Verkehr und Betrieb

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1968)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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

I. Verkehr

Reiseverkehr

Im Berichtsjahr beförderten die Bundesbahnen insgesamt 227 Mio Reisende. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme um 0,4%. Erfreulicherweise ist die Zahl der Personenkilometer stärker, nämlich um 2,5% gestiegen, was auf eine grössere mittlere Reiseweite zurückzuführen ist. Der Ertrag aus dem Reiseverkehr, welcher ausser dem Personenverkehr auch den Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, erhöhte sich um 14 Mio Franken oder um 2,5% auf 566,5 Mio Franken. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr allein ergaben mit 542 Mio Franken einen um 3,3% höheren Betrag. Die im Vergleich zur Verkehrsentwicklung stärkere Ertragssteigerung beruht weitgehend auf der am 1. November 1968 in Kraft getretenen Tariferhöhung.
Die Zahl der beförderten Reisenden hat zum erstenmal seit vier Jahren wieder leicht zugenommen. Das erreichte Verkehrsvolumen liegt jedoch nur wenig über dem Ergebnis des Jahres 1960. Demgegenüber verzeichnen sowohl der Strassen- wie auch der Luftverkehr weiterhin starke jährliche Verkehrszunahmen.
Eine Analyse der für die verschiedenen Verkehrsarten ermittelten Frequenzen und Erträge des Personenverkehrs ergibt ein unterschiedliches Bild: Während die Einzelreisen gegenüber dem Vorjahr stark zunahmen, ging der schweizerische Gruppenreiseverkehr etwas zurück. Der internationale Verkehr erhöhte sich – trotz dem Generalstreik in Frankreich – ungefähr im Ausmass der gesamten Verkehrszunahme. Eine ausgeprägte Umsatzsteigerung ergab sich bei den General-, Halbtax- und Netzabonnementen. Die beachtliche Ausweitung des Ertrages in diesem Bereich ist vor allem dem neu eingeführten Altersabonnement zu verdanken. Der Verkehr mit Streckenabonnementen nahm im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr nur noch leicht ab. Wenn trotzdem ein höherer Ertrag gebucht werden kann, so ist dies einerseits auf die Tarifrevision und anderseits auf die Zunahme der durchschnittlichen Reiselänge zurückzuführen.
Im Gegensatz zum Personenverkehr war der Gepäckverkehr im Berichtsjahr weiterhin rückläufig. Beim Transport begleiteter Motorfahrzeuge ist sogar eine Verkehrseinbusse von rund 20% eingetreten: Nahm die Zahl der durch die Eisenbahn-Alpentunnel beförderten Autos am Simplon gegenüber dem Vorjahr um 10% zu, so ist am Gotthard als Folge der Inbetriebnahme des Strassentunnels durch den San Bernardino ein Verkehrsrückgang um mehr als einen Viertel eingetreten.

