Verkehr und Betrieb

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1959)**

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Verkehr und Betrieb

Bahnhof Schaffhausen

I. Verkehrsvolumen

1. Personenverkehr

Der im Berichtsjahr eingetretene erneute wirtschaftliche Aufschwung kommt in der Entwicklung des Personenverkehrs der Bundesbahnen nur relativ schwach zum Ausdruck. Immerhin stieg der Verkehr noch etwas an und erreichte mit 223,2 Mio Reisenden einen neuen Höchststand. Die Verkehrszunahme beträgt gegenüber dem Vorjahr 0,7% und erreicht damit die vor Jahresfrist erzielte Zuwachsrate (1%) nicht ganz. Die 1958 eingetretene Abflachung des Anstieges der Verkehrskurve setzt sich fort (vgl. Diagramm Seite 2). Die im Herbst durchgeführte Tariferhöhung hat die Verkehrszunahme möglicherweise vorübergehend etwas gedämpft; soweit im jetzigen Augenblick beurteilbar, kann jedoch eine bleibende nachteilige Wirkung dieser Massnahme auf den Verkehr nicht festgestellt werden. In erster Linie setzt die bedeutende Ausdehnung der übrigen Verkehrsmittel, insbesondere des Privatwagens, einem stärkeren Aufschwung des Eisenbahnverkehrs Schranken. Dies kommt vor allem beim Geschäftsreiseverkehr zum Ausdruck, bei dem – von den Hauptlinien abgesehen – der seit Jahren festzustellende Rückgang anhält. Dagegen wird die Eisenbahn von der erfreulichen Entwicklung des immer breitere Bevölkerungsschichten erfassenden touristischen Verkehrs befruchtet. Dies gilt im besondern auch für den internationalen Verkehr.

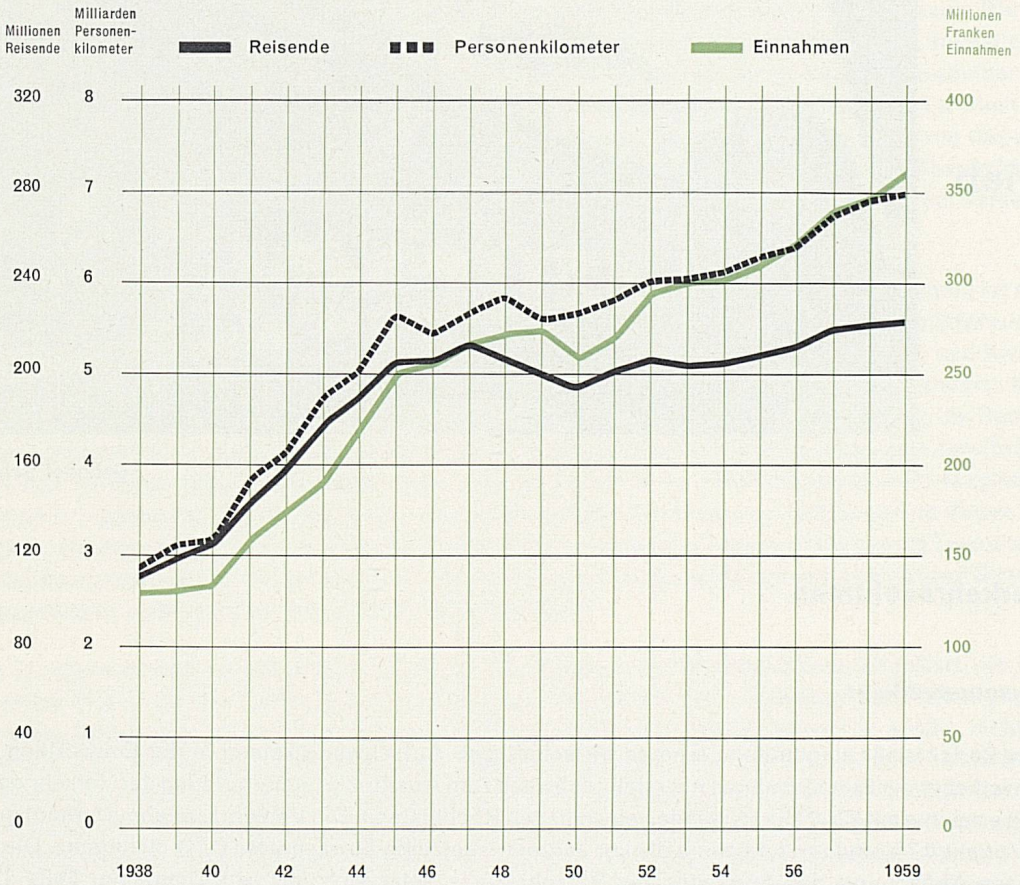
Die drei grossen Verkehrsgruppen haben sich nur unbedeutend verändert: Beim Einzelreiseverkehr ist eine geringe Zurückbildung eingetreten (0,1%). Der Gruppenreiseverkehr hingegen verzeichnet eine Zunahme (2,5%). Auch der Abonnentenverkehr ist leicht angewachsen (1,1%). Die in Personenkilometern gemessenen Verkehrsleistungen haben etwas stärker zugenommen als die Verkehrsmengen, nämlich um 1,4%. Die schon seit Jahren festgestellte Ausdehnung der durchschnittlichen Beförderungsdistanz hat auch im Berichtsjahr angehalten.

Die Einnahmen sind etwas stärker angestiegen als die Verkehrsmengen, was hauptsächlich auf die Tariferhöhung vom 1. Oktober zurückzuführen ist (siehe «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen», Seite 55).

2. Güterverkehr

Nachdem der konjunkturelle Einbruch des Jahres 1958 zu einer Senkung der Gütertonnage des Vorjahres auf 24,2 Mio Tonnen geführt hatte, hat die Berichtsperiode einen Anstieg des Verkehrsvolumens auf 25,8 Mio Tonnen gebracht. Damit wurde das Rekordniveau des Jahres 1957 (26,0 Mio Tonnen) beinahe erreicht. Unter dem Einfluss des höheren Bedarfes an industriellen Roh- und Betriebsstoffen, grösserer Ansprüche an den Export, verstärkter Bautätigkeit sowie des andauernd hohen Verbrauches setzte bereits im zweiten Quartal 1959 eine Verkehrsbelebung ein, die sich bis zum Jahresende noch intensivierte. Der langfristige Tonnenindex, der im Vorjahr 107,3 Punkte betrug, stieg auf 115,5 Punkte an (Jahresmittel 1952/57 = 100).

Entwicklung des Personenverkehrs



Der Bahn-Importverkehr, auf den 42% der gesamten Gütertransporte entfielen, erreichte 10,7 Mio Tonnen; davon wurden 3,14 Mio Tonnen von den Rheinhäfen mit der Bahn ins Landesinnere abgeführt. Die Einfuhrmenge war um 550000 Tonnen grösser als 1958. Sie blieb jedoch um rund eine Mio Tonnen hinter dem Spitzenjahr 1957 zurück, was hauptsächlich den rückläufigen Kohlenimporten zuzuschreiben ist. Der Bahn-Exportverkehr hingegen übertraf mit 1,02 Mio Tonnen (4% des Gesamtverkehrs) alle Vorjahresergebnisse.

Der Transitverkehr erreichte 5,17 Mio Tonnen oder einen Fünftel der Gesamttonnage. Die Durchfuhrmenge – namentlich von Eisen und Stahl, Lebensmitteln und Kohlen – war um 810000 Tonnen grösser als im Jahre 1958 und um 360000 Tonnen grösser als im bisherigen Rekordjahr 1957.

Der Binnenverkehr, der 31% der Gesamttransporte ausmacht, war bei anziehenden Zementlieferungen ebenfalls höher als in allen Vorperioden und erreichte 8,0 Mio Tonnen. Die Zuwachsrate war im Binnenverkehr wegen der expandierenden Strassenkonkurrenz jedoch am geringsten. Auf die sogenannten Nebenverkehre, wozu die Beförderung von Gepäck, Expressgut, Post und Tieren gehört, entfielen ungefähr gleich viel Tonnen wie im Vorjahr (rund 1 Mio Tonnen).

Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr folgten der Transportentwicklung und stiegen im Berichtsjahr auf 518,8 Mio Franken (vgl. Abschnitt «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen», Seite 55).

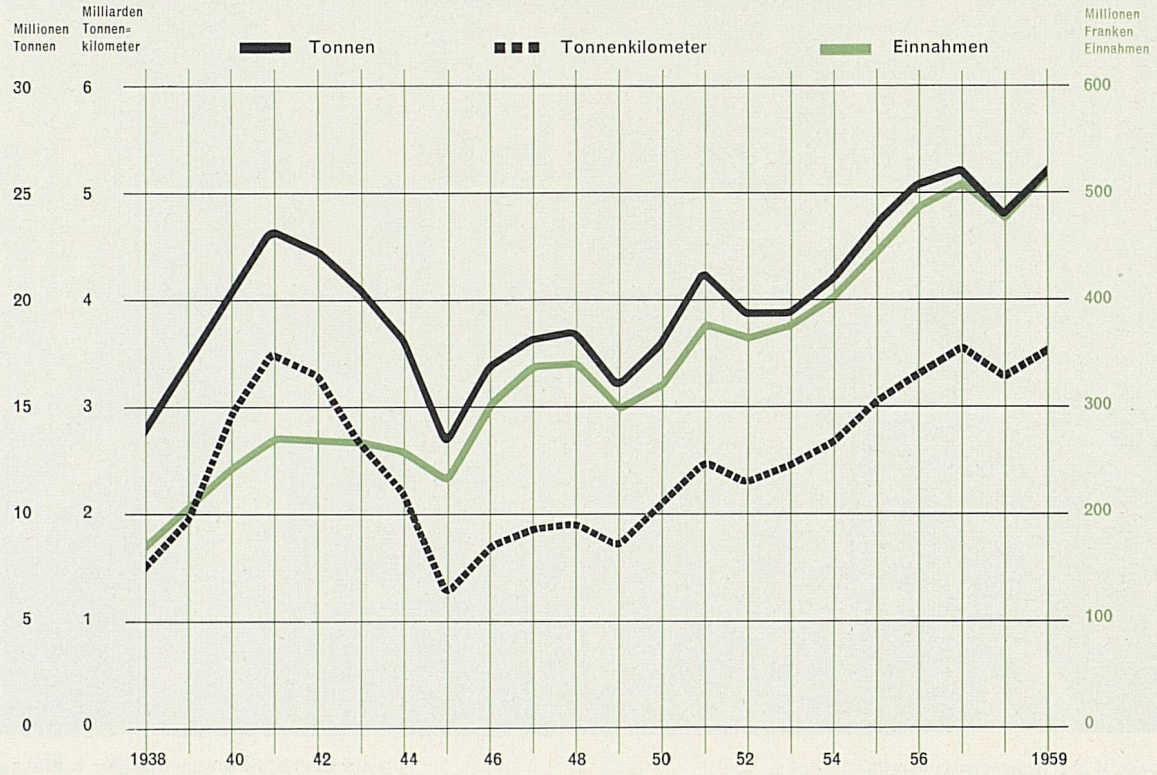
II. Tarife

1. Personen-, Gepäck- und Expressguttarife

Erhöhung und Reform der Tarife

Auf den 1. Oktober wurde eine Reform der Personen-, Gepäck- und Expressguttarife in Kraft gesetzt. Sie bezweckte in erster Linie eine Anpassung der Preise an die anhaltende Teuerung. Zusammen mit einer ganzen Reihe struktureller Änderungen und Vereinfachungen wurden ferner eine Rationalisierung und Modernisierung des Verkaufes und der Kontroll- und Abrechnungsvorgänge angestrebt. Im Personenverkehr beträgt die durchschnittliche Verteuerung 11½%, im Gepäck- und Expressgutverkehr 22%.

Entwicklung des Güterverkehrs (Gesamtgüterverkehr)



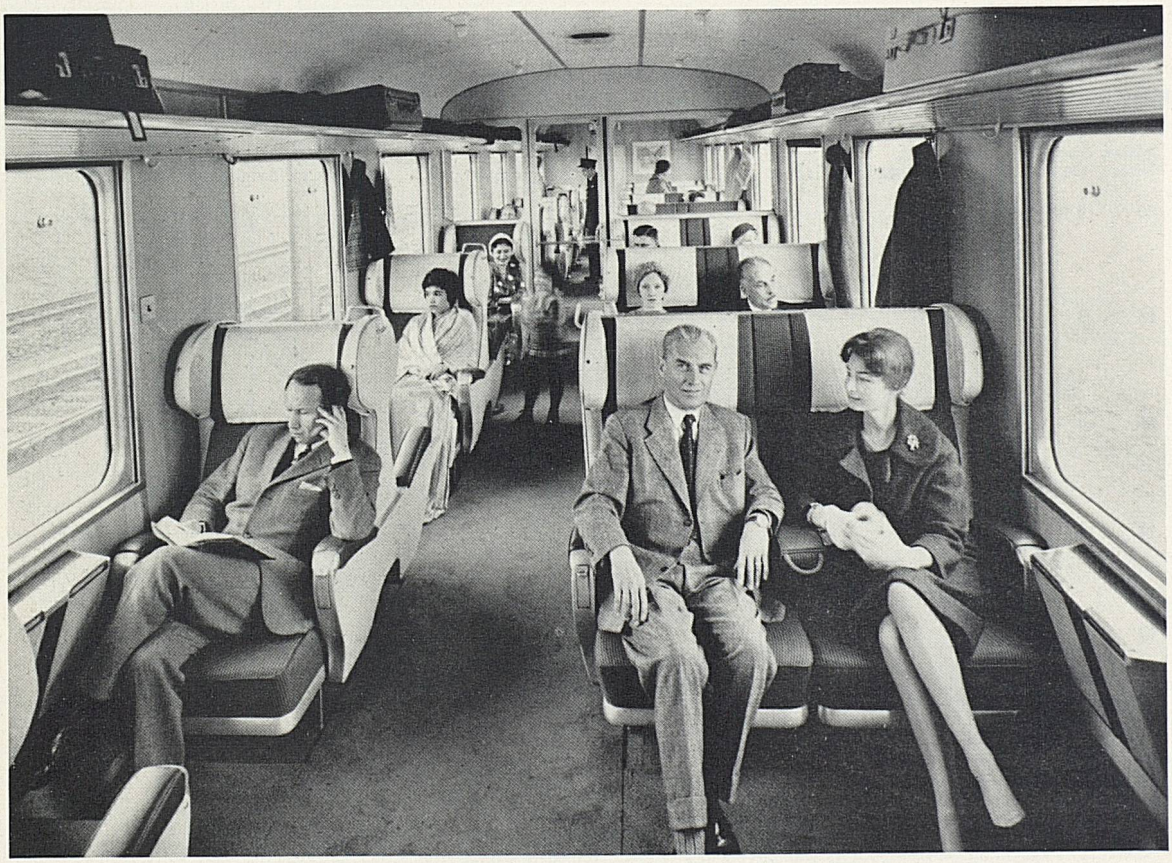
Im Normaltarif wurde der Aufbau der Kilometersätze (Entfernungsstaffelung, Klassenspannungsverhältnis, Retourrabatt) gemäss der im Jahre 1948 durchgeführten Reform beibehalten. Der Kilometersatz für einfache Fahrt in der 2. Klasse und für Entfernungen von 1–150 km wurde von 10,5 Rp. auf 11,2 Rp. erhöht (gegenüber 10 Rp. im Jahre 1948). Im Normaltarif und den von diesem abgeleiteten Tarifen erfolgt nun die Fahrpreisberechnung bei allen Entfernungen auf Grund des Zonenprinzips (bisher lediglich bei Entfernungen von 151 km und mehr). Ferner wurden die Fahrpreisaufrundung abgeändert und eine Mindestdistanz eingeführt. Bei der Fahrvergünstigung «Einfach für Retour» wurden die Mindestfahrpreise auf 5 Franken in der 2. Klasse und 7 Franken in der 1. Klasse erhöht.

Beim Ferienbillet erfuhr die feste Taxe eine Erhöhung auf 18 Franken in der 2. Klasse und auf 24 Franken in der 1. Klasse. Die Streckentaxen sowie die Preise der verbilligten Ausflugsbillette wurden im Rahmen des Normaltarifes erhöht.

Im Tarif für Gesellschaften und Schulen wurde die Zahl der Taxgruppen vermindert und den Konkurrenzverhältnissen besser angepasst. Die Gruppenfahrpreise werden nach folgenden festen Ermässigungssätzen von den gewöhnlichen Fahrpreisen einfacher Fahrt und für Hin- und Rückfahrt abgeleitet:

Gesellschaften		Schulen	
8–24 Personen	27½%	1. Altersstufe (bis zum 10. Schuljahr)	70%
25–249 Personen	35%	2. Altersstufe (vom 11. Schuljahr an)	50%
250 und mehr Personen	40%		

Die Preise für Generalabonnemente wurden wie folgt festgesetzt:	2. Klasse	1. Klasse
Jahresabonnement	Fr. 1130	Fr. 1580
Monatsabonnement oder 1. Monatsrate	Fr. 180	Fr. 260
2.–11. Monatsrate	Fr. 100	Fr. 140



Im Einheits-Personenwagen 1. Klasse

Das Generalabonnement mit Ratenzahlung wird jetzt in 11 Raten ausgegeben, wobei die 11. Rate auch für den 12. Monat gültig ist. Die unmittelbar an eine zwölfmonatige Abonnierung anschliessende erste Rate eines neuen Abonnementes zu verbilligtem Preis wird nicht mehr gewährt. Der Abonnent kann damit nach einem Jahr ohne preisliche Nachteile eine Pause in der Abonnierung einschalten. Im Interesse der Abonnenten wurden ferner die Möglichkeiten der Verlängerung und Übertragung der Generalabonnemente erweitert. Das Klassenspannungsverhältnis wurde jenem aller andern Tarife angeglichen (1:1,4 statt 1:1,33, wie bisher).

Zur Förderung des Verkehrs, insbesondere des touristischen Verkehrs, wurde ein einmonatiges Halbtaxabonnement zum Preise von 35 Franken geschaffen. Die Preise der drei- und zwölfmonatigen Halbtaxabonnemente wurden auf 70 Franken bzw. 230 Franken erhöht. Die bisherigen Ferien-Generalabonnemente und die kombinierten Halbtax-Generalabonnemente wurden als solche aufgehoben. Es können nun zu allen Halbtaxabonnementen beliebig Zusatzkarten für fünf oder zehn Generalabonnementstage hinzugekauft werden, womit sich ein einfacherer, reichhaltigerer und anpassungsfähigerer Ersatz für die aufgehobenen Abonnemente ergibt. – Beim Netzabonnement wurden neben einigen preislichen Korrekturen die Verlängerungen und Übertragungen erleichtert. Das wenig gefragte kombinierte Netz- und Halbtaxabonnement wurde aufgehoben.

Bei den Streckenabonnementen ging es vor allem darum, der Kostenlage besser Rechnung zu tragen. So mussten insbesondere das Schülerabonnement und die Arbeiterabonnemente etwas überdurchschnittlich verteuert werden. Der besondere Sozialrabatt für Schülerabonnemente beträgt jetzt noch 40%, jener für Arbeiterabonnemente 25%. Auch die Preisspanne zwischen Abonnementen für zwei tägliche Fahrten und solchen für vier tägliche (d. h. unbeschränkte) Fahrten wurde verringert.

Bei den Streckenabonnementen für gelegentliche Fahrten wurden das einmonatige Abonnement für zehn Hin- und Rückfahrten (Serie 17) und das dreimonatige Schülerabonnement für fünf Hin- und Rückfahrten (bisher Serie 26) aufgehoben. An die Stelle des dreimonatigen Arbeiterabonnementes für fünf Hin- und Rückfahrten (Serie 35) trat ein entsprechendes, allgemein erhältliches Abonnement (Serie 18). Alle Abonnemente für gelegentliche Fahrten erhielten eine einheitliche Geltungsdauer von drei Monaten.

Im Einheits-Personenwagen 2. Klasse

Gegenwärtig besteht somit folgendes Sortiment von Streckenabonnementen:

Allgemein erhältliche Abonnemente

Serie 10: Persönliches Abonnement, gültig für eine unbeschränkte Anzahl Fahrten
Serie 11: Persönliches Monatsabonnement, gültig für täglich eine Hin- und Rückfahrt
Serie 15: Unpersönliches Abonnement, gültig für 20 einfache Fahrten in drei Monaten
Serie 16: Persönliches Abonnement, gültig für 10 Hin- und Rückfahrten in drei Monaten
Serie 18: Persönliches Abonnement, gültig für fünf Hin- und Rückfahrten in drei Monaten

Schüler- und Lehrlingsabonnemente

Serie 20: Persönliches Abonnement, gültig für eine unbeschränkte Anzahl Fahrten
Serie 26: Persönliches Abonnement, gültig für 10 Hin- und Rückfahrten in drei Monaten

Arbeiterabonnemente

Serie 30: Persönliches Monatsabonnement, gültig für eine unbeschränkte Anzahl Fahrten an Werktagen
Serie 31: Persönliches Monatsabonnement, gültig für werktäglich eine Hin- und Rückfahrt

Bei der Ausfertigung und der Kontrolle von Streckenabonnementen sowie bei Rückerstattungen wurden verschiedene Vereinfachungen eingeführt. Kinder bis zum 16. Altersjahr erhalten nun die Schülerabonnemente ohne jede Förmlichkeit.

Eine Erhöhung und Reform des Gepäck- und Expressguttarifes drängte sich vor allem wegen des sehr schlechten Kostendeckungsgrades dieser im Verlaufe der Jahre verbesserten Verkehrsart und der zunehmenden betrieblichen Behinderung auf. An Stelle der bisherigen, proportional nach dem Gewicht berechneten Abfertigungsgebühr wurde für Kleinsendungen bis 50 kg ein fester Sendungszuschlag eingeführt. Bei den Zonenabfertigungen wurde die Zahl der Entfernungsgruppen von vier auf drei vermindert (1–75 km, 76–150 km, 151 km und mehr). Die Gewährung von Frachtvergünstigungen musste etwas eingeschränkt werden.

Der Vollzug des Bundesbeschlusses über die Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der Bundesbahnen brachte im direkten Verkehr von und nach 28 Privatbahnen tarifarische Änderungen, die gleichzeitig mit der Tarifreform in Kraft traten. Damit wurde trotz den Tariferhöhungen eine grosse Zahl von Verbindungen in diesem Verkehr verbilligt.

Übrige kommerzielle Massnahmen

Die Fahrvergünstigung «Einfach für Retour» wurde den Ausstellern und Besuchern der traditionellen schweizerischen Messen und Ausstellungen (Automobilsalon, Mustermesse, Comptoir, OLMA) sowie den Teilnehmern von acht gesamtschweizerischen Veranstaltungen kultureller, folkloristischer und sportlicher Art gewährt.

Am 1. Januar trat eine neue Übereinkunft über den direkten schweizerischen Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Tier- und Güterverkehr in Kraft. Sie bezweckt eine Vereinfachung und Vereinheitlichung der Tarifhandhabung im direkten Verkehr. In diese Übereinkunft konnten verschiedene neue Verwaltungen, insbesondere Luftseilbahnen und Automobilunternehmungen, aufgenommen werden.

Die internationalen Personentarife wurden durch Fahrpreiserhöhungen in Frankreich, Jugoslawien, Spanien und der Schweiz beeinflusst. Die Wettbewerbslage der Schweizer Bahnen gegenüber ausländischen Transitwegen hat sich dadurch nicht wesentlich verändert. Zu Beginn des Berichtsjahres konnte das bedeutende Vereinfachungs- und Vereinheitlichungswerk des neuen, gemeinsamen internationalen Tarifes für die Beförderung von Personen und Reisegepäck praktisch zum Abschluss gebracht werden. Das neue System wird von den Billetausgabestellen sehr geschätzt.

Seit 1. Januar wird in Nordamerika und Kanada ein neu geschaffenes europäisches Touristenabonnement für Amerikaner mit der Bezeichnung «Eurailpass» verkauft. Dieses «Europäische Generalabonnement» kann auf den Eisenbahnnetzen von 13 europäischen Ländern benützt werden, auf denen es während zwei Monaten zu unbeschränkten Fahrten in der 1. Klasse berechtigt. Der neue Fahrausweis hat sich gut eingeführt. Mit seiner Freizügigkeit entspricht er amerikanischem Denken und ist in diesem Sinne beste Werbung für Europareisen auf der Schiene.

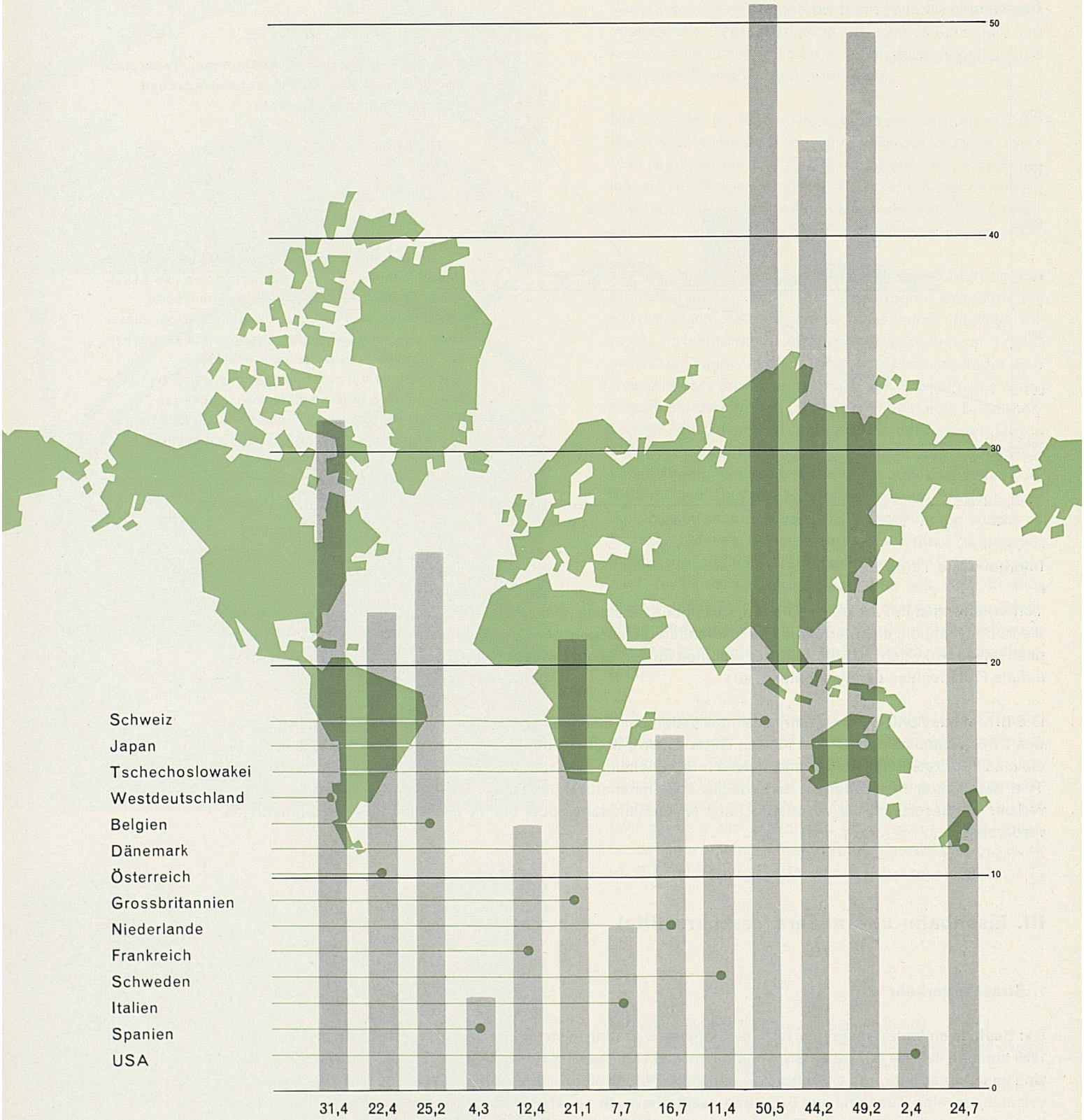
Die zunehmende Bedeutung des internationalen Verkehrs und der wachsende Wettbewerb der Verkehrsmittel im Auslandsgeschäft erheischten auch im Berichtsjahr wieder eine enge Zusammenarbeit mit den Agenturen der Schweizerischen Verkehrszentrale sowie mit den Reisebüros und Reiseorganisationen der wichtigsten verkehrsproduzierenden Länder. Die Notwendigkeit einer Verstärkung der kommerziellen Position der Schiene auf den grossen Verkehrsmärkten und die Wahrung der gemeinsamen Interessen erfordern je länger je mehr einen engeren Schulterschluss der europäischen Eisenbahnverwaltungen. Auch auf dem amerikanischen Markt drängt sich eine Aktivierung auf, wozu die Einführung des «Eurailpass» eine gute Ausgangslage bietet.

2. Güter- und Tiertarife

Binnentarife

Die Tariflage blieb im Berichtsjahr stabil. Das bestehende Gütertarifsystem erfuhr keine grundsätzlichen Änderungen.

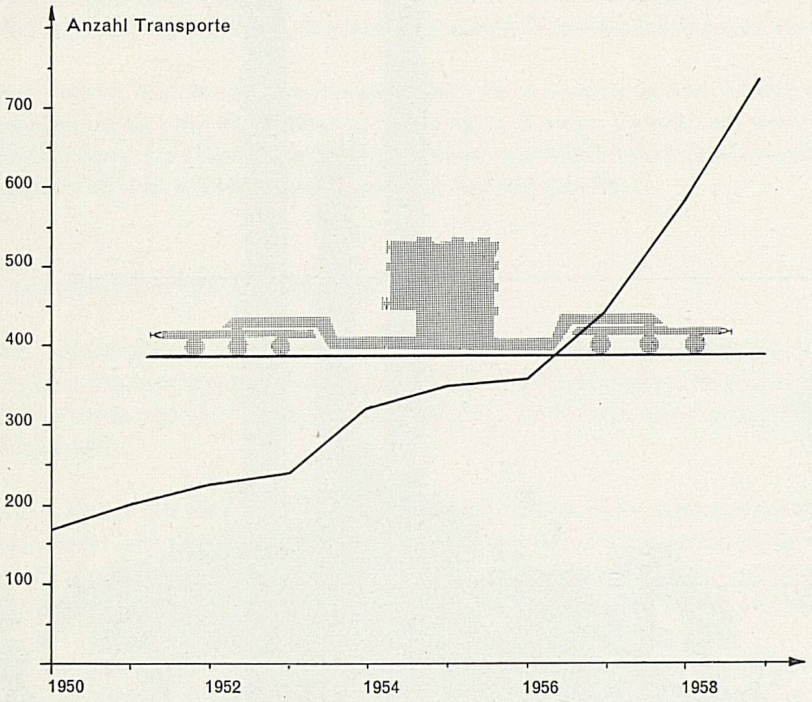
Verkehrsintensität im Personenverkehr verschiedener Länder



Anzahl Bahnfahrten pro Einwohner (1958)

Auf 1. Oktober trat ein neuer Nebengebührentarif in Kraft und brachte eine bessere Anpassung der Gebühren an die Kosten der bahnseitigen Leistungen. Eine Gebührenerhöhung war notwendig, weil der am 1. Januar 1952 herausgegebene Tarif den damaligen Stand der Kosten nur ungenügend berücksichtigte und weil die Kosten seit diesem Zeitpunkt erneut um 30% anstiegen.

Im Abkommenswesen wurde die bisherige Praxis weitergeführt. Neue, grundlegende Wettbewerbsmassnahmen wurden nicht getroffen. Die Kunden wurden dagegen vermehrt besucht. Die pauschale Frachtberechnung ist ausgebaut worden.



Entwicklung der aussergewöhnlichen Transporte über grössere Strecken im schweizerischen und internationalen Verkehr

Für die Beförderung voluminöser Industrieerzeugnisse (Maschinenteile, Rohre, Transformatoren usw.) sind immer häufiger aussergewöhnliche Transporte auszuführen, weil die äusseren Abmessungen dieser Güter das normale Umgrenzungsprofil überschreiten. Für derartige Transporte müssen jeweils verschiedene Vorsichtsmassnahmen getroffen werden. Dazu gehören insbesondere das Herabsetzen der Geschwindigkeit in Tunneln und auf Brücken, das Ausschalten der elektrischen Fahrleitung und die Förderung der Spezialwagen mit Diesel- oder Dampflokomotiven sowie die Anordnung von Kreuzungsverboten auf Doppelspurstrecken.

Internationale Tarife

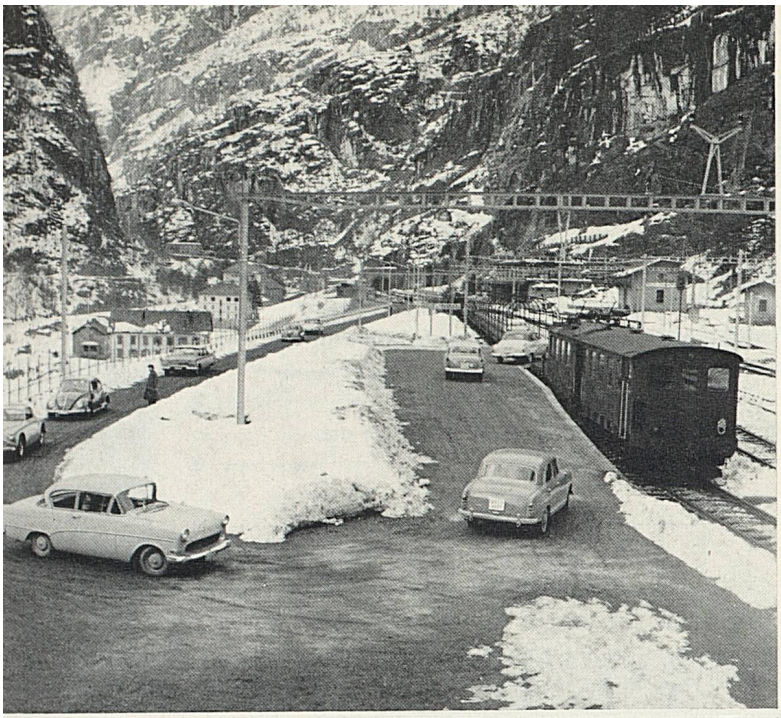
Tariferhöhungen in Frankreich, Ungarn, Luxemburg, Belgien, Dänemark, Schweden und Spanien zwangen die Bundesbahnen, die internationalen Verbandstarife anzugleichen. Im Kohlenverkehr aus dem Ruhrgebiet nach Italien wirkt sich die Erhöhung der Frachten für den Schiffstransport von Rotterdam nach Genua günstig auf die Frachtenlage der Eisenbahnen aus.

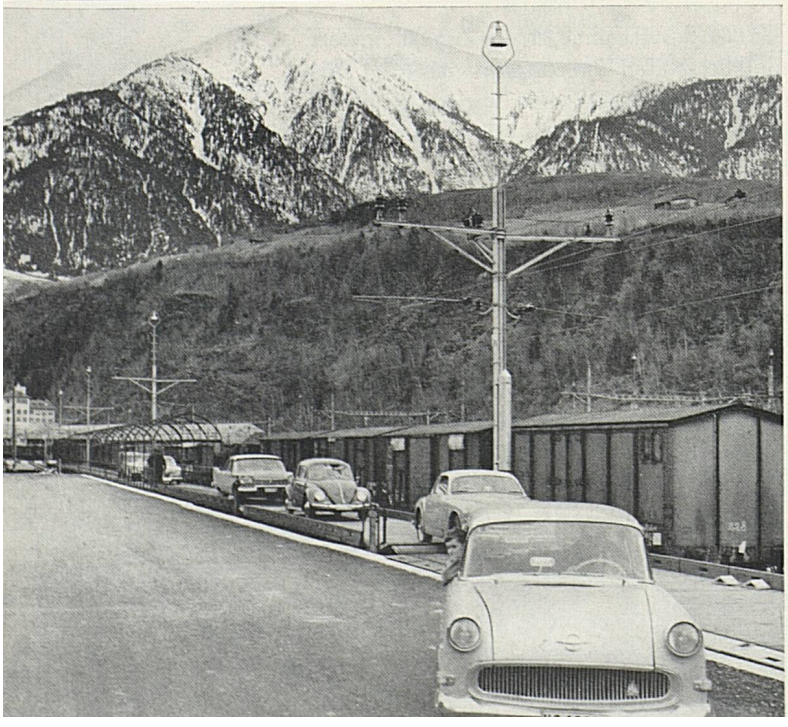
Die II. Kommission (Güterverkehr) des Internationalen Eisenbahnverbandes, deren Geschäftsführung bei den SBB (Kommerzieller Dienst für den Güterverkehr) liegt, prüfte die Grundlagen und Frachtsätze, die für die allfällige Erstellung eines gemeinsamen internationalen Transittarifes gelten müssten. Ferner wurden der Text des Abkommens über die tarifarische Zusammenarbeit der Eisenbahnen im internationalen Güterverkehr verbessert und die Veröffentlichung eines Merkblattes über die Vereinheitlichung der Binnentarife vorbereitet.

III. Eisenbahn und andere Verkehrsmittel

1. Strassenverkehr

Der Bestand an Motorfahrzeugen ist in der Schweiz weiterhin in starkem Anstieg begriffen. Am 30. September 1959 standen 429 969 private Personenautos im Verkehr, das sind 11,3% mehr als 1958. Der Zuwachs erhöhte sich von Jahr zu Jahr und erreichte 1959 mit 43 559 Wagen einen neuen Höchststand. Die Motorräder aller Art verzeichnen eine Zunahme um 6,2% und bezifferten sich auf 281 780 Einheiten. Im Berichtsjahr sind auch bedeutend mehr ausländische Personenautos in die Schweiz eingereist als in früheren Jahren. Die Individualisierung des Reiseverkehrs schreitet somit in unvermindertem Tempo weiter. Heute schon wird in den





hochentwickelten Ländern schätzungsweise weit mehr als die Hälfte der gesamten Beförderungsleistungen im Personenverkehr mit individuellen Transportmitteln erbracht. Die auf die Eisenbahn entfallende Quote sinkt ständig ab. Wenn sich der Bahnverkehr angesichts dieser Entwicklung zu behaupten und sogar leicht zu erhöhen vermochte, so kann dies nur mit einer stark gestiegenen Verkehrsnachfrage erklärt werden, die ihrerseits auf eine intensivierte Wirtschaftstätigkeit, verbesserte Einkommensverhältnisse, veränderte Lebensgewohnheiten und vermehrte Freizeit zurückzuführen ist.

Die Zahl der in der Schweiz gehaltenen Autobusse und Autocars ist von 2932 im Jahre 1958 auf 3033 im Jahre 1959 angestiegen. Die Zunahme ist mit 3,4% verhältnismässig bescheiden. Auch der öffentliche Autobusverkehr und der bedarfsmässige Autocarverkehr unterliegen naturgemäss dem Wettbewerb der individuellen Verkehrsmittel.

Die von den Bundesbahnen besorgte Beförderung von Motorfahrzeugen durch die Alpentunnel erreichte die Rekordzahlen des Vorjahres nicht mehr, obwohl die rasch fortschreitende Motorisierung in diesem Transportsektor sonst deutlich ihren Niederschlag findet. Der Grund dieser Entwicklung muss vor allem in der witterungsbedingten frühen Öffnung und besseren Befahrbarkeit der Paßstrassen im Jahre 1959 gesucht werden. Durch den Gotthardtunnel wurden im Berichtsjahr 133 432 Personenwagen, Gesellschaftswagen und Lastwagen befördert; das sind 0,9 % weniger als im Vorjahr. Der Automobiltransportdienst durch den Simplon wurde ab 1. Dezember des Berichtsjahres wesentlich verbessert, indem die südliche Verladestation von Domodossola nach Iselle verlegt und sowohl hier als auch in Brig neue Autoverladeanlagen erstellt worden sind. Diese Massnahmen ermöglichten eine beträchtliche Verkürzung der Transportdauer sowie eine Senkung der Durchfahrtaxen.

Im Berichtsjahr übernahm der Lastwagen 2,02 Mio Tonnen Importgüter, wovon 1,17 Mio Tonnen von den Basler Rheinhäfen abgeführt wurden. Zusammen mit dem Export von 190 000 Tonnen Gütern erreichte die Aussenhandelstonnage der Strasse 2,21 Mio Tonnen oder 330 000 Tonnen (17,8%) mehr als im Vorjahr. Im grenzüberschreitenden Lastwagenverkehr war der absolute Zuwachs am grössten (+ 218 000 Tonnen), während die Zu- und Abfuhren in

Mit dem Automobil durch den Simplontunnel:

1. Die Automobile fahren über die neuerbaute Verladerampe auf den bereitgestellten Autozug in Iselle
2. Der Zug hat den Simplontunnel durchfahren und nähert sich dem Bahnhof Brig
3. Die Automobile verlassen die Autotransportwagen über die neuerstellte Verladerampe in Brig

den Rheinhäfen um 102 000 Tonnen und in den Grenzstationen um 10 000 Tonnen anstiegen. Betrug der Anteil des Lastwagens an den Aussenhandelsmengen im Jahre 1952 noch 8,3% und im Jahre 1958 noch 14,6%, so erhöhte er sich nun auf 15,8%.

Das auf der Schiene rollende schweizerische Güterverkehrsvolumen kann nur mit grösster Mühe mit der allgemeinen Wirtschafts- und Wohlstandsentwicklung Schritt halten. Wenn die Eisenbahn jene Transporte, die sie wirtschaftlicher als ihre Konkurrenz ausführen kann, behalten und in einem vernünftigen Ausmass an der wirtschaftlichen Expansion teilhaben will, wird sie ihre Tarifpolitik revidieren und ihre Gütertarife besser an die Selbstkosten und an die Marktverhältnisse anpassen müssen.

Die Weiterführung des Vertragswerkes über den Güterverkehrsverband (GVV) erschien am Schlusse des Berichtsjahres sehr gefährdet.

2. Luftverkehr

Der Luftverkehr hat abermals zugenommen, aber weit weniger als in früheren Jahren. Die Zahl der beförderten Etappenpassagiere der Swissair stieg gegenüber 1958 um 43 875 oder 4% auf 1 106 251 Reisende. Vor Jahresfrist betrug die Zunahme 7%, während früher jährliche Verkehrszunahmen von 20% und mehr nicht selten waren. Diese Verflachung der Verkehrskurve fällt in den Zeitpunkt, in dem der Luftverkehr mit dem Einsatz von Düsenflugzeugen eine grosse Kapazitätserweiterung erfährt und bemüht ist, das Verkehrsaufkommen entsprechend zu erweitern. Aus dieser Sachlage wird sich im Mittelstreckenverkehr eine weitere Verschärfung des Wettbewerbes zwischen Flugzeug und Eisenbahn ergeben, während anderseits das Flugzeug der Eisenbahn in vermehrtem Masse Reisende aus Übersee zuführen wird.

3. Schiffsverkehr

Im Berichtsjahr sind in den Basler Rheinhäfen insgesamt 4,9 Mio Tonnen Güter umgeschlagen worden. Auf den Bergverkehr (Import) entfielen 4,55 Mio Tonnen, was – nach Abzug der Transitgüter im Umfang von 236 000 Tonnen – 33,6% der schweizerischen Einfuhrmengen ausmacht. Vom September an war die Bergtonnage infolge des verkehrshemmenden Niederwassers auf dem Rhein stark rückläufig, was sich besonders nachteilig auf das Transportvolumen der Massengüter Kohle und Mineralöle auswirkte. – Von den ankommenden Warenmengen wurden 72,7% mit der Bahn und 27,3% mit dem Lastwagen (1958: 25,4%) abtransportiert. Bei den Futtermitteln betrug der Anteil der Strasse indessen 46% (im Jahre 1958 42%) und bei den flüssigen Treib- und Brennstoffen sogar 66% (im Jahre 1958 60%).

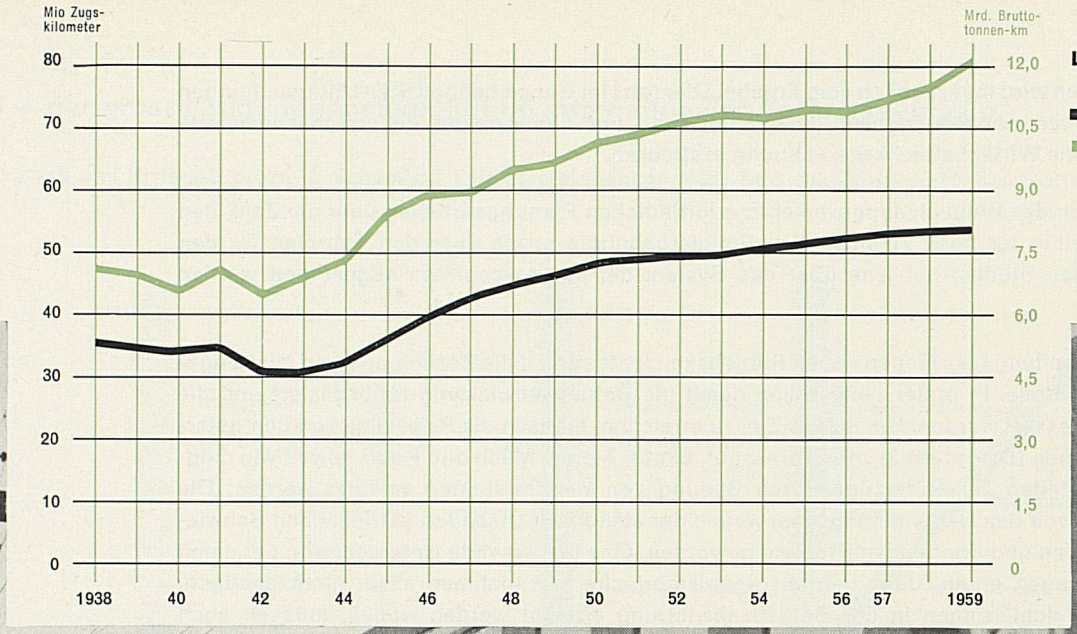
IV. Betrieb

1. Betriebsleistungen

Bei den Reisezügen sind die Fahrleistungen im Berichtsjahr um 680 000 (1,3%) auf 53,86 Mio Zugskilometer angewachsen. Die in Bruttotonnenkilometern gemessenen Leistungen stiegen um 680 Millionen (6%) auf 12,08 Milliarden an. Auch bei den Güterzügen sind die Fahrleistungen gegenüber dem Vorjahr ziemlich stark angestiegen. Die Zugskilometer erhöhten sich um 1,68 Millionen (7,4%) auf 22,57 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 970 Millionen (10%) auf 10,87 Milliarden (vgl. Diagramme nebenan).

2. Betriebsplanung

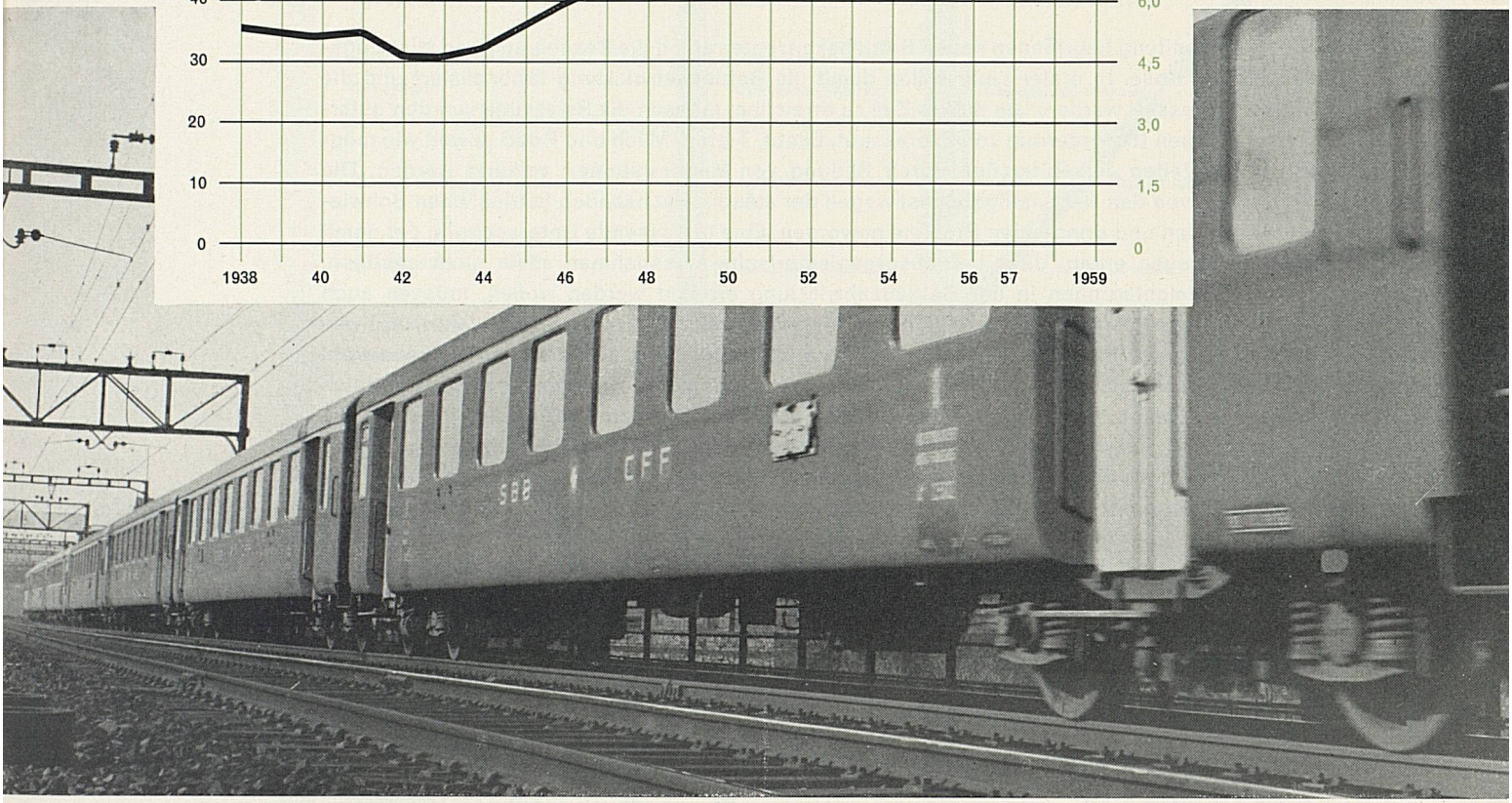
Die im Jahre 1957 begonnenen Studien über ein neues Transportsystem für Stückgut («gares-centres») führten im Jahre 1958 zu einem ersten, grundsätzlichen Bericht. Um die Wirtschaftlichkeit und die praktische Durchführbarkeit des Systems in schweizerischen Verhältnissen noch besser beurteilen zu können, wurden ergänzende Untersuchungen vorgenommen. Da die Niederländischen Eisenbahnen das System der «gares-centres» schon im Jahre 1934 eingeführt und damit gute Erfahrungen gemacht haben, wurde eine Gruppe von Fachleuten beauftragt, die Funktionsweise desselben an Ort und Stelle zu studieren. Der Entscheid

