

Verkehr und Betrieb

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1966)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

I. Verkehr

Personenverkehr

Der Personenverkehr der Bundesbahnen war im Berichtsjahr mit 236,1 Mio beförderten Reisenden um 1% schwächer als im Vorjahr. Der Verkehrsertrag erhöhte sich dagegen bei unveränderten Tarifen um 3,1% auf 526,7 Mio Franken.

Die gegenläufige Entwicklung von Frequenz und Ertrag beruht einerseits auf der bereits Ende 1965 eingetretenen leichten Rückbildung des frequenzintensiven Berufs- und Schülerverkehrs, andererseits auf einer merklichen Zunahme des ertragsreicheren internationalen Verkehrs und schweizerischen Einzelreiseverkehrs. Erfreulich entfaltete sich auch der Geschäftsreiseverkehr, der seit Kriegsende mit wenig Unterbrüchen rückläufig war. Ebenso nahm der schweizerische Gruppenreiseverkehr zu, nicht zuletzt infolge erheblich gesteigerter Frequenzen im bahnsseitig organisierten Gesellschaftsreiseverkehr. Die Entwicklung der Einnahmen der verschiedenen Verkehrsgruppen geht aus folgenden Zahlen hervor:

		1964	1965	1966
Einzelreiseverkehr	Mio Franken	375,6	379,6	395,2 (+4,1%)
Gruppenreiseverkehr	Mio Franken	32,8	32,5	33,6 (+3,4%)
Abonnementsverkehr	Mio Franken	90,0	98,9	97,9 (-1,0%)

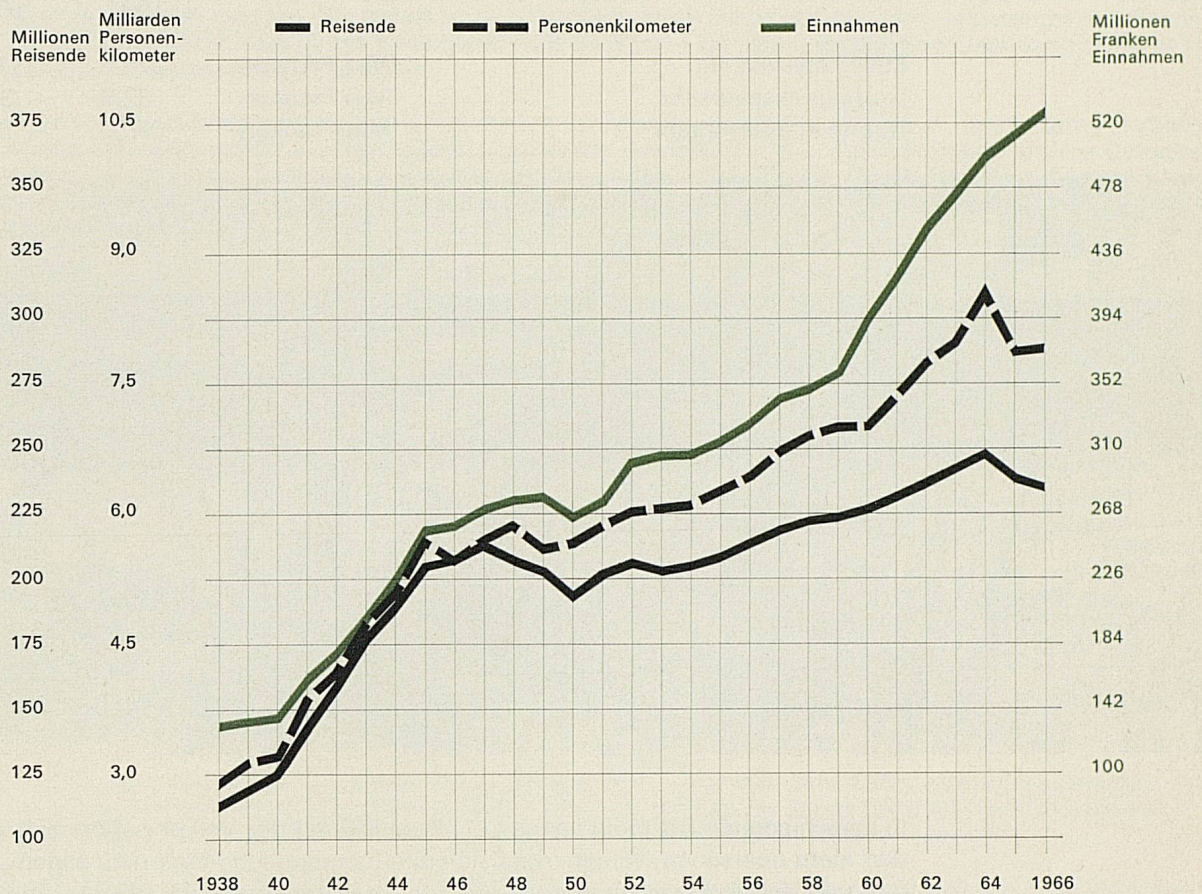


In verschiedenen Sektoren vermag die Entwicklung des Verkehrs demnach zu befriedigen. Trotzdem darf nicht übersehen werden, dass sie auch hier deutlich hinter dem allgemeinen Wirtschaftswachstum und der Verkehrszunahme der übrigen Verkehrsträger zurücksteht. Die seit Jahren festgestellte Schrumpfung des Anteils der Bahn am gesamten schweizerischen Personenverkehr hat sich somit fortgesetzt. Hemmend für das Wachstum des Bahnreiseverkehrs wirkten sich das unaufhaltsame Vordringen der individuellen Motorisierung in immer breitere Volksschichten, die zunehmende Aktivität des Autocars, namentlich auch in Form der internationalen Pendelfahrten, die Zunahme des Luftverkehrs sowohl im nationalen wie internationalen Bereich (Linien- und Bedarfsverkehr) sowie die in der Schweiz und in anderen Ländern behördlich getroffenen Massnahmen zur Verminderung der Zahl der ausländischen Arbeitskräfte aus. Der Entwicklungsumschwung im Berufs- und Schülerverkehr dürfte vor allem durch die fortschreitende Einführung kurzer Mittagspausen und der Fünftagewoche, die Dezentralisierungstendenz in der Industrie, den bereits erwähnten Rückgang der Zahl der Gastarbeiter und die vermehrten firmeneigenen Personal-Strassentransportdienste hervorgerufen worden sein. Andererseits war die Entwicklung des schweizerischen Einzelreiseverkehrs durch die vom Spätsommer bis Mitte Oktober anhaltende Schönwetterperiode begünstigt.

Das Entwicklungsbild ist im übrigen durch eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf grössere Ent-

fernungen geprägt, namentlich im Einzelreiseverkehr. Auch hat die seit einigen Jahren unter dem Einfluss der steten Verbesserung der Einkommensverhältnisse sich abzeichnende Steigerung der Nachfrage nach höherem Reisekomfort angehalten und insbesondere einen weiteren Anstieg der Erstklassquote bewirkt. Besonders vermerkt sei auch die beachtliche Zunahme der internationalen Autotransporte in Reisezügen sowie der Zahl der durch die Eisenbahn-Alpentunnel beförderten Autos. Im Berichtsjahr schleusten die Bundesbahnen insgesamt 572 472 Motorfahrzeuge durch den Gotthardtunnel, 121 882 Einheiten oder 27% mehr als 1965. Am Simplon stieg die Zahl der beförderten Motorfahrzeuge um einen Viertel auf 121 752.

Entwicklung des Personenverkehrs (Einander angepasste Massstäbe)



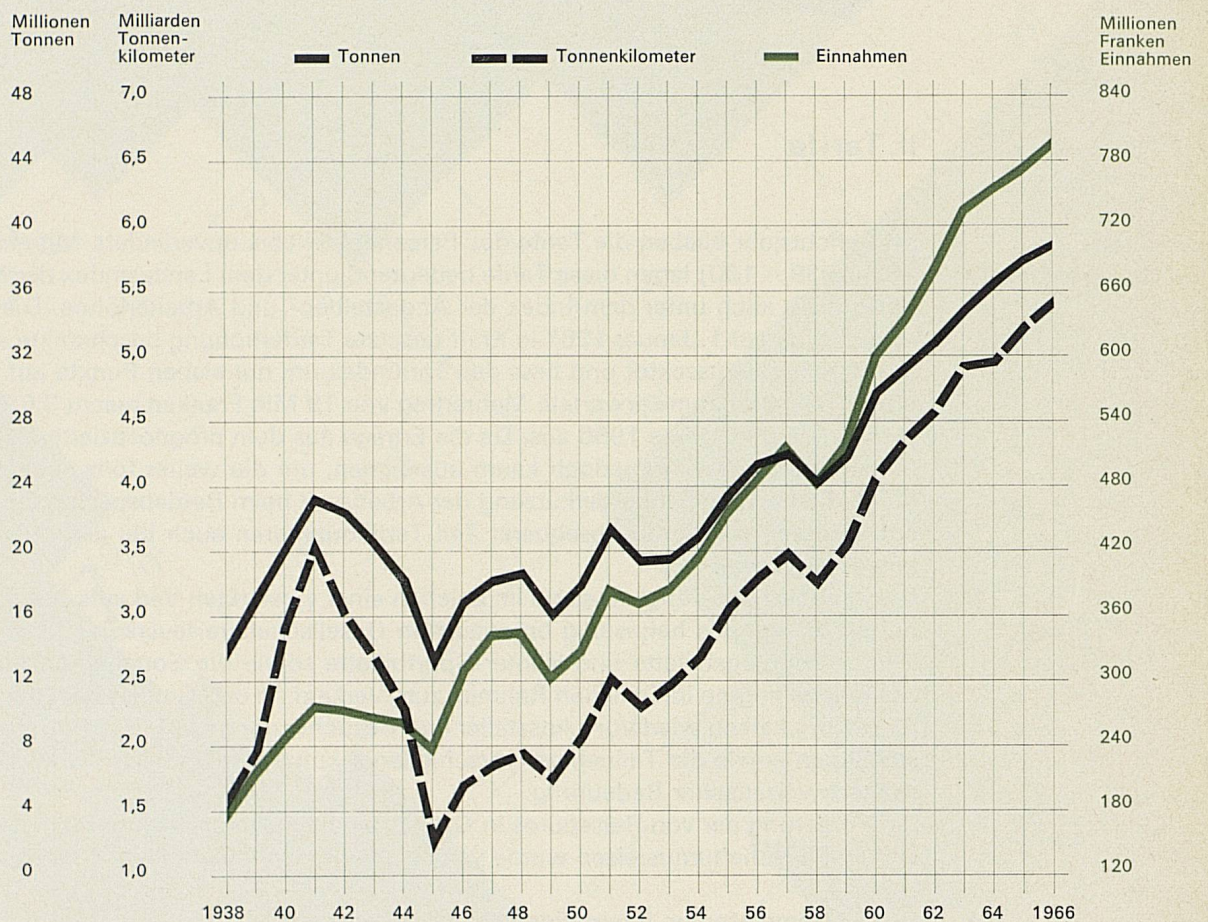
Güterverkehr

Das Transportvolumen erhöhte sich im Berichtsjahr um 2% auf 38,6 Mio Tonnen. Damit hat sich der Zuwachs weiter verringert, erreichte er doch 1965 rund 4% und während der letzten zehn Jahre im Mittel sogar 5,3%. In absoluten Zahlen nahm der Güterverkehr 1966 um 750 000 Tonnen zu. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr stiegen um 20,6 Mio Franken auf 793,1 Mio Franken. Die einzelnen Verkehrssektoren weisen folgende Entwicklung auf:

		1964	1965	1966
Gepäck- und Expressgut	Mio Franken	54,5	55,5	59,3
Post	Mio Franken	43,0	45,5	48,3
Stückgüter	Mio Franken	123,1	132,8	130,8
Tiere	Mio Franken	6,5	6,4	5,7
Wagenladungen	Mio Franken	528,6	532,3	549,0

Charakteristisch für die Verkehrsentwicklung ist, dass der schweizerische Aussenhandels- und der Binnenverkehr gesamthaft stagnierten. Dies wirkte sich insbesondere beim Bahnimport aus, der um 2,0 Mio t auf 15,2 Mio t sank. Der Ausfall ist vor allem auf den rückläufigen Direktimport von Mineralöl, die Abnahme des Kohlenbedarfes und die zunehmende Einfuhr von Gütern auf der Strasse zurückzuführen. Bei den flüssigen Treib- und Brennstoffen verschoben sich die Transporte stärker auf die beiden Inlandraffinerien, die 1966 bereits 22% des schweizerischen Verbrauchs produzierten. Die Abfahrten der Bundesbahnen von den Basler Rheinhäfen erreichten 4,1 Mio t oder 7% weniger als im Vorjahr; die Abtransporte auf der Strasse nahmen dagegen um 4% zu.

Entwicklung des Güterverkehrs (Einander angepasste Massstäbe)



Während der Bahnexport mit 1,65 Mio t leicht unter dem Vorjahr lag, erhöhte sich der Binnenverkehr um 2,1 Mio t auf 11,3 Mio t. Die Zunahme ist vor allem der Produktionsausweitung der inländischen Raffinerien und den Zementtransporten, namentlich für Kraftwerkbauten in Graubünden, zu verdanken.

Der internationale Transitverkehr vermochte seinen Anstieg fortzusetzen. Im Jahre 1966 beförderten die SBB insgesamt 9 Mio t oder 480 000 t (5,7%) mehr als im Vorjahr. Der Transitverkehr über die beiden schweizerischen Alpentransversalen verzeichnete im Jahre 1966 neue Höchstwerte. Über den Gotthard wurden 6,4 Mio t und über den Simplon 1,7 Mio t befördert. Gesamthaft betrachtet expandierte der transalpine Verkehr allerdings nur in der Richtung Nord-Süd. In der Gegenrichtung konnte immerhin im Lebensmittelverkehr über Chiasso mit insgesamt 122 000 Wagen eine Zunahme um 9% gebucht werden.

Die Entwicklung des Transitverkehrs durch die Schweiz ist in starkem Masse von der Konjunkturlage in Italien abhängig. Die wirtschaftliche Situation hat sich dort nach der Rezession von 1963/64 sichtlich konsolidiert. Das Bruttosozialprodukt, der Verbrauch und die Investitionen nahmen im Jahre 1966 real um etwa 5% zu. Bemerkenswert erscheint, dass sich der Gütertausch mit dem nördlichen Europa vermehrt auf Investitions- und Konsumgüter verlagert, während die Einfuhr von Roh- und Betriebsstoffen rückläufig ist. Dieser Trend, der einerseits durch das italienische Binnenwachstum und den Gemeinsamen Markt, andererseits durch wirtschaftlich-industrielle Strukturänderungen bedingt ist, bedeutet eine entscheidende innere Stärkung des Transitverkehrs. Die heutige Vielfalt an Gütern – vor dem Krieg machte allein die Kohle zwei Drittel der gesamten Durchfuhr aus – dürfte auch in Zukunft eine gewisse Stabilität der Transportmenge garantieren.

II. Tarife

Personen- und Gepäckverkehr

Im Berichtsjahr blieben die Tarife des Personenverkehrs unverändert. Mit einem Fahrpreisindex von 163 (1939 = 100) lagen diese Tarife bedeutend unter dem Landesindex der Konsumentenpreise und namentlich auch unter dem Index der Angestellten- und Arbeiterlöhne. Die im Sinne einer Sofortmassnahme auf 1. Januar 1967 in Kraft gesetzte Tarifierhöhung beschränkte sich zur Hauptsache auf den Abonnementssektor und liess den Tarifindex um nur sieben Punkte auf 170 ansteigen. Der aus dieser Teilmassnahme erwartete Mehrertrag von 19 Mio Franken macht 3,6% der Personenverkehreinnahmen des Jahres 1966 aus. Da die Erträge aus dem prognostizierten Mehrverkehr und die Rationalisierungsgewinne jedoch kaum ausreichen, um die weiter fortschreitende Teuerung und den durch die bevorstehende Verkürzung der Arbeitszeit beim Betriebspersonal bedingten Mehraufwand aufzufangen, werden in absehbarer Zeit Tarifkorrekturen auch bei den übrigen Fahrausweisen unumgänglich sein.

Die kommerzielle Tätigkeit stand im Zeichen einer verstärkten Verkaufs- und Verkehrsförderung, wobei der Pflege des bahnseitig organisierten Gesellschaftsreiseverkehrs besondere Sorgfalt galt. Die Winter-Sonntagsbillette und Winter-Sportbillette sowie die Sommer-Ausflugsbillette ab grösseren Städten gelangten im üblichen Rahmen zum Verkauf. In den Genuss der Fahrvergünstigung «Einfach für retour» kamen wiederum Aussteller und Besucher der grossen schweizerischen Messen und Ausstellungen sowie die Teilnehmer verschiedener kultureller und sportlicher Veranstaltungen von gesamtschweizerischer Bedeutung.

Zur Förderung der von Reisebüros in Grossbritannien, Deutschland und in den Niederlanden organisierten Pauschalturnusreisen wurde versuchsweise ein Ferienbillett zu ermässigtem Preis eingeführt.

Beim «Gemeinsamen internationalen Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck» ergaben sich Änderungen infolge von Fahrpreiserhöhungen in Deutschland, Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Österreich, Grossbritannien, Schweden und Jugoslawien. Damit wird offenbar, dass auch die ausländischen Eisenbahnen sich der Teuerung nicht ohne entsprechende Tarifmassnahmen zu erwehren vermögen. Um den Bedürfnissen des amerikanischen Marktes besser zu entsprechen, wurde – in Anpassung an die ermässigten Exkursionstarife im transatlantischen Luftverkehr mit einer Geltungsdauer von 21 Tagen – das Sortiment der Eurailpässe um einen Fahrausweis von gleicher Geltungsdauer ergänzt. Der Verkaufspreis beträgt 99 Dollars. Im Bestreben, die kommerzielle Stellung im Ausland zu festigen, schenkten die Bundesbahnen auch im Berichtsjahr der Pflege enger Kontakte mit den Agenturen der Schweizerischen Verkehrszentrale und mit den ausländischen Bahnen und Reisebüros ihre volle Aufmerksamkeit.

Wachstum der Transportleistungen, der Investitionen und des Personalbestandes im Jahrzehnt 1956–1966



Die von Ende 1956 bis Ende 1966 erzielte Zunahme der Transportleistungen um 23% im Personenverkehr und um 64% im Güterverkehr konnte als Folge namhafter Investitionen und organisatorischer Massnahmen mit einer Erhöhung des Personalbestandes um nur 7% bewältigt werden. Die effektiven Arbeitsstunden haben sogar um weniger als 1% zugenommen.



Güterverkehr

Wie im Personenverkehr, so erfuhren die Tarife des Güterverkehrs während des Berichtsjahres keine Änderungen. Auch hier wurden jedoch auf den 1. Januar 1967 im Sinne einer Sofortmassnahme einige Tariferhöhungen vorgenommen. Aus dieser Tarifrevision werden jährlich Mehreinnahmen in der Grössenordnung von 30 Mio Franken erwartet. Der Gütertarifindex (1939 = 100) steigt dadurch im gewogenen Mittel auf 140 Punkte. Die Tarifmassnahmen bezweckten eine rasche Hebung des Kostendeckungsgrades in einigen untertarifierten Sektoren des Stückgut- und Wagenladungsverkehrs. Im Rahmen der allgemeinen Konzeption wird dieses Ziel weiter zu verfolgen und eine eigentliche Strukturreform durchzuführen sein. Um betriebliche und abfertigungstechnische Vereinfachungen zu ermöglichen, erfuhren die «Allgemeinen Tarifvorschriften» auf 1. Januar 1967 gewisse Änderungen. Gleichzeitig wurde der Expressgutverkehr in die Systematik des allgemeinen Güterverkehrs eingebaut. Auf denselben Zeitpunkt erfolgte auch eine Erhöhung der Nebengebühren.

In verschiedenen Ländern, so in Deutschland, Frankreich, Österreich, Norwegen und Schweden, wurden die Gütertarife erhöht, was eine Änderung der internationalen Tarife erforderte. Die in Frankreich auf den 1. Juni 1966 in Kraft gesetzten Massnahmen brachten eine bedeutsame strukturelle Änderung des Tarifsystems. Durch Verstärkung der Degression im Entfernungsbereich von 500 bis 800 km ist eine Tarifreduktion entstanden, welche die Gefahr einer Umfahrung der Schweiz erhöht. Im Überseeverkehr zeichnet sich durch das Aufkommen des «Transcontainers» eine umwälzende Neuerung ab. Die SBB wirken in der «Pushing Group» des Internationalen Eisenbahnverbandes mit, die gemeinsame Tarif- und Marktstudien unternimmt, um den Grossbehältertransport ab den Seehäfen für die Schiene gewinnen zu können.

III. Betrieb

Betriebsleistungen

Mit Genugtuung kann festgehalten werden, dass die Betriebsabwicklung im Berichtsjahr planmässig war. Dies ist insbesondere der Inbetriebnahme neuer Anlagen und neuen Rollmaterials, aber auch zahlreichen betriebsorganisatorischen Massnahmen zu verdanken. Die Zahl der Zugskilometer nahm um 1,4% auf 84,5 Mio zu, jene der Bruttotonnenkilometer um 2,2% auf 28 937 Mio. Das durchschnittliche Gewicht der Züge hat sich demnach weiter erhöht. Beachtung verdient auch die langfristige Entwicklung des Zugangebotes. Bei den Reisezügen ist die mittlere Zugsdichte pro Tag von 44,9 im Jahre 1950 auf 52,2 im Jahre 1966 angestiegen, also um 16%. Die Zahl der Reisendenkilometer – die eigentliche Transportleistung – hat im selben Zeitraum um 40% zugenommen. Die Zahl der Güterzüge im Streckendurchschnitt ist von 13,3 auf 26,4 pro Tag oder um 98% angestiegen, während die Zahl der Tonnenkilometer sogar um 159% zugenommen hat. Die in diesen Zahlen zum Ausdruck kommende bessere Auslastung der Züge ist erfreulich.

Im Angebot von Reisezügen sind zwei wichtige Neuerungen zu verzeichnen. Einmal wurden für die Besucher bedeutender schweizerischer Messen regelmässige Schnellverbindungen geschaffen, nämlich von Rorschach über St. Gallen–Zürich zum Genfer Automobilsalon, von Genf zur Basler Mustermesse, von Zürich zum Comptoir in Lausanne und von Zürich zur Olma in St. Gallen. Ausserdem führten die Bundesbahnen zu Beginn und am Ende der Sommerferien zwischen den wichtigsten Bevölkerungszentren und verschiedenen Feriengebieten direkte Züge ein. Beiden Massnahmen war ein voller Erfolg beschieden.

Bei der Planung und Abwicklung des Güterverkehrs legen die Betriebsorgane neben dem Bestreben nach möglichst guter Auslastung der Züge besonderen Wert auf ein günstiges Verhältnis zwischen Regel- und Bedarfszügen. Der Anteil der Bedarfszüge soll eher erhöht werden, womit sich eine bes-

◀ Für jedes Gut den richtigen Wagen: Doppelstockwagen für Automobile, Kesselwagen für Benzin, Plattformwagen für sperrige und wetterunempfindliche Güter, Silowagen für Getreide, hochwandige Wagen vor allem für Alteisen und Kohle.

sere Anpassung des Leistungsangebots an die Verkehrsnachfrage erreichen lässt. Sehr grosse betriebliche Leistungen waren wiederum auf der Gotthardlinie zu erbringen. Während Tagesleistungen von über 80 000 t im Jahre 1964 und früher noch unbekannt waren und im Jahre 1965 nur in elf Fällen vorkamen, wurden solche Leistungen im Berichtsjahr bereits an 26 Tagen erzielt. Die neue Tageshöchstleistung stieg auf 87 900 Bruttotonnen.

Nach eingehender mehrjähriger Vorarbeit konnte das für den Betriebsdienst grundlegende neue Reglement über den Fahrdienst (FDR) in Druck gegeben werden. Das auf den Fahrplanwechsel 1967 in Kraft tretende Reglement, das jenes vom 20. Mai 1951 ersetzt, ist dem neuesten Stand der Technik angepasst und bringt eine Reihe von Änderungen und Vereinfachungen, die eine sichere und wirtschaftliche Betriebsabwicklung gestatten.

Fahrplan und Betrieb auf inter- nationaler Ebene

Die Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK), die unter dem Vorsitz von Herrn Generaldirektor Wellinger, Vorsteher des Bau- und Betriebsdepartementes, im September in Madrid tagte, stimmte neuen Statuten zu, die auf den 1. Januar 1967 in Kraft traten, vorläufig jedoch nur provisorischen Charakter aufweisen. Die Versammlung beschloss die Beibehaltung des 1965 eingeführten Zweijahres-Fahrplanes. Der internationale Fahrplan erfuhr wiederum zahlreiche Verbesserungen. Die SBB wurden als geschäftsführende Verwaltung für die Jahre 1967–1972 bestätigt.

Mitte November trat in Amsterdam – ebenfalls unter dem Vorsitz der SBB – die Konferenz für internationale Reisebüro-Sonderzüge zusammen. Aufgabe dieses Gremiums ist es, den Fahrplan der Sonderzüge der grossen westeuropäischen Reiseagenturen festzulegen. Für die kommende Reise-saison sind in diesem Verkehr 828 Züge mit Bestimmung Schweiz und im Transit durch unser Land vorgesehen. In zahlreichen Fällen konnten bedeutende Fahrzeitverkürzungen verwirklicht werden.

An der Europäischen Güterzugfahrplankonferenz (LIM), die im November in Bukarest stattfand, wurde der internationale Güterverkehrsfahrplan weiter verbessert. Als Neuerung sei die Aufnahme der Griechischen und Bulgarischen Eisenbahnen ins TEEM-Netz erwähnt.

Der internationale Personen- und Gepäckwagenverband (RIC) setzte die Revision der Satzungen und des Übereinkommens fort. Diese im Jahre 1965 begonnene Aufgabe wurde an einer Ausschuss-Sitzung im Juni in Lübeck abgeschlossen. Der Statutenentwurf wurde durch die Vollversammlung der Europäischen Wagenbeistellungskonferenz (EWK) als leitendes Organ des RIC-Verbandes an ihrer Tagung in Madrid genehmigt. Die EWK stimmte ebenfalls dem neuen RIC-Übereinkommen zu. Den SBB wurde die Geschäftsführung, die sie seit der Gründung im Jahre 1921 innehaben, für die Periode 1967 bis 1972 neuerdings übertragen.

Der Ausschuss des Internationalen Güterwagenverbandes (RIV) trat Ende November unter dem Vorsitz der SBB in Bruxelles zusammen und behandelte über 350 Änderungsanträge, die die beteiligten Bahnunternehmen zu den Satzungen und dem RIV-Übereinkommen eingebracht hatten. Eine Neuausgabe des RIV befindet sich in Vorbereitung.

Das EUROP-Güterwagenübereinkommen, das die gemeinsame Benützung der in diesem Pool eingebrachten Güterwagen regelt und dessen Geschäftsführung den SBB übertragen ist, umfasste am Jahresende 216 765 Wagen. Der Anteil der SBB ist mit 8200 Wagen unverändert geblieben. Die Mitgliedverwaltungen haben mit Ausnahme der Österreichischen Bundesbahnen beschlossen, ab 1. Januar 1967 einen gemeinsamen Park mit 37 041 zweiachsigen Flachwagen zu bilden. Der Beitrag der SBB beläuft sich vorläufig auf 799 Wagen.



darum ein
Halbtax—
Abonnement

SBB