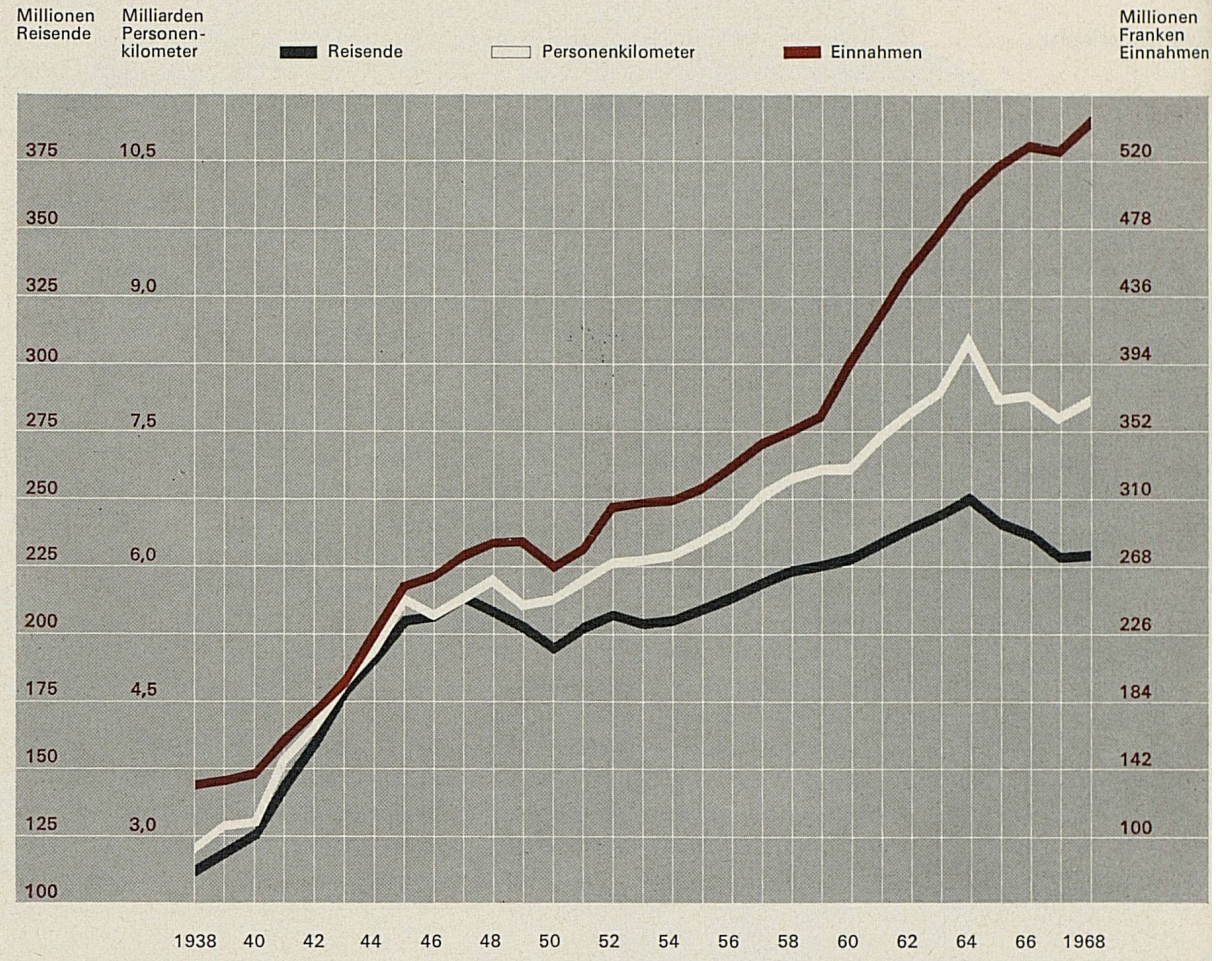
Güterverkehr

Im Jahre 1961 wurde die 30 Mio-Tonnen-Grenze überschritten. Im Berichtsjahr erreichte das Transportvolumen mit 39,72 Mio Tonnen nun beinahe die 40 Mio-Tonnen-Grenze und damit einen neuen Höchststand. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 1,14 Mio Tonnen oder 3%. Sie liegt damit über den Werten der beiden vorangehenden Jahre (1966: 650 000 Tonnen oder 1,8%; 1967: 870 000 Tonnen oder 2,3%). Die Frachterträge haben sich in den letzten drei Jahren wie folgt entwickelt:

Beförderungsart		1966	*1967	1968
Wagenladungen	Mio Franken	556,0	597,0	618,6
Stückgüter	Mio Franken	160,2	169,5	167,7
Post	Mio Franken	48,3	48,6	49,7
Güterverkehr total	Mio Franken	764,5	815,1	836,0
*1967 Tariferhöhung (rund 5%)		—	+ 6,6%	+ 2,6%

Im zweiten Quartal trat ein Verkehrsausfall ein, der den Unruhen in Frankreich vom Mai und Juni zuzuschreiben ist. Die Transporte von und nach diesem Nachbarland waren während nicht weniger als 16 Arbeitstagen lahmgelegt, wodurch rund 250 000 Tonnen grenzüberschreitende Bahntransporte ausgefallen sind. Der entstandene Einnahmenausfall von etwa 3 Mio Franken konnte später nur teilweise aufgeholt werden. Hier zeigt sich einmal mehr, dass ein Teil des als Folge von Streiks auf die

Entwicklung des Personenverkehrs (Einander angepasste Massstäbe)

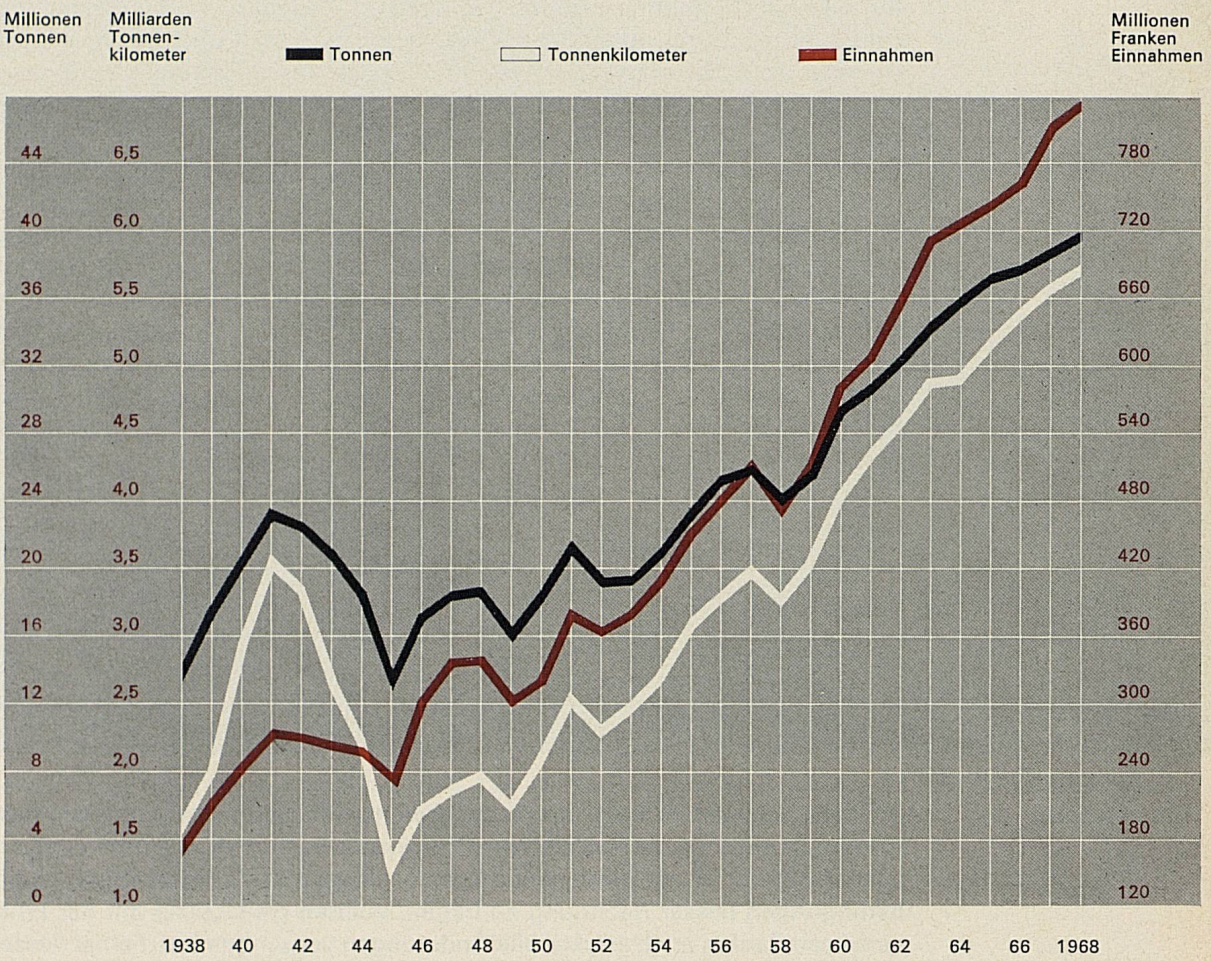


Strasse abgewanderten Verkehrs für die Bahn dauernd verloren ist. Arbeitsniederlegungen öffentlicher Verkehrsmittel, wie sie unter anderem in Frankreich und Italien erfolgten, schädigen somit die Bahnen besonders empfindlich.

Im schweizerischen Güterverkehr wurden – ohne die Posttransporte – total 29,73 Mio Tonnen oder 3,5% mehr als im Vorjahr transportiert. Von diesen Mengen entfallen 11,95 Mio Tonnen auf den Import (davon 3,45 Mio Tonnen auf Abfuhren ab den Rheinhäfen), 1,78 Mio Tonnen auf den Export (davon 0,12 Mio Tonnen auf Zufuhren zu den Rheinhäfen) und 16 Mio Tonnen auf den Binnenverkehr (davon 3,55 Mio Tonnen auf Abfuhren von den Ölraffinerien).

Mit 13,7 Mio Tonnen erreicht der Aussenhandelsverkehr, also Import und Export zusammen, nahezu das binnenschweizerische Transportaufkommen. Von diesem Aussenhandelsverkehr gingen nicht weniger als 7,3 Mio Tonnen (56,5%) über den Grenzpunkt Basel, während die südlichen Grenzübergänge mit 2,4 Mio Tonnen (18,6%), die Nordostgrenze mit 2,1 Mio Tonnen (16,1%) und die Westgrenze mit 1,2 Mio Tonnen (8,8%) beteiligt waren. Die Binnentransporte haben vor allem dank den umfangreichen Bahnabfuhren von den Inlandraffinerien Collombey und Cressier zugenommen.

Entwicklung des Güterverkehrs (Einander angepasste Massstäbe)



Nachdem die Kapazität der inländischen Raffinerien, die 38% des Gesamtverbrauches lieferten, ausgeschöpft war, hat sich der Transport von flüssigen Treib- und Brennstoffen im Berichtsjahr wieder stärker auf die direkte Einfuhr verlagert.

Der internationale Transitverkehr stieg auf 9,67 Mio Tonnen. Sein Anteil an den gesamten Transporten der SBB erreichte 24,3%. Dabei transitierten 7,31 Mio Tonnen oder 76% über Basel. Im Gegensatz zum schweizerischen Güterverkehr hat sich die Zuwachsrate bei der Durchfuhr von je 5,6% in den beiden Vorjahren auf 1,6% abgeschwächt. Diese Entwicklung ist – neben den erwähnten Streikunruhen – dem strukturellen Rückgang der italienischen Schrott- und Kohlenbezüge zuzuschreiben. Wie stark namentlich der Kohleverkehr am Gotthard zurückging, geht daraus hervor, dass im November des vergangenen Jahres nur noch sechs Wagen mit Spezialkohle für industrielle Zwecke befördert wurden, während vor zwanzig Jahren noch täglich 25 Züge mit zusammen 25000 Tonnen den Gotthard passierten. Erfreulicherweise konnte der bei Schrott und Kohle zu verzeichnende Transportausfall durch die bei den anderen Transitgütern eingetretene Zunahme mehr als wettgemacht werden. Während der Nord–Süd-Transit (ohne Schrott und Kohle) um 147000 Tonnen anstieg, ist in der Gegenrichtung

sogar eine Verbesserung um 298 000 Tonnen zu verzeichnen. Das immer breitere Warensortiment der italienischen Exporte kommt damit deutlich zum Ausdruck.
Am gesamten Bahntransit durch die Schweiz – Eingang und Ausgang zusammen – waren Italien mit 92,3%, Deutschland mit 55,2%, Frankreich mit 21,2% und die Beneluxstaaten mit 16,2% beteiligt. Der über die Schweiz geleitete Verkehr dieser der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft angehörenden Länder erhöhte sich im letzten Jahrzehnt auf das 2,3fache, während der schweizerische Güterverkehr vergleichsweise nur auf das 1,5fache zunahm.
Besondere Erwähnung verdient, dass im Berichtsjahr der internationale Transport von Grossbehältern (Transcontainer) zwischen Rotterdam/Antwerpen und Mailand gut angelaufen ist. Insgesamt wurden 4000 beladene Behälter oder 74 000 Tonnen in Transit-Blockzügen transportiert. Die Beförderungszeit für die rund 1000 km lange Strecke beträgt 36 Stunden. Die Bundesbahnen schenken dieser neuen Transportart grosse Aufmerksamkeit und sind daher auch – zusammen mit 15 anderen europäischen Bahnen – Mitglied der in Basel domizilierten Firma «Intercontainer». Beteiligt sind die SBB ferner an der «Hupac SA» mit Sitz in Chiasso, einem Unternehmen, das im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse tätig ist und das in seinem ersten vollen Geschäftsjahr bereits rund 1200 Strassennutzfahrzeuge zwischen Basel und Lugano/Melide befördert hat. Der Transport von Grossbehältern und Strassenfahrzeugen auf der Schiene, der vorerst im Transit Fuss gefasst hat, erscheint in hohem Masse geeignet, einerseits den Bahnen neuen Verkehr zu verschaffen und anderseits zur Entlastung der Strassen vom Schwerverkehr auf weite Entfernungen beizutragen.

II. Tarife

Reiseverkehr

Am 1. November 1968 trat die von der Kommerziellen Konferenz in ihrer 75. Sitzung beratene und vom Bundesrat genehmigte Revision der Personentarife in Kraft. Sie bezweckte in erster Linie eine Anpassung der Preise an die gestiegenen Kosten. Um den besonderen Kostenverhältnissen und Nachfragebedingungen besser Rechnung zu tragen, wurden gleichzeitig mit der Erhöhung der Fahrpreise bei einzelnen Tarifen auch strukturelle Änderungen vorgenommen. Ferner liessen sich einige administrative Vereinfachungen verwirklichen. Im folgenden sei kurz auf die wichtigsten Massnahmen eingetreten.
Die Personentarife wurden durchschnittlich um 11,3 % hinaufgesetzt, wobei die Erhöhungen je nach Tarif und Tarifposition verschieden sind. Im Normaltarif und in den davon abgeleiteten Tarifen wurden die Kilometersätze neu gestaffelt (1–20 km = 100%, 21–150 km = 85% und 151–700 km = 37,5% des Grundpreises). Die Gepäckfrachten erfuhren im schweizerischen Verkehr eine lineare Erhöhung um 10%.
Bei der Fahrvergünstigung «Einfach für retour» betragen die neuen Mindestfahrpreise Fr. 9.– in der 2. Klasse und Fr. 14.– in der 1. Klasse. Bei den Sonntagsbilletten besteht neuerdings eine einheitliche Geltungsdauer von zwei Tagen mit Rückfahrmöglichkeit an Samstagen. Die Einräumung der Familienvergünstigung wurde vor allem dadurch erleichtert, dass der Personenkreis erweitert und die Mindestzahl zu lösender Billette herabgesetzt wurden. Beim Tarif für Gesellschaften und Schulen änderten die Preisgruppen und die vom Normaltarif abgeleiteten Ermässigungssätze für Gesellschaften (10–24 Personen = 20%, 25–199 Personen = 30% und 200 und mehr Personen = 40%).

Um den Verkehr zu beleben, werden seit dem 1. November 1968 ein Jahr gültige Halbtaxabonnemente zu einem von Fr. 290.– auf Fr. 50.– ermässigten Preis an Männer über 65 Jahre und Frauen über 62 Jahre abgegeben. Diese Neuerung fand einen ausserordentlich guten Anklang, und schon nach fünf Monaten waren rund 180 000 solcher Abonnemente verkauft. Bei insgesamt rund 700 000 Bezugsberechtigten hat damit bereits etwa jeder vierte Berechtigte einen derartigen Ausweis, mit

Auch Könige reisen mit der Eisenbahn. König Olav IV. von Norwegen im Aussichtswagen der SBB anlässlich seines offiziellen Besuches in der Schweiz im April 1968. Neben dem Monarchen Bundesrat Celio.

dem er nun wesentlich günstiger reisen kann. Ebenfalls mit dem Ziel, den Verkehr zu fördern, werden seit der Tarifrevision die drei- und die zwölfmonatigen Halbtaxabonnemente den Ehegatten von Generalabonnementsinhabern zum halben Preis angeboten. Der Preis eines Jahres-Generalabonnementes beträgt neu Fr. 1200.– in der 2. Klasse und Fr. 1800.– in der 1. Klasse. Netzabonnemente werden nur noch bis maximal 1000 km ausgegeben. Die beiden bisherigen, allgemein erhältlichen Streckenabonnemente für tägliche Fahrten (Serien 10 und 12) wurden zu einem neuen Abonnement (Serie 12) vereinigt, das zu unbeschränkten Fahrten an allen Tagen während eines Kalendermonats berechtigt. Auf Grund all dieser Massnahmen stieg der Tarifindex von 170 auf 189 Punkte (1939 = 100).

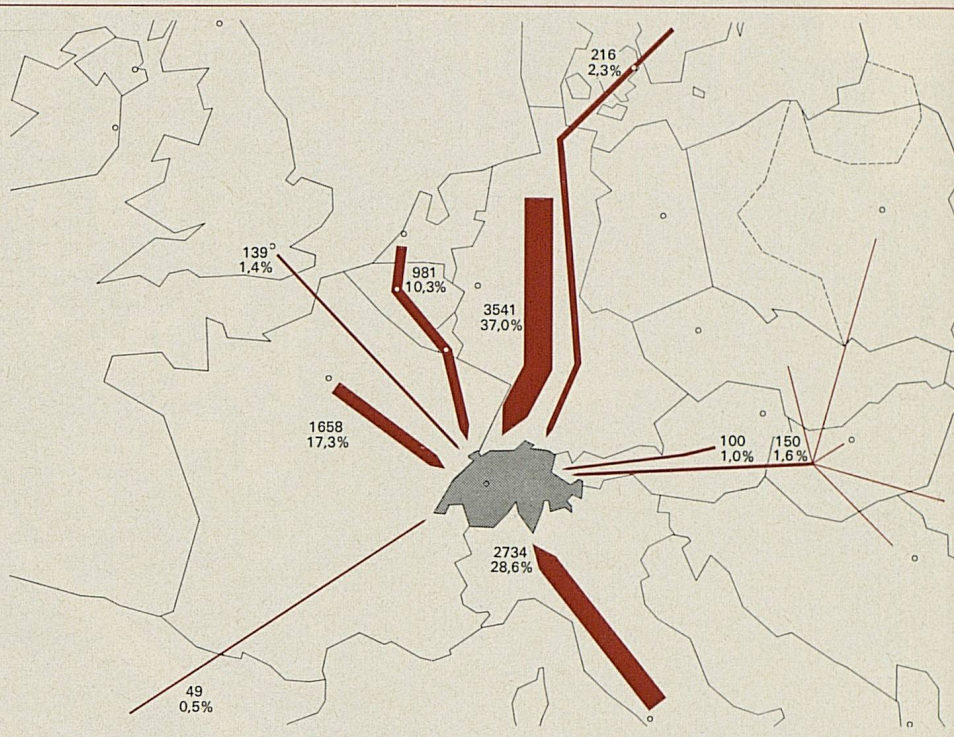
Beim «Gemeinsamen internationalen Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck» (TCV) ergaben sich im Berichtsjahr verschiedene Änderungen, und zwar vor allem infolge von Fahrpreiserhöhungen in Frankreich, den Niederlanden, Norwegen, Schweden, Finnland und einigen osteuropäischen Staaten. Angesichts des rückläufigen Verkehrs der letzten Jahre stand die kommerzielle Tätigkeit im Zeichen einer verstärkten Verkaufs- und Verkehrsförderung, die sich auf umfassende Marktforschungen stützte.

Güterverkehr

Ende 1967 fiel der jährliche Frachtbeitrag des Bundes für die Beförderung von ausländischem Brotgetreide dahin. Dies zog die Aufhebung des entsprechenden Ausnahmetarifes nach sich. Um den Bah-

Bahn-Transitgüterverkehr nach Herkunfts- und Bestimmungsländern

Transit-Eingang



Transit-Ausgang

Angaben
in 1000 Tonnen

Seit jeher kommt der Schweiz im europäischen Güteraustausch eine wichtige Rolle zu. Im Jahre 1968 transportierten die SBB im Transit nicht weniger als 9,67 Mio Tonnen Güter. Die grosse Bedeutung der Eisenbahn-Transversalen zwischen Norden und Süden geht daraus hervor, dass auf die Bundesrepublik Deutschland 37,0% der gesamten in die Schweiz rollenden und 18,2% der die Schweiz verlassenden Transitgüter entfallen, auf Italien sogar 28,6% im Eingang und 63,7% im Ausgang. Der Gütertransit bringt den Bahnen, den Spediteuren und dem Transithandel jährliche Einnahmen von über einer Drittelmilliarde Franken und leistet damit einen wichtigen Beitrag an die schweizerische Ertrags- und Zahlungsbilanz.

nen das Transportvolumen von rund 275000 Tonnen pro Jahr nach Möglichkeit zu erhalten, wurden mit den Mitgliedern des Verbandes Schweizerischer Müller Frachtvereinbarungen abgeschlossen.

Auf den 1. Januar 1968 trat in der Bundesrepublik Deutschland und in Frankreich die Mehrwertsteuer in Kraft. Da diese Steuer im internationalen Verkehr keine Anwendung findet und früher erhobene Abgaben dahinfielen, ergaben sich auf den Auslandsstrecken Frachtreduktionen von 2,5 bis 15%. Diese Verbilligungen beeinflussten die Paritätsfrachten der SBB nachteilig. Um konkurrenzfähig zu bleiben, mussten die Bundesbahnen Anteilsverschlechterungen in Kauf nehmen.

Die Beförderung begleiteter Motorfahrzeuge für den Warentransport durch den Gotthardtunnel wurde auf den 1. Mai mit einem neuen Schnellguttarif attraktiver gestaltet. Neben niedrigeren Tarifen ist vor allem die Freigabe aller Autotransportzüge für diese Fahrzeugkategorien hervorzuheben.

Im Schosse der Kommerziellen Konferenz und der verschiedenen Kommissionen konnten die Anträge der Transportunternehmungen für die Tarifanpassungen im Güterverkehr weitgehend auf einen Nenner gebracht werden. Auf den 1. Januar 1969 traten insbesondere eine Anpassung der Wagenladungs- und Stückguttarife (vorerst ohne Einführung der Volumentarifierung) sowie eine Erhöhung gewisser Nebengebühren in Kraft. Durch diese Massnahmen steigt der allgemeine Frachtindex von 140 auf 151 Punkte, der Wagenladungsindex von 123 auf 130 Punkte (1939 = 100). Trotzdem bleiben die Tarifindices aber immer noch weit hinter dem Konsumenten- und Grosshandelsindex zurück.

III. Eisenbahn und andere Verkehrsmittel

Die Bundesbahnen, denen auf dem Transportmarkt längst keine Monopolstellung mehr zukommt, verfolgen die allgemeine Wettbewerbslage mit grosser Aufmerksamkeit und beobachten insbesondere auch die Entwicklung der anderen Verkehrsmittel. Verkehrspolitisch setzen sich die SBB seit Jahren namentlich dafür ein, dass die Wettbewerbs-Startbedingungen der einzelnen Verkehrsmittel nach Möglichkeit angeglichen werden, so dass kein Verkehrsmittel bevorzugt ist und die Konkurrenzlage nicht künstlich verfälscht wird.

Strassenverkehr

Im Strassenverkehr wächst in der Schweiz der Motorfahrzeugbestand weiterhin stark an. Nach den provisorischen Ergebnissen standen am 30. September 1968 rund 1295000 Automobile – wovon 1170000 Personen- und Kombiwagen – im Verkehr. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr um rund 8% weicht nicht wesentlich von den Wachstumsraten der vorausgehenden drei Jahre ab. Während im Jahre 1960 auf ungefähr zehn Einwohner ein Personenwagen zu verzeichnen war, entfiel im Jahre 1968 nach den bisherigen Ergebnissen ein Personenwagen auf rund fünf Einwohner.

Im Berichtsjahr hat sich der Verkehr durch den Walliser Strassentunnel am Grossen St. Bernhard auf rund 335000 Motorfahrzeuge erhöht. Der am 1. Dezember 1967 im Kanton Graubünden eröffnete Strassentunnel durch den San Bernardino, der im Gegensatz zum Walliser Strassentunnel gebührenfrei befahren werden kann, wurde im vergangenen Jahr bereits von rund 848000 Motorfahrzeugen benützt. Der Erstellung dieses neuen Verkehrsweges ist es vor allem zuzuschreiben, dass die Transporte auf der «rollenden Strasse durch den Gotthardtunnel» von rund 595000 verladenen Fahrzeugen im Jahre 1967 auf rund 432000 Motorfahrzeuge im Jahre 1968 zurückgingen. Hingegen ist die Zahl der durch den Simplontunnel beförderten Motorfahrzeuge im Berichtsjahr um über 10% auf rund 123000 Motorfahrzeuge angestiegen.

Im Strassengüterverkehr stehen in der Schweiz rund 72500 Lastwagen zur Verfügung, wobei 24000 Einheiten oder 30% auf die Kategorie der schweren Motorwagen mit über 5 Tonnen Nutzlast entfallen. Nebst den Motorwagen sind noch 48000 Anhänger zu verzeichnen. Die gesamte Transportkapazität dieser Fahrzeuge beträgt etwa 430000 Ladetonnen und ist damit etwa halb so gross wie jene der Schiene. Der Anteil der Strasse an den tonnenkilometrischen Verkehrsleistungen in der Schweiz (ohne Transit) hat sich von 42% anlässlich der Strassenverkehrserhebung 1962/1963 auf schätzungsweise 50% im Berichtsjahr erhöht. Im reinen Binnenverkehr macht die Camionquote gegen 70% aus, während beim Import und Export etwa 30% der Strasse zufallen.

Im grenzüberschreitenden Güterverkehr – Import, Export und Transit zusammengerechnet – steht die Schiene mit insgesamt 18,8 Mio Tonnen oder rund 42% an erster Stelle. An zweiter Stelle folgen die Rohrleitungen mit 11,5 Mio Tonnen oder 25%, die hauptsächlich auf die Transit-Pipeline Italien–Süddeutschland entfallen. An dritter Stelle ist die Rheinschiffahrt mit 7,4 Mio Tonnen oder 16,3% und an vierter Stelle schliesslich die Strasse mit 7 Mio Tonnen oder 15,5% zu nennen.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass die Rheinschiffahrt bis Basel und die Rohrleitungen zu den inländischen Raffinerien eine bedeutende Zubringerfunktion ausüben. Zum grenzüberschreitenden Bahnverkehr von 18,8 Mio Tonnen sind somit noch 3,45 Mio Tonnen abgeführter Import ab den Rheinhäfen und 3,55 Mio Tonnen weitertransportierter Import ab den Raffinerien sowie 120000 Tonnen Export und 1,18 Mio Tonnen Transit via Rheinhäfen hinzuzuzählen, so dass der grenzüberschreitende Bahnverkehr im weiteren Sinne rund 27 Mio Tonnen betrug. Bei Einschluss des an der Grenze zu- und abgeführten Güterverkehrs sind die Bahnen am gesamten Import mit 15,5 Mio Tonnen (64%), am Export mit 1,8 Mio Tonnen (66%) und am Transit mit 9,7 Mio Tonnen (98%) beteiligt. Der grenzüberschreitende Bahnverkehr im Umfang von 27 Mio Tonnen entspricht 73% des gesamten internationalen Verkehrs. Auf die Strasse, auf der 9,7 Mio Tonnen befördert wurden, entfällt eine Quote von 23%.

Rohrleitungen

Durch die Beförderung von Rohöl vom Ausland zu den Inlandraffinerien Collombey und Cressier sind Transportleistungen im Umfang von 230 Mio Tonnenkilometern auf diesen neuen Verkehrsträger übergegangen; dies entspricht etwa 4% des Totals der Gütertonnenkilometer der SBB. Dank dem Einsatz programmierter Kesselwagenzüge war es jedoch möglich, den Abtransport der Raffinerieprodukte zum überwiegenden Teil auf der Schiene durchzuführen. Die Gasverbundwirtschaft, die im Raume Basel/Mittelland den Betrieb bereits aufgenommen hat und für den Raum Zürich/Ostschweiz in der Aufbauphase steht, lässt einen beträchtlichen weiteren Ausfall von Kohlenimporten erwarten. Dadurch wird nicht nur die Schiene, sondern auch die Rheinschiffahrt betroffen. Die Verwendung von Erdgas aus Süddeutschland und später aus Holland in den Gaswerken Basel und Zürich-Schlieren dürfte die Transportverluste noch akzentuieren.

Luftverkehr

Der gewerbsmässige Luftverkehr hat im Berichtsjahr auf den vier schweizerischen Flughäfen weiterhin stark zugenommen. Im Bereich des Passagierverkehrs erhöhte sich der Eigenverkehr um rund 524000 Fluggäste oder 10,4% auf rund 5578000 Passagiere (Zürich +11,2%, Genf +11,2%, Basel –3%). Bei der Fracht ist sogar eine Erhöhung um 25,6% auf rund 94000 Tonnen zu verzeichnen. Die beiden grossen schweizerischen Flughäfen von Zürich und Genf haben in den letzten zehn Jahren eine durchschnittliche jährliche Zunahme des Passagierverkehrs von 13% erfahren. Bei diesen beiden Flughäfen ist ein Anschluss an das Schienennetz der SBB besonders aktuell, und die Studien für den Bau von Verbindungsgeleisen sind denn auch in vollem Gange.

Immer bequemer . . .

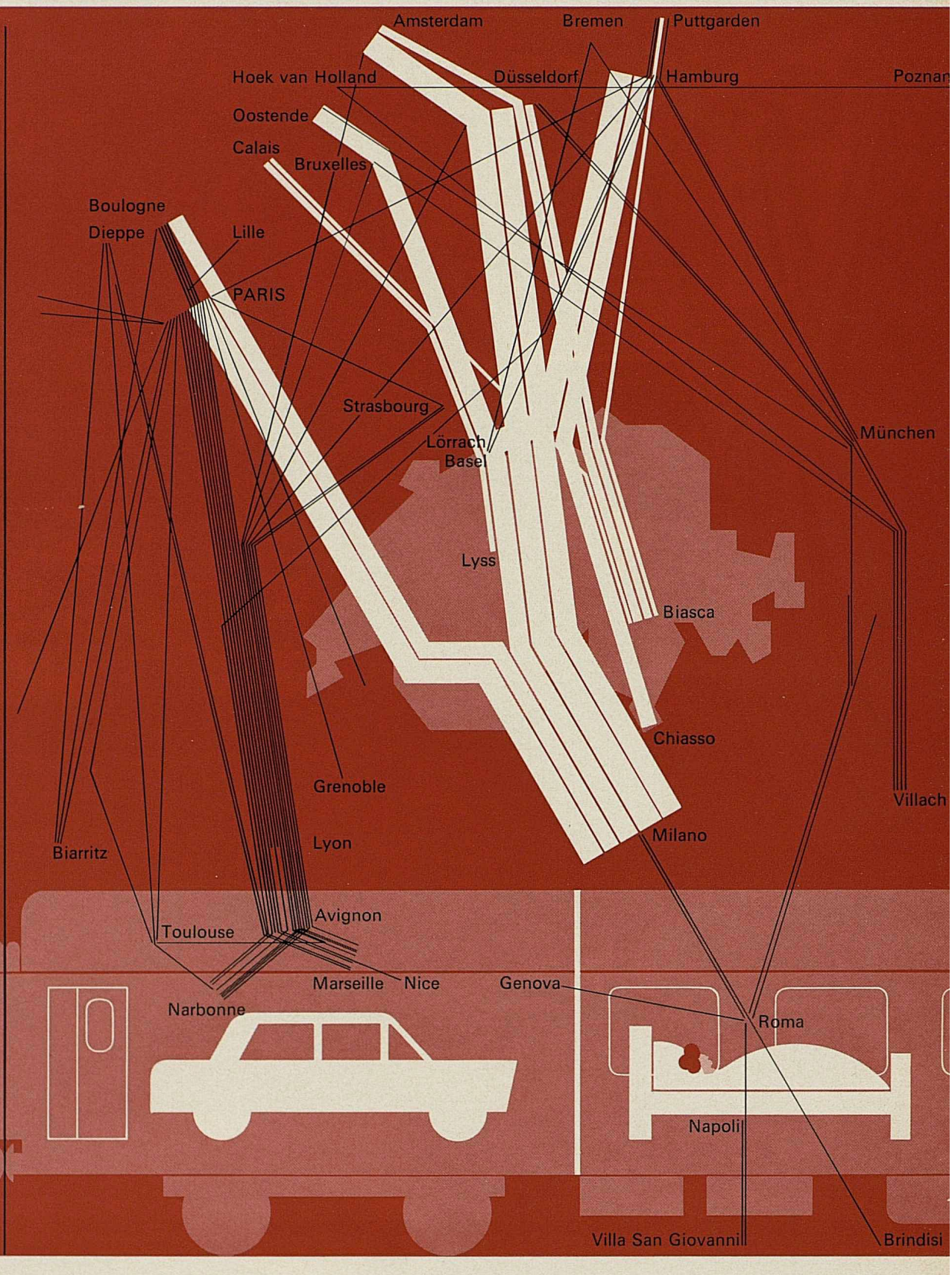
mit der Formel «Auto im Reisezug»

Für Reisen über weite Distanzen findet die Formel «Auto im Reisezug» immer mehr Anklang. Der Autofahrer und seine Begleiter reisen nachts im Schlaf- oder Liegewagen dem Ziel entgegen. Das Auto wird im selben Zug mitgeführt und steht am Morgen für die Weiterfahrt zur Verfügung. Dies bedeutet rasches, bequemes und sicheres Reisen.

Auf den Verbindungen in die Schweiz und im Transit durch die Schweiz wurde im Jahre 1968 die folgende Anzahl Automobile befördert:

Strecke	Anzahl Automobile
Calais–Lyss	834
Calais–Biasca	554
Amsterdam–Milano	4261
Amsterdam–Biasca	1682
Düsseldorf–Milano	3664
Düsseldorf–Biasca	1222
Puttgarden–Biasca	621
Ostende–Brig/Milano	3537
Paris–Milano	4014
Boulogne–Milano	2746
Hamburg–Chiasso	3016
Hamburg–Basel	3957

Allein im Berichtsjahr machten sich über 70000 Automobilisten und Begleitpersonen mit ihren 30000 Automobilen die Formel «Auto im Reisezug» zunutze.



IV. Betrieb

Betriebsleistungen

Die Betriebsabwicklung war im Berichtsjahr im allgemeinen flüssig, wurde aber von einer Reihe von Streiks in den Nachbarländern sowie von mehreren Unfällen betroffen. Der Zugszusammenstoss von St-Léonard bei Sitten vom 24. Juni 1968, bei dem leider zehn Reisende und die Lokomotivführer beider Züge den Tod fanden, war das seit Jahren schwerste Unglück. Die Abklärungen, ob und allenfalls welche weiteren Vervollkommnungen an dem bereits gut ausgebauten Sicherheitssystem und an den Anwendungsvorschriften erforderlich werden, sind noch im Gange. Der lang andauernde Streik in Frankreich und verschiedene kürzere Arbeitsniederlegungen in Italien verursachten erhebliche Unzukömmlichkeiten und Stauungen. Die Wiederaufnahme des Verkehrs brachte sowohl am Gotthard wie am Simplon jeweils aussergewöhnliche Verkehrsspitzen. Mit werktäglichen Durchschnittswerten am Gotthard von über 77 000 Bruttotonnen im Juni und gegen 79 000 Bruttotonnen im Juli wurden im Güterverkehr neue Tagesrekordleistungen erzielt. Auch am Simplon ist mit über 26 000 Bruttotonnen eine Rekordleistung zu verzeichnen.

Der neue Rangierbahnhof Chiasso hat seine Leistungsfähigkeit eindrücklich unter Beweis gestellt, wurden doch an mehr als hundert Tagen im Ein- und Ausgang über 4000 Güterwagen pro Tag behandelt, an einzelnen Spitzentagen sogar über 5000 Wagen. Der italienisch-schweizerische Grenzbahnhof Domodossola hat dagegen wegen des fortgesetzt ansteigenden Verkehrs zunehmend Mühe, den Betrieb flüssig abzuwickeln, so dass sich umfassende Massnahmen zur Leistungssteigerung aufdrängen. Verhandlungen mit der italienischen Regierung sind angekündigt worden.
Die Arbeiten an der ersten Bauetappe des Rangierbahnhofes Limmattal sind so weit gediehen, dass auf den Fahrplanwechsel im Frühjahr 1969 eine Geleisegruppe mit einer gesamten Geleiselänge von 14 km dem Betrieb für die Bildung von Güterzügen übergeben werden kann. Damit lässt sich bereits eine fühlbare Entlastung des im Stadtgebiet liegenden, dem stark gestiegenen Güterverkehr nicht mehr gewachsenen Rangierbahnhofes Zürich erzielen.
Auf der Linie Zürich–Meilen–Rapperswil konnte im Frühjahr 1968 dank der Erstellung von zwei Doppelspurinseln und dank dem Einsatz neuer Vorortstriebzüge erstmals auf dem Netz der SBB ein starrer Fahrplan mit Halbstundenrhythmus in Kraft treten. Damit wird am stark besiedelten rechten Zürichseeufer ein beträchtlich verbessertes Leistungsangebot sowohl hinsichtlich der Zugszahl als auch der Reisezeit angeboten. Die bisherigen Erfahrungen mit diesem neuen Betriebskonzept sind gut. Im kommenden Fahrplan, der allgemein auf vielen Strecken Zugsbeschleunigungen bringen wird, werden die Fahrzeiten für die Strecke Zürich–Rapperswil noch einmal etwas gekürzt werden können.
Der Anteil jener Massengüter, die im schweizerischen Güterverkehr in programmierten Zügen befördert werden, konnte weiter gesteigert werden. Rund zwei Drittel des programmierten Verkehrs entfallen auf flüssige Treib- und Brennstoffe ab den beiden Inlandraffinerien sowie auf Kies. Die Anstrengungen, das Leistungsangebot im Güterzugfahrplan zu verbessern und zu rationalisieren, wurden dadurch gekrönt, dass es trotz dreiprozentiger Verkehrszunahme gelang, die Laufleistungen und namentlich auch die Zugstunden zu reduzieren. Der anfangs 1967 im Raume Zug angelaufene Versuch mit einer Neuorganisation der Frachtstückgutbeförderung im Sinne des «Gares-centres-Systems», einer Kombination von Schienen- und Strassentransport, wurde im Frühjahr 1968 auf drei Vorortsbahnhöfe im Raume Bern ausgedehnt. Die Versuche mit dem neuen Konzept zeitigten bisher gute Ergebnisse.

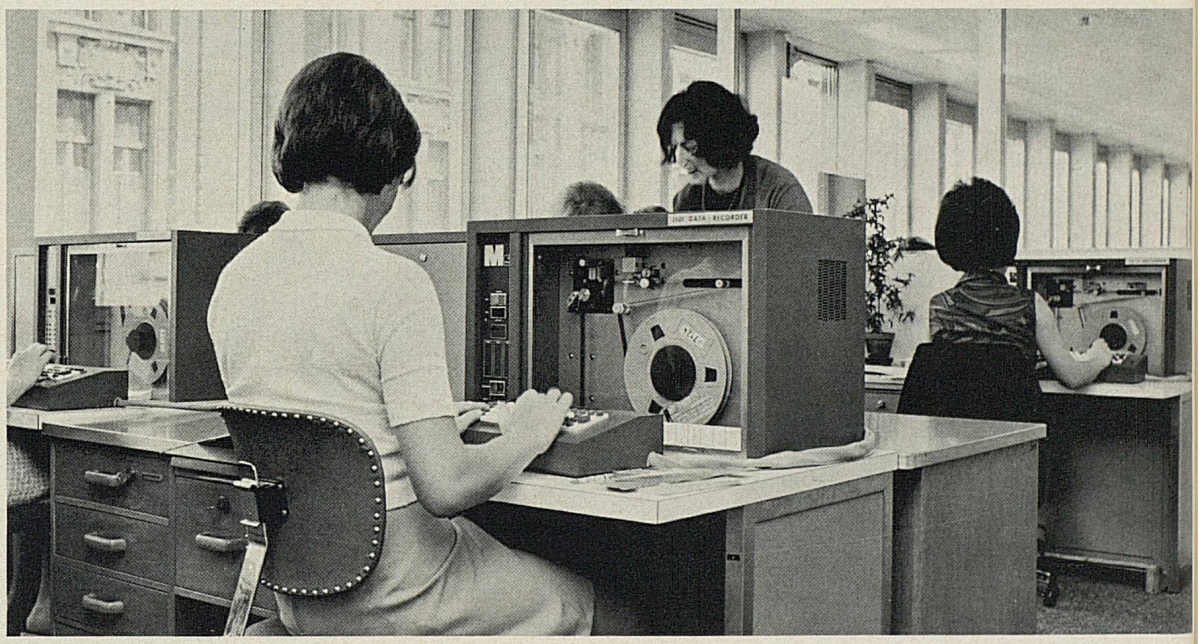
Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene

Nicht nur im internen, sondern auch im internationalen Reiseverkehr stehen die Eisenbahnen in einem scharfen Konkurrenzkampf mit den übrigen Verkehrsmitteln. Die Bahnen sind daher bestrebt, ihre Transportleistungen stets zu verbessern. An der Allgemeinen Tagung der Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK), die im September 1968 unter dem Vorsitz der SBB in Basel stattfand, wurden weit über 500 Anträge auf Einführung neuer internationaler Züge, auf Verbesserung des Fahrplanes und auf Änderung der Zusammensetzung bereits bestehender Züge behandelt.

◀ Eisenbahnbetrieb von hoher Warte aus.

Die Internationale Reisebüro-Sonderzüge-Konferenz (IRSK), die im November 1968 unter dem Vorsitz der SBB in Nizza tagte, befasste sich eingehend mit der Organisation dieser Sonderzüge während der kommenden Sommersaison.

Die Europäische Güterzugfahrplankonferenz (LIM) vom November 1968 in Stockholm, die im Zeichen einer erfreulichen Zunahme im internationalen Güterverkehr stand, beschloss eine Reihe wichtiger Fahrplanverbesserungen. Im Berichtsjahr traten auch die Türkischen Staatsbahnen der LIM als Vollmitglied bei, während die Gesellschaften Interfrigo und Intercontainer an den Tagungen künftig mit beratender Stimme teilnehmen werden. Die im Oktober 1967 genehmigten neuen Satzungen des Internationalen Güterwagenverbandes (RIV) und das neue Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Güterwagen im internationalen Verkehr sind am 1. Januar bzw. 1. März 1968 in Kraft getreten. Die neuen Dokumente ermöglichen Erleichterungen im Austausch der Wagen, Ladegeräte, Container und Paletten im internationalen Verkehr.
Die Europäische Wagenbeistellungskonferenz, die leitende Stelle des Internationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes (RIC), genehmigte definitiv die neuen Satzungen des RIC-Verbandes, welche am 1. Januar 1967 provisorisch in Kraft gesetzt worden waren. Sie stimmte auch den Anträgen zu, mit welchen eine Änderung der Regeln für die Wagenbeistellung und für den Naturalausgleich der Laufleistungen der Wagen angestrebt wird.
Die unter dem Vorsitz der SBB stehende Betriebsgemeinschaft für EUROP- und Pool-Wagen stellte einen Rückgang des mit EUROP-Wagen abgewickelten Verkehrs fest. Die Ursache liegt darin, dass die Verwaltungen, um den Wünschen der Kundschaft besser zu entsprechen, auch im internationalen Verkehr mehr und mehr Spezialgüterwagen einsetzen. Ein Ausschuss prüft zur Zeit, ob der Wagenpark, welcher bisher nur herkömmliche gedeckte und offene Wagen umfasst, kurzfristig auf neue Typen ausgedehnt werden kann.



Direkte Beschriftung von Magnetbändern, ein neues Verfahren der Datenerfassung für die Computer anstelle des Kartenlochens.