Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1963)

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

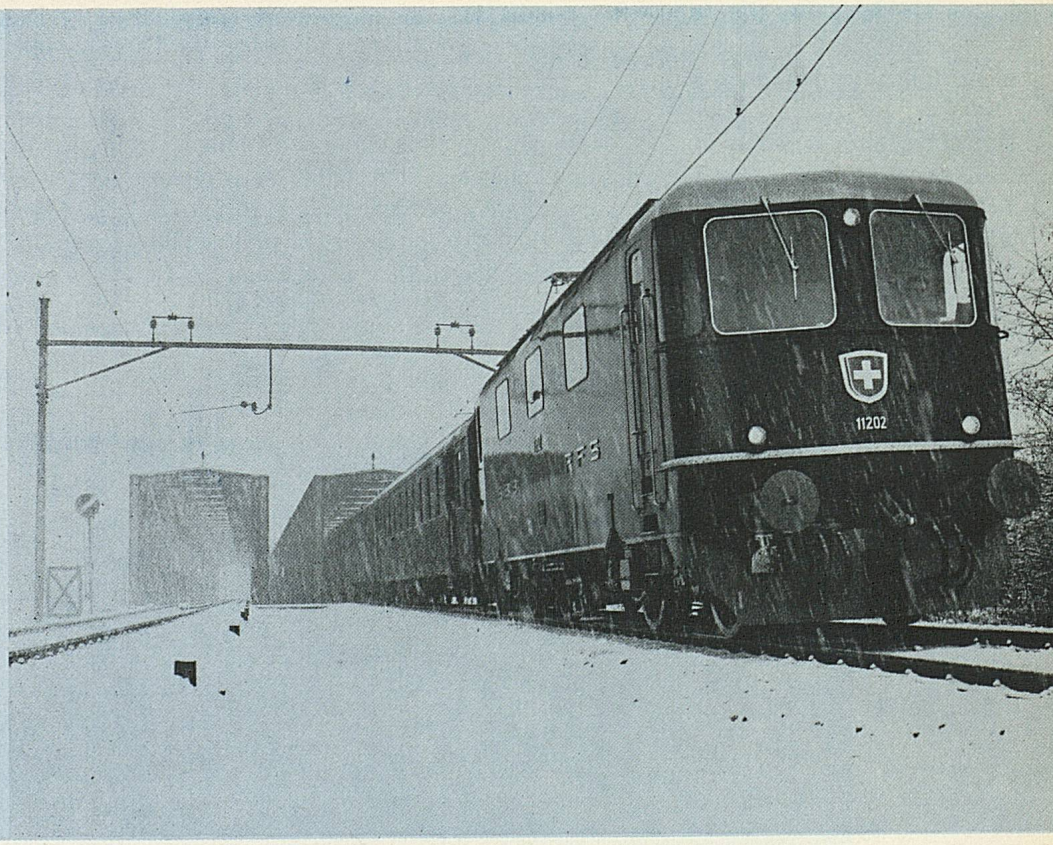
Terms of use

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



Eine der sechs Prototypen der neuen elektrischen, vierachsigen Lokomotive mit gegen 6000 PS.

I. Verkehrsvolumen

1. Personenverkehr

Verschiedene Sparten des Personenverkehrs der Bundesbahnen wurden auch im Berichtsjahr von der anhaltenden Hochkonjunktur begünstigt. Mit 241,6 Millionen Personen beförderten die SBB 2% mehr Reisende als im Vorjahr. Der Verkehrszuwachs ist etwas schwächer als in den früheren Jahren. Die Zuwachsrate der Eisenbahn ist damit wiederum geringer als bei den übrigen Verkehrsmitteln, was in einem ständigen Sinken der Bahnquote zum Ausdruck kommt. Wird auf die geleisteten Personenkilometer abgestellt, so dürfte der auf die Bahn entfallende Verkehrsanteil bereits weniger als 30% betragen.

Wie schon seit Jahren, bilden die internationalen Reisen das aktivste Element in der Entwicklung des Personenverkehrs. Anderseits war der Gruppenreiseverkehr im Berichtsjahr rückläufig, was wohl unter anderem auf die bahnseitige Zurückhaltung in der Werbung für diese Verkehrssparte zurückzuführen ist. Die ausländischen Arbeitskräfte bilden mit ihren Fahrten im Landesinneren und ihren Urlaubsreisen heute einen beachtlichen Faktor im Personenverkehr der Bundesbahnen.

Dank den günstigen Einkommensverhältnissen hat die Nachfrage nach höherem Fahrkomfort zugenommen. Dies kommt in einer stärkeren Besetzung der 1. Wagenklasse und in einer vermehrten Inanspruchnahme der Speise-, Liege- und Schlafwagen zum Ausdruck. Die sprunghafte Zunahme der Autotransporte durch die Alpentunnel – die Darstellung Seite 21 veranschaulicht dies deutlich – sowie die beträchtliche Steigerung der Autotransporte im internationalen Verkehr dürften ebenfalls ein Niederschlag des herrschenden Wohlstandes sein. Als Folge dieser strukturellen Verschiebungen nahmen die Einnahmen etwas stärker zu als die Verkehrsmengen (vgl. Abschnitt «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen», Seite 61 ff.).

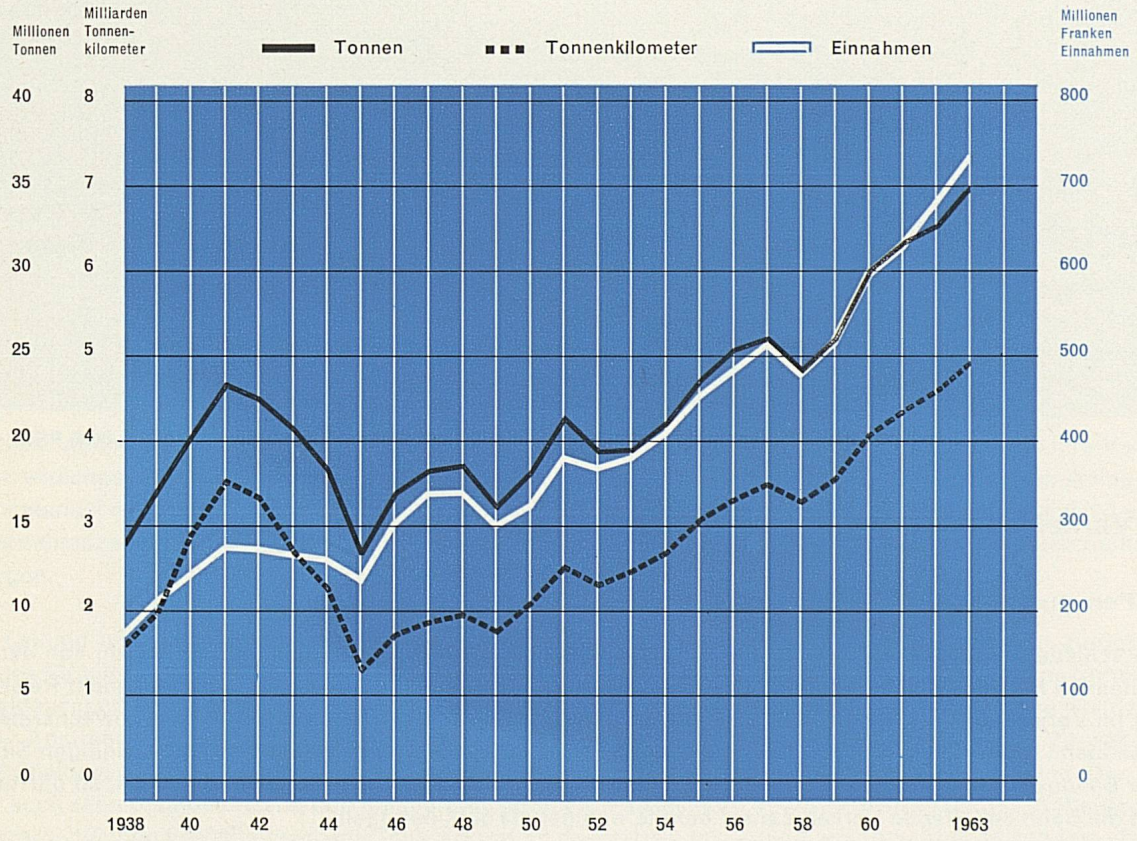
2. Güterverkehr

Das Transportvolumen erhöhte sich im Jahre 1963 auf 34,85 Mio Tonnen. Die Zunahme ist mit 6,2% etwas stärker als im Vorjahr (5,5%) und entspricht damit ziemlich genau der durchschnittlichen Expansionsrate im letzten Jahrzehnt. Die Verkehrsentwicklung verlief in den einzelnen Quartalen jedoch unterschiedlich: Dem Güterrückstau in der Kälteperiode Januar bis März folgte die gewaltige Transportwelle des zweiten Viertel-

jahres, die sich etwas abgeschwächt bis in die Herbstmonate hinauszog; während des letzten Jahresviertels war – im Vergleich zur flacheren Transportkurve vom Oktober bis Dezember 1962 – nochmals ein leichter Anstieg zu beobachten.

Das hohe Jahresergebnis wurde wiederum maßgeblich durch den intensiven Import- und Exportverkehr sowie die sehr umfangreichen Transitgütermengen bestimmt. Mit 16 Mio Tonnen steuerte der Bahnimport nahezu die Hälfte der Gesamttonnage bei und überbot damit das Vorjahresresultat um 9,4%. Die letztjährige Zuwachsrate von 9,6% wurde annähernd erreicht. Ab den Basler Rheinhäfen führten die SBB 4,57 Mio Tonnen (+8,2%) Einfuhrgüter ab (vgl. Abschnitt «Schiffsverkehr» Seite 8 und die Darstellung über die Abfuhr von Mineralölen Seite 9).

Entwicklung des Güterverkehrs



Der Bahnexport, der in den Jahren 1961 und 1962 ziemlich stabil war, stieg im Berichtsjahr um einen vollen Fünftel auf 1,27 Mio Tonnen an. Der internationale Transitverkehr expandierte um 8,1% (1962: 4,1%) auf 7,56 Mio Tonnen. Von dieser Zunahme fielen mehr als 80% in die Monate Juli bis Dezember; die Transportausweitung war bei Metallen und Maschinen (+9,3%) am ausgeprägtesten, wogegen der Lebensmitteltransit infolge der schlechteren Gemüse- und Obsternte in Italien stagnierte. Der binnenschweizerische Güterverkehr spürte das Nachlassen der namentlich für Kraftwerkbauten bestimmten Zementtransporte, vermochte sich jedoch mit 8,9 Mio Tonnen (–1,3%) knapp auf der Vorjahreshöhe zu halten. Auf den Gepäck- und Expreßgutverkehr sowie auf die Postbeförderung entfielen schließlich rund 1,2 Mio Tonnen.

II. Tarife

1. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr

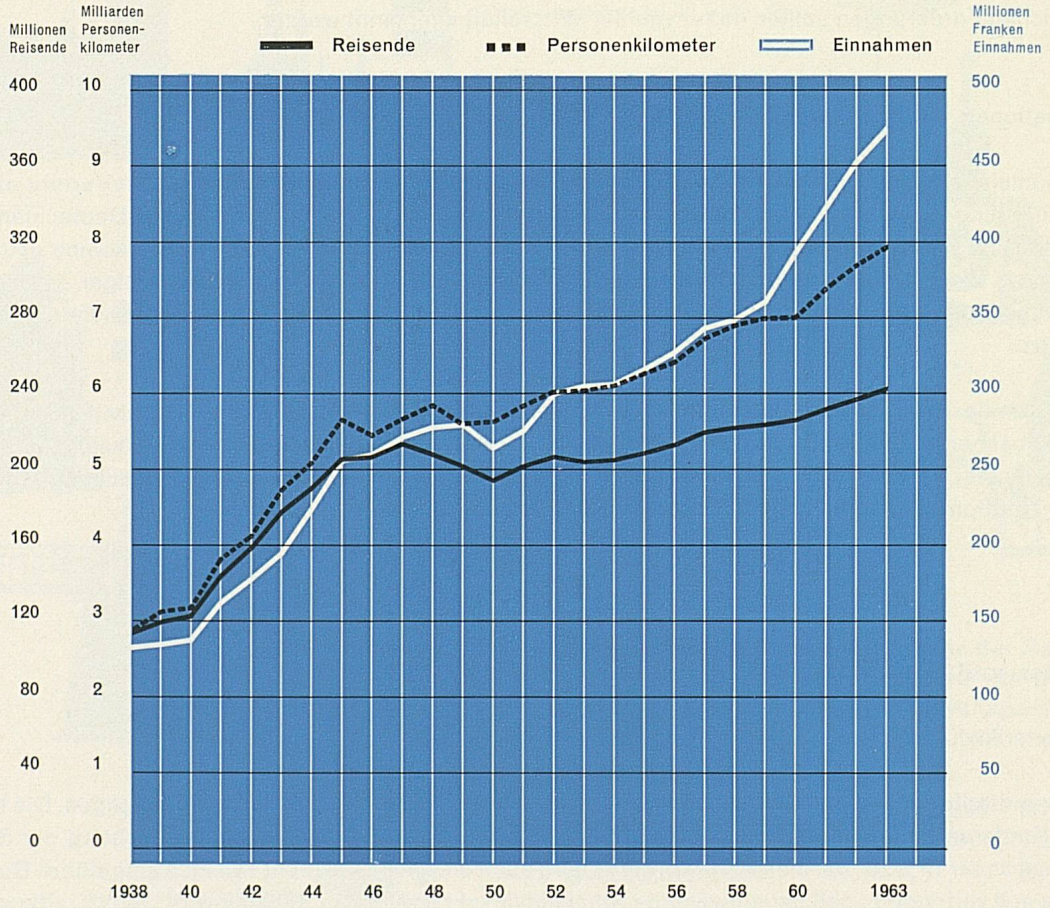
Binnentarife

Die allgemeine Tariflage im Personenverkehr blieb im wesentlichen unverändert. Die getroffenen kommerziellen Maßnahmen bezweckten hauptsächlich, die großen Anstrengungen für eine Entspannung der betrieblichen Lage zu unterstützen.

Zu Beginn des Jahres trat ein neuer Tarif für Gesellschaften und Schulen in Kraft, der vor allem eine gewisse Verminderung der Ermäßigungssätze brachte. Bei der gegenwärtigen Lage des Transportmarktes besteht kein Anlaß, diesen betrieblich sehr aufwendigen Verkehr von der Preisseite her stark zu fördern. Gleichzeitig konnten im Tarifaufbau Vereinfachungen verwirklicht werden, was im Interesse einer Rationalisierung des Verkaufes liegt.

Die auf die andauernde Trockenheit und die starke Kälte zurückzuführende Stromverknappung zwang zu Beginn des Jahres zu einem zeitweiligen Verbot jeglicher Extrazüge und der bahnorganisierten Sammelreisen.

Entwicklung des Personenverkehrs



Im Laufe des Sommers wurden die Tarife für bestellte Extrazüge heraufgesetzt. Gleichzeitig mußten die Bestellfristen für große Gesellschaften ausgedehnt werden, um diese Transporte besser in eine rationelle, planmäßige Betriebsabwicklung einfügen zu können. Weitere Einschränkungen waren bei den Vereins- und Firmenreisen wie auch bei den bahnorganisierten Sammelreisen unumgänglich, dies zum Teil schon im Hinblick auf den kommenden Verkehr zur Landesausstellung.

Um die während der Verkehrsspitzen auftretenden betrieblichen Schwierigkeiten zu mildern, gelangte das Wintersonntagsbillett erstmals während der Weihnachts- und Neujahrsfeiertage nicht zur Ausgabe. Die Bahnen boten jedoch ihrer Kundschaft diese Vergünstigung, statt an zwei, an vier Wochenenden vor Weihnachten an. Mit dem gleichen Zweck wurden die Preise für die Urlaubsfahrten der italienischen und spanischen Arbeitskräfte im Dezember nach Reisetagen differenziert, wobei an den Hauptreisetagen im gesamten Verkehr nach Italien und Spanien die Ermäßigung für Gruppen nicht zur Anwendung kam.

Die Fahrvergünstigung «Einfach für retour» wurde anläßlich der großen schweizerischen Messen, Ausstellungen und anderen Veranstaltungen im bisherigen Rahmen zugestanden.

Am 1. Januar des Berichtsjahres trat ein neuer Gepäck- und Expreßguttarif mit erhöhten Preisen in Kraft. Diese Maßnahme bezweckte eine bessere Anpassung der Preise an die Kostenstruktur sowie eine bessere preisliche Abstimmung gegenüber den übrigen Kleinsendungsarten und insbesondere auch gegenüber

der Postpaketbeförderung, deren Taxen zu Beginn des Jahres ebenfalls erhöht wurden. Damit konnte ein neuer kommerzieller Beitrag zur betrieblichen Sanierung dieses stark angestiegenen, sehr arbeitsintensiven und nach wie vor defizitären Verkehrs erbracht werden.

Im Berichtsjahr wurde der Tarif betreffend die Fahrvergünstigungen zum Besuche der Schweizerischen Landesausstellung in Lausanne ausgearbeitet. Ferner wurden Vorbereitungen für eine allgemeine Tariferhöhung getroffen. Angesichts der massiven Kostensteigerungen sind Anpassungen der Eisenbahnpreise nicht mehr zu umgehen. Mit einem Index von 144 Punkten (1938 = 100) stehen die Personentarife bedeutend hinter dem Landesindex der Konsumentenpreise (205 Punkte) und namentlich der Löhne (Angestellte ca. 300 Punkte, Arbeiter ca. 350 Punkte). Die Eisenbahnen sind an der bestehenden Teuerung unbeteiligt; vielmehr haben sie mit ihren Tarifen einen wichtigen Beitrag zur Tiefhaltung der Preise geleistet. Ihre unumgänglichen Forderungen sollten daher von der Wirtschaft anerkannt werden.

Internationale Tarife

Der Gemeinsame internationale Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck erfuhr eine Reihe von Änderungen, weil die Bahnen zahlreicher Länder ihre Preise erhöhten. Es betrifft dies Deutschland, Frankreich, Italien, Großbritannien, die Niederlande, Dänemark, Finnland und Portugal. Darin kommt deutlich zum Ausdruck, wie sehr das europäische Preisgefüge in Bewegung geraten ist. Die vor einiger Zeit für Amerikaner geschaffenen gesamteuropäischen Fahrausweise «Eurailpaß» und «Eurailgroup» haben sich bestens bewährt.

Dem ständig an Bedeutung zunehmenden Auslandsgeschäft wird alle Aufmerksamkeit geschenkt. Die Bundesbahnen pflegten einen regen Kontakt mit den Agenturen der Schweizerischen Verkehrszentrale sowie mit ausländischen Reisebüros. In kommerziellen Fragen wird auch im Schoße verschiedener Organisationen und Institutionen mit den ausländischen Bahnen intensiv zusammengearbeitet.

2. Güter- und Tiertarife

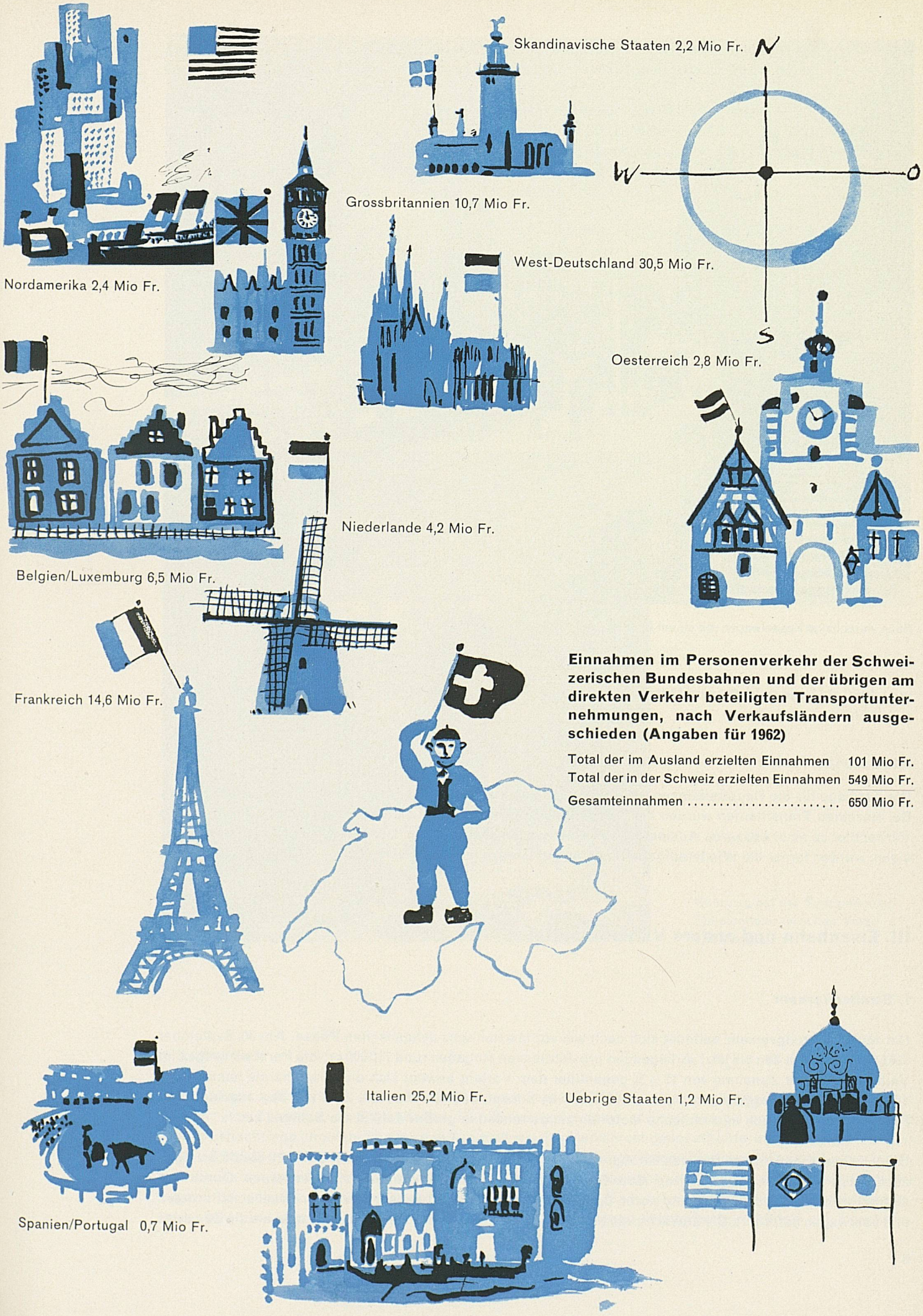
Binnentarife

Die Grundtarife für Wagenladungen und Stückgut erfuhren im Berichtsjahr keine Änderungen. Die Kommerzielle Konferenz stimmte am 15. November der von den Bahnen vorgeschlagenen Erhöhung der Stückguttarife um linear 12 % zu; bei dieser Tarifrevision wird auch eine Mindestfracht von Fr. 2 eingeführt. Diese Maßnahme soll verhindern, daß der aufwendige Stückgutverkehr noch mehr defizitär wird. Gleichzeitig soll damit ein Beitrag an die Erhaltung einer ausgeglichenen Jahresrechnung geleistet werden. Die Anpassung des Tarifniveaus im Stückgutverkehr ist auch betrieblich bedeutsam, denn sie vermeidet, daß sich dieser Verkehr dank zu tiefen Frachten zulasten des einträglichen Wagenladungsverkehrs zu stark ausdehnt. Auf Weisung der Aufsichtsbehörde können die neuen Tarife jedoch erst auf Herbst 1964 in Kraft gesetzt werden.

Auf 1. April trat der geringfügig revidierte neue Nebengebührentarif in Kraft, der bei den Anschlußgeleisen leider noch nicht ganz zur Anwendung kommt und der insbesondere erhöhte Lager- und Wagenstandgelder sowie eine Anpassung des Zeittarifes und der Aufbewahrungsgebühren an die heutige Kostenlage brachte. Die neuen Lager- und Wagenstandgelder sollen den Umschlag beschleunigen und dadurch auch den Raummangel in den Güterhallen beheben helfen.

Seit dem 1. Juni steht der neue Tiertarif, verbunden mit einem besonderen Tierfahrplan, in Kraft. Ziel der Revision und des besonderen Fahrplanes für die Beförderung von Tieren war, die Transporte zusammenzufassen und besser in den Betriebsablauf einzugliedern. Diese Maßnahmen sowie die Tariferhöhungen sollen die Ertragslage dieses stark defizitären Verkehrs leicht verbessern. Auf den gleichen Zeitpunkt wurde der neue Tarif 800.7 für Ausstellungs- und Messegüter herausgegeben. Eine Frachtermäßigung genießen nurmehr unverkaufte Ausstellungsgüter auf ihrem Rücktransport sowie Ausstellungstiere.

Die anhaltende Teuerung machte sich auch in den Lagerhausbetrieben bemerkbar. In Anlehnung an die Tarifanpassungen des schweizerischen Lagerhausgewerbes beschloß die Generaldirektion, auf den 1. Ja-



Einnahmen im Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen und der übrigen am direkten Verkehr beteiligten Transportunternehmungen, nach Verkaufsländern ausgeschieden (Angaben für 1962)

Total der im Ausland erzielten Einnahmen	101 Mio Fr.
Total der in der Schweiz erzielten Einnahmen	549 Mio Fr.
Gesamteinnahmen	650 Mio Fr.

Neue vierachsige Kesselwagen mit einem Bruttogewicht von 80 Tonnen beim Umschlag.

nuar 1964 die Lagergeldsätze im Mittel um 12,5 % und die Manipulationsgebühren um durchschnittlich 25 % zu erhöhen.

Internationale Tarife

Die Tariflage für die Hauptrelationen des internationalen Verkehrs erfuhr keine wesentlichen Änderungen. Bei einzelnen Transittarifen wurden die 5-Tonnen- und teilweise auch die 10-Tonnen-Sätze erhöht, um die Verfrachter zu einer besseren Auslastung der Güterwagen anzuspornen. Um den Betriebsablauf zu verflüssigen, wurden ferner die Wiederaufgabefristen an der Grenze mehrmals verkürzt.

III. Eisenbahn und andere Verkehrsmittel

1. Straßenverkehr

Der Motorfahrzeugverkehr befindet sich nach wie vor in einer sehr dynamischen Phase. Am 30. September 1963 standen nach den bis jetzt vorliegenden provisorischen Angaben rund 710 000 private Personenwagen im Verkehr. Mit einer Zunahme von 12½ % gegenüber dem Vorjahr bewegt sich die Zuwachsrate immer noch auf der Höhe des langjährigen Durchschnittes, was besagt, daß die absolute Zahl der neu zugelassenen Fahrzeuge steigt. Auch ausländische Motorfahrzeuge reisten in großer Zahl in die Schweiz ein.

Diese vehemente Entwicklung des Straßenverkehrs kommt – wie die Darstellung Seite 21 deutlich zeigt – augenfällig in der Beförderung von Motorfahrzeugen durch die Alpentunnel zum Ausdruck. Durch den Gotthardtunnel wurden 333 829 und durch den Simplontunnel 104 507 Personenwagen, Gesellschaftswagen und Lastwagen befördert. Die Zuwachsrate beträgt in beiden Fällen 16 % und ist damit höher als die Zunahme

des Motorfahrzeugbestandes. Auch die Beförderung von Automobilen im internationalen Verkehr findet immer mehr Anklang und steht im Berichtsjahr mit rund 20 000 Fahrzeugen zu Buch.

Der Nutzfahrzeugpark erhöhte sich im Berichtsjahr von 79 900 auf rund 88 000 Einheiten. Die Wachstumsrate beträgt 10 % und ist damit im Vergleich zur letztjährigen etwas schwächer (14,5 %); sie liegt jedoch immer noch beträchtlich über dem mittleren Wert der drei vorangegangenen Jahre (6,6 %). Eine Verlangsamung erfuhr auch die Neuimmatrikulation schwerer Lastwagen und Spezialwagen mit über 5 Tonnen Nutzlast, von denen rund 3000 neu in Verkehr gesetzt wurden.

Die Grenztransporte mit Lastwagen betrugen 3,8 Mio Tonnen; in dieser Zahl ist der Verkehr im engeren Grenzraum im Umfange von 1,2 Mio Tonnen nicht enthalten. Weil die Straße den starken Winterrückschlag nur schwer aufzuholen vermochte, ging ihr Anteil an der gesamten Außenhandelsmenge im Berichtsjahr um 0,5 % auf 17,8 % zurück. Retardierend wirkte auch die Überbeschäftigung des Transportgewerbes, und zwar namentlich im Bausektor. Wurden im grenzüberschreitenden Verkehr 1,71 Mio Tonnen (+ 9,3 %) befördert, so erreichten die Rheinhafentransporte – der örtliche Kiesumschlag ausgenommen – 1,89 Mio Tonnen (+ 9,0 %); die Zu- und Abfuhren in den Grenzstationen waren wie schon in den drei Vorjahren um rund 10 % rückläufig.

Güterzug auf der Südrampe der Simplonlinie, zwischen Varzo und Preglia.

2. Luftverkehr

Die Swissair beförderte im Jahre 1963 im Linienverkehr 1 780 048 Etappenpassagiere, was gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 8 % bedeutet. Der Zuwachs fiel damit geringer aus als im Vorjahr. Da sich die Verkehrsnachfrage ungefähr im gleichen Ausmaß wie das Verkehrsangebot erhöhte, blieb der Auslastungsgrad mit 51,8 % praktisch unverändert. Mit ihren modernen, leistungsfähigen Flotten erfüllen die Luftverkehrsgesellschaften wichtige Verkehrsaufgaben im weiträumigen Verkehr, in welchem Bereich sie auch die besten Wirtschaftsergebnisse erzielen. Im innereuropäischen Verkehr, namentlich auf mittlere Entfernungen, steht der Luftverkehr naturgemäß in einem ausgesprochenen Wettbewerbsverhältnis zur Eisenbahn.

3. Schiffsverkehr

Der Güterumschlag in den Rheinhäfen beider Basel, der 1962 zufolge der herbstlichen Niederwasserperiode nur um 0,26 Mio Tonnen vorgerückt war, erhöhte sich im Berichtsjahr – obschon der Rhein bis Mitte März zugefroren war – um 1,2 Mio Tonnen (+ 17 %) auf 8,3 Mio Tonnen. Zieht man den auf dem Wasserweg beförderten Transitverkehr von 0,7 Mio Tonnen ab, so verbleiben für den Import und Export 7,6 Mio Tonnen oder 32,9 % (31,4 %) der schweizerischen Außenhandelsmenge. Rund 96 % des gesamten Güterumschlages sind Bergverkehr (Import und Transit), 4 % sind Talverkehr (Export). Am Bergverkehr waren die flüssigen Treib- und Brennstoffe mit 2,7 Mio Tonnen (34 %), Kohle und Koks mit 1,8 Mio Tonnen (22,3 %), Metalle mit 1 Mio Tonnen (12,6 %) und Getreide und Futtermittel mit 0,6 Mio Tonnen (7 %) beteiligt; auf allgemeine Kaufmannsgüter entfielen schließlich 1,9 Mio Tonnen (24,1 %). – Die Inlandabfuhren von den Rheinhäfen erfolgten zu 71 % auf der Schiene und zu 29 % auf der Straße. Weil der stoßweise Massengutanfall die Schiene begünstigte, blieb der Anteil der Lastwagen an der Gesamtabfuhr stabil.

IV. Betrieb

1. Betriebsleistungen

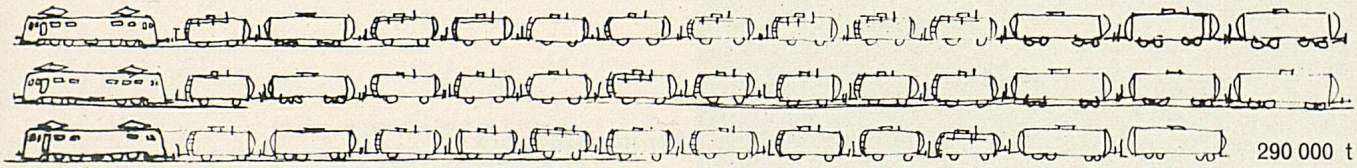
Bei den Reisezügen halten sich die Fahrleistungen – es wird auf die von den Bundesbahnen betriebenen Linien (2914 km) abgestellt – im Berichtsjahr mit 54,7 Mio Zugskilometer im gleichen Rahmen wie im Vorjahr. Die in Bruttotonnenkilometern gemessenen Leistungen blieben mit 13,1 Mrd stabil. Bei den Güterzügen erhöhten sich die Zugskilometer um 0,7 Mio (2,6 %) auf 26,8 Mio und die Bruttotonnenkilometer um 0,6 Mrd (4,9 %) auf 14,0 Mrd.

Bemerkenswert ist die schon seit einigen Jahren anhaltende starke Zunahme der Güterzugsleistungen. Seit 1959, also binnen fünf Jahren, haben die Reisezugskilometer um 2,7 %, die Güterzugskilometer aber um 20,7 % zugenommen. Konnte der Reisezugfahrplan während Jahrzehnten ohne große Rücksicht auf den Güterverkehr ausgebaut werden, so haben sich die Verhältnisse nun grundlegend geändert. Der rasch wachsende Güterverkehr verlangt gebieterisch einen größeren Anteil am Leistungsvermögen des Betriebsapparates, was zu einer neuen Überprüfung der Leistungszuteilung Anlaß gibt.

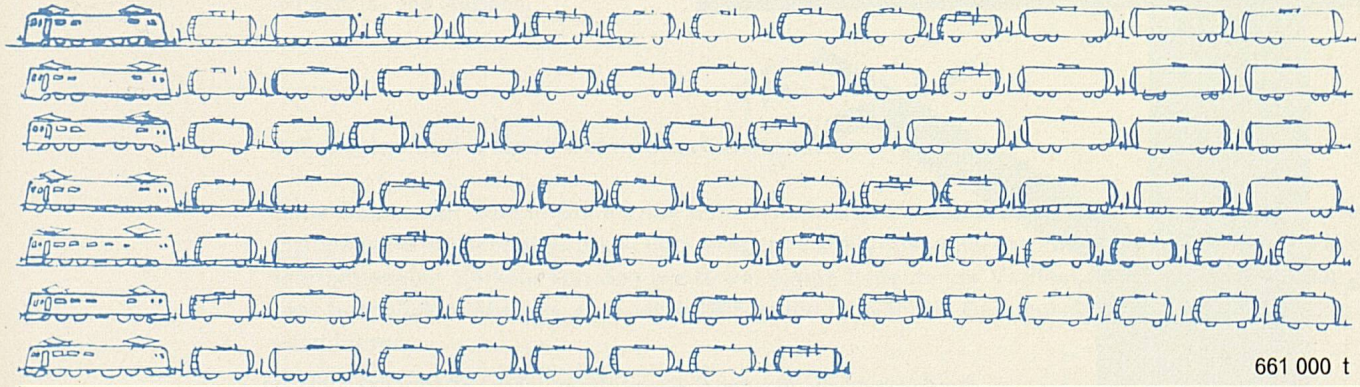
Dabei können allerdings die außerordentlichen Verhältnisse des Berichtsjahres nicht allein richtunggebend sein. Abgesehen von den großen Störungen im eigenen Transportapparat, die durch den langen und harten Winter verursacht worden sind, müssen zwar die bis in den Sommer dauernden Betriebsschwierigkeiten zur Hauptsache auf den Güterverkehr zurückgeführt werden. Die Ursache für diese Schwierigkeiten lag nun aber nicht etwa in der langfristigen allgemeinen Verkehrszunahme, sondern vielmehr in der ganz außergewöhnlichen Zusammenballung des Verkehrs im Sommerhalbjahr und vor allem im zweiten Quartal im Raume Basel. Dieser Verkehrsansturm am Haupteingangstor der Schweiz war insbesondere die Folge des Ausfalles der Rheinschiffahrt wegen Niederwassers und Eisbildung und des dadurch bewirkten Rückstaues von Gütern sowie des allgemeinen Bestrebens, die aufgezehrten Vorräte an Brennstoffen so schnell wie möglich wieder aufzufüllen. Besonders drastisch waren die Verhältnisse im Bereich der Mineralöltransporte, wo während des Winterhalbjahres 1962/63 nur eine außerordentlich geringe Transportmenge von den Basler Rheinhäfen abzuführen war und wo dann im darauffolgenden Sommerhalbjahr eine derart große Zufuhr einsetzte – die Darstellung nebenan vermittelt einen Begriff von den starken Verkehrsschwankungen –, daß es zu Abfuhrschwierigkeiten kommen mußte. Zusammen mit den Transporten für die italienischen Parlamentswahlen ergab sich damit ein Ansturm von nie dagewesenem Ausmaß, der vorerst nur durch wiederholte Verkehrssperren eingedämmt werden konnte. In enger Zusammenarbeit mit der Wirtschaft und den beteiligten ausländischen Bahnverwaltungen gelang es dann, Vereinfachungen in der Zugsbildung sowie eine Transportprogrammierung und -planung einzuführen und damit einen gleichmäßigeren Zufluß der Güter sicherzustellen. Auf diese Weise konnte die vorhandene Transportkapazität am besten ausgenützt und das Transitvolumen den Abfuhrmöglichkeiten an der Südgrenze angepaßt werden. Mit diesen und vielen anderen gezielten Maßnahmen im Reise- und Güterverkehr gelang es in der zweiten Jahreshälfte sukzessive, den Betrieb wieder planmäßig abzuwickeln.

Abfuhr von Mineralölen ab den Basler Rheinhäfen

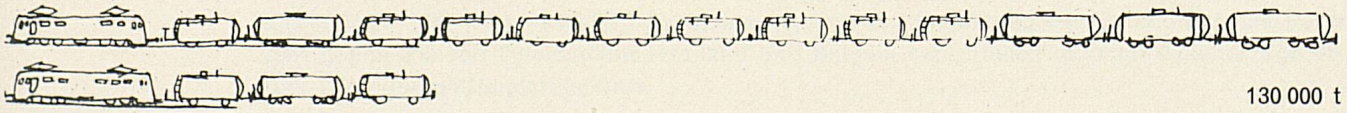
In einem Normaljahr (Oktober 1961–September 1962)
Winterhalbjahr



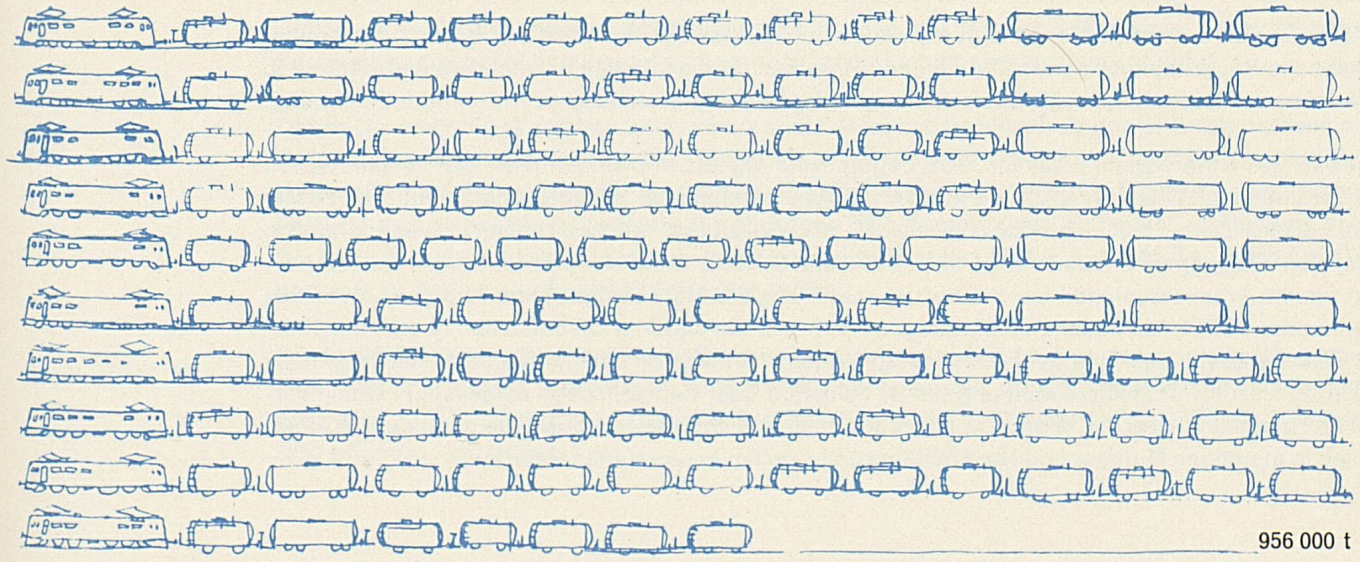
Sommerhalbjahr



Im aussergewöhnlichen Jahre Oktober 1962–September 1963
Winterhalbjahr

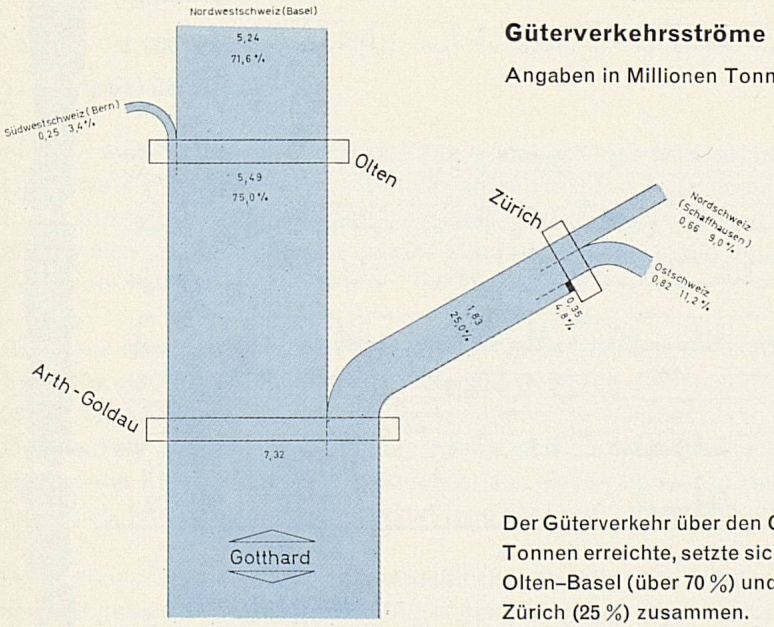


Sommerhalbjahr



Im Winterhalbjahr 1962/63 erlitt der Bahntransport von Mineralölen ab Basel infolge Niederwassers auf dem Rhein und Vereisung im Vergleich zum normalen Vorwinter einen Rückgang von 55 %. Im Sommerhalbjahr 1963 bewirkte dann der aufgestaute Nachholbedarf eine sprunghafte Zunahme der Abfuhren gegenüber dem Vorsommer um 45 %.

Die umfangreichen Transporte an Weihnachten konnten dank der günstigen Lage der Festtage auf einen etwas größeren Zeitraum ausgedehnt werden. Zufolge der Ausreise vieler Tausenden von ausländischen Arbeitskräften sowie des starken Touristenverkehrs aus Frankreich, Belgien und Deutschland waren zahlreiche Extraleistungen zu führen. In der Zeit vom 13. bis 23. Dezember wurden an den Grenzübergängen Chiasso, Luino und Domodossola über 230 000 Italienreisende registriert, wofür neben den fahrplanmäßigen Zügen insgesamt 132 von der Schweiz ausgehende Entlastungszüge eingelegt werden mußten. Ferner verkehrten allein für die in Deutschland beschäftigten italienischen Arbeitskräfte 42 Extrazüge mit rund 40 000 Reisenden von Norden nach Süden. Gesamthaft wurden für den schweizerischen und internationalen Verkehr 526 Extra- und Entlastungszüge sowie Leermaterialzüge geführt. Die obligatorische Platzreservierung in allen Zügen nach Italien und die Beschränkung der Fahrvergünstigungen ermöglichten eine Entlastung der Fahrplanzüge und eine hohe durchschnittliche Besetzung der Extrazüge. Dennoch blieb für die letzten Tage vor Weihnachten eine sehr hohe Belastung. Dank einer Reihe betrieblicher, kommerzieller und organisatorischer Maßnahmen und dank dem günstigen Wetter konnte der gesamte Verkehr an Weihnachten und Neujahr ohne Störungen abgewickelt werden.



Güterverkehrsströme über den Gotthard

Angaben in Millionen Tonnen

Der Güterverkehr über den Gotthard, der im Jahre 1962 total 7,32 Millionen Tonnen erreichte, setzte sich aus dem Hauptverkehrsstrom Arth-Goldau–Olten–Basel (über 70 %) und dem kleineren Verkehrsstrom Arth-Goldau–Zürich (25 %) zusammen.

Seit dem Fahrplanwechsel am 26. Mai gelangt ein neues Schema für die Zugnumerierung zur Anwendung. Die systematische Neugruppierung enthält genügend Reserven für die künftige Entwicklung und trägt auch den Bedürfnissen der Zugnummern-Meldeeinrichtungen der Zentralstellwerke großer Bahnhöfe Rechnung.

Der Anlagewert des Güterwagenparkes der SBB beträgt rund 370 Mio Franken, und die den ausländischen Bahnen zu bezahlenden Mieten für RIV- und EUROP-Wagen beliefen sich im Berichtsjahre auf rund 22 Mio Franken. Aus diesen Zahlen läßt sich ermessen, welche Wichtigkeit dem raschen Umlauf und der optimalen Ausnützung des Wagenparkes zukommt. Um auf diesem Gebiete weitere Verbesserungen zu erzielen, wurde dem neuen Arbeitsstudiendienst der Betriebsabteilung als erste Aufgabe die Reorganisation des Güterwagenmelde- und -verteilerdienstes übertragen. Während die äußeren Dienststellen heute zum überwiegenden Teil ihre Bestandes- und Bedarfsmeldungen noch schriftlich an die fünf Repartitionsbüros übermitteln, ist in Zukunft die schnellere Meldung durch Telephon oder Fernschreiber vorgesehen. Damit verlagert sich die Hauptverteilung der Wagen in den Vormittag, und die leeren Wagen, die noch besser erfaßt werden, rollen in günstigen Mittags- und Nachmittagszügen zu den neuen Verladeorten.

In der neuen Telephonzentrale der Generaldirektion SBB vermitteln sprachkundige Telephonistinnen Verbindungen mit dem In- und Ausland.

2. Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene

Ende September fand in Sofia unter dem Vorsitz des Vorstehers des Bau- und Betriebsdepartementes die Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1964/65 statt. Im internationalen Verkehr konnten wiederum einige bedeutende Verbesserungen erzielt werden. Die Konferenz beschloß im übrigen, vom Jahre 1965 an die zweijährige Geltungsdauer des internationalen Fahrplanes einzuführen.

In Wien trat Mitte November unter dem Vorsitz der SBB die Internationale Konferenz für Reisebüro-Sonderzüge zusammen, die sich mit der Regelung der Extrazüge für die großen Reiseagenturen in Westeuropa befaßt. Während im Sommerhalbjahr 1963 total 1278 Extrazüge zur Ausführung gelangten, sind für das Sommerhalbjahr 1964 insgesamt 1237 Extrazüge geplant. Zur Entlastung der Gotthardstrecke werden im Jahre 1964 gegen 200 von Deutschland, Holland und Belgien nach Italien rollende Agenturzüge ab Basel über Biel–Lötschberg–Simplon geführt.

Die internationalen Güterzugfahrplankonferenzen im April in Luxemburg und im November in Oslo, die teilweise unter dem Vorsitz der SBB stattfanden, befaßten sich mit der Bereinigung der internationalen Güterzugfahrpläne. In besonderen Arbeitsgruppen werden die Möglichkeiten einer Vereinfachung des LIM-Kursbuches sowie die Festlegung eines einheitlichen Leitungswegsystems studiert.

Die im Dezember in Warschau unter dem Vorsitz des Oberbetriebschefs der SBB abgehaltene außerordentliche Vollversammlung des RIV-Verbandes hatte die neuen RIV-Mietsätze festzusetzen. Die Versammlung beschloß, für Güterwagen mit den Normalsatz übersteigenden Selbstkosten einstweilen keinen erhöhten Mietsatz anzuwenden und vorläufig für sämtliche RIV-Wagen einen einheitlichen Mietsatz beizubehalten. Dagegen wurden mit Wirkung vom 1. Januar 1964 die Mietsätze für den 1. bis 15. Tag von 5 auf 6 Goldfranken und vom 16. Tag an von 6 auf 7 Goldfranken erhöht.

Die EUROP-Güterwagengemeinschaft nimmt an Umfang weiter zu. Der gemeinsame Wagenpark umfaßte Ende 1963 total 220 464 Güterwagen, wovon 87 660 gedeckte und 132 805 offene Wagen. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 10 465 Wagen. Die Beteiligung der SBB blieb mit 8200 Wagen (4350 gedeckte und 3850 offene) unverändert.

3. Rationeller Güterumschlag

Besonders rationell läßt sich der Umschlag von Wagenladungen dort ausführen, wo der Güterwagen auf einem Anschlußgeleise ins Domizil des Empfängers geführt werden kann. Weil Verbindungsgeleise dem Güterkunden und der Bahn dienen, fördern die SBB deren Erstellung durch Beitragsleistungen. «Die SBB direkt vors Haus mit dem Anschlußgeleise» heißt der Werbeslogan. Die Zahl der privaten Anschlußgeleise übersteigt heute 1300 und deren Länge beträgt insgesamt mehr als 700 km. Da ein Anschlußgeleise oft mehr als einem einzigen Unternehmen dient, beziffert sich die Zahl der Besitzer und Mitbenützer auf über 2000 Unternehmen. Das erstmals im Berichtsjahr herausgegebene «Geleiseanschlußverzeichnis der Schweiz» hat bei der Kundschaft guten Anklang gefunden.

Zu Beginn des Jahres wurden 100 Selbstentladewagen für den Transport von Kohle und Koks neu in Betrieb genommen. Das Interesse der Kundschaft an diesen Spezialwagen ist so groß, daß die Nachfrage zeitweise kaum befriedigt werden kann. Für die Lieferung von Brot- und Futtergetreide in loser Schüttung an Empfänger ohne Anschlußgeleise stehen seit Beginn des Jahres 16 Behältertragwagen zu je fünf Feinschüttgutbehältern zur Verfügung. Diese Behälter werden entweder mit Sattelschlepperfahrzeugen ins Domizil des Empfängers transportiert, oder die Ware wird auf der Bestimmungsstation mit Hilfe des Kranes auf Lastwagen gekippt.

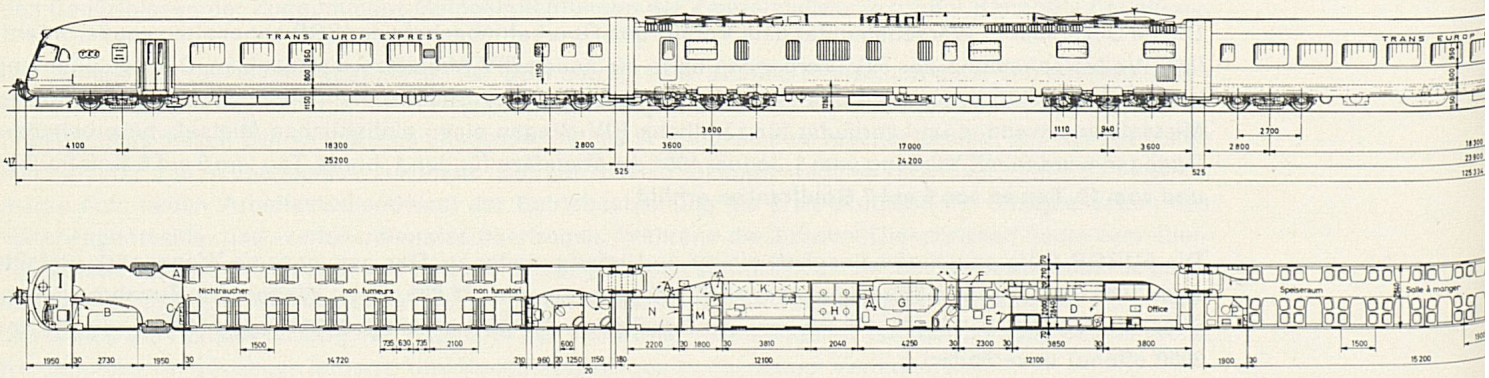
Im Berichtsjahr hat die Zahl der Palettenabkommen um weitere 365 zugenommen, so daß jetzt über 3200 solche Verträge bestehen. Heute befinden sich mehr als eine Million Paletten im Umlauf, woraus hervorgeht, wie beliebt dieses Transportgerät in den wenigen Jahren geworden ist. Dem europäischen Palettenpool gehören die Staatsbahnen von Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, Holland, Norwegen, Österreich, Schweden, der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz an. Dieser Pool wies Ende 1963 einen Bestand von rund 8 000 000 Paletten auf.

V. Beteiligung an Unternehmungen

1. Partner-Elektrizitätswerke

Die «Etzelwerk AG» erzeugte im Geschäftsjahr 1962/63 total 252,7 Mio kWh gegenüber 233,3 Mio kWh im Vorjahr. Der natürliche Zufluß des Sihlsees blieb mit 226,6 Mio m³ um 2,8% unter dem bisherigen Mittelwert. Er wurde durch 59,2 Mio m³ Pumpwasser aus dem Zürichsee ergänzt. 23,7% der erzeugten Energiemenge stammen aus gepumptem Wasser. Die Dividende betrug unverändert 5%.

Die «Kraftwerk Rupperswil-Auenstein AG» erzeugte im Geschäftsjahr 1962/63 193,6 Mio kWh (Vorjahr 210,2 Mio kWh). Die Wasserführung der Aare lag im Winterhalbjahr 41% unter, im Sommerhalbjahr 19% über dem langjährigen Mittel. Wie in den verflossenen Jahren wurden 4% Dividende ausgeschüttet.



Die «Kraftwerk Göschenen AG» hat nach einer Bauzeit von rund 7 Jahren am 1. Oktober 1962 den Betrieb definitiv aufgenommen. Im ersten vollen Betriebsjahr (1. Oktober 1962-30. September 1963) wurden auf der Stufe Göscheneralp–Göschenen 266,9 Mio kWh und auf der Stufe Andermatt–Göschenen 115,4 Mio kWh erzeugt. Die Zuflüsse erreichten gesamthaft ungefähr den Wert eines Normaljahres. Die erstmals ausgeschüttete Dividende betrug 4%.

Die «Kraftwerk Wassen AG» erzeugte im Geschäftsjahr 1963 264,4 Mio kWh (Vorjahr 285,7 Mio kWh). Das 1962 in Betrieb genommene Kraftwerk Göschenen wirkte sich auf die Produktionsmöglichkeit des Kraftwerkes Wassen günstig aus, so daß das langjährige Mittel auch 1963 überschritten werden konnte. Letztbezahlte Dividende, für 1962 = 5%.

Die «Centrale thermique de Vouvry SA» (ursprünglich «Centrale thermique de la Porte du Scex SA») begann im Berichtsjahr mit den Bauarbeiten. Am Aktienkapital von 30 Mio Franken sind die Bundesbahnen mit 15% beteiligt.

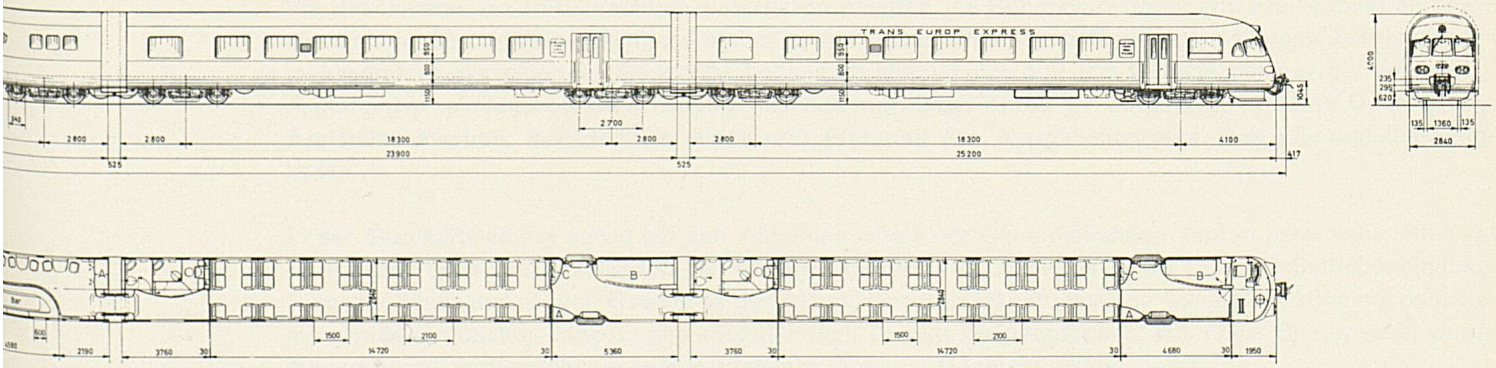
2. Andere Unternehmungen

Die «Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève SA» weist gegenüber dem Vorjahr weiterhin einen erhöhten Ertrag aus. Ein Rückgang im Eisverkauf konnte durch erhöhte Einnahmen aus dem Lagergeschäft und dem Interfrigo-Verkehr mehr als aufgewogen werden. Letztbezahlte Dividende, für 1962 = 10%, wobei zu berücksichtigen ist, daß das Aktienkapital seinerzeit stark abgeschrieben worden ist.

Die «Bahnhof-Kühlhaus AG in Basel» vollendete Ende Mai ihr Kühlhaus 2 und erhöhte damit die Lagerkapazität für Kühl- und Gefriergüter auf ungefähr 4000 Tonnen. Ferner wurde zur Sicherung der Eisversorgung im Hochsommer mit dem Bau einer zusätzlichen Eisfabrik beim Güterbahnhof Basel-Wolf begonnen. Der Geschäftsgang war wiederum gut. Die neuen Kühl- und Gefrierräume waren von der Inbetriebnahme an befriedigend belegt. Die Beeisung von Eisenbahn-Kühlwagen wurde stärker beansprucht als im Vorjahr. Letztbezahlte Dividende, für 1962 = 7% netto.

Die Umsätze der «Interfrigo, Internationalen Gesellschaft der Eisenbahnen für Kühltransporte», stiegen weiter an. Die Zahl der Transporte erhöhte sich um über 20000 auf rund 146000. Davon entfallen ungefähr ein Drittel auf die 2188 eigenen und zwei Drittel auf die eingemieteten fremden Wagen. Die Schweiz ist am Interfrigo-Verkehr stark beteiligt, in erster Linie am Transitverkehr. Im Importverkehr steht sie nach Deutschland an zweiter Stelle der von der Interfrigo bedienten Staaten. Letzte Verzinsung des Genossenschaftskapitals, für 1962 = 7% netto.

Die «Eurofima, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial», hat sich auch im Jahre 1963 gut entwickelt. Sie hat folgende Mittel neu aufgenommen: 50 Mio Franken zu 4½% öffentliche Anleihen und Bankkredite in der Schweiz; 5 Mio USA-Dollar zu 5⅝% sowie 10 Mio Holl. Gulden zu 4¾%. Die Bilanzsumme der Gesellschaft beträgt Ende 1963 547376000 Franken. Der Jahresgewinn beziffert sich auf 4380472 Franken. Das Aktienkapital A wurde wiederum zum statutarischen Höchstsatz von 4% verzinst.



Die «Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft» verzeichnete auch im Berichtsjahr einen erfreulichen Geschäftsgang. Sowohl im Speisewagendienst als im ambulanten Verkaufsdienst in den Zügen nahm der Umsatz stärker zu als der Index der Konsumentenpreise. Besonders günstig haben sich die Speisewagendienste in den TEE-Zügen Zürich–Amsterdam und Zürich–Mailand entwickelt, was die stets zunehmende Beliebtheit dieser Züge beim internationalen Publikum widerspiegelt. Vor Jahresende konnte der Umbau der Buffetwagen, die sich nun als moderne kleine Speisewagen präsentieren, abgeschlossen werden. Letztbezahlte Dividende, für 1962 = 9%.

Der Lagerraum der «Silo AG Brunnen» war während des ganzen Jahres voll belegt. Das durch die schlechten Erntebedingungen entstandene Auswuchsgetreide brachte gegenüber dem Vorjahr zusätzliche Manipulationen. Das Gesamtergebnis war etwas besser als dasjenige von 1962 und erlaubte erstmals die Ausschüttung einer Dividende von 5%.

Nach der raschen Expansion der «Swissair, Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft» in den Jahren 1960–1962 stand das Berichtsjahr im Zeichen der Festigung des Erreichten. Das Transportangebot erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 10% auf 424 Mio Tonnenkilometer. Die Gesamtauslastung von 51,8% hielt sich im Rahmen des Vorjahres. Die Dividende beträgt 6%.

Die letztbezahlte Dividende der «Schweizerischen Reederei AG» für 1962 beträgt 4%.

Die «Große Schanze AG» in Bern, die über den Perrons 5 und 6 des neuen Bahnhofes Bern eine weitere Bahnhofzufahrt und darüber eine große dreistöckige Einstellhalle für gegen 500 Automobile erstellt und an der außer den SBB noch die PTT, die Stadt und der Kanton Bern sowie die seinerzeitigen Initianten und einige Bauunternehmer als kleine Gruppe von Privataktionären beteiligt sind, konnte im Berichtsjahr alle Bürolokalitäten sowie einige vermietbare Räume im südlichen und im westlichen Teil des Parkterrassebaues vollenden und den Mietern übergeben. Die Arbeiten an den Autoeinstellhallen sind soweit fortgeschritten, daß diese auf den 1. Februar 1964 und die dazugehörigen Tankstellen und Serviceräume im April 1964 in Betrieb genommen werden können.