Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1972)

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: 13.07.2025

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

I. Verkehr

Reiseverkehr

Im Reiseverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen ist seit einigen Jahren bezüglich der Zahl der beförderten Personen ein leichter Rückgang, bezüglich der zurückgelegten Personenkilometer – der eigentlichen Verkehrsleistung – indessen eine leichte Zunahme zu verzeichnen. Im Berichtsjahr beförderten die SBB insgesamt 224,3 Mio Reisende; dies sind 5,3 Mio Personen oder 2,3% weniger als im Vorjahr. Während sich der Einzelreiseverkehr praktisch zu halten vermochte, ist im Verkehr mit Geschäfts- und touristischen Abonnementen eine erfreuliche Zunahme festzustellen. Der internationale Verkehr zeigt gegen Jahresende eine Abschwächung, und zwar ist diese vor allem auf die geringere Zahl der Reisen italienischer Arbeitskräfte zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Italien zurückzuführen.

Der Rückgang der Zahl der beförderten Personen dürfte vorwiegend auf die weitere starke Zunahme des Strassenverkehrs zurückzuführen sein. Ferner hat das im Sommer relativ lange andauernde schlechte Wetter den Ausflugsverkehr ungünstig beeinflusst. Am stärksten rückläufig im gesamten Personenverkehr sind die täglichen Fahrten zur Arbeit. Dabei handelt es sich hier ausgerechnet um jene Reisen, welche nach vorherrschender Auffassung der Verkehrsfachleute zufolge der starken Verkehrsspitzen von den mit Personenwagen verstopften Strassen auf den leistungsfähigen öffentlichen Verkehr verlagert werden müssen. Hier klaffen Theorie und Praxis noch weit auseinander, und leider harrt das Problem der Förderung des Agglomerationsverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterhin der Lösung.

Die Verkehrsleistungen erreichten 8306 Mio Personenkilometer. Damit wird das Ergebnis des Vorjahres um 1% überschritten und – wenn vom Resultat des Jahres 1964 mit dem besonders hohen Verkehr im Zusammenhang mit der Schweizerischen Landesausstellung (EXPO) abgesehen wird – eine neue Rekordzahl aufgestellt. Diese hohe Verkehrsleistung ist der erneuten Zunahme der durchschnittlichen Reiselänge zuzuschreiben. Was die Benützung der beiden Wagenklassen anbelangt, so hat der Anteil der Reisenden der ersten Klasse leicht abgenommen.

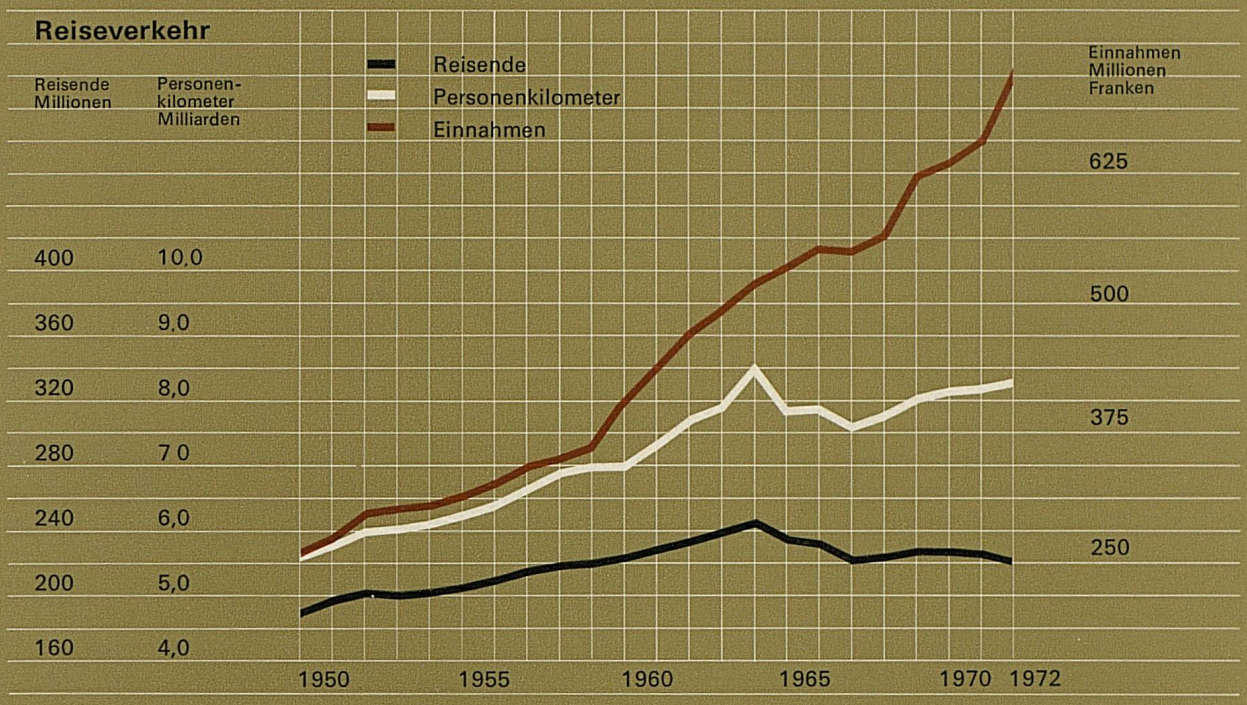
Der Gepäckverkehr hat leicht abgenommen. Während sich die Transporte begleiteter Motorfahrzeuge durch die Alpentunnel gut entwickelt haben, ist der die Schweiz berührende internationale Verkehr «Auto im Reisezug» rückläufig.

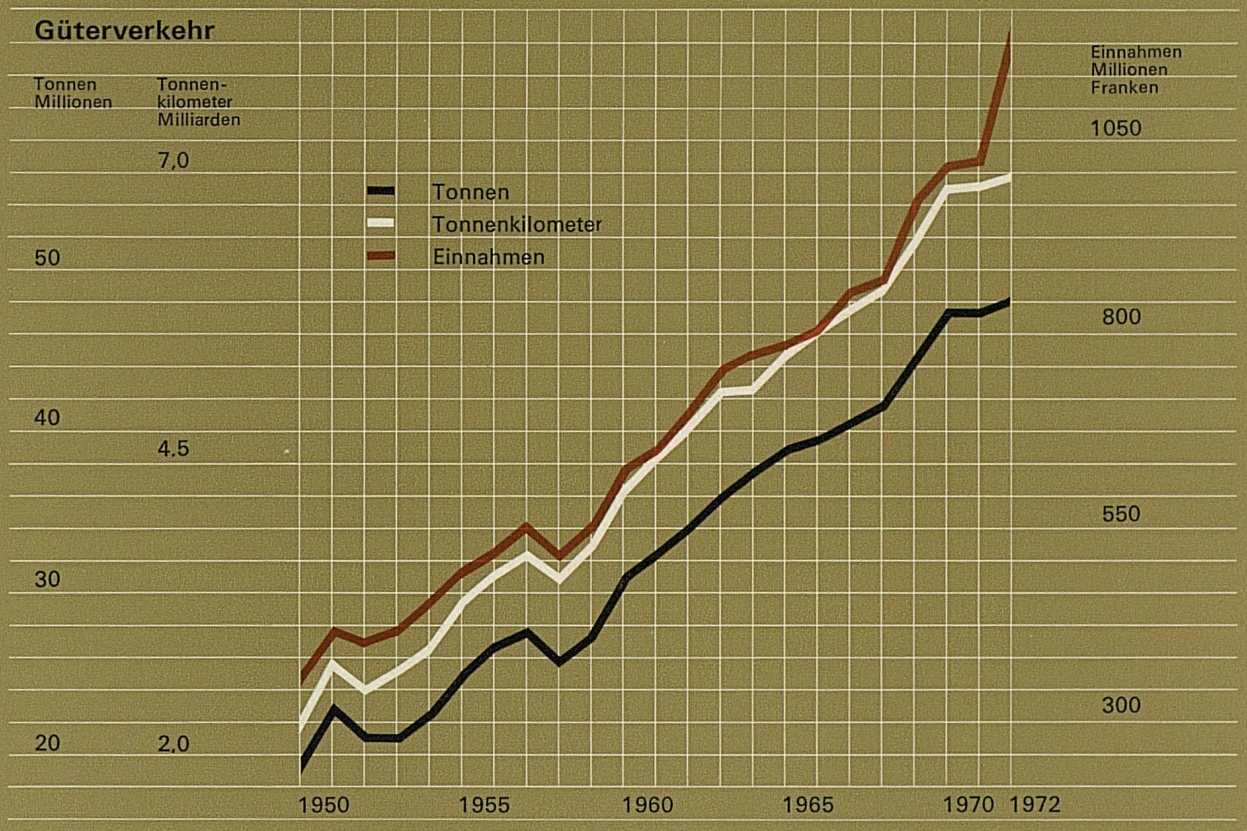
Dank der Erhöhung der Personenfahrpreise auf 1./3. November 1971 und der grösseren Verkehrsleistung konnte der Ertrag gesteigert werden. Die Einnahmen aus dem Reiseverkehr, der auch die Beförderung von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, beliefen sich auf 721,9 Mio Franken, was einer Zunahme um 64,9 Mio Franken oder 9,9% entspricht. Etwas mehr als zwei Drittel des Mehrertrages stammen aus dem schweizerischen, nicht ganz ein Drittel aus dem internationalen Verkehr.

Güterverkehr

Das Transportvolumen erreichte im Berichtsjahr mit 46,09 Mio Tonnen eine neue Höchstmenge. Das Wachstum gegenüber 1971 betrug 680 000 Tonnen (1,5%). Von 1970 auf 1971 war ein Rückgang um 220 000 Tonnen (0,5%), von 1969 auf 1970 eine Zunahme um 3,05 Mio Tonnen (7,2%) zu verzeichnen. Nach der sehr starken Expansion des Verkehrs in den Jahren 1969 und 1970 hat sich somit eine Verflachung des Verkehrsanstieges eingestellt. Die abgeschwächte Dynamik des Bahngüterverkehrs ist vor allem dem Nachlassen der Durchfuhr, zum Teil aber auch der Zunahme der internationalen und schweizerischen Strassentransporte zuzuschreiben. Dadurch ist die in Tonnenkilometern ausgedrückte Verkehrsleistung der SBB mit 6,70 Mia Tonnenkilometern auf die bescheidene Zuwachsrate von 1,2% herabgedrückt worden. In der Periode 1960–1970 betrug das mittlere Wachstum dagegen noch 4,6%.

Die Frachteinnahmen haben mit 1146,1 Mio Franken (+16,8%) erstmals den Betrag einer Milliarde überschritten. Dies ist vor allem auf die Tariferhöhung 1972 um rund 14%, auf Änderungen in den einzelnen Verkehrssparten sowie auf den Mehrverkehr zurückzuführen. Der aus der Preisanpassung im Güterverkehr erwartete Mehrertrag konnte voll hereingebracht werden.


Reiseverkehr
Reisende Millionen
Personen-kilometer Milliarden
Reisende
Personenkilometer
Einnahmen
Einnahmen Millionen Franken
400
10,0
360
9,0
320
8,0
280
7 0
240
6,0
200
5,0
160
4,0
625
500
375
250
1950
1955
1960
1965
1970
1972


Güterverkehr
Tonnen Millionen
Tonnen-kilometer Milliarden
Tonnen
Tonnenkilometer
Einnahmen
Einnahmen Millionen Franken
7,0
50
40
4,5
30
20
2,0
1050
800
550
300
1950
1955
1960
1965
1970
1972

Die Analyse nach Transportkategorien zeigt, dass sich der von der schweizerischen Wirtschaft getragene Aussenhandels- und Binnenverkehr zusammen um 3,5% auf 34,60 Mio Tonnen erhöht hat (im Vorjahr –1,2%). Im Bahnimport wurden 14,02 Mio Tonnen (+1,7%) erzielt, wobei dem Gewinn im Direktimport von 530 000 Tonnen ein Verlust bei den Abfuhren von den Rheinhäfen von 300 000 Tonnen gegenübersteht, weil die Rheinschiffahrt wie schon im Vorjahr durch schlechte Wasserführung behindert war. Die von der Exportkonjunktur begünstigte Bahnausfuhr stieg auf 1,98 Mio Tonnen (+10,8%), wozu namentlich die starke Holzausfuhr nach Italien beigetragen hat.
Nicht zu übersehen ist, dass der Güteraustausch mit dem Ausland auf der Strasse wesentlich kräftiger expandierte als auf der Schiene. So rückte der die Grenze überschreitende Import um 770 000 Tonnen vor, während die Lastwagenabfuhren von den Rheinhäfen sowie der Export auf der Strasse je 130 000 Tonnen zu gewinnen vermochten. Der Grenzverkehr auf der Strasse erreichte total 8,96 Mio Tonnen, was eine Zunahme von 13% ergibt, während der Aussenhandelsverkehr auf der Schiene bloss um 3% zunahm.
Aus der Verkehrsträgerstatistik der Oberzolldirektion geht anderseits hervor, dass die Schiene – unter Einschluss der Durchfuhr – an der gesamten Warenbewegung über die Grenze (im Jahre 1972 total 56 Mio Tonnen) mit über 41% partizipiert. Auf die Rohrleitungen und den Strassenverkehr entfallen je 22%, auf die Rheinschiffahrt 13%. Zusammen mit dem Zubringerverkehr der Basler Rheinhäfen und der Import-Pipelines erhöht sich der Anteil der Schiene am gesamten Aussenhandelsverkehr auf rund zwei Drittel. Damit verbleibt im internationalen Transportsektor das Schwergewicht immer noch bei der Bahn.
Mit 18,60 Mio Tonnen (41%) bilden die binnenschweizerischen Transporte den Hauptverkehr der SBB. Hier ist ein Wachstum von 4,1% zu verzeichnen, und zwar stammt zufolge der lebhaften Bautätigkeit mehr als die Hälfte des Mehrverkehrs aus dem Bausektor. Hingegen hat sich im Stückgutverkehr der Rückgang beschleunigt. Dieser kostenaufwendige und zum grossen Teil «nicht bahngerechte» Verkehr (vgl. Abschnitt über die Neuorganisation des Stückgutverkehrs, Seite 20) ist 1972 – erstmals seit dreissig Jahren – unter 2 Mio Tonnen gefallen. Der Stückgutverkehr erreichte noch 1,98 Mio Tonnen (–7,3%), während es im bisherigen Spitzenjahr 1961 2,71 Mio Tonnen waren. Zu berücksichtigen ist dabei allerdings, dass ein Teil dieser Transporte in Wagenladungsverkehr umgewandelt worden ist.

Der internationale Transit ist – entgegen dem mittelstarken Anwachsen des schweizerischen Güterverkehrs – um 4,2% auf 11,14 Mio Tonnen zurückgegangen. Nach der ausserordentlich starken Expansion von 9,67 Mio Tonnen im Jahre 1968 auf 11,47 Mio Tonnen im Jahre 1970, wodurch die Frage der betrieblichen Leistungsgrenze am Gotthard aktuell geworden ist, hatte sich das Wachstum bereits im Jahre 1971 abgeschwächt (Zunahme um 1,4% auf 11,64 Mio Tonnen).
Am Rückgang des Transitverkehrs von total 493 000 Tonnen waren der Transit Nord–Süd mit 437 000 Tonnen (davon Schrott und Kohle mit 334 000 Tonnen) und der Transit Süd–Nord mit 90 000 Tonnen beteiligt (namentlich Obst/Gemüse, erntebedingt). Die anderen Transitrelationen rückten leicht vor (+34 000 Tonnen). Die Durchfuhr via Gotthard fiel um 400 000 Tonnen auf 7,62 Mio Tonnen und jene via Simplon um 125 000 Tonnen auf 2,32 Mio Tonnen.
Die Ursachen des Rückganges im Transit sind mannigfach, einmalig ist ihr Zusammentreffen. Vorerst vermochte die italienische Wirtschaft die Stagnation der letzten beiden Jahre noch nicht zu überwinden, obschon der transitrelevante Güteraustausch mit den nordeuropäischen Partnern teilweise zunahm. Hinzu kam die lange Niederwasserperiode in der Rheinschiffahrt, derzufolge allein 120 000 Tonnen Rhein-/Bahntransit wegfielen. Als immer grösseres Handicap erwiesen sich nebst den Streiks die Kapazitätsschwierigkeiten auf dem italienischen Bahnnetz, besonders im Raum Mailand. Im Transit musste die ausserordentlich hohe Zahl von rund 11 250 «Zugsabstelltagen» oder 21% mehr als im Vorjahr registriert werden. Eine grosse Zahl von Transitgüterzügen musste deshalb auf dem schweizerischen und ausländischen Schienennetz abgestellt werden, weil die Italienischen Staatsbahnen Güterannahmesperren erliessen, um ihre Triebfahrzeuge und Streckenkapazitäten für Sommerreisezüge freizumachen. Es liegt auf der Hand, dass durch diesen schlechteren Service im

Güterverkehr einmal mehr die Umfahrung der Schweiz begünstigt worden ist. Dies ging sogar so weit, dass Schweizer Spediteure zur Wahrung der Interessen ihrer Kundschaft die Betreuung von Strassentransporten über den Brenner haben übernehmen müssen.
Der Marktanteil SBB/BLS am gesamten Güteraustausch zwischen Italien und Nordeuropa ist von 23,7% im Jahre 1965 auf 18,9% im Jahre 1971 gefallen. Der Marktanteil SBB/BLS am gesamten Transitverkehr der an diesen Transporten beteiligten Bahnen ist in den letzten zwei Jahren von 51,1% auf 46,4% gesunken, so dass die Schweiz die frühere Spitzenstellung verloren hat.

II. Tarife und Verkauf

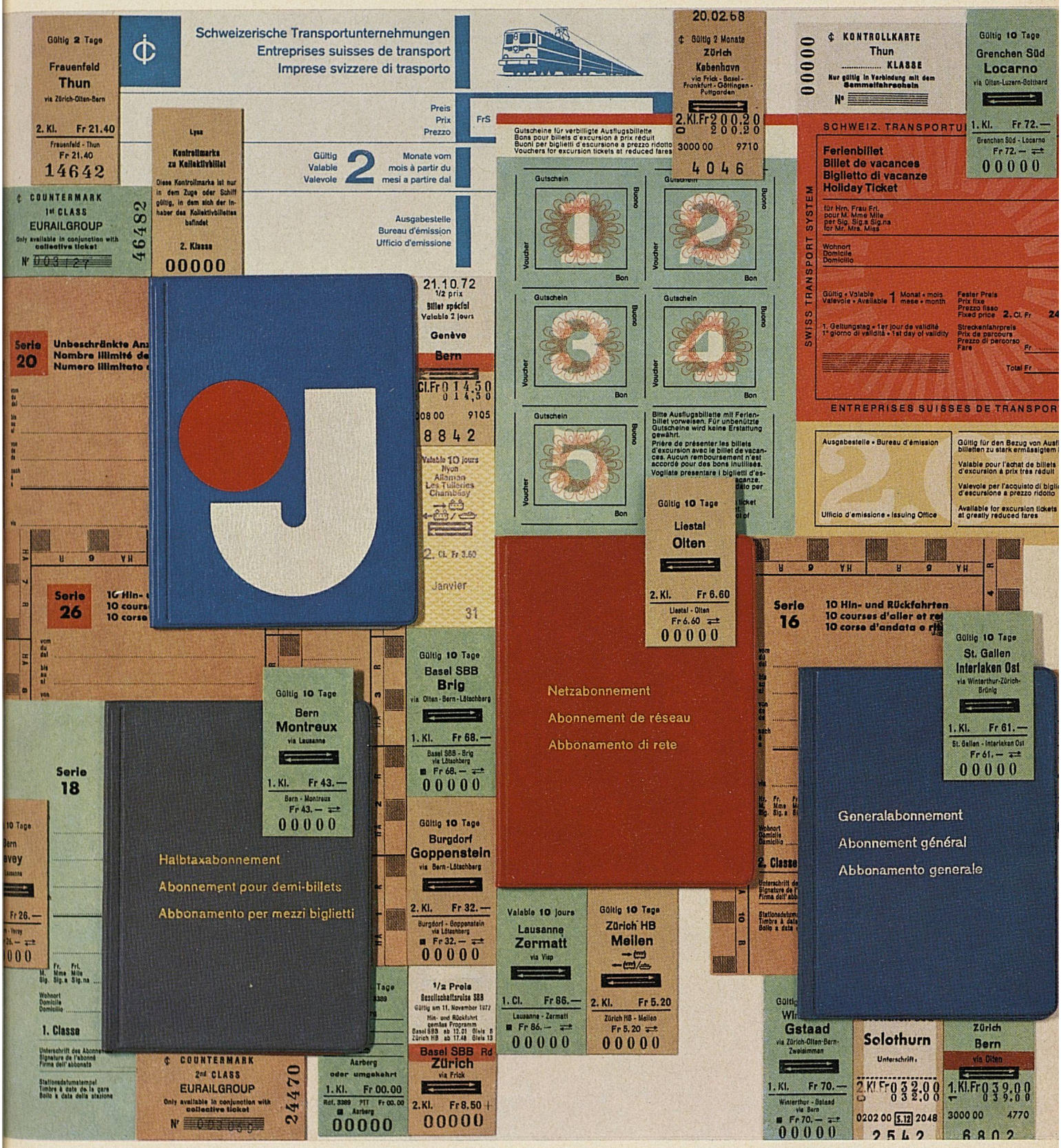
Reiseverkehr

Das Jahr 1972 stand stark im Zeichen der Werbung um die Jugend und im Bestreben, die Jugendlichen zu veranlassen, vermehrt die Eisenbahn zu benützen. Auf schweizerischer Ebene wurde im Sinne eines Versuches zusammen mit den konzessionierten Transportunternehmungen an Jugendliche im Alter bis zu 21 Jahren ein «Abonnement für junge Leute», kurz Jugendabonnement genannt, abgegeben. Dabei handelt es sich um ein einmonatiges Halbtaxabonnement zum stark ermässigten Preis von 20 Franken. Da in den neun Verkaufsmonaten (1. März bis 30. November) über 21 000 solcher Abonnemente bezogen worden sind, wird der Versuch im Jahre 1973 wiederholt. Über diese Aktion wird eine Erfolgskontrolle durchgeführt, aus der Schlüsse für künftige Massnahmen im Sektor Jugendreisen gezogen werden sollen.
Auf internationaler Ebene wurde zur Feier des 50jährigen Jubiläums des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) von den meisten europäischen Staatsbahnen unter dem Namen «Inter Rail 72» ein europäisches einmonatiges Generalabonnement für Jugendliche bis 21 Jahre – im Ausgabeland als Halbtaxabonnement verwendbar – ausgegeben. Sein Preis betrug 275 Schweizer Franken. In der Schweiz wurden während der ebenfalls vom 1. März bis 30. November 1972 dauernden Ausgabezeit insgesamt 8700 Inter-Rail-Karten verkauft. Auch diese Aktion soll im Jahre 1973 wiederholt werden, jedoch auf die Zeit zwischen 1. Mai und 31. Oktober beschränkt. Unter der Bezeichnung «Rail Europ Junior» besteht ferner schon seit Ende 1969 eine Ausweiskarte, die zum Preis von 5 Franken an Jugendliche bis 21 Jahre abgegeben wird und den Inhaber berechtigt, auf den meisten europäischen Bahnen eine Ermässigung von 25% für internationale Reisen zu beanspruchen. Im Jahre 1972 wies der Verkauf dieser Karte noch stets steigende Zahlen auf.
Eine grundlegende tarifarische Neuerung bildete der für ausländische Reisende bestimmte «Schweizer Ferienpass». Der Verkauf dieses neuen, die touristischen Reisebedürfnisse umfassend deckenden Generalabonnements für 8 Tage, 15 Tage oder für 1 Monat Geltungsdauer hat mit rund 18 000 Stück in der Zeit vom 1. März bis 31. Dezember 1972 die günstigsten Erwartungen übertroffen.

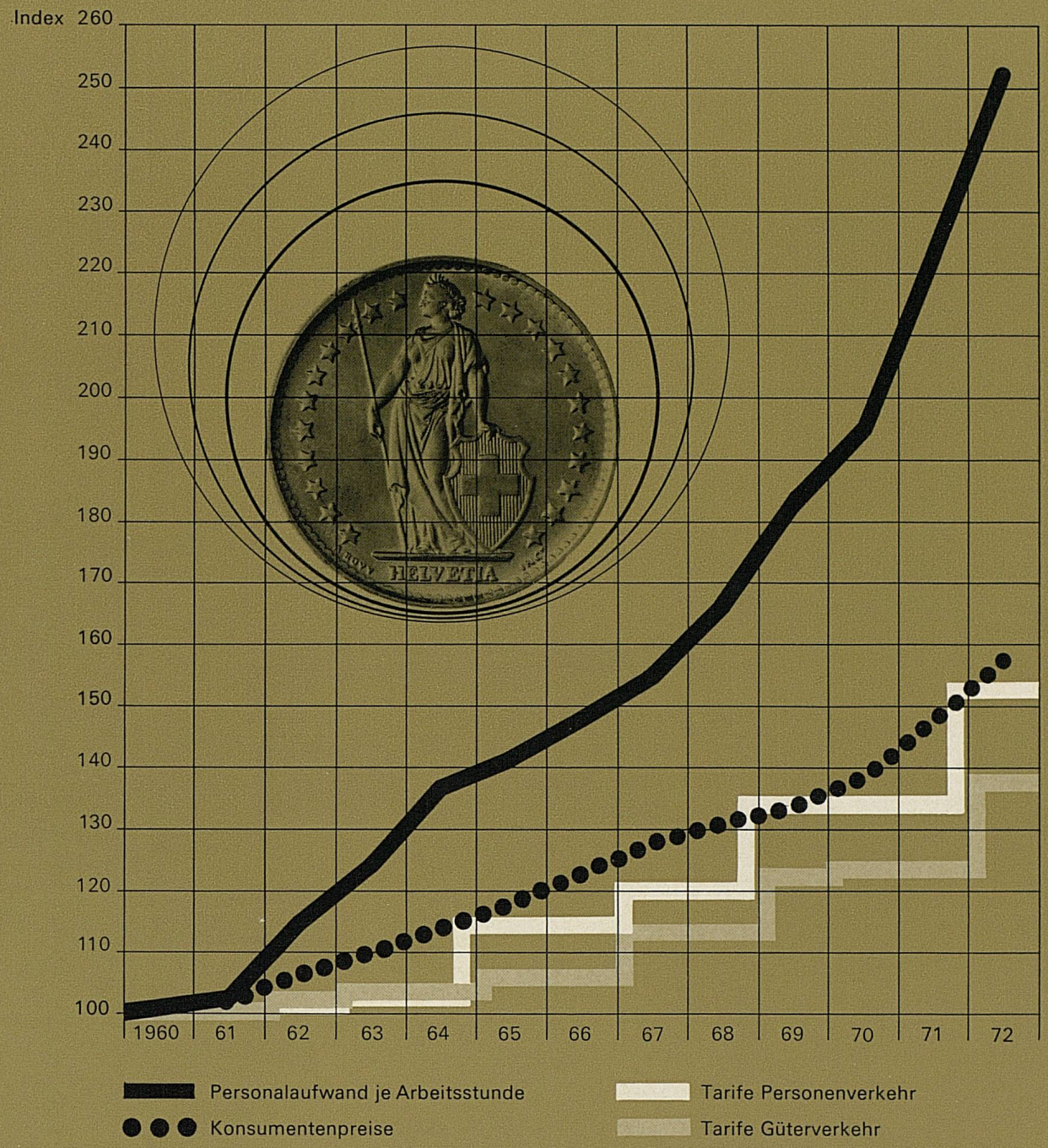
Güterverkehr

Auf den 1. Januar 1972 traten die um rund 14% erhöhten Gütertarife in Kraft. Erfreulicherweise kann festgestellt werden, dass diese Tariferhöhung im grossen und ganzen keine negativen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen hatte. Der steigende Finanzbedarf und die fortschreitende Teuerung (siehe graphische Darstellung) erforderten eine erneute Tarifanpassung von rund 10% auf den Jahresbeginn 1973. Obschon besonders bei Massengütern und Grosstransporten kurzfristig eine relativ geringe Preiselastizität besteht, so sind die SBB doch nur unter dem starken Zwang der Verhältnisse zu dieser Massnahme geschritten, denn sie sind sich bewusst, dass beträchtliche und rasch aufeinanderfolgende Tariferhöhungen die betreffenden Wirtschaftszweige veranlassen könnten, ihre Transportorganisation sowie die Wahl des Verkehrsmittels und der Verkehrswege auf längere Sicht

Vielfältiges Angebot im Reiseverkehr
Dank der verschiedenen Tarife, die sich in einem bunten Sortiment an Fahrausweisen wiederspiegeln, ist dem Reisenden die Möglichkeit geboten, den seinen Bedürfnissen am besten entsprechenden Fahrausweis zu kaufen.


Schweizerische Transportunternehmungen
Entreprises suisses de transport
Imprese svizzere di trasporto
Preis
Prix
Prezzo
Gültig
Valable
Valevole
2
Monate vom
mois à partir du
mesi a partire dal
Ausgabestelle
Bureau d'émission
Ufficio d'emissione
Gutscheine für verbilligte Ausflugsbillette
Bons pour billets d'excursion à prix réduit
Buoni per biglietti d'escursione a prezzo ridotto
Vouchers for excursion tickets at reduced fares
Gültig 2 Tage
Frauenfeld
Thun
via Zürich-Olten-Bern
2. Kl. Fr 21.40
Frauenfeld - Thun
Fr 21.40
14642
COUNTERMARK
1st CLASS
EURAILGROUP
Only available in conjunction with collective ticket
46482
Kontrollmarke zu Kollektivbillet
2. Klasse
00000
Serie 20
Unbeschränkte An
Nombre illimité de
Numero illimitato
Serie 26
Serie 18
1. Classe
Gültig 10 Tage
Bern
Montreux
via Lausanne
1. Kl. Fr 43.—
Bern - Montreux
Fr 43.—
00000
Halbtaxabonnement
Abonnement pour demi-billets
Abbonamento per mezzi biglietti
COUNTERMARK
2nd CLASS
EURAILGROUP
Only available in conjunction with collective ticket
24470
21.10.72
1/2 prix
Billet spécial
Valable 2 jours
Genève
Bern
Valable 10 jours
Nyon
Allaman
Les Tuileries
Chambésy
2. Cl. Fr 3.60
Janvier
31
Gültig 10 Tage
Basel SBB
Brig
via Olten-Bern-Lötschberg
1. Kl. Fr 68.—
Basel SBB - Brig
via Lötschberg
Fr 68.—
00000
Gültig 10 Tage
Burgdorf
Goppenstein
via Bern-Lötschberg
2. Kl. Fr 32.—
Burgdorf - Goppenstein
via Lötschberg
Fr 32.—
00000
1/2 Preis
Gesellschaftsreise SBB
Gültig am 11. November 1972
Hin- und Rückfahrt
gemäss Programm
Basel SBB ab 12.01 Gleis 8
Zürich HB ab 17.48 Gleis 13
Aarberg
oder umgekehrt
1. Kl. Fr 00.00
Aarberg
00000
Basel SBB Rd
Zürich
via Frick
2. Kl. Fr 8.50
00000
Valable 10 jours
Lausanne
Zermatt
via Viège
1. Cl. Fr 86.—
Lausanne - Zermatt
Fr 86.—
00000
Gültig 10 Tage
Zürich HB
Meilen
2. Kl. Fr 5.20
Zürich HB - Meilen
Fr 5.20
00000
Netzabonnement
Abonnement de réseau
Abbonamento di rete
20.02.68
Gültig 2 Monate
Zürich
Kobenhavn
via Frick - Basel - Frankfurt - Göttingen - Puttgarden
2. Kl. Fr 200.20
3000 00 9710
4046
Gutschein
Voucher
Bon
Buono
Bitte Ausflugsbillette mit Ferienbillet vorweisen. Für unbenützte Gutscheine wird keine Erstattung gewährt.
Prière de présenter les billets d'excursion avec le billet de vacances. Aucun remboursement n'est accordé pour des bons inutilisés.
Vogliate presentare i biglietti d'escursione, ... ticket ... data per ... of
Gültig 10 Tage
Liestal
Olten
2. Kl. Fr 6.60
Liestal - Olten
Fr 6.60
00000
Serie 16
10 Hin- und Rückfahrten
10 courses d'aller et re
10 corse d'andata e ri
2. Classe
Gültig 10 Tage
St. Gallen
Interlaken Ost
via Winterthur-Zürich-Brünig
1. Kl. Fr 61.—
St. Gallen - Interlaken Ost
Fr 61.—
00000
Generalabonnement
Abonnement général
Abbonamento generale
Gstaad
via Zürich-Olten-Bern-Zweisimmen
1. Kl. Fr 70.—
Winterthur - Gstaad
via Bern
Fr 70.—
00000
Solothurn
Unterschrift
2. Kl. Fr 032.00
032.00
0202 00 5.12 2048
2542
Zürich
Bern
via Olten
1. Kl. Fr 039.00
039.00
3000 00 4770
6802
00000
Kontrollkarte
Thun
Klasse
Nur gültig in Verbindung mit dem Sammelfahrschein
Gültig 10 Tage
Grenchen Süd
Locarno
via Olten-Luzern-Gotthard
1. Kl. Fr 72.—
Grenchen Süd - Locarno
Fr 72.—
00000
SCHWEIZ. TRANSPORTU
Ferienbillet
Billet de vacances
Biglietto di vacanze
Holiday Ticket
SWISS TRANSPORT SYSTEM
Wohnort
Domicile
Domicilio
Gültig • Valable
Valevole • Available
1 Monat • mois
mese • month
1. Geltungstag • 1er jour de validité
1° giorno di validità • 1st day of validity
Fester Preis
Prix fixe
Prezzo fisso
Fixed price
Streckenfahrpreis
Prix de parcours
Prezzo di percorso
Fare
Total Fr
ENTREPRISES SUISSES DE TRANSPOR
Ausgabestelle • Bureau d'émission
Ufficio d'emissione • Issuing Office
Gültig für den Bezug von Ausf
billetten zu stark ermässigtem
Valable pour l'achat de billets
d'excursion à prix très réduit
Valevole per l'acquisto di bigli
d'escursione a prezzo ridotto
Available for excursion tickets
at greatly reduced fares

Personalaufwand, Tarif-Indizes und allgemeine Teuerung



zu ändern. Der Gütertarifindex erreichte anfangs 1972 138 (1960 = 100) Punkte, der Landesindex der Konsumentenpreise im Jahresmittel dagegen 158 Punkte. Auf Anfang 1973 stieg der Frachtindex auf 152 Punkte, wobei die Wagenladungen mit 126 Punkten seit 1960 nur den halben Aufschlag mitgemacht haben, während der kostenintensive und defizitäre Stückgutverkehr mit 222 Punkten dem Index des Personalaufwandes der SBB angenähert werden konnte.
Die Tariferhöhung 1973 konnte in Verhandlungen im Schosse der Kommerziellen Konferenz der Verkehrsinteressenten und Transportunternehmungen sowie – im Bereich der Abkommen – mit den Branchenverbänden und Einzelfirmen zeitgerecht in die Wege geleitet werden. Dabei wurde auch eine Rabatt-Neuregelung für Stückgut-Sammeltransporte mit den schweizerischen Speditionsfirmen eingeführt. Im Sinne einer Anti-Inflationsmassnahme haben sich die Bundesbahnen gegenüber der Wirtschaft verpflichtet, die Wagenladungsfrachten für die Jahre 1973 und 1974 unverändert zu lassen und die Stückgutpreise nur dann zu erhöhen, wenn die Lebenshaltungskosten um 5% ode mehr ansteigen.
Als Hauptträger des schweizerischen Paletten-Pools, dem die Wirtschaft sowie die Bahnen angehören, haben die SBB seit der Einführung der Standardpalettierung im Jahre 1952 immer grössere Lasten für die Erneuerung und Instandstellung der Tauschgeräte getragen. Im Jahre 1971 betrugen sie rund 8 Mio Franken. Im Benehmen mit der Kundschaft wurden deshalb im Berichtsjahr das Tauschverfahren neu geregelt, die Kriterien bezüglich Beschädigung verschärft sowie eine Tauschgebühr im Versand und eine Gebühr für den Rücktransport von Privatpaletten eingeführt.
Angesichts der schwächeren Verkehrsentwicklung und der Notwendigkeit, vermehrte Einnahmen zu beschaffen, ist im Rahmen des verfügbaren Leistungsvermögens ein Programm zu verstärkter selektiver Akquisition aufgestellt worden, mit dem Ziel, die betrieblich-kommerziellen Aktivitäten zu koordinieren. Im Berichtsjahr war es möglich, 16 Stützpunkte der neuen Verkehrsberaterorganisation – abgestützt auf die Verkaufssektionen der Kreise – mit voll ausgebildeten Aussendienstmitarbeitern zu besetzen.

III. Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsmitteln

Anschluss der Flughäfen an das Eisenbahnnetz

Eines der klassischen Eingangstore in die Schweiz bildete sowohl für den Land- wie auch für den Wasserweg seit jeher Basel. Deshalb schufen die Eisenbahnen von dort aus direkte Verbindungen nach allen Regionen im Innern des Landes. Der Luftverkehr verlagert nun dieses Eingangstor für den Fernverkehr in zunehmendem Masse auf die grossen Flughäfen Zürich und Genf, in geringerem Ausmasse auch auf den Flughafen von Basel. Das Problem der Verteilung der Reisenden in das Innere des Landes bleibt jedoch bestehen. Bereits 1980 sollen in Zürich-Kloten rund 12 Millionen, in Genf-Cointrin rund 8 Millionen und in Basel-Mülhausen rund 3 Millionen Flugpassagiere ankommen oder abfliegen. Zudem sollen auf allen drei Flughäfen rund 500 000 Tonnen Fracht manipuliert werden, was dem doppelten Umschlag des Güterbahnhofes Lausanne entspricht.
Die Flughäfen dienen dem ganzen Land und nicht nur der benachbarten Region. In Kloten beispielsweise stammen schon heute 55% des Verkehrs von ausserhalb der Region Zürich. Diese Passagiere, die kein Auto mit sich führen, bilden für den Eisenbahnfernreiseverkehr eine interessante Kundschaft. Wegen der in der Regel starken Aufspaltung auf verschiedene Zielrichtungen lässt sich dieser Verkehr nicht in der Weise bewältigen, dass Extrazüge ab dem Flughafen geführt werden. Diese Aufgabe kann nur durch direkte Eingliederung der Flughäfen in das Netz der Schnellzüge gelöst werden, das dank der dichten Zugfolge allein Gewähr für flüssige Übergänge zwischen Flugzeug und Bahn bietet. Wenn grössere Gesellschaften an dasselbe Ziel reisen wollen, kann die Führung von Extrazügen erwogen werden.
Der Anschluss des Flughafens Zürich wird so erfolgen, dass die neue Flughafenlinie beidseitig zwischen Winterthur und Zürich in die grosse West–Ost-Transversale eingebunden und über einen unterirdischen Flughafenbahnhof führen wird. In Genf wird die von Lausanne her kommende Linie

über den Bahnhof Cornavin hinaus nach Cointrin verlängert, um die Schnellzüge bis zum Flughafen führen zu können.
In Basel wird eine an zwei Stellen an die Strecke Basel–Mülhausen angeschlossene Linie zu erstellen sein. In allen drei Fällen sind besondere Anlagen für den Frachtverkehr vorgesehen. Am weitesten fortgeschritten ist der Anschluss des Flughafens Zürich-Kloten, ist doch der Flughafenbahnhof bereits im Bau begriffen und das gesamte Projekt für die Flughafenlinie vom Verwaltungsrat bereits genehmigt worden. Für Genf liegen bereinigte generelle Projekte vor, und die Ausführungsprojektierung wird in Kürze in Angriff genommen. Für Basel sind einstweilen Planungsstudien ausgearbeitet worden.
Die SBB hegen keine Befürchtungen, dass die in den Flughäfen neu geschaffenen günstigen Übergänge eine unerwünschte Abwanderung vom internationalen Fernschnellzug auf das Flugzeug bewirken, handelt es sich doch um verschiedenartige Verkehre. Der eigentliche Langstreckenverkehr ist in weitgehendem Masse dem Flugzeug mit seinen kurzen Reisezeiten vorbehalten, so dass es gilt, die Bahn für die Anfangs- und Endtransporte einzusetzen. Im Mittelstreckenverkehr hingegen wird die Bahn mit Trans-Europ-Express-Zügen und Intercity-Zügen, welche direkte Verbindungen von Stadtzentrum zu Stadtzentrum herstellen und zum Teil über neue Schnellverkehrslinien führen werden, nach wie vor so attraktiv bleiben, dass sie den Wettbewerb mit dem Flugzeug wird bestehen können.
Bis zum Zeitpunkt, da die Flughäfen Zürich und Genf durch Anschlusslinien in das schweizerische Schienennetz integriert sind und von den Schnellzügen regelmässig bedient werden können, werden zu diesen Flughäfen besondere Autobusdienste geführt. So verkehren zwischen Bern und dem Flughafen Zürich-Kloten – hier zugleich als Ersatz für den eingestellten Flugzubringerdienst der Swissair – täglich in beiden Richtungen acht Autokurse. Dieser Busdienst, der von den SBB in Zusammenarbeit mit PTT und Swissair betrieben wird, ist im Berichtsjahr von rund 66 000 Reisenden benützt worden. Damit ergibt sich eine durchschnittliche Kursbelegung von zwölf Reisenden. Die von den Transports publics de la Région lausannoise (TL) betriebene Autobuslinie von Lausanne nach dem Flughafen Genf-Cointrin hat dank des guten Zuspruches die Zahl der in jeder Richtung geführten Kurse von ursprünglich acht auf zehn erhöht.

IV. Betrieb

Im Reiseverkehr hielten die Verkehrsspitzen in den Sommermonaten Juli und August an und waren annähernd gleich hoch wie im Vorjahr. Unter den Sonderleistungen sind die zahlreichen Extrazüge aus Anlass der Parlamentswahlen in Italien vom 7./8. Mai mit 95 000 ausgegebenen Spezialbilletten sowie für das Eidgenössische Turnfest in Aarau im Juni mit 45 000 beförderten Personen zu erwähnen.
In den 80 Liegewagen der SBB, welche in den internationalen Nachtzügen eingesetzt waren, wurden im Berichtsjahr insgesamt 420 000 Personen – etwa 10% mehr als im Vorjahr – befördert, was einem Belegungsgrad von 55% entspricht.
Die in Bern fristgerecht installierte Anlage für die elektronische Platzreservierung im internationalen Reiseverkehr ist seit Anfang März probeweise tätig und hat auf den Fahrplanwechsel am 28. Mai den Betrieb voll aufgenommen. Dieser Anlage sind besondere Buchungspulte in den Bahnhöfen und bei privaten Reisebüros über spezielle Leitungsnetze angeschlossen. Zeigten sich anfänglich noch verschiedene Übergangsschwierigkeiten, so funktioniert die Anlage seither zur vollen Zufriedenheit. In den ersten zehn Monaten wurden über 1,2 Millionen Plätze in TEE-Zügen sowie in Schlaf-, Liege- und Sitzwagen reserviert. Die sehr rasche Bedienung – der Kunde bekommt innert einer Minute Antwort auf seinen Reservationswunsch – wird vom reisenden Publikum ausserordentlich geschätzt.
Der Güterverkehr, der im Berichtsjahr einen leichten Anstieg verzeichnete, konnte trotz andauernder Knappheit der materiellen und personellen Mittel gesamthaft gesehen befriedigend abgewickelt

werden. Im Binnenverkehr sind keine nennenswerten Hemmnisse zu erwähnen. Schwierigkeiten sind jedoch im Transitverkehr nach Italien aufgetreten. Die Betriebsabwicklung wurde im vergangenen Jahr infolge des überlasteten Apparates der Italienischen Staatsbahnen (FS), saisonaler Spitzen im Reiseverkehr sowie infolge Streiks zusätzlich beeinträchtigt. Dies hatte zur Folge, dass immer wieder Güterzüge auf den nördlichen Zufahrtsstrecken vorübergehend abgestellt und dass Annahmesperren verhängt werden mussten. Dies hat nicht nur den planmässigen Ablauf des Güterzugverkehrs gestört, sondern auch zu unliebsamen Verzögerungen der Transporte und damit zu Nachteilen für die verladende Wirtschaft geführt. Häufig mussten Güterzüge bereits im Ausland zurückgehalten werden. Dieses wichtige Problem bildete Gegenstand verschiedener Besprechungen und Vorstösse.
Erfreulicherweise ist es in enger Zusammenarbeit mit der Wirtschaft gelungen, die Zahl der Blockzüge weiter zu erhöhen und damit einen wertvollen Beitrag zur besseren Bewältigung der steigenden Nachfrage zu leisten. Im Hinblick auf die zahlreichen Vorteile dieser Formel – sowohl für die Kunden wie auch für die SBB – werden die Anstrengungen in dieser Richtung weitergeführt.
Mit der Aufnahme des Doppelspurbetriebes zwischen Muri und Benzenschwil am 27. November 1972 ist die durchgehende Doppelspur Basel–Chiasso Wirklichkeit geworden. Im Güterverkehr steht die Südbahnlinie Rupperswil–Lenzburg–Immensee bezüglich der Streckenbelastung unmittelbar hinter der am stärksten belasteten Gotthardbergstrecke.
Mit der Ausdehnung der EUROP-Gemeinschaft auf vier weitere Wagentypen konnte der Einsatz der Güterwagen verbessert werden. Dank dieser Massnahme und der Ablieferung von nahezu 600 neuen Güterwagen war es möglich, praktisch während des ganzen Jahres der Wirtschaft termingerecht leere Wagen für den Verlad bereitzustellen. Einzig beim Transport von losem Zement gab es als Folge der starken Nachfragezunahme trotz der erneuten Miete ausländischer Wagen noch einige Engpässe.
Leider ereignete sich im Berichtsjahr auch ein schwerer Unfall. Am 31. Oktober stiess in St-Triphon ein Schnellzug Brig–Lausanne mit einem Rangierzug zusammen, in dem sich auch ein beladener Benzinzisternenwagen befand. Bedauerlicherweise sind vier Todesopfer, worunter der Lokomotivführer des Unglückszuges, zu beklagen.
Obwohl die Betriebslage sowie die Regelmässigkeit des Zugsverkehrs im Blick auf die grössere Nachfrage als befriedigend bezeichnet werden können, kann doch nicht an der Tatsache vorbeigesehen werden, dass auch der Transportapparat der SBB bei weiter ansteigendem Verkehr und bei den stets wachsenden Ansprüchen an die Qualität der Dienstleistungen schweren Belastungsproben entgegengeht. Besonders schwerwiegend macht sich dabei der Personalmangel bemerkbar, so dass der dringenden quantitativen und qualitativen Ausweitung des Angebotes gewisse Grenzen gesetzt sind.

V. Jubiläum 125 Jahre Schweizerbahnen

Zwei Daten gehören an den Anfang der schweizerischen Eisenbahngeschichte: Am 15. Juni 1844 erhielt Basel den Anschluss an die französische Eisenbahn, die von Strassburg her nach St-Louis gebaut worden war, und am 9. August 1847 wurde der Zugsverkehr auf der Schweizerischen Nord–Bahn Zürich–Baden aufgenommen. Dieses Ereignis liegt nun fünf Vierteljahrhunderte zurück, so dass an dieser Stelle ein geschichtlicher Rückblick angezeigt erscheint.

Das Wachsen des Eisenbahnnetzes

Die Bahnbauten im benachbarten Ausland beschäftigten selbstverständlich auch die schweizerischen Bundesbehörden. Das vom Bundesrat den englischen Experten Stephensen und Swinburne in Auftrag gegebene Gutachten wurde 1850 abgeliefert und enthielt Vorschläge für ein gesamtschweizerisches Liniennetz. Die Initiative für den Bahnbau blieb indessen weiterhin der Privatwirtschaft überlassen. Die Behörden von Bund und Kantonen beschränkten sich hauptsächlich auf die

Erteilung von Konzessionen und die Aufsicht über Geschäftsgebaren und Betriebsführung der Privatbahnen.
Die von Zürcher Wirtschaftskreisen geförderte Nordbahn hätte die Verbindung nach Basel zum Anschluss an die Strassburger Eisenbahn herstellen sollen. Finanzielle Engpässe und Schwierigkeiten mit der Konzessionierung in den «fremden» Kantonen Aargau und Basel hatten aber zur Folge, dass Baden vorläufig Endstation blieb und dass die Aktivität der Gesellschaft, ihrer neuen Bezeichnung «Nordostbahn» (NOB) entsprechend, nach dem Nordosten des Landes zielte. Die Basler Handels- und Wirtschaftskreise hingegen hatten sich hinter die «Schweizerische Centralbahn» (SCB) gestellt, die ab 1854 den Bahnbau in Richtung Olten–Luzern und Olten–Bern aufnahm. Bald darauf widmeten sich die in St. Gallen domizilierten «Vereinigten Schweizerbahnen» (VSB) verschiedenen Bauten und Projekten, die im wesentlichen eine Verbindung von Winterthur über St. Gallen nach Chur mit erhoffter Fortsetzung durch die Ostalpen nach Italien zum Ziele hatten. Zur gleichen Zeit wurde in der Westschweiz der Bau von Eisenbahnlinien von Genf in Richtung Simplon und zu den Juraseen mit Anschluss an die dortige Schiffahrt in Angriff genommen. Hier war, im Gegensatz zur deutschen Schweiz, eine ganze Reihe kleinerer Gesellschaften am Werk, die sich erst 1889 zur Jura–Simplon-Bahn (JS) zusammenschlossen.
Diese lokal und regional aktiven Gesellschaften entwickelten eine rege Bautätigkeit und betrieben ihre Netze im allgemeinen durchaus gewinnbringend. Nur dreizehn Jahre nach Eröffnung der Nordbahn war die durchgehende Verbindung Genf–Bodensee zustandegekommen, und gegen 1870 war das schweizerische Eisenbahnnetz mit Ausnahme der grossen Alpenbahnen im grossen und ganzen vollendet.
Bereits zu dieser Zeit wogten die Diskussionen um die Alpenbahnprojekte. Das Rennen um die verschiedenen Projekte war ja schon lange angelaufen: 1858 hatten die VSB die Stadt Chur, die eigentliche Pforte zur Lukmanier- oder zur Splügenbahn, erreicht, 1859 war die SCB bis nach Luzern vorgestossen und 1878 war die Rhonetallinie nach über zwanzigjähriger Bauzeit bis nach Brig vollendet und wartete auf die Verlängerung durch den Simplon. Der Entscheid fiel dann bekanntlich zugunsten des Gotthardtunnels, der mit deutscher und italienischer Finanzhilfe gebaut und 1882 eröffnet worden ist. Die zweite Alpentransitbahn – jene durch den Simplon – wurde 1906 eröffnet und 1913 mit der Zufahrt durch den Lötschberg ergänzt. Damit war das schweizerische Hauptbahnnetz im wesentlichen zusammengefügt.

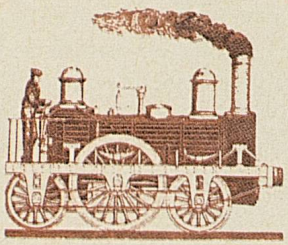
Die Verstaatlichung

Der privatwirtschaftlich organisierte, landesweite Dienstleistungsbetrieb «Eisenbahn» mit Monopolcharakter war seiner Natur nach nicht ausschliesslich auf die Interessen der Öffentlichkeit ausgerichtet. Spekulative Bahnbauten und industrielle Krisen brachten verschiedene Gesellschaften an den Rand des Ruins, womit die jahrzehntelang diskutierte Idee des Staatsbahnbetriebes neuen Auftrieb erhielt. Im Jahre 1893 genehmigten die eidgenössischen Räte den vom Bundesrat vorgelegten Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend den Erwerb und den Betrieb von Eisenbahnen auf Rechnung des Bundes (sog. Rückkaufsgesetz). Da jedoch das Referendum ergriffen wurde, kam es zur eidgenössischen Volksabstimmung. Am 20. Februar 1898, nach einem leidenschaftlich geführten Abstimmungskampf, beschloss das Schweizervolk mit grosser Mehrheit – mit 386 634 Ja gegen 182 718 Nein –, die wichtigsten Privatbahnen zu verstaatlichen und zu einem einzigen Unternehmen, den Schweizerischen Bundesbahnen, zusammenzufassen.
In den Jahren 1902 und 1903 wurden die grossen Privatbahngesellschaften SCB, NOB, VSB und JS in die Schweizerischen Bundesbahnen eingegliedert, und 1909 kam auch die florierende Gotthardbahn (GB) hinzu. Später folgten noch einige kleinere Gesellschaften, zuletzt ein Teilstück der Uerikon–Bauma-Bahn im Jahre 1947. Das als Folge historischer Entwicklungen zustande gekommene Staatsbahnnetz ist alles andere als homogen. Es umfasst Haupt- und Nebenlinien, eine Schmalspurbahn mit Zahnstangenabschnitten sowie einen Schiffsbetrieb, während die verbliebenen und die nach 1902 gegründeten Privatbahnen Haupt- und Nebenlinien umfassen, die zum Teil eng mit dem Netz der SBB verflochten sind.

Nachricht an das reiselustige Publikum.

Fahrten-Tabelle vom 1. Mai 1847.

SCHWEIZERISCHE NORD BAHN



in **30** Minuten

VON

ZÜRICH NACH BADEN.

DAMPFSCHIFFE AUF DEM ZÜRICH- UND WALLENSEE

in einem Tag von ZÜRICH nach CHUR, St. GALLEN etc.

Bei direkter Verbindung mit Mailand, sowie mit allen Städten am Rhein, Belgien, Holland und Frankreich; London, Hamburg, St. Petersburg u. s. w. sowohl durch Dampfschiffe als Eisenbahnen.

FAHRTEN-TABELLE

DER

SCHWEIZER. NORDBAHN

vom 1. Mai 1848 bis auf weitere Anzeige

in Einem Tag

VON

ZÜRICH NACH FRANKFURT A/M.

(Die täglichen Fahrten nach PARIS etc. werden später bekannt gemacht.)

Avis important.

En partant de **Zurie** à 5 heures du matin, on arrive:

à **Baden**	à	5 1/2	heures du matin.	
„ **Aarau**	„	7	„ „	„
„ **Bâle**	„	10	„ „	„
„ **Friburg**	„	12	„ „	midi.
„ **Carlsruhe**	„	3	„ „	soir.
„ **Francfort**	„	9	„ „	„

Wichtige Nachricht.

Wer um 5 Uhr Morgens von **Zürich** abfährt, kömmt an:

in **Baden**	um	5 1/2	Uhr Morgens.	
„ **Aarau**	„	7	„	„
„ **Basel**	„	10	„	„
„ **Freiburg**	„	12	„	Mittags.
„ **Karlsruh**	„	3	„	Abends.
„ **Frankfurt**	„	9	„	„

Important Advice.

On leaving **Zurie** at 5 o'clock in the m. one arrives:

at **Baden**	at	5 1/2	o'clock in the morning.	
„ **Aarau**	„	7	„ „	„
„ **Basle**	„	10	„ „	„
„ **Friburg**	„	12	„ „	mid-day.
„ **Carlsruh**	„	3	„ „	evening.
„ **Frankfurt**	„	9	„ „	„

☞ Alle Visitationen an den Gränz-Mauthämtern sind bei direkten Fahrten — **aufgehoben.**

Zu verschiedenen Malen wurden Vorstösse für die Verstaatlichung weiterer Bahnen unternommen, deren Linien praktisch Bestandteil des normalspurigen Bahnnetzes bilden. Diesen Bestrebungen war bisher kein Erfolg beschieden. Hingegen eröffneten sich andere Mittel und Wege, um die angestrebten Ziele doch weitgehend zu erreichen: Rationalisierung durch Gemeinschaftsbetrieb und technische Standardisierung, Angleichung der Tarife sowie Übernahme gewisser Finanzlasten durch die öffentliche Hand.

Die Elektrifikation

Mit Ausnahme der Grenzstrecke Etzwilen–Singen ist das Netz der SBB seit 1960 voll elektrifiziert. Auch die Privatbahnen fahren praktisch alle elektrisch, womit die Schweizerbahnen in der Welt einzig dastehen.
Die 1906 vollendete Simplonlinie Brig–Domodossola, die erste von den jungen Bundesbahnen eröffnete Bahnlinie, war zugleich auch die erste elektrisch betriebene Linie der SBB. Die Tunnelstrecke Brig–Iselle wurde auf Vorschlag der Firma Brown, Boveri & Cie, Baden, für den Drehstrombetrieb eingerichtet. Als Vorbild diente die 1899 eröffnete Drehstrombahn Burgdorf–Thun, die erste elektrisch betriebene Vollbahn Europas. In den Jahren 1904–1909 waren auf der Strecke Seebach–Wettingen Versuche der Maschinenfabrik Oerlikon mit Einphasenwechselstrom von 15 000 Volt im Gange. Dieser auf eigene Rechnung jener Firma durchgeführte Versuchsbetrieb schuf die technischen Grundlagen für die Elektrifizierung der Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn (BLS) und die zehn Jahre später in Angriff genommene Elektrifizierung der Hauptlinien der SBB.
Es war zuerst die BLS – in kleinerem Massstab auch die Rhätische Bahn –, die sich das auf der Strecke Seebach–Wettingen angewandte Stromsystem zunutze machte und nach einem 1910 eröffneten Versuchsbetrieb auf der Strecke Spiez–Frutigen im Jahre 1913 den durchgehenden elektrischen Betrieb auf der neuen Lötschbergbahn Frutigen–Brig aufnahm. Die SBB fassten 1913 den Beschluss, die Gotthardlinie nach dem gleichen System zu elektrifizieren. Die Linie Bern–Thun konnte 1919 und die Steilrampe der Gotthardlinie 1920 auf elektrische Traktion umgestellt werden.
In den folgenden Jahren wurde eine Hauptlinie nach der anderen mit dem Fahrdraht überspannt. Im Jahre 1927 reichte dieser von Genf bis Rorschach und von Chiasso bis Zürich und Basel. Bei Kriegsausbruch im Jahre 1939 war die Elektrifizierung so weit fortgeschritten, dass der Bahnbetrieb im Gegensatz zur Situation im Ersten Weltkrieg praktisch im vollen Umfang fortgeführt werden konnte. Noch während der Kriegsjahre wurden einige Nebenlinien elektrifiziert, um sie vor Betriebseinschränkungen zu bewahren. Der Elektrifizierung ist es in erster Linie zu verdanken, dass der ungeahnte Verkehrszuwachs der Kriegs- und Nachkriegsjahre bewältigt werden konnte. Seit 1938 hat sich bei den SBB die Zahl der beförderten Reisenden verdoppelt, jene der transportierten Gütertonnen verdreifacht. Auf der Gotthardlinie pulsiert der Verkehr pausenlos und hat den zwanzigfachen Umfang der ersten Betriebsjahre erreicht.

Die Dienstleistungen

Gleich nach der Gründung der Staatsbahn befassten sich die SBB mit dem Ausbau der übernommenen ungenügenden Anlagen. Die Weltwirtschaftskrise verursachte einen neuen Nachholbedarf. Dank dem weiteren systematischen Ausbau und dem vollen Einsatz des Personals konnte die grosse Verkehrswelle der Nachkriegszeit bewältigt werden.

Schüler gratulieren den SBB zum Jubiläum «125 Jahre Schweizerbahnen»
Die Schulklasse 6A in Hochdorf gratulierte den SBB zu «ihrem» Geburtstag auf ganz besondere Weise. Ihr Lehrer – er begann seine berufliche Laufbahn seinerzeit mit einer Lehre als Stationsbeamter bei den SBB und wechselte dann auf das Lehramt hinüber – verlegte eines schönen Tages den Zeichenunterricht kurzerhand auf das Bahnareal von Hochdorf und liess die Schüler in freier Wahl das Sujet «Eisenbahn» darstellen. Hierauf klebte er die einzelnen Zeichnungen zu einem Plakat zusammen und überreichte die Jubiläumsurkunde dem Bahnhofvorstand von Hochdorf. Dieser stellte das Werk zunächst auf seinem Bahnhof aus und übermittelte es dann dem Publizitätsdienst SBB in Bern. Schliesslich bekam es die Generaldirektion zu Gesicht, welche beschloss, die originelle Idee und schöne Arbeit dieser Schulklasse in Form eines Plakates in die Öffentlichkeit zu tragen.

WIR GRATULIEREN
DER SBB ZUM
125. GEBURTSTAG
KLASSE 6A

Die Prognosen für das Jahr 2000 verheissen eine Verdreifachung des heutigen Gesamtverkehrs auf Schiene und Strasse. Ein Teil dieses gewaltigen Zuwachses wird schon aus Gründen des Umweltschutzes und des Energiehaushaltes von der Schiene zu bewältigen sein. Die Bundesbahnen sind sich ihrer Aufgabe bewusst und arbeiten intensiv an der Lösung der Probleme. Allseits ist zu hoffen, dass die in absehbarer Zeit zu fällenden wichtigen Entscheide von einer ebenso grossen Weitsicht getragen sein werden wie die zur Pionierzeit der Eisenbahnen gefassten Entschlüsse.

Das Jubiläum

Im Wissen um die verheissungsvolle Zukunft der Schiene waren die Anlässe zum Jubiläum «125 Jahre Schweizerbahnen 1847–1972» auf die Vorstellung der modernen Eisenbahn ausgerichtet. Im Frühsommer wurde die durch eine Fahrzeugausstellung ergänzte neugestaltete Eckhalle «Schienenverkehr» im Verkehrshaus der Schweiz ihrer Bestimmung übergeben. Zwischen August und Oktober fanden im ganzen Land Sonderfahrten zur Vorführung der Prototypen der künftigen Personeneinheitswagen III statt. Auch der Eröffnungsfestakt der Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz in St. Gallen war zum Teil diesem Jubiläum gewidmet. Das Jubiläum fand schliesslich Ende Oktober seinen Schwerpunkt in der Westschweiz mit der vom Institut National Genevois veranstalteten Genfer «Quinzaine ferroviaire».