Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1982)

Rubrik: Verkehr und Produktion

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

Verkehr und Produktion

I. Markt

Allgemeine Wirtschaftsentwicklung

Die weltweite Konjunkturschwäche wirkte sich im Laufe des Berichtsjahres – und verstärkt im zweiten Semester – fühlbar auf die schweizerische Wirtschaft aus. Das reale Bruttosozialprodukt nahm 1982 schätzungsweise um 2 % ab. Die Gesamtbeschäftigung ging zurück. Die Teuerung blieb mit + 5,8 % etwas tiefer als im Vorjahr (+ 6,5 %). Der Rückgang der Auslandnachfrage nach schweizerischen Produkten wurde durch die im Winterhalbjahr 1981/82 eingetretene Höherbewertung des Schweizerfrankens zusätzlich verstärkt. Auch die Inlandnachfrage entwickelte sich rückläufig. Der private Konsum stagnierte, und die Investitionen nahmen deutlich ab. Während sich der Warenkonsum rückläufig entwickelte, hielt sich der Dienstleistungskonsum ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres. Das Rentnereinkommen nahm stärker zu als die Teuerung. Im Zusammenhang mit dem Rückgang der Zahl der Erwerbstätigen ergab sich ein rückläufiges reales Arbeitnehmereinkommen. Die im Berichtsjahr verschlechterte Konsumentenstimmung führte zu einem deutlichen Anstieg der Sparquote.

Hatte die Steigerung der Anlageinvestitionen in den Jahren 1978 bis 1981 massgeblich zur gesamthaft positiven Entwicklung der schweizerischen Wirtschaft beigetragen, so war die geringere Investitionstätigkeit 1982 eine der Hauptursachen für den realen Rückgang des Bruttoinlandproduktes um ca 2 %. Sowohl die Nachfrage nach Wohnbauten und gewerblich-industriellen Bauten wie auch nach Ausrüstungsinvestitionen bildete sich zurück. Bestelleingang und Arbeitsvorrat nahmen weiter ab, die Vorratshaltung entsprechend zu.

Das Aussenhandelsvolumen fiel real ebenfalls niedriger aus als im Vorjahr. Die reale Warenausfuhr, die im 1. Semester 1982 noch den hohen Stand des Vorjahres zu behaupten vermochte, bildete sich gegen Jahresende stark zurück. Insgesamt gingen die realen Exporte um ca 4 % zurück. Auch die Verkäufe von Dienstleistungen an das Ausland gingen – nach einem spürbaren Aufschwung im Vorjahr – um ca 1 % zurück. Der reale Importrückgang, der sich schon 1981 eingestellt hatte, verstärkte sich trotz leicht reduzierter Einfuhrpreise auf ca – 2,5 %. Dabei haben die Aufwendungen für Ferien im Ausland, welche die positive Entwicklung im Dienstleistungsimport massgebend mitbestimmen, auch im Berichtsjahr real um ca 3 % zugenommen.

Energiewirtschaft

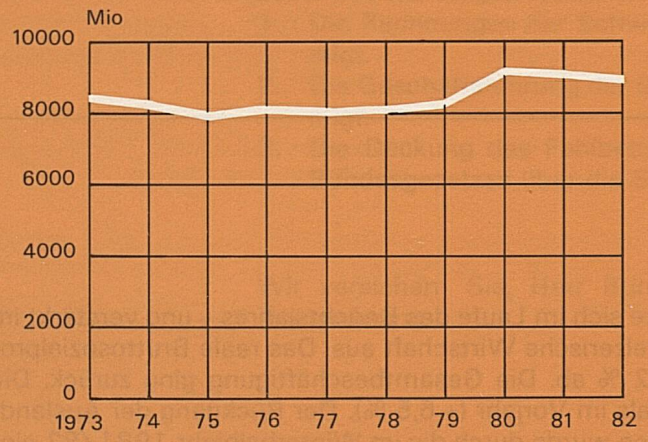
Elektrizität

Der Verbrauch von Elektrizität nahm im hydrographischen Jahr 1981/82 um 2,5 % zu. Dabei erhöhte sich der Konsum bei der Verbrauchergruppe Haushalt, Gewerbe, Landwirtschaft und Dienstleistungen um 3,3 %, in der Industrie um 1,8 % und bei den Bahnen um 0,2 %.

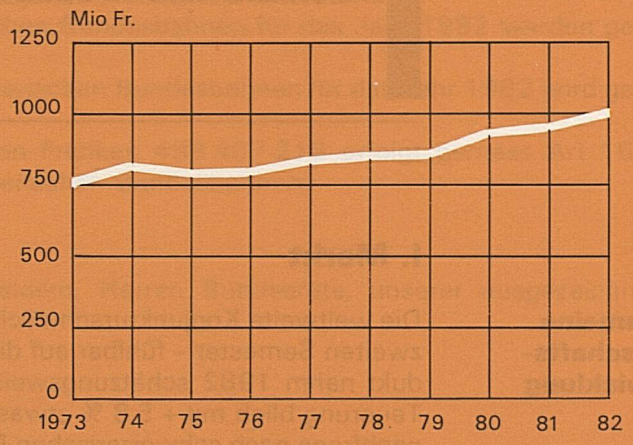
Mineralöl

Der Grosshandelsabsatz der wichtigsten Mineralölprodukte ging auch 1982 weiter zurück (– 6,3 %). Einer ausgeprägten Abnahme des Heizölabsatzes um 11,2 % steht eine leichte Zunahme um 1,2 % beim Treibstoff gegenüber, dessen Anteil am Gesamtabsatz mit 42,8 % weiter zunahm. Im Laufe der letzten zehn Jahre, d.h. seit der ersten Erdölkrise, hat der schweizerische Grosshandelsabsatz der wichtigsten Mineralölprodukte um 24 % abgenommen (Heizöl: – 39 %, Treibstoff + 12 %).

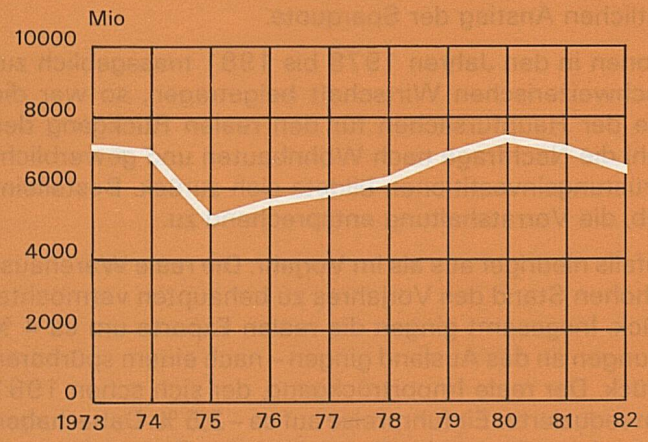
Personenverkehr (Pkm)



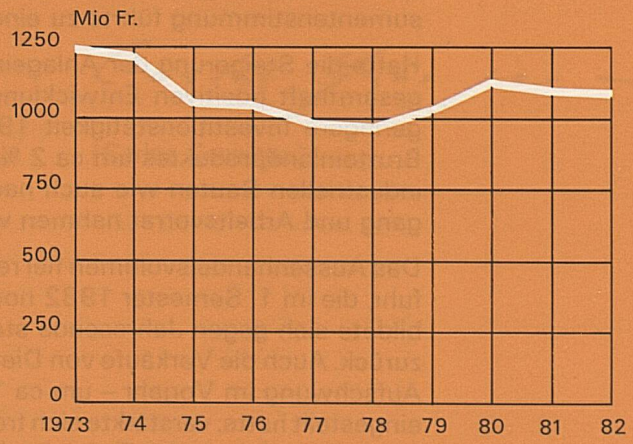
Ertrag Personenverkehr



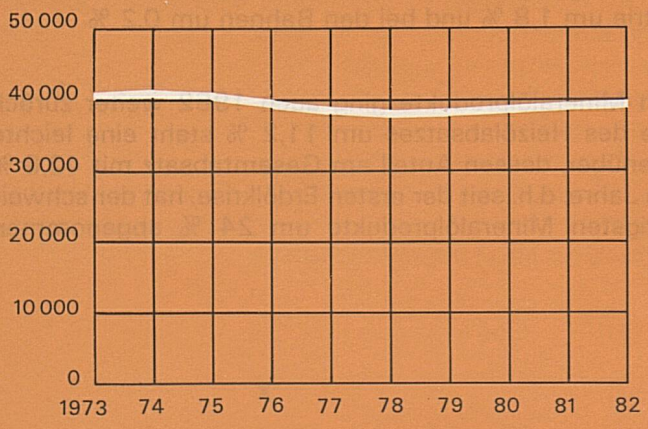
Güterverkehr (tkm)



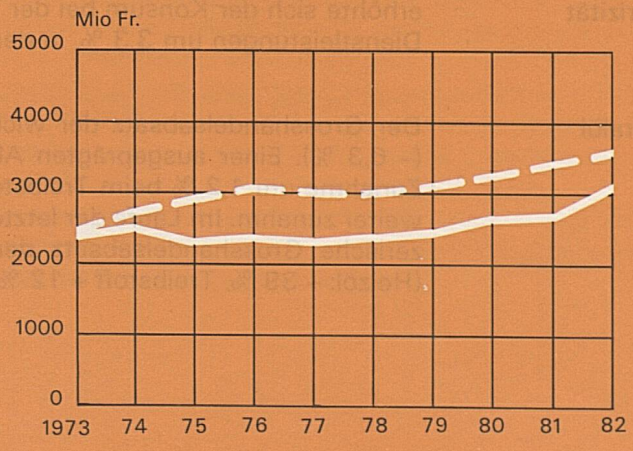
Ertrag Güterverkehr



Personalbestand



Gesamtaufwand/Gesamtertrag



Erdgas

Die Erdgasbezüge der Schweiz stiegen auch 1982 weiter an. Der Anteil des Gases am gesamten Energiekonsum liegt nun bei 6 %, was weiterhin wesentlich unter dem in den übrigen westeuropäischen Ländern erreichten Anteil von durchschnittlich 20 % liegt.

Kohle

Der leichte Angebotsüberhang der weltweiten Kohleförderung hat die Preise weiter gedrückt und die Konkurrenzfähigkeit der Kohle auf den Energiemärkten erneut verbessert. Die rückläufigen Importe des Berichtsjahres sind einerseits auf den durch die Einführung der Pflichtlager hervorgerufenen Importboom im Vorjahr und anderseits auf den konjunkturell bedingten Abbau der Lagerbestände bei den Grossverbrauchern zurückzuführen. Der vermehrte Einsatz von Kohle zur Erzeugung industrieller Prozesswärme zeigt sich in der Zementindustrie, wo 1982 über 90 % des Zementklinkers mit Kohle gebrannt wurde.

Verkehrswesen

Strasse

1982 wurde das Nationalstrassennetz um knapp 30 km verlängert. Die wichtigsten Autobahn-Eröffnungen waren die N 1-Strecke Chavornay – Yverdon, die Durchfahrt Bern-West sowie die N 9-Verlängerung bis Riddes. Mit insgesamt 1293 km ist das Nationalstrassennetz nun zu 71,7 % ausgebaut.

Ende September 1982 standen 2,998 Mio Motorfahrzeuge aller Kategorien im Verkehr. Dies sind rund 121 000 Fahrzeuge oder 4,2 % mehr als vor Jahresfrist und 1,2 Mio oder 63,5 % mehr als vor zehn Jahren. Der Personenwagenbestand stieg seit 1974/75 ununterbrochen und erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 79 000 Einheiten oder 3,3 % auf 2,473 Mio Fahrzeuge. Auf 1000 Einwohner entfallen nun im Landesdurchschnitt 385 Personenwagen. Die Zahl der neu in Verkehr gesetzten Personen- und Kombiwagen stagnierte im Berichtsjahr bei – 0,2 %.

Im Bereich der Nutzfahrzeuge hat sich die Wirtschaftsrezession vor allem in der zweiten Jahreshälfte spürbar ausgewirkt. Die Zahl der neu in Verkehr gesetzten Liefer- und Lastwagen sank um 10,8 %.

Die im Konkurrenzbereich der Bahn stehenden ausländischen Autocars transportierten im Jahre 1982 5,76 Mio Fahrgäste in die Schweiz (+ 4,4 %).

Luftverkehr

Im Flugverkehr hat sich der Aufschwung des Vorjahres im Berichtsjahr wieder verflacht. Das Flugpassagieraufkommen erreichte für Zürich und Genf knapp die Vorjahreswerte, während es sich für Basel um 1 % zurückbildete. Dagegen dehnte sich der im Konkurrenzbereich der Bahn liegende Linienverkehr mit Kleinverkehrsflugzeugen auf Nebenstrecken weiter aus.

Rheinhäfen

Der Güterumschlag in den Rheinhäfen erlitt starke Einbussen und bildete sich von 8,5 Mio Tonnen (1981) auf 7,4 Mio Tonnen um 13,7 % zurück. Der Rückgang verteilt sich auf verschiedene Gütergruppen, insbesondere Kohle, Schrott und Metalle. Der Import flüssiger Brenn- und Treibstoffe, der im ersten Quartal dank der Höherbewertung des Schweizerfrankens noch über dem Vorjahreswert lag, entwickelte sich in der zweiten Jahreshälfte ebenfalls rückläufig (insgesamt – 11,2 %). Der Anteil der Bahn an der Abfuhr der Güter aus den Häfen sank von 65 % auf 61,9 %.

Fremdenverkehr

In der Schweizer Hotellerie hat der Aufwärtstrend, der im Herbst 1979 einsetzte und 1981 in einem Rekordergebnis gipfelte, in der zweiten Hälfte der Wintersaison 1981/82 angehalten. Seit März 1982 liegen die monatlichen Logiernächtezahlen leicht unter dem Vorjahreswert. Die Logiernächte gingen insgesamt um 4,3 % zurück (Schweizer – 2,3 %, Ausländer – 5,6 %). Bei den ausländischen Feriengästen sind vor allem aus der Bundesrepublik, Frankreich, den Niederlanden und Belgien Einbussen zu verzeichnen, während Grossbritannien, die Vereinigten Staaten und Japan eine zunehmende Zahl von Touristen aufweisen. Ein Vergleich der Logiernächte mit den Ankünften ergibt, dass die durchschnittliche Feriendauer leicht abgenommen hat.

II. Personenverkehr

Verkehrsentwicklung

Die Verkehrsentwicklung bei den SBB war im Berichtsjahr durch verschiedene Einflüsse mit teilweise gegenläufigen Auswirkungen gekennzeichnet. Die stark rückläufige Wirtschaftslage im In- und Ausland, der stetige Ausbau der Strasseninfrastruktur und die weitere Zunahme des Personenwagenbestandes dämpften die Verkehrsnachfrage erheblich. Die Einführung des Taktfahrplans am 23. Mai 1982 brachte anderseits eine Angebotsverbesserung und wirkte stimmulierend auf die Bahnbenützung.

Unter diesen Einflüssen schwächte sich die Verkehrsmenge im Berichtjahr gegenüber 1981 leicht ab. Die SBB transportierten 1982 insgesamt 217,0 Mio Personen; das sind 0,6 % weniger als im Vorjahr. Auf den Binnenverkehr entfielen 207,1 Mio (–0,4 %) und auf den internationalen Verkehr 9,9 Mio (–4,6 %) Personen. Die Verkehrsleistungen gingen ebenfalls leicht zurück: mit 8968 Mio Personenkilometern (Pkm) liegen sie um 132 Mio oder 1,4 % unter dem Ergebnis des letzten Jahres. Der Binnenverkehr erbrachte 7342 Mio (–0,3 %) Pkm und der internationale Verkehr 1626 Mio (–6,4 %) Pkm.

Der stärkere Rückgang des internationalen Personenverkehrs ist einerseits auf den rezessionsbedingten Rückgang des Fremdenverkehrs aus dem Ausland und des Transitverkehrs zurückzuführen, anderseits nahm der motorisierte Strassenverkehr weiter zu, was sich beispielsweise im Verkehrszuwachs durch die drei Alpen-Strassentunnels der Schweiz zeigt (Grosser St. Bernhard + 6,2 %, Gotthard + 10,4 %, San Bernadino + 3,9 %). Vom Rückgang waren auch die Autotransporte durch den Simplontunnel betroffen; die Zahl der beförderten Automobile ging weiter um 10 926 Einheiten (15,2 %) zurück.

Im Binnenverkehr haben sich die Reisen mit Streckenabonnementen verhältnismässig gut gehalten: + 0,3 % Personen und + 2,0 % Personenkilometer. Bei den Einzelreisen (vorwiegend gewöhnliche Billette) hat die Zahl der Personen zwar um 0,5 % abgenommen, dank erhöhter Reiseweite konnten die Personenkilometer leicht um 0,1 % gesteigert werden. Rückläufig waren die Gruppenreisen mit 4,4 % weniger Personen und 3,1 % weniger Personenkilometern sowie die Reisen mit Geschäfts- und touristischen Abonnementen (–3,3 % Personen, – 4,3 % Personenkilometer).

Erträge

Mit dem Gesamtertrag von 1011,9 Mio Franken liegt das Ergebnis 1982 des Personenverkehrs der SBB erstmals über der Milliardengrenze. Das sind 45,3 Mio Franken oder 4,7 % mehr als im Vorjahr. Von diesem Mehrertrag entfallen schätzungsweise 8 bis 9 Mio Franken auf die Einführung des Taktfahrplans; damit konnten die Erwartungen zu gut 60 % erfüllt werden.

Der Ertrag aus dem Binnenverkehr konnte um 6,7 % gesteigert werden. Im internationalen Verkehr beträgt der Ertragszuwachs 1,1 %. Die Einzel- und Gruppenreisen liegen mit + 5,2 % bzw. + 0,7 % unter dem Durchschnitt des Binnenverkehrs. Die Geschäfts- und touristischen Abonnemente und die Streckenabonnemente weisen mit + 14,5 % bzw. + 8,1 % überdurchschnittliche Ertrags-Zuwachsraten auf. Als besonderes Positivum darf vermerkt werden, dass die Zahl der verkauften Jahresgeneral- und ½-Preis-Abonnemente (ELITE und JUNIOR) weiter zugenommen hat. Der Ertrag aus dem Gepäckverkehr konnte um 8,7 % gesteigert werden. Bei den begleiteten Motorfahrzeugen bilden der Rückgang der Autotransporte durch den Simplontunnel und die Aufhebung der «Auto im Reisezug»-Verbindung Hamburg–Chiasso die Gründe für den um 7,2 % verminderten Ertrag.

Angesichts der ungünstigen Rahmenbedingungen – insbesondere der Wirtschaftslage – darf das Ergebnis 1982 des Personenverkehrs der SBB gesamthaft betrachtet als einigermassen befriedigend bezeichnet werden.

Der Parkplatz an der Bahnhofstrasse.

In Frauenfeld, Lausanne, Chur, Biel, Luzern, auch in Zürich, Genf, Brig, St. Gallen fährt die Bahn mitten in die City an die Bahnhofstrasse.

Sie steigen aus und lassen den Wagen stehen, wo er steht. Ohne abzuschliessen. Ohne einen Seitenblick, ob er auch bussenfrei steht und ohne dass Ihnen einer beim Parkieren zeigt, wo der Vogel sitzt.

Mitten in die City.

Ihre SBB

Voiture de 1re classe avec chauffeur, Fr. 2 550.– par an.

(Abonnement général 1re classe)

Achetez-vous le train.
A demi-prix, offrez-vous quelques automobiles postales, des bateaux et des chemins de fer de montagne.

Le chauffeur est toujours compris.
Pour certains parkings, ainsi que pour les trams et les bus de nombreuses villes, vous bénéficiez encore de rabais. Votre chère moitié également.

Et pourtant, l'abonnement général n'est pas un luxe.

A votre rythme.

Vos CFF

Weiter im Takt.

Jetzt, wo Strassen, Wege und Brücken unter der weissen Pracht begraben sind, fährt die Bahn noch leiser als im Sommer.

Und so schnell wie im Sommer.

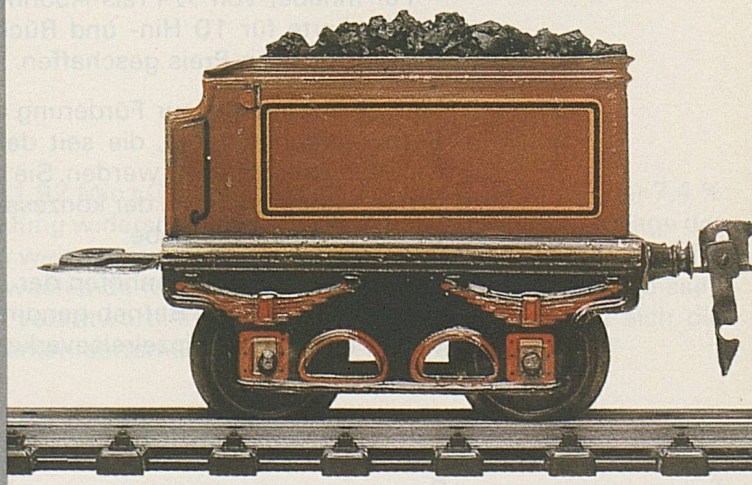
So regelmässig wie im Sommer. So sicher wie im Sommer. Im Takt wie im Sommer.

Mit Takt wie immer.

Wir fahren mit Takt. Für Sie.

Ihre SBB

Wir fahren wieder mehr mit Kohle.



Wir fahren mit Strom.

Aber wir fahren auch immer mehr Kohle. Denn Kohle ist wieder gefragt. Als Energie in der Zementindustrie zum Beispiel.

1400 Tonnen braucht sie in einem Tag. Das sind mehr als 25 Güterwagen. Auf der Strasse wären es 75 Lastwagen.

Mit dem lieben kleinen Kohlenwagen aus der guten alten Dampflokizeit haben diese Wagen allerdings nichts mehr zu tun.

Gemeinsam mit der Zementindustrie haben wir den Kohlewagen der Zukunft eingeführt. Er fasst 54 t und kann mit Krangreifer, Förderband oder unter Silo beladen werden. Entladen dauert nur noch acht Sekunden.

Wir fahren wieder mehr mit Kohle. Sie riechen nur nichts davon.

Wir fahren mit Takt.

Ihre SBB

Kundendienst und Werbung

Im September und Oktober 1982 fanden im Auftrag der SBB ausführliche Befragungen zum Thema Taktfahrplan statt. Damit sollte abgeklärt werden, wie der Taktfahrplan von den Bahnbenützern und von der Allgemeinheit aufgenommen wurde und welche Verhaltensänderungen damit ausgelöst worden waren bzw. in Zukunft zu erwarten sind. Die Mehrheit der Befragten steht dem Taktfahrplan positiv gegenüber und begrüsst die Regelmässigkeit der Fahrgelegenheiten mit der Bahn. Vielen brachte diese Neuerung eine Verbesserung der eigenen Situation. Häufig wurden allerdings auch Wünsche nach besseren Anschlüssen der Regionalzüge an die Schnellzüge und nach mehr Zügen im Agglomerationsverkehr geäussert, wodurch einerseits gewisse Mängel gemildert und anderseits der positive Effekt des neuen Fahrplankonzepts noch gesteigert werden könnte.

Die Werbung 1982 war ganz auf den Taktfahrplan angelegt. Das Ziel, «4 von 5 Schweizern kennen den Taktfahrplan», wurde dank einem konzentrierten Einsatz von Werbung und Verkaufsförderung erreicht. Dabei wurden auch für die SBB bisher eher unkonventionelle Mittel wie Stundenpläne, Bierteller, Tischsets u.a.m. eingesetzt. Im Mai gelangte erstmals die Kundenzeitschrift «Der neue Zug» in alle Schweizer Haushalte. Neu für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an der Verkaufsfront erschien das «Handbuch für Werbung und Verkaufsförderung», das die geplanten Aktivitäten in Wort und Bild zeigte sowie Ideen für eigene Initiativen vermittelte.

Im Rahmen des Planungsauftrages «Reisezugwagen» ermittelten die SBB die Bewertung des neuen Einheits-Personenwagens (EW IV) durch die Benützer. Im Vergleich mit den älteren Einheitswagen 1. Klasse wurde der EW IV durchwegs günstiger beurteilt.

Mit dem Ziel, das Angebot für den Kunden transparenter zu gestalten und den Verkauf zu vereinfachen, trat am 1. Januar 1982 eine Neuregelung der Fahrvergünstigungen für Messen, Ausstellungen und besondere Veranstaltungen in Kraft. Die Spezialbillette mit 20 % Ermässigung sind nun einheitlich 2 Tage gültig und können von den Kunden an allen Verkaufsstellen bezogen werden.

Am 3. März 1982 wurden die Personentarife um durchschnittlich 8,8 % angehoben. Für Einzelreisen betrug die Preiserhöhung durchschnittlich 8,3 % und für Gruppenreisen 8,7 %. Die Preise der Generalabonnemente erhöhten sich um 10,9 %, diejenigen der ½-Preis-Abonnemente und der Streckenabonnemente für tägliche Fahrten um je 8,9 %. Die Tarifanpassung verursachte ein Ansteigen des Landesindexes der Konsumentenpreise um 0,06 %.

Auf den Zeitpunkt der Tarifanpassung wurden für den Kunden verschiedene Erleichterungen und Vereinfachungen eingeführt.

- Die Familienvergünstigung ist noch attraktiver geworden; durch Verzicht auf eine Mindestanzahl der zu lösenden Billette wird diese Vergünstigung auch auf Reisen von einem Elternteil und zwei Kindern von 6 bis 16 Jahren ausgedehnt. General- und ½-Preis-Abonnemente der Eltern können ferner in stärkerem Ausmass als gelöste Billette angerechnet werden.

- Für Inhaber von ½-Preis-Abonnementen, Militär und Kinder wurde eine 3 Monate gültige Billetkarte für 10 Hin- und Rückfahrten auf eine bestimmte Strecke lautend, zum halben gewöhnlichen Preis geschaffen.

Eine Neuerung, die zur Förderung des öffentlichen Verkehrs beiträgt, bilden die persönlichen Verbundabonnemente, die seit dem Monat März 1982 in den Agglomerationen Bern und St. Gallen ausgegeben werden. Sie berechtigen zur Fahrt sowohl in den Zügen der SBB als auch in den Verkehrsmitteln der konzessionierten Transportunternehmungen, der PTT und der städtischen Verkehrsbetriebe.

In einer Reihe von Bahnhöfen der SBB wurden im vergangenen Jahr 75 Billetautomaten mit grosser Kapazität in Betrieb genommen. Diese elektronischen Apparate können für 100 Relationen Billette des Einzelreiseverkehrs, in 1. oder 2. Klasse und zum ganzen oder halben Preis

drucken. Sie sind mit einem Banknotenakzeptor für 20-Franken-Noten ausgestattet und können Rückgeld bis Fr. 19.90 ausgeben. Mittels einer besonderen technischen Einrichtung ist es erstmals möglich, die von den Kunden eingeworfenen Münzen als Rückgeld wiederzuverwenden. Der Druck der Fahrausweise erfolgt mit einem Nadeldrucker, wobei die für Statistik und Einnahmeverteilung benötigten Daten auf einem Magnetband registriert werden. Die neuen Billetautomaten haben bei der Kundschaft guten Anklang gefunden und an den Schaltern zu einer Entlastung geführt.

Aufgrund des 1981 mit den PTT abgeschlossenen Rahmenvertrages über den Verkauf von Bahnfahrausweisen durch Poststellen, betrauten die SBB 1982 weitere fünf Postbüros mit dieser Aufgabe. Diese Einrichtung besteht nun in neun Ortschaften. Die damit gemachten Erfahrungen sind durchwegs positiv.

Der im Sommer 1981 in den Rekrutenschulen angelaufene Versuch, den Soldaten für ihre Fahrten in den Urlaub Gutscheine zum Bezug von Fahrausweisen zum Einheitspreis von 5 Franken abzugeben, wurde fortgesetzt und im Sommer 1982 auf die Teilnehmer an Einführungskursen des Frauenhilfsdienstes und des Hilfsdienstes ausgeweitet. Die zusätzlich gewährte Preisermässigung wird vom Eidg. Militärdepartement getragen. Aufgrund der positiven Ergebnisse – Steigerung des Bahnanteils an den Urlaubsfahrten auf rund 45 % – wird diese Massnahme ab 1983 definitiv eingeführt.

Im Laufe der Monate September und Oktober führten die SBB in 16 Coop-Warenhäusern und in 21 Franz Carl Weber-Geschäften Verkaufsförderungsaktionen durch. Die SBB erhielten so Gelegenheit, ihr Angebot ausserhalb der Bahnhöfe zu präsentieren. Hauptziel beider Aktionen war, die Familienreisen mit der Bahn zu fördern.

«Spesenkiller» nennt sich ein Handbuch für die Optimierung von Geschäftsreisespesen, das von der neutralen Gruppe Corso, einer Zürcher Genossenschaft für Öffentlichkeitsarbeit, erarbeitet und Ende November 1982 allen grösseren Unternehmungen in der Schweiz zugestellt wurde. Das Buch zeigt mittels Vergleich von Kosten, Fahrzeiten und Reisequalität, wie durch optimalen Einsatz verschiedener Verkehrsmittel Geld und Zeit gespart sowie Stress vermieden werden kann.

Der 1981 begonnene Versuch, die Dienststellen an der Festsetzung der Verkaufsziele zu beteiligen, wurde 1982 weitergeführt und auf die Bahnhöfe Zürich und Genève ausgedehnt. Die 30 «Versuchsbahnhöfe» realisieren die Hälfte der Personenverkehrseinnahmen der SBB. Den beteiligten Bahnhöfen wird damit ein Hilfsmittel in die Hand gegeben, um den lokalen Markt gezielter bearbeiten und gleichzeitig das Ergebnis ihrer Verkaufsanstrengungen überwachen und kontrollieren zu können.

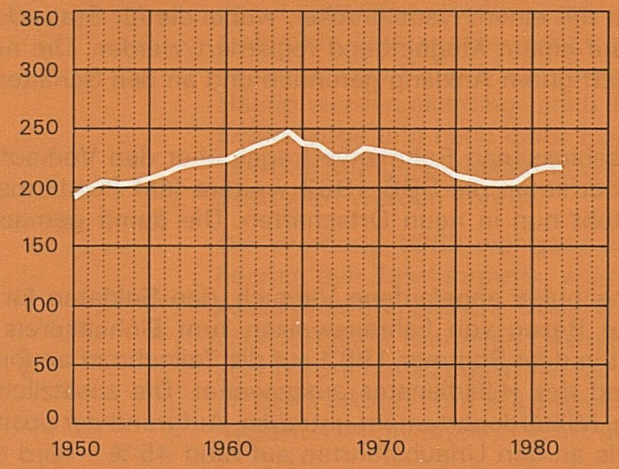
III. Güterverkehr

Verkehrsentwicklung

Im Berichtsjahr haben die SBB total 41,92 Mio t Güter befördert, das sind 3,34 Mio t oder 7,4 % weniger als im Vorjahr. Diese Entwicklung widerspiegelt ziemlich genau die Wirtschaftslage der Schweiz und ihrer Nachbarländer: Der weiterhin ungünstige und sich in der zweiten Jahreshälfte vor allem in der Schweiz noch abschwächende Konjunkturverlauf muss weitgehend für diesen Rückgang der Güterverkehrsmenge verantwortlich gemacht werden. Dabei haben sich die Verkehrsmengen in den einzelnen Verkehrsarten sehr unterschiedlich entwickelt.

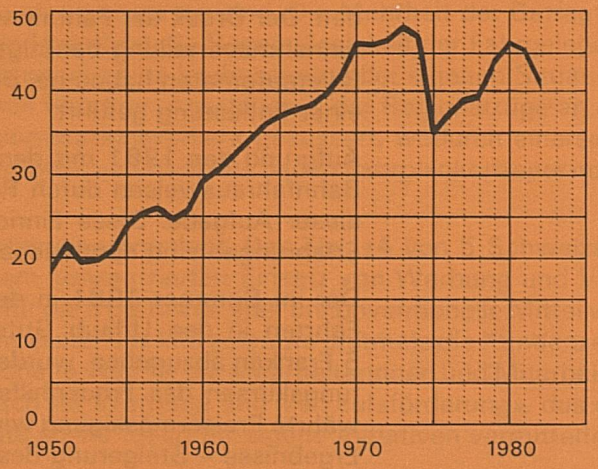
Personenverkehr

Personen
Millionen

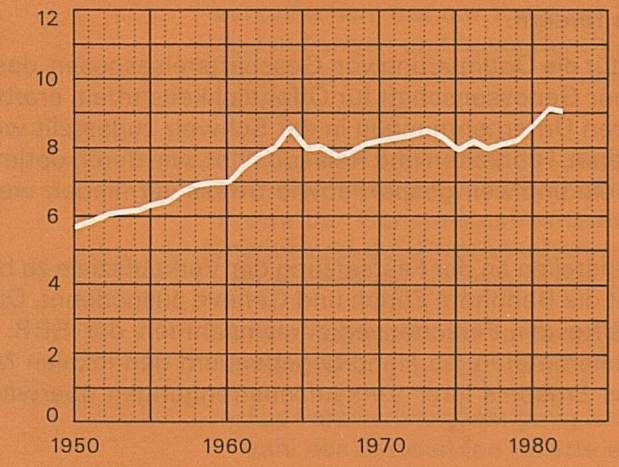


Güterverkehr

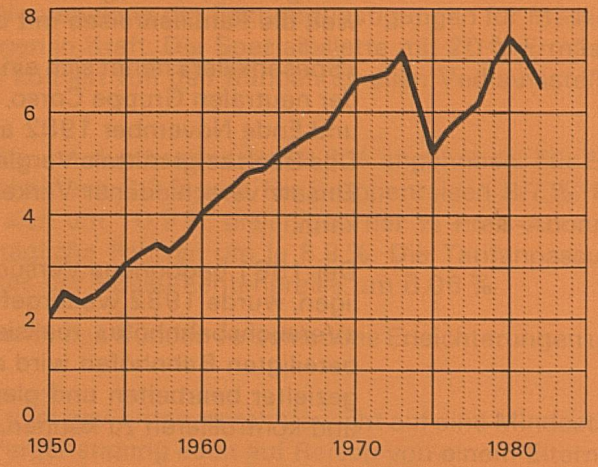
Tonnen
Millionen



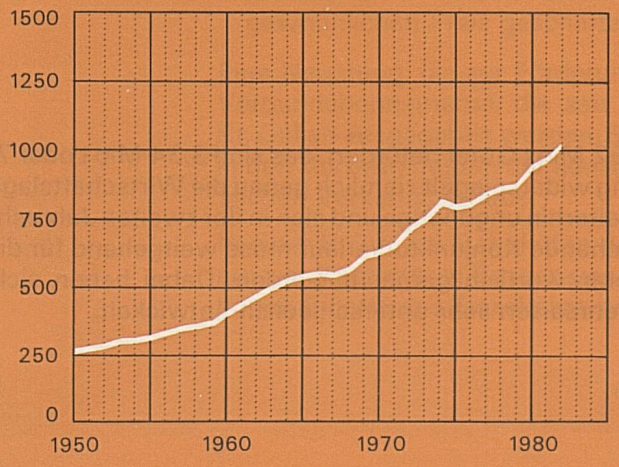
Personenkilometer
Milliarden



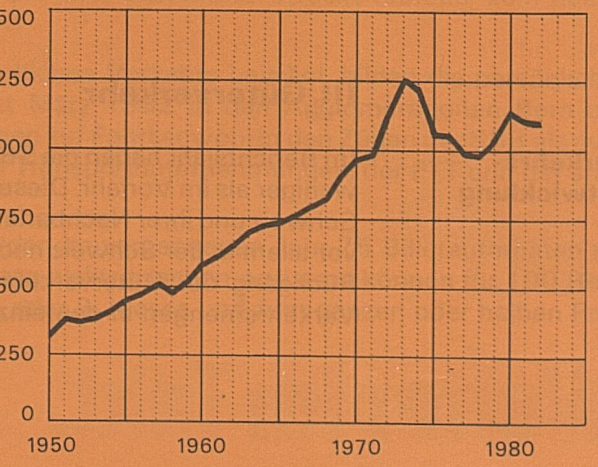
Tonnenkilometer
Milliarden



Ertrag
Millionen Franken



Ertrag
Millionen Franken



Entwicklung des Güterverkehrs in den Jahren 1980 bis 1982

	1980 Mio t	Veränderung zum Vorjahr %	1981 Mio t	Veränderung zum Vorjahr %	1982 Mio t	Veränderung zum Vorjahr %
Wagenladungen (ohne kombinierte Verkehre)	41.02	+ 4.5	40.05	– 2.4	36.76	– 8.2
– Binnenverkehr	16.57	+ 3.4	17.04	+ 2.8	16.32	– 4.2
– Exportverkehr	2.18	– 0.4	2.14	– 1.8	2.09	– 2.2
– Importverkehr	12.27	+ 8.7	11.59	– 5.5	10.39	– 10.4
– Transitverkehr	10.00	+ 2.7	9.28	– 7.2	7.96	– 14.3
Kombinierte Verkehre	3.80	+ 13.5	3.75	– 1.3	3.80	+ 1.4
– Huckepack	1.47	+ 10.7	1.44	– 2.0	1.55	+ 8.2
– Grosscontainer	2.33	+ 15.3	2.31	– 0.9	2.25	– 2.8
Stückgut	1.07	+ 3.6	1.06	– 1.0	0.95	– 10.4
Post	0.38	+ 3.5	0.40	+ 4.5	0.41	+ 2.8
Total Güterverkehr	46.27	+ 5.2	45.26	– 2.2	41.92	– 7.4

Beim Wagenladungs-Binnenverkehr gibt es für den Mengenrückgang von 4,2 % (720 000 t) folgende Hauptgründe: Die rückläufige Baukonjunktur brachte grosse Verkehrsverluste in den Sektoren Holz, Stahl/Eisen, Rohbaustoffe, Sand und Stein und Tonwaren. Ferner gingen infolge des rückläufigen Trendes beim Erdölabsatz auch die Abfuhren ab den schweizerischen Raffinerien stark zurück; die statistisch unter Binnenverkehr erfassten Mengen sanken um 215 000 t (7,8 %). Wegen der schlechteren Ernte wurden rund 70 000 t weniger Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitzel befördert als im Vorjahr. Diesen konjuktur- oder erntebedingten Verkehrsrückgängen stehen aber auch Mengenzunahmen gegenüber: In der Sparte Getränke konnte durch die Gewinnung von Neuverkehren das Transportvolumen um 22 000 t (5 %) vergrössert werden. Die schlechte Getreidequalität der Ernte 1982 hatte für die Bahn die Nebenwirkung, dass rund 87 000 t (15 %) mehr Getreide mit der Bahn befördert worden sind (vermehrter Anfall von Futtergetreide, das über grössere Distanzen befördert wird als Brotgetreide).

Die weltweite Konjunkturflaute führte zu einer Abschwächung der schweizerischen Exporte, nämlich zu einem Rückgang um 1,6 % (82 000 t). Dabei erlitt die Bahn im Wagenladungs-Exportverkehr einen Verlust von 47 000 t (2,2 %). Der Marktanteil der Bahn des Vorjahres von 50,9 % konnte allerdings gehalten werden. Vor allem die sinkende Nachfrage in Italien nach Holz hat sich für die Schiene ungünstig ausgewirkt; Von diesen über grosse Distanzen rollenden Transporten gingen 108 000 t (21,2 %) verloren. Verkehrsverluste sind ferner in den Bereichen Textilien und Chemie eingetreten. Anderseits konnten Verkehrszunahmen in den Branchen Früchte/Gemüse (vermehrte Kartoffelexporte), Altpapier, Erze (Export von Abfällen der Stahlwerke wie Hochofenstaub und Schlacke), sowie Stahl/Eisen (vermehrte Exporte von Abfällen aus der Stahlbearbeitung) erzielt werden. Allerdings werden dadurch die konjunkturbedingten Mengenausfälle nicht wettgemacht.

Die schwache Binnenkonjunktur hatte einen massiven Rückgang der schweizerischen Importe zur Folge, nämlich um 1,34 Mio t (3,9 %). Die Importe der Bahn sind um 10,3 % (1,20 Mio t) zurückgegangen. Der Marktanteil der Bahn ist damit um 1,8 % auf 52 % gesunken. Der Hauptanteil des Importrückganges entfiel auf den Sektor flüssige Brennstoffe (332 000 t). Der schweizerische Grosshandelsabsatz 1982 der wichtigsten Mineralölprodukte sank im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 6,3 % (690 000 t). Mit der Bahn wurden unter Einschluss der rückläufigen Raffinerieabfuhren total 547 000 t weniger Mineralölprodukte spediert. Der

Marktanteil der Bahn sank um rund 2 % auf 52,9 %. Diese Entwicklung kann in Zeiten sinkenden Mineralölabsatzes immer wieder beobachtet werden, da die vorhandene Strassenkapazität auch bei schwacher Nachfrage voll ausgenützt wird. Zudem werden Fahrzeuge, die sonst nur für Verteilungstransporte verwendet werden, für die Abholung ab Grenze eingesetzt. Die boomartige Zunahme der Importe von Kohlen im Jahre 1981 fand 1982 keine Fortsetzung. Die Importe per Bahn gingen um 312 000 t (35,4 %) zurück. Infolge Wiedereinführung der obligatorischen Pflichtlagerhaltung für feste Brennstoffe und der damit verbundenen Abgabe je importierte Tonne wurde 1982 nur importiert, was sofort verbraucht werden konnte. Da diese Massnahme schon früh bekannt war, wurde 1981 soviel Kohle als möglich importiert. Zufolge Verringerung der Preisdifferenzen zum Heizöl wurde der Ersatz von Heizöl durch Kohle wieder weniger interessant.

Stark gelitten unter der schlechten Wirtschaftslage in den Nachbarländern hat der Wagenladungs-Transitverkehr. Im Vergleich zum Vorjahr fiel er um 14,3 % oder 1,3 Mio t zurück. Mit 884 000 t entfiel dabei der weitaus grösste Teil der Verkehrsverluste auf den Sektor Stahl/Eisen/Schrott. Stark rückläufig war auch der Transit von Früchten und Gemüse (Abnahme um 145 000 t); hier sind die Verluste teils auf die schwächere Ernte und teils auf die Abwanderung von der Bahn auf die Strasse zurückzuführen (ungenügende Leistungen der Bahn im Exportland, Gotthardstrassentunnel). Im Vergleich zum Vorjahr sind rund 116 000 t weniger Getreide von Frankreich über die Schweiz nach Italien transportiert worden (die SNCF benützen in erster Linie den Weg über Modane). Weitere starke Verkehrsverluste sind zu verzeichnen bei den Getränken (Abnahme 41 000 t), den Chemieprodukten (58 000 t), bei Glas (19 000 t), bei den Textilien (19 000 t) sowie bei den Maschinen/Apparaten (27 000 t).

Als eigentliche «Wachstumsbranche» haben sich auch im Berichtsjahre die Huckepacktransporte erwiesen, obwohl auch hier die Zahl der zu befördernden Lastwagen in der zweiten Jahreshälfte infolge der schlechten Wirtschaftslage zurückging. Die Wachstumsrate betrug für das Jahr 1982 8,2 % (118 000 t). Nach schlechtem «Start» im Jahr 1982 verbesserten sich die Ergebnisse bei den Grosscontainertransporten in der zweiten Jahreshälfte; auf Ende Jahr ergab sich ein Rückgang um 2,8 % (65 000 t).

Die beförderte Stückgutmenge ging um rund 11 % auf 950 000 Tonnen zurück. Dabei wurde der Binnen-, Import- und Exportverkehr von dieser Entwicklung im gleichen Ausmass betroffen. Grund war die wirtschaftliche Lage im Ausland (BRD in erster Linie) und in der Schweiz selber. Zudem hat sich der Wettbewerb verschärft. Immer mehr private Transportunternehmungen schalten sich in die Stückgutvermittlung ein und nutzen die grossen Vorteile aus, die sich aus dem Bau der Nationalstrassen ergeben. Von der Mengeneinbusse sind rund 50 % dem Produktionsrückgang in der Industrie, 30 % der Verlagerung auf die Strasse aus Konkurrenzgründen, 10 % dem zum Teil neuaufgezogenen Bahn-Sammelwagenverkehr, 3 % der Verlagerung zur Post und 7 % verschiedenen anderen Faktoren zuzuschreiben. Die Einnahmen konnten dank den Tarifmassnahmen um rund 1 % gesteigert werden.

Verkehrsertrag

Die immer härtere Konkurrenz um den kleiner werdenden «Transportkuchen» zwingt die Bahn zur Verstärkung der kommerziellen Aktivitäten und zur Verbesserung der Leistungen. Dass auf diesem Gebiete im Jahre 1982 Erfolge verbucht werden konnten, zeigt die Entwicklung des Güterverkehrertrages: Trotz des Mengenverlustes von 7,4 % ist es nahezu gelungen, den Ertrag des Vorjahres zu erwirtschaften. Der Ertrag des Jahres 1982 liegt mit 1102,74 Mio Fr. nur um 3,5 Mio Fr. (0,3 %) hinter dem letztjährigen Ergebnis zurück.

Das für 1982 angestrebte Ziel, durch strukturelle Änderungen bei den veröffentlichten Tarifen und Preisanpassungen im Abkommensbereich die Erträge um insgesamt 7 % zu verbessern, ist sowohl beim Wagenladungsverkehr (national und international) wie auch beim Stückgutverkehr erreicht worden. Nur bei den kombinierten Verkehren konnten die Frachten aus Gründen der

Währungs- und Konkurrenzverhältnisse nicht im erhofften Masse nach oben angepasst werden. Die unerwartet hohen Mengenrückgänge haben dazu geführt, dass die gesamten Erträge aus dem Güterverkehr stark hinter den budgetierten Werten zurückliegen.

Verkaufsförderung und Tarifmassnahmen

Die im Inland und Ausland rezessive Wirtschaftsentwicklung liess die Nachfrage nach Transporten im Verkehrsbereich Schweiz spürbar schrumpfen. Erhalten blieb indessen die Transportkapazität aller schweizerischen Verkehrsträger. Folge davon war eine härtere Konkurrenz um das kleiner gewordene Transportvolumen. Ferner wurden die verstärkten Sparanstrengungen von Handel und Industrie spürbar. Die Nachfrage der Kunden nach Transporten war dementsprechend gedämpft und preisbewusst.

Das im Vorjahr intensivierte Marketing fand in den Verkaufsaktivitäten 1982 verstärkten Niederschlag. Die Ziele des Verkaufs richteten sich darauf, durch verstärkten Einsatz der Marketinginstrumente die Schlagkraft zu vergrössern, die Kostensteigerung zu bremsen, das Kostenbewusstsein zu fördern, die Marktposition systematisch zu verstärken und ertragsverbessernde Transporte zu gewinnen. Der Verkaufseinsatz konzentrierte sich schliesslich darauf, die im Leistungsauftrag gesetzten Ziele anzustreben. So galt es, im schweizerischen Wagenladungsverkehr in rund 10 000 Kundenkontakten Verkaufsgespräche zu führen, um Marktanteile zu sichern und zusätzliche Transportaufträge hereinzuholen. Die lineare Tariferhöhung um 7 % auf den 1. Januar 1983 konnte im Rahmen der Preisvereinbarung im Wagenladungsverkehr teilweise nur mit Mühe realisiert werden.

Wie die meisten westeuropäischen Bahnen sahen sich auch die SBB im Jahre 1982 auf dem internationalen Transportmarkt vermehrt einer scharfen Konkurrenz ausgesetzt. Damit der Verlust weiterer Verkehrsanteile möglichst vermieden werden konnte, mussten die Tarif- und Abkommenspreise laufend auf die grösstenteils billigeren ausländischen Bahnrouten oder anderen Verkehrsträger ausgerichtet werden. Die Entwicklung der Einnahmen verlief aber gesamthaft gesehen, wie oben dargelegt, besser als bei den Mengen. Dabei hat sich auch die im vergangenen Jahre ziemlich stabile internationale Wechselkurssituation positiv ausgewirkt; sie hat den bisherigen Höhenflug des Schweizerfrankens gebremst. Dies ist insofern von Bedeutung, als rund 60 % des gesamten Verkehrsaufkommens im Wagenladungsverkehr in grenzüberschreitenden Relationen abgewickelt wird. Dies zeigt auch, dass die Schweiz von der wirtschaftlichen Lage der Nachbarländer stark abhängig ist. Im internationalen Sektor haben die SBB verschiedene Verkaufsförderungsmassnahmen durchgeführt, beispielsweise bei den für den bedeutenden Früchte- und Gemüseverkehr aus Italien nach der Schweiz und den nördlichen Ländern massgebenden Kreisen sowie bei der chemischen Industrie Deutschlands und ihren Schweizer Niederlassungen.

Im Wagenladungsverkehr war auf den 1. Januar 1982 nach siebenjähriger Preisstabilität eine strukturelle Tarifanpassung in Kraft getreten. Ziel war, das Richtpreisangebot wettbewerbskonformer, marktnäher, kostengerechter und einfacher zu gestalten.

Beim Stückgutverkehr ist der Beförderungspreis auf den 1. Januar 1982 linear um 9,5 % angehoben worden (Mindestfracht + 1.– Fr.). Auf 1. Juli 1982 wurde der Zuschlag je Sendung für bevorzugtes Schnellgut um Fr. 3.– erhöht. Diese Massnahmen führten dazu, dass die Einnahmen gegenüber 1981 trotz rückläufigem Verkehr etwa auf dem gleichen Niveau gehalten werden konnten. Auf besondere Verkaufsförderungsmassnahmen wurde mit Rücksicht auf die Bearbeitung des Planungsauftrages «Stückgutorganisation» verzichtet.

In Zeiten rückläufiger Wirtschaftsentwicklung kommt den Lagerhäusern als Transportzubringer vermehrte Bedeutung zu. Im Berichtsjahr konnten verschiedene Verbesserungen realisiert werden. In Schaffhausen wurde die neue Lagerhalle der LASAG, Lagerhaus und Zollfreilager Schaffhausen AG, an der die SBB beteiligt sind, dem Betrieb übergeben. Die Halle mit rund 3500 m² Fläche ist langfristig an einen Bahnkunden vermietet. In Romanshorn wurde nach einer

längeren Planungsphase die Romanshorner Lagerhaus- und Dienstleistungs AG (ROLDAG), ebenfalls mit Beteiligung SBB, gegründet. Die Bauprojekte umfassen einen Getreidesilo mit rund 23 000 t, eine Lagerhalle mit Zollfreilager von rund 4200 m² und eine Mehrzweckhalle (Winterlager für Boote, Bootsservice). Mit diesen Bauten sollen auch die bestehenden baufälligen Lagerschuppen ersetzt werden. In der ersten Bauetappe wurde noch vor Jahresende die Erstellung des Getreidesilos in Angriff genommen. In tarifarischer Hinsicht wurden in Anlehnung an das schweizerische Lagerhausgewerbe die Tarife auf den 1. April 1982 bei der Lagerung um durchschnittlich 5 % und bei den Gutmanipulationen und Nebengebühren um 10 % erhöht.

Im Tarif für Sonderleistungen wurden der Zeittarif und damit zusammenhängende Positionen der in den letzten Jahren erfolgten Teuerung auf 1. Januar 1982 angepasst. Seit dem 1. Mai 1972 beteiligt sich die Wirtschaft an den Kosten des Palettenpools mit einer Tauschgebühr von 40 Rappen pro Tauschgerät, das der Bahn beladen übergeben wird. Das Kosten-/Ertragsverhältnis veränderte sich in den letzten Jahren zusehends zuungunsten der SBB als Poolträgerin. Daher wurde die Tauschgebühr von 40 Rappen auf den 1. Juli 1982 auf 60 Rappen und auf den 1. Januar 1983 auf 80 Rappen erhöht. Auch nach diesen Erhöhungen ist der Aufwand der SBB noch nicht voll abgegolten.

Zur Unterstützung der akquisitorischen Tätigkeiten im Güterverkehr sind im Verlauf des Geschäftsjahres auch eine Reihe von Werbemassnahmen realisiert worden. Beispielsweise sind einer breiten Öffentlichkeit Bedeutung und Vorteile des Huckepackverkehrs sowie der Anschlussgleise zu Industrie- und Handelsbetrieben aufgezeigt worden. Zur Förderung der Gleiserschliessung von Industriezonen durch Gemeinden und Kantone wurde die sogenannte Stammgleis-Aktion intensiviert weitergeführt.

IV. Produktion

Produktion im Reiseverkehr

Die Betriebsleistungen der Reisezüge erreichten im Berichtsjahr 74,057 Mio Zugskilometer gegenüber 66,931 Mio im Vorjahr. Mit der Einführung des Taktfahrplanes am 23. Mai nahmen die Zugskilometer pro Tag um 37 500 auf 212 100 km oder 21,5 % zu. Davon entfallen rund ⅓ auf die Regionalzüge (Zunahme 14 %) und rund ⅔ auf die Schnellzüge (Zunahme 31 %).

Um die Verkehrsspitzen zu bewältigen und den besonderen Transportwünschen zu entsprechen, wurden 6 063 Extra- und Entlastungszüge geführt, nämlich 2 679 im internationalen sowie 3 384 im internen Verkehr; im Vorjahr waren es 10 846 Züge (3 431 im internationalen und 7 415 im internen Verkehr). Die Abnahme um 4 783 Züge (– 44,1 %) ist zurückzuführen auf das grössere Leistungsangebot des Taktfahrplanes sowie auf den Verkehrsrückgang zufolge der Wirtschaftsrezession in Europa.

Der auf den 23. Mai 1982 vollzogene Uebergang zum Taktfahrplan gelang reibungslos, vor allem dank eingehender organisatorischer Vorbereitung und beispielhaften Einsatzes des gesamten beteiligten Personals. Im Juni, dem ersten vollen Betriebsmonat, wurde im Zugsver-

---

Der «TVG» im Bahnhof Genève

Der TVG (Train à grande vitesse) – eine neue «Eisenbahn-Generation» – verkehrt seit 27. September 1981 in der Verbindung Genève–Paris (575 km). Der grossen Nachfrage wegen fahren die modernen Triebwageneinheiten meistens in Doppeltraktion. Anfänglich wurden zwei, seit dem 26. September 1982 werden drei Zugspaare pro Tag geführt. Für die Gesamtstrecke ergibt sich eine Reisegeschwindigkeit von 135,3 km/h (Höchstgeschwindigkeit 260 km). Nach Inbetriebnahme des nördlichen Teilstückes der Schnellfahrlinie (am 25. September 1983) werden auf der noch 553 km messenden Strecke Genève–Paris täglich vier Zugspaare verkehren; die Reisezeit kann dann von 4¼ Std. auf 3½ Std. verkürzt werden, wodurch sich die Reisegeschwindigkeit auf 158 km/h erhöht.

V1
V2
V3
SNCF
Genève

kehr gesamtschweizerisch ein überdurchschnittlicher Pünktlichkeitsgrad erreicht; dies war zum Teil auch darauf zurückzuführen, dass die Zahl der Langsamfahrstellen wegen Bauarbeiten am Gleis auf ein Minimum reduziert war, um den Start zu erleichtern. Während der Sommermonate sank der Pünktlichkeitsgrad. Dank koordinierter Anstrengungen konnte im Laufe des Herbstes wieder eine hohe Leistungsqualität erreicht werden.

Auf den am 26. September in Kraft getretenen Winterfahrplan sind aufgrund der Erfahrungen einige Fahrplankorrekturen durchgeführt worden. Weitere Anpassungen im Fahrplan und von Zugskompositionen sind auf den Sommerfahrplan 1983 vorgesehen.

Im September tagte die Europäische Reisezugfahrplankonferenz (EFK) unter dem Vorsitz der SBB. Die für die Schweiz wichtigsten Beschlüsse betreffen die Verbindungen mit den TGV (Trains à grande vitesse) mit Paris.

Die beiden seit dem 27. September 1981 zwischen Genf und Paris verkehrenden Zugspaare weisen die höchste Durchschnittsfrequenz aller TGV-Züge auf; seit dem 26. September 1982 verkehrt ein drittes Zugspaar, und auf den 25. September 1983 (Inbetriebnahme des nördlichen Teilstücks Saint-Florentin – Combs-la-Ville der Schnellfahrlinie) wird eine vierte Verbindung eingerichtet. Von etwa Mitte Januar 1984 an wird die SNCF über TGV-Einheiten verfügen, die auch unter der Fahrdrahtspannung der SBB verkehren können. Auf diesen Zeitpunkt sind vier tägliche Verbindungen Lausanne – Paris – Lausanne vereinbart, von denen drei unmittelbare Anschlüsse an IC-Züge Genève – Milano – Genève vermitteln. Ferner werden in Frasne durch Schnellzüge ab und nach Bern via Pontarlier schlanke Anschlüsse an und von zwei TGV-Zügen hergestellt. Mit den TGV-Zügen werden die Reisezeiten beachtlich verkürzt, in der Verbindung Genf – Paris (Schnellfahrstrecke ab Mâcon) um rund zwei Stunden, in den Verbindungen Lausanne und Bern – Paris (Schnellfahrstrecke ab Aisy, nördlich von Dijon) um rund 1¼ Stunden; zwischen Paris und Mailand beträgt der Zeitgewinn rund eine Stunde gegenüber dem TEE «Cisalpin» und etwa zwei Stunden im Vergleich zu den gewöhnlichen Schnellzügen.

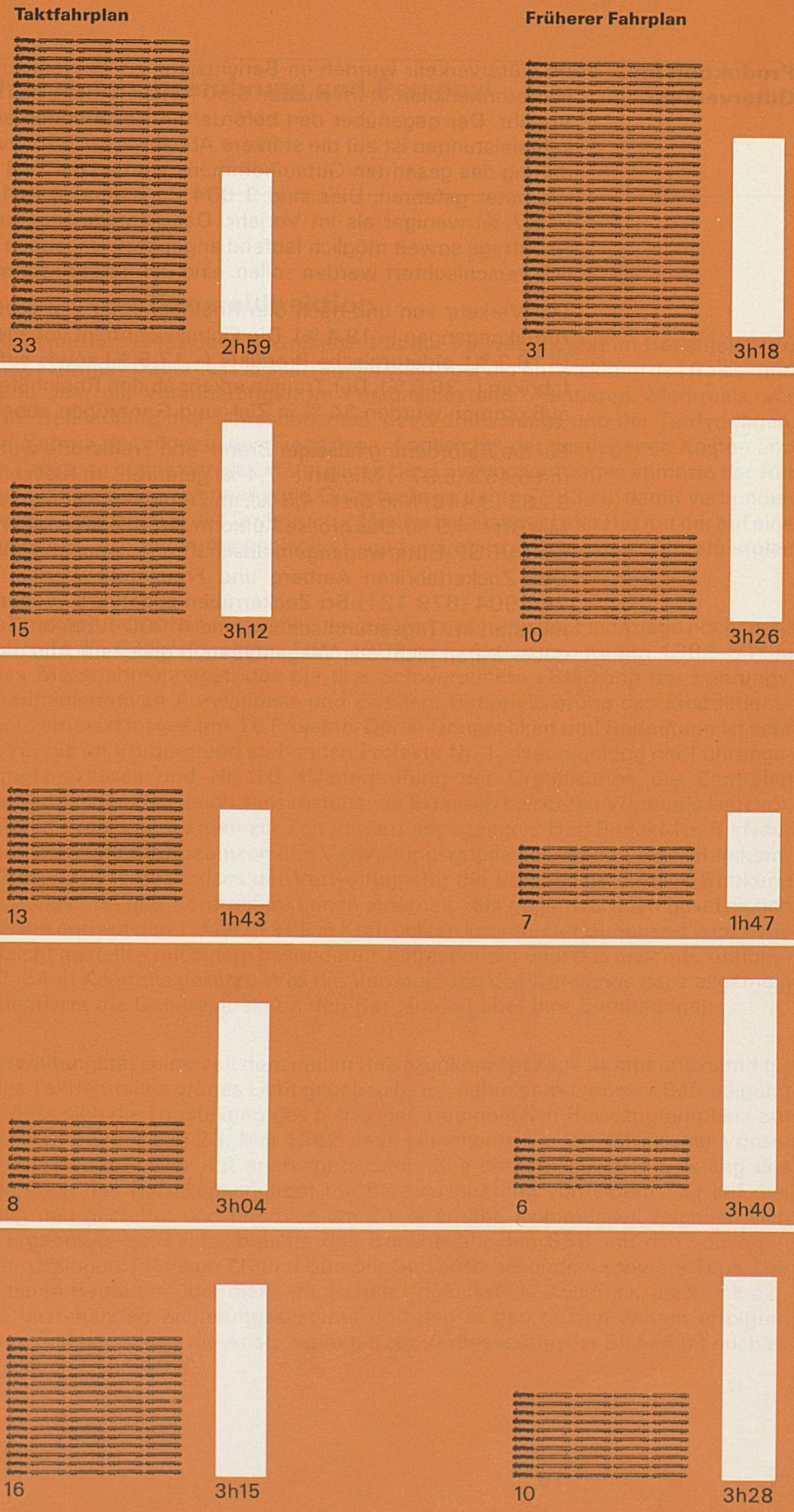
Auf der elektronischen Platzreservierungsanlage der SBB wurden im Berichtsjahr 1 751 036 Sitz-, Liege- und Bettplätze gebucht, ungefähr gleich viel wie im Vorjahr. Die Zusammenschaltung mit der Platzreservierungsanlage der SNCF war am 1. April möglich; sie brachte nicht nur eine weitere Verbesserung des Kundendienstes, sondern auch eine rationellere Bearbeitung der Platzbestellungen. Im internationalen Reservierungsverbund zusammengeschlossen sind nun die DB (einschliesslich ÖBB, CFL, SNCB), DSB, FS, NS, SBB und SNCF. Im Berichtsjahr buchten die SBB bei den Partnerbahnen insgesamt 758 758 Plätze (davon 250 443 bei der SNCF), während diese bei den SBB 390 570 Plätze reservierten; die Zunahme gegenüber dem Vorjahr entspricht 47,5 bzw. 31,3 %.

In das Angebot «Fly-Gepäck» – es ist dies die direkte Abfertigung des Fluggepäcks ab der Abfahrts-Bahnstation nach dem Ziel-Flughafen – wurden am 1. April ausser Zürich HB weitere fünf Abfertigungsstellen einbezogen. Bei den nun insgesamt 101 Abfertigungsstellen wurden rund 138 000 Gepäckstücke (pro Tag 378) aufgegeben (gegenüber Vorjahr + 30 %) und in Zürich Flughafen bzw. Genf der Swissair zur Weiterbeförderung übergeben. In der Hauptreisezeit vom Juni bis September waren es etwa 57 000 Gepäckstücke (+ 24 %), im Tagesdurchschnitt 467.

Mit 600 neuen Handgepäckrollern konnten im Mai auf mehreren Bahnhöfen die Bestände dem Bedarf angepasst und auch Bestandeslücken, entstanden durch Beschädigung oder Verschleppung, aufgefüllt werden. Die im Laufe des Jahres 1981 in grösseren Bahnhöfen im Sinne eines Versuchs eingerichteten 200 Gepäckschliessfächer mit elektrischer Zeitkontrolle, wesentlich grösserem Fassungsvermögen und entsprechend höherer Benützungsgebühr waren sehr gut belegt. In naher Zukunft kommen einige Schliessfachanlagen an die Grenze ihrer technischen Nutzungsdauer und müssen ersetzt werden.

Taktfahrplan – mehr Verbindungen und kürzere Reisezeiten

Anzahl Schnellzugs-Verbindungen und Reisezeit



Taktfahrplan = Fahrplan 1982/83
Früherer Fahrplan = Fahrplan 1979/82.
Verbindungen = IC-Züge sowie Schnellzüge mit Umsteigezeiten von weniger als 30 Minuten
Reisezeit = Durchschnitt aller Verbindungen

Produktion im Güterverkehr

Im Güterverkehr wurden im Berichtsjahr 7,4 % weniger Tonnen befördert als im Vorjahr. An Nettotonnenkilometern wurden 6,501 Mia erbracht, das sind 0,636 Mia (8,9 %) weniger als im Vorjahr. Der gegenüber den beförderten Nettotonnen ausgeprägtere Rückgang bei den Verkehrsleistungen ist auf die stärkere Abnahme im Transitverkehr zurückzuführen. Für die Beförderung des gesamten Gutaufkommens wurden bei 749 222 Zugsstunden 28,664 Mio Zugskilometer gefahren. Dies sind 9 034 Zugsstunden (– 1,2 %) und 0,808 Mio Zugskilometer (– 2,7 %) weniger als im Vorjahr. Das Fahrplanangebot wurden den Schwankungen in der Nachfrage soweit möglich laufend angepasst. Da jedoch die Beförderungszeiten nicht wesentlich verschlechtert werden sollen, sind den Leistungseinschränkungen Grenzen gesetzt.

Der Verkehr von und nach den Rheinhäfen ist von 6,007 Mio t im Vorjahr auf 4,842 Mio t zurückgegangen (– 19,4 %). Die Einbusse entfällt vor allem auf flüssige Treib- und Brennstoffe (– 18,3 %), siderurgische Produkte (– 17,5 %) sowie auf den Kohleverkehr nach den Zementfabriken (– 36,0 %). Der Transitverkehr ab den Rheinhäfen war um 18 % kleiner. Vom Gesamtaufkommen wurden 34 % in Ziel- und Ganzzügen abbefördert.

Für die Beförderung flüssiger Brenn- und Treibstoffe wurden 5 037 (Vorjahr: 5 408) Ganzzüge mit 6,453 (6,971) Mio Brt (– 7,4 %) gefahren. Im Kiesverkehr waren es 2 611 (2 722) Züge mit 3,283 (3,448) Mio Brt (– 4,8 %), im Zementklinker-Verkehr 921 (965) Züge mit 0,717 (0,754) Mio Brt (– 4,9 %). Das grosse Aufkommen an Zuckerrüben konnte dank einer kleinen Wagenhilfe der EUROP-Güterwagengemeinschaft ohne nennenswerte Schwierigkeiten bewältigt werden. Den Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld wurden mit 702 (Vorjahr: 650) Ganzzügen 760 904 (679 121) Brt Zuckerrüben zugeführt. Wegen des allgemeinen Verkehrsrückgangs mussten im Tagesdurchschnitt rund 4 000 (Vorjahr: 2 200) Güterwagen abgestellt werden; dabei waren nicht alle Wagentypen in gleichem Ausmass betroffen.