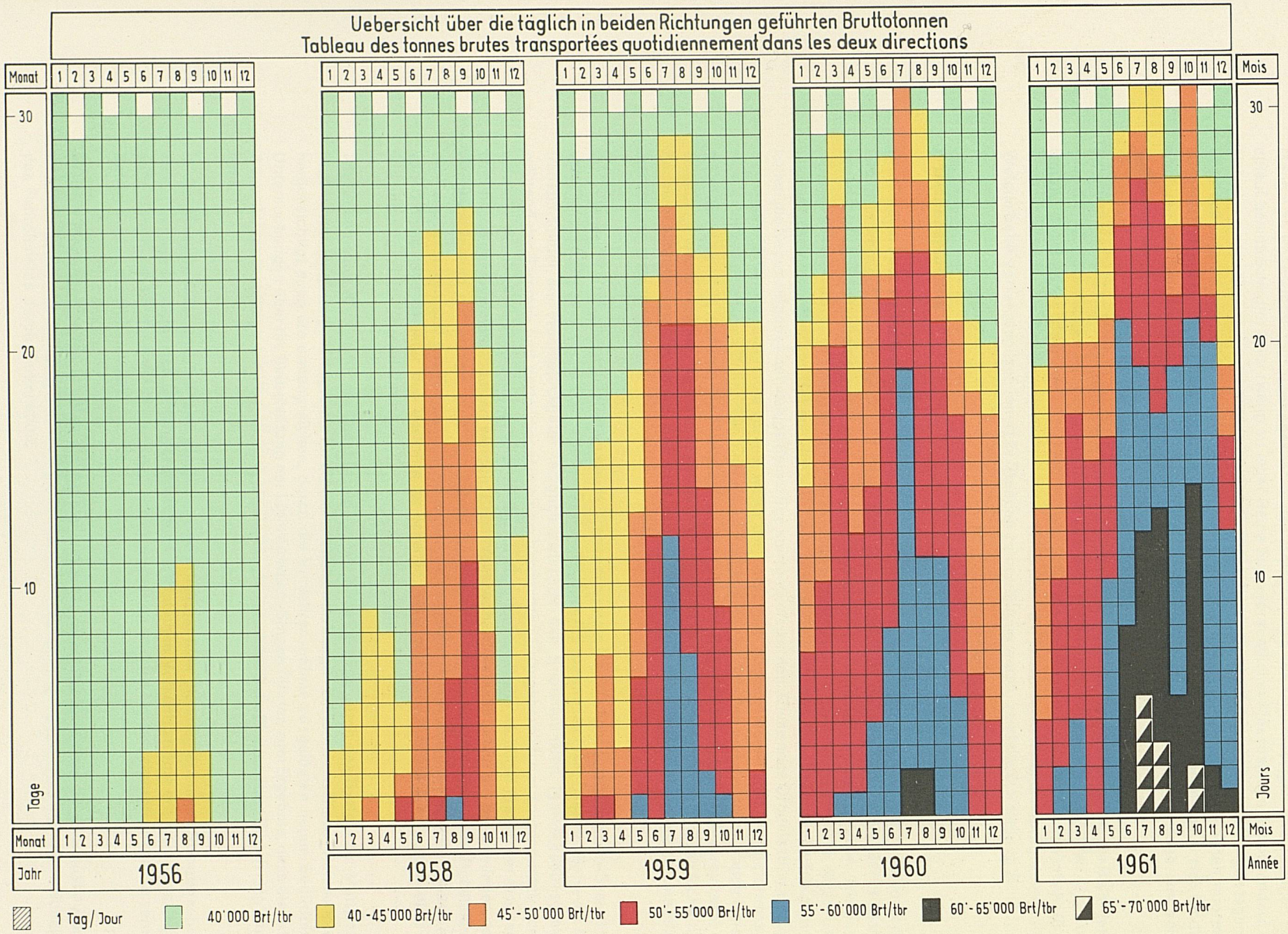
Der Warenumschlag in den Rheinhäfen von Basel belief sich im abgelaufenen Jahr auf total 6,82 Mio Tonnen. Nach Abzug des Rheintransits (0,70 Mio Tonnen) macht der Wasserumschlag 32,7 % der schweizerischen Aussenhandelsmengen aus. Die ungünstige Wasserführung des Rheins im vierten Quartal, die besonders den Import von Massengütern hemmte, liess die im Vorjahr umgeschlagene Menge (6,96 Mio Tonnen) nicht ganz erreichen. Am Bergverkehr von total 6,49 Mio Tonnen waren allgemeine Kaufmannsgüter mit 2,37 Mio Tonnen (+ 21,6 %), Mineralöle mit 1,97 Mio Tonnen (+ 3,9 %), feste Brennstoffe mit 1,52 Mio Tonnen (— 21,4 %) und Getreide samt Futtermitteln mit 0,64 Mio Tonnen (— 7,3 %) beteiligt. Rund 72 % der in den Basler Rheinhäfen ankommenden Warenmengen wurden mit der Bahn und 28 % mit dem Lastwagen ins Landesinnere befördert. Der Transportanteil der Strasse stieg gegenüber dem Vorjahr um 2,5 %, weil die hauptsächlich von der Bahn übernommenen Kohlenimporte allgemein rückläufig waren und in der Niederwasserperiode zum grossen Teil ausfielen.

Über den von den Bundesbahnen betriebenen Schiffsverkehr auf dem Bodensee orientiert ein besonderer Abschnitt (Seite 44).

IV. Betrieb

1. Betriebsleistungen

Bei den Reisezügen sind die Fahrleistungen im Berichtsjahr um 0,5 Mio (+ 1,0 %) auf 54,9 Mio Zugskilometer angewachsen. Die in Bruttotonnenkilometern gemessenen Leistungen stiegen um 0,6 Mia (4,9 %) auf 12,9 Mia an. Bei den Güterzügen erhöhten sich die Zugskilometer um 1,1 Mio (4,3 %) auf 25,5 Mio und die Bruttotonnenkilometer um 0,8 Mia (6,2 %) auf 13,0 Mia.



Tagesleistungen im Güterverkehr auf der Gotthard-Bergstrecke

Prestations quotidiennes dans le trafic des marchandises sur le troncon de montagne du Saint-Gothard

Die Bewältigung des ausserordentlich hohen Verkehrsvolumens – die in den letzten Jahren eingetretene Verkehrszunahme geht aus den Diagrammen nebenan und auf den Seiten 2 und 3 hervor – war mit den gegebenen Mitteln keine leichte Aufgabe. Die Verkehrsspitzen führten zeitweise zu einem empfindlichen Mangel an Rollmaterial und zu Engpässen in den Anlagen, was den regelmässigen und flüssigen Betriebsablauf beeinträchtigte. Dies zwang zu einer Reihe ausserordentlicher Massnahmen. Insbesondere drängte sich eine noch stärkere Konzentration der kurzfristigen Planung auf. Zu diesem Zwecke wurden täglich Lagebesprechungen durchgeführt, an welchen die von einer Zentralstelle laufend gesammelten Informationen ausgewertet und kurzfristige Dispositionen getroffen worden sind. Diese Organisation hat sich für die Überwachung der Betriebsabwicklung und des Triebfahrzeugeinsatzes als geeignet erwiesen und soll weiter ausgebaut werden.

Aus dem vielfältigen Betriebsgeschehen sei lediglich die eine grosse Transportaufgabe, die Beförderung der rund 370 000 italienischen Arbeiter nach Italien zu ihrem Weihnachtsurlaub, herausgegriffen. Um eine Überlastung des Betriebsapparates zu verhindern, wurde für die vier Tage mit dem stärksten Verkehr (8., 15., 19. und 22. Dezember) in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft ein besonderes Transportprogramm aufgestellt. Welche hohe Verkehrsspitzen innert 24 Stunden zu bewältigen waren, zeigt die Darstellung Seite 13.

2. Betriebsplanung

Die Studien über die Entlastung der Reisezüge von den güterdienstlichen Nebenaufgaben (Beförderung von Eilgut, Expressgut, Tieren, Milch und Post) sind soweit gediehen, dass zu Beginn des Berichtsjahres die grundsätzlichen Entscheide gefällt und verbindliche Richtlinien aufgestellt werden konnten. Als Endlösung ist vorgesehen, die auf den Hauptstrecken verkehrenden Reisezüge von den Nebenaufgaben völlig zu befreien und ein besonderes Netz von Nebenaufgabenzügen zu errichten. Auf den Strecken mit schwächerem Verkehr sollen die Nebenaufgaben auf wenige Reisezüge konzentriert werden. Diese neue Organisation setzt den Bau besonderer Schnellgutbahnhöfe voraus, wofür die Vorstudien abgeschlossen sind. Als Sofortmassnahme wurden in verschiedenen Bahnhöfen besondere Sortierplätze geschaffen und die notwendigen Umschlagsmittel bereitgestellt, wodurch die Manipulation der Güter im Zuge bereits beträchtlich vereinfacht und beschleunigt werden konnte. Da die als Expressgut aufgegebenen schweren und voluminösen Güter häufig zu Zugsverspätungen geführt haben, sind auf 1. Januar 1962 Vorschriften über Höchstgewichte und Höchstabmessungen erlassen worden.

Im Rahmen der Vorbereitungen für ein neues Transportsystem für Stückgut (gares-centres-System) fanden verschiedene Grossversuche statt. Dieses System ist dadurch gekennzeichnet, dass die Bahn als Massentransportmittel die Frachtstückgüter lediglich zwischen den Knotenpunkten (gares–centres) befördert, während der Sammel- und Verteildienst in einem bestimmten Einzugsbereich der Knotenpunkte wenigstens teilweise durch Lastwagen besorgt wird. Im Berichtsjahr ist eine Reihe wichtiger Fragen der etappenweisen Einführung des Systems abgeklärt worden. Beim Wagenladungsverkehr gehen die Bestrebungen dahin, die Rangieraufgaben auf wenige, gutausgerüstete Rangierbahnhöfe zu konzentrieren. Die Detailplanung für die Rangierzentren und das Rangiersystem wurde weitergeführt. Um Aufschluss über den neuesten Stand von Umfang und Struktur des Verkehrs zu erhalten, gelangten verschiedene Erhebungen über Wagenverkehrsströme zur Durchführung.

Als Ergebnis der Studien für die Beschleunigung der Nahgüterzüge durch das System der Mutterstationen liegt nun ein langfristiges Programm für die Beschaffung von Rangiertraktoren vor. Dieses Rahmenprogramm berücksichtigt auch die umfangreichen, durch die Verkehrszunahme ausgelösten neuen Bedürfnisse. Die Untersuchungen über die Beibehaltung der Linie Etzwilen–Singen führten zum Ergebnis, dass diese Linie als Ausweichroute solange unentbehrlich ist, als die Rangierbahnhöfe Schaffhausen und Zürich nicht ausgebaut sind.

In den Monaten März und Juli fand wiederum eine Erhebung über die internationalen Reiseverkehrsströme statt. In einem beschränkten Umfang wurden auch die internen Verkehrsströme erhoben. Dies ergab wertvolle Unterlagen für die Behandlung von Fahrplanbegehren und für Untersuchungen über die vereinfachte Betriebsweise der Nebenlinien.

Weitere Planungsarbeiten betrafen die Aufstellung eines Gesamtprogrammes für den Ausbau der Zugs- und Bahnhofüberwachungen, die Neuorganisation des Wagenreinigungsdienstes und die Rationalisierung des Fahrdienstes durch Automation.

22. Dezember 1961. Einer der 49 Extrazüge nach Italien ist abfahrbereit

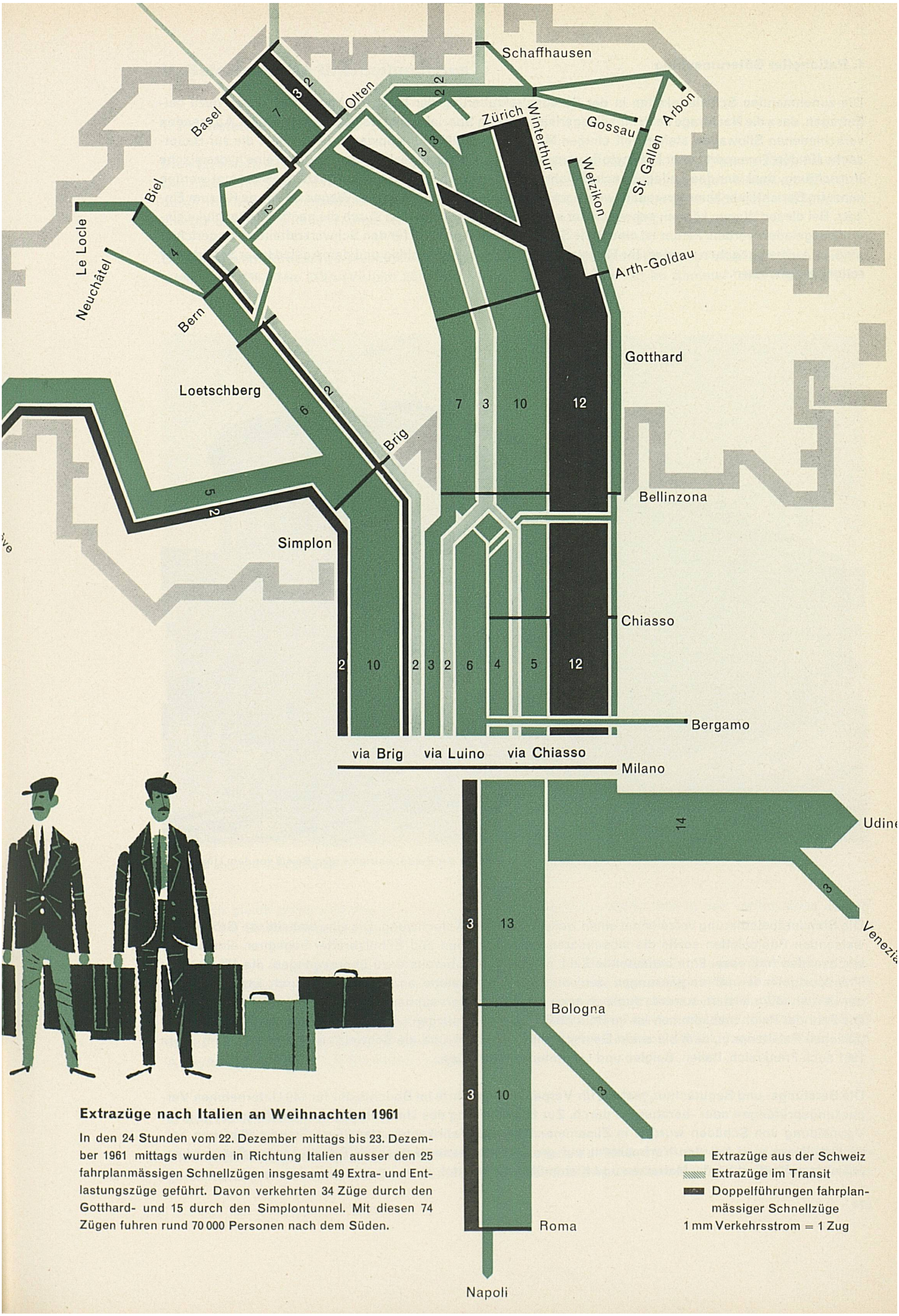
3. Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene

Ende September fand in Brüssel unter dem Vorsitz des Vorstehers des Bau- und Betriebsdepartementes die Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1962/63 statt, an der sich Vertreter aller Länder Europas beteiligten. Von den an der diesjährigen Konferenz erreichten Verbesserungen im internationalen Reisezugfahrplan ist für die Schweiz vor allem die Führung neuer Autoreisezüge zwischen Calais und Lyss sowie zwischen Ostende und Brig während der Sommermonate von Bedeutung. Mit Rücksicht darauf, dass der heutige Fahrplan einen Stand erreicht hat, der eine gewisse Stabilität rechtfertigt, hat die Konferenz beschlossen, im Sommer 1965 grundsätzlich zur zweijährigen Geltungsdauer des internationalen Reisezugfahrplanes überzugehen.

Eine im November unter dem Vorsitz der SBB abgehaltene Teilkonferenz der Europäischen Reisezugfahrplankonferenz befasste sich mit der Regelung der von den Reiseagenturen in Westeuropa vorgesehenen Extrazüge im Sommer 1962, wobei eine noch straffere Zugbildung erzielt werden konnte.

An den Güterzugsfahrplankonferenzen in Prag und London ist unter der Geschäftsführung der Bundesbahnen das 31 Relationen umfassende Schnellgüterzugsnetz (TEEM-Netz) für die Fahrplanperiode 1961/62 festgelegt worden. Von diesen Verbindungen berühren 14 die Schweiz. Die im Jahre 1960 eingeführten TEEM-Züge haben sich bereits bewährt und sind mit wenigen Ausnahmen gut ausgelastet. Die Grenzaufenthalte konnten gekürzt und die Rangieraufwendungen reduziert werden. Vom Frühjahr 1962 an wird das TEEM-Netz noch eine Erweiterung erfahren.

Zwei Konferenzen befassten sich mit der Revision des Übereinkommens über die gegenseitige Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC). Die Revision berührt insbesondere die Bestimmungen über die Beistellung der Wagen, die Reinigung und die Verlängerung der Revisionsfristen. Bei dem am 15. März 1953 abgeschlossenen EUROP-Übereinkommen, das die gemeinsame Benützung der im Pool immatrikulierten Güterwagen durch die neun beteiligten Staatsbahnen regelt, sind weitere Fortschritte zu verzeichnen. Der gemeinsame Wagenpark hat seit Ende Dezember 1960 um 5300 Einheiten zugenommen und zählt heute insgesamt 204 300 offene und gedeckte Güterwagen. Die SBB sind am Pool gegenwärtig mit 3850 offenen und 4100 gedeckten Wagen beteiligt. Das EUROP-Verfahren hat die Deckung des ausserordentlich grossen Wagenbedarfes ganz wesentlich erleichtert.

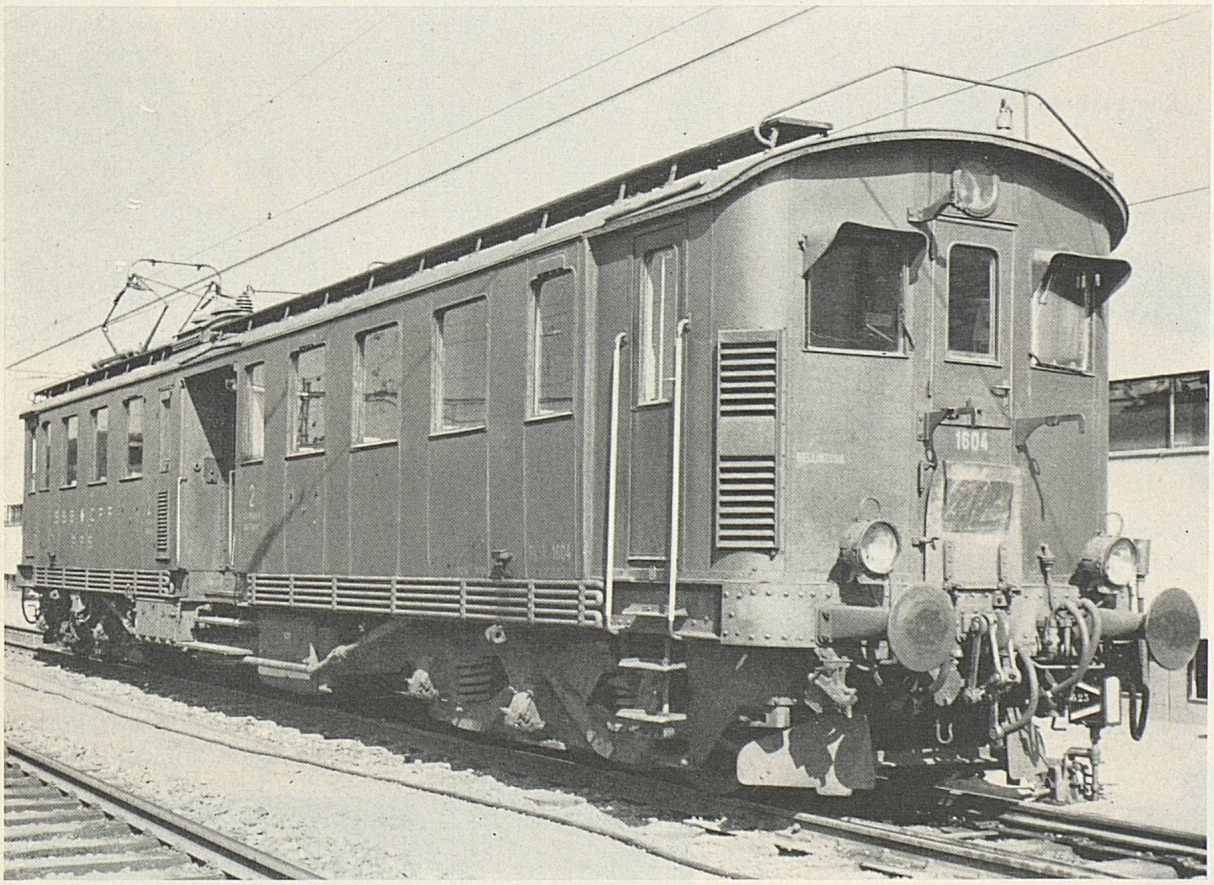


Extrazüge nach Italien an Weihnachten 1961

In den 24 Stunden vom 22. Dezember mittags bis 23. Dezember 1961 mittags wurden in Richtung Italien ausser den 25 fahrplanmässigen Schnellzügen insgesamt 49 Extra- und Entlastungszüge geführt. Davon verkehrten 34 Züge durch den Gotthard- und 15 durch den Simplontunnel. Mit diesen 74 Zügen fuhren rund 70 000 Personen nach dem Süden.

4. Rationeller Güterumschlag

Die zunehmenden Schwierigkeiten in der Personalrekrutierung der Industrie haben wesentlich dazu beigetragen, dass die Nachfrage nach umschlagerleichternden Spezialwagen weiter angestiegen ist. Ausser den verschiedenen Silowagen stehen seit einigen Monaten auch 200 Hubkippwagen im Betrieb, die zur Hauptsache für den Transport fester Brennstoffe vorgesehen sind. Diese Spezialwagen besitzen eine hydraulische Vorrichtung, dank der das Ladegut nach Belieben in eine Grube oder auf einen Lastwagen gekippt werden kann. Im Berichtsjahr kamen versuchsweise zehn mit Klappdach ausgerüstete Wagen des Typs K4 zum Einsatz. Bei diesen Wagen können schwere oder sperrige Güter mittels Kran durch die geöffnete Dachluke ein- und ausgeladen werden. Ferner ist eine Serie Selbstentladewagen, die für den Schwerkraftentlad eingerichtet sind, in Auftrag gegeben worden. Ihr Einsatz soll vor allem den Umschlag und den Auslad loser Schüttgüter rationeller gestalten.



So präsentierte sich der Personentriebwagen Be 4/6 vor dem Umbau ...

Die Standardpalettierung verzeichnet einen weiteren starken Aufschwung. Die eine einheitliche Grösse aufweisenden Poolpaletten sowie die tauschbaren Aufsetzrahmen und Schutzbretter begegnen einem stets wachsenden Interesse. Eine bedeutende Zahl von Firmen ist bereits dazu übergegangen, die Masse ihrer Transportgebinde und -verpackungen denjenigen der Poolpalette anzupassen. Dadurch kann nicht nur der Betrieb rationalisiert, sondern zugleich auch der Raumbedarf auf dem Transportweg vermindert werden. Die Zahl der Palettenabkommen ist im Berichtsjahr erneut gestiegen (vgl. Darstellung Seite 25). Dem europäischen Palettenpool, dem bis anhin Deutschland, Österreich und die Schweiz angehörten, sind im Jahre 1961 auch Frankreich, Italien, Belgien und Luxemburg beigetreten.

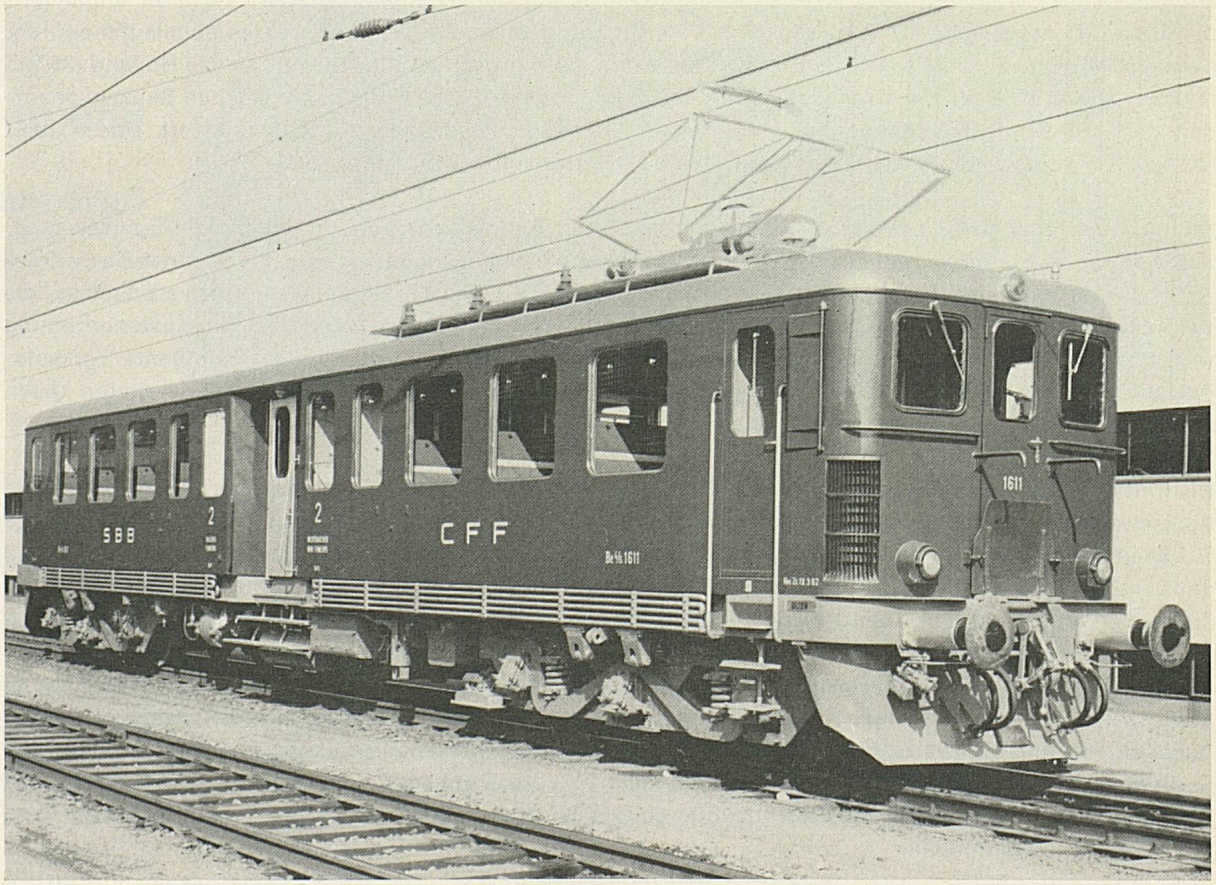
Die Beratungs- und Begutachtungsstelle für Verpackungen führte im Berichtsjahr für 140 Unternehmen Verpackungsprüfungen oder -beratungen durch. Zur Erleichterung des Umschlages von Korbflaschen und zur Vermeidung von Schäden wurden in Zusammenarbeit mit Fabrikanten stapelbare Standardflaschen entwickelt. Diese sind bei den Verfrachtern auf grosses Interesse gestossen. Zurzeit werden Standardverpackungen für Kochherde, Matratzen und Kleinmöbel vorbereitet.

V. Beteiligung an Unternehmungen

1. Partnerelektrizitätswerke

Die «Etzelwerk AG» erzeugte im Geschäftsjahr 1960/61 insgesamt 258,1 Mio kWh (Vorjahr 252,4 Mio kWh). Der natürliche Seezufluss betrug 232,2 Mio m³ und blieb etwas unter dem bisherigen Mittelwert. Er wurde durch 18,1 Mio m³ Pumpwasser aus dem Zürichsee ergänzt. Die Produktion teilte sich auf in 52 % Winterenergie und 48 % Sommerenergie. Die Dividende betrug wie im Vorjahr 5 %.

Die «Kraftwerk Rupperswil-Auenstein AG» produzierte im Geschäftsjahr 1960/61 eine nutzbare Energiemenge von 236,4 Mio kWh (Vorjahr 201,3 Mio kWh). Die Produktion war im Sommer- und Winterhalbjahr



... und so nach dem Umbau

praktisch gleich gross und lag rund 11 % über dem langjährigen Mittel. Wie in den verflossenen Jahren wurden 4 % Dividende ausgeschüttet.

Die «Kraftwerk Göschenen AG» weist für das Geschäftsjahr 1960/61 weiterhin nur eine Baurechnung aus. Die Stufe Andermatt–Göschenen konnte im Laufe des Berichtsjahres fertiggestellt und provisorisch in Betrieb gesetzt werden (siehe auch Seite 46). Die Ergebnisse der Kontrollmessungen am Staudamm sind den Erwartungen entsprechend gut. Zur restlichen Baufinanzierung wurden das Aktienkapital von 40 auf 60 Mio Franken und die Obligationenanleihen von 170 auf 210 Mio Franken erhöht. Auf dem einbezahlten Aktienkapital werden 3½ % Bauzinsen ausgerichtet.

2. Andere Unternehmungen

Die «Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève S. A.» weist besonders dank den guten Resultaten im Lagergeschäft eine Erhöhung des Geschäftsergebnisses aus. Da die überwiegende Zahl

der Kühlwagen in Zukunft im neuen Güterbahnhof La Praille beeist werden muss, wird die Verlegung der Eisfabrik geprüft. Auf dem Aktienkapital wird auch im Berichtsjahr wieder eine Dividende ausgerichtet.

Der Geschäftsgang der «Bahnhof-Kühlhaus AG in Basel» bewegte sich gesamthaft im Rahmen des Vorjahres. Die Umsätze stiegen weiter, die Kosten folgten ihnen aber auf dem Fuss. Die neue Eisfabrik im Badischen Bahnhof, die ihr erstes volles Betriebsjahr vollendete, erwies sich für die Beeisung im Lebensmittel-Transitverkehr Süd–Nord als grosser Vorteil. Vom Sanierungsverlust aus dem Jahre 1940 sind die letzten drei Quoten amortisiert worden. Das Aktienkapital wurde wie bisher verzinst.

Die «Interfrigo, Internationale Gesellschaft der Eisenbahnen für Kühltransporte» verzeichnet weiterhin steigende Umsätze. Die Zahl der Transporte erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 6,5 % auf 116 500. Am Ende des Berichtsjahres verfügte die Gesellschaft über 1787 eigene Kühlwagen, das sind 82 mehr als im Vorjahr. Dazu kommt die Bestellung einer vierten Serie von 400 Kühlwagen bei einer italienischen Firma.

Die «Eurofima, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial» hat ihren Mitgliedern bis Ende 1961 insgesamt 357 Mio Franken zur Verfügung gestellt. Die Vermehrung im abgelaufenen Jahr betrug 80 Mio Franken, die mit Anleihensoperationen in der Schweiz (30 Mio Franken) und in Holland (30 Mio Gulden) sowie mit Krediten einer Schweizerbank (5 Mio Franken) und eines holländischen Bankenkonsortiums (10 Mio Gulden) aufgenommen worden sind. Der Kommissionssatz blieb unverändert. Das Aktienkapital «A» wurde wiederum zum statutarischen Höchstsatz von 4 % verzinst.

Die «Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft», die im Berichtsjahr über 36 Leichtstahl-Speisewagen, 2 Speisewagen älterer Konstruktion mit Stahlkasten sowie 5 Buffetwagen verfügte, verzeichnet eine erfreuliche Umsatzsteigerung. Dies ist sowohl auf die allgemeine Zunahme des Personenverkehrs als auch auf die Vermehrung der Zahl der Speisewagenkurse zurückzuführen. Angesichts der stetigen Kostenerhöhung waren einige Preiserhöhungen unvermeidlich. Eine kräftige Zunahme zeigt auch der ambulante Verkaufsdienst in den Zügen, hauptsächlich für die Verpflegung von Gesellschaften mit fertig zubereiteten kalten Mahlzeiten.

Die «Internationale Schlafwagen-Gesellschaft» betreibt mit eigenem Wagenmaterial den Schlafwagen- und Speisewagendienst in den meisten Ländern Westeuropas. Sie hat während des letzten Krieges sehr grosse Schäden und Ausfälle an ihrem Wagenmaterial erlitten, die sie bis heute noch nicht voll aufholen konnte, so dass ein Teil ihres Wagenparkes den modernen Anforderungen nicht mehr entspricht. Eine Untersuchung durch die Bahnen der EWG-Länder und der Schweiz hat den Erneuerungsbedarf und dessen Finanzierung festgelegt. Gestützt auf diese Arbeiten haben die SBB mit der CIWL einen neuen Vertrag abgeschlossen, gemäss welchem die SBB der Gesellschaft nächstens 10 Schlafwagen mietweise zum Betrieb zur Verfügung stellen werden sowie die Wagenstellung für den Speisewagendienst der CIWL im regelmässigen Verkehr Basel–Buchs und Schweiz–Milano übernehmen. Durch diese Massnahmen wird insbesondere bei den Schlafwagen auf den Strecken der SBB bald eine spürbare Verjüngung des Wagenmaterials eintreten. Der Schlafwagenverkehr nimmt seit Jahren ständig zu und ist heute ein wichtiges Instrument im Wettbewerb mit andern Verkehrsmitteln.

Die Besetzung des Silos der «Silo AG Brunnen» war dauernd gut, während der Ertrag aus den Manipulationen hinter den Erwartungen zurückblieb. Es waren zuviel Pflichtlager vorhanden, so dass die teuren Anlagen mit den hohen fixen Kosten zu wenig benützt werden konnten. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem kleinen Aktivsaldo ab. Das Aktienkapital geht im Gegensatz zur Bauperiode leer aus.

Die Anstrengungen der «Suisatom AG» richteten sich auf die Vorbereitungen zur Gründung, Organisation und Ingangsetzung der NGA (Nationale Gesellschaft zur Förderung der industriellen Atomtechnik), die dann am 18. Juli 1961 mit Sitz in Bern gegründet werden konnte. Diese neue Gesellschaft hat sich ohne Verzug dem Ausbau ihrer Organisation und den Projektierungsarbeiten für ein Atomversuchskraftwerk bei Lucens hingegeben. Ihr Aktienkapital beträgt 3,2 Mio Franken, woran die Suisatom mit 1,1 Mio Franken beteiligt ist. Zurzeit sind davon 20 % liberiert.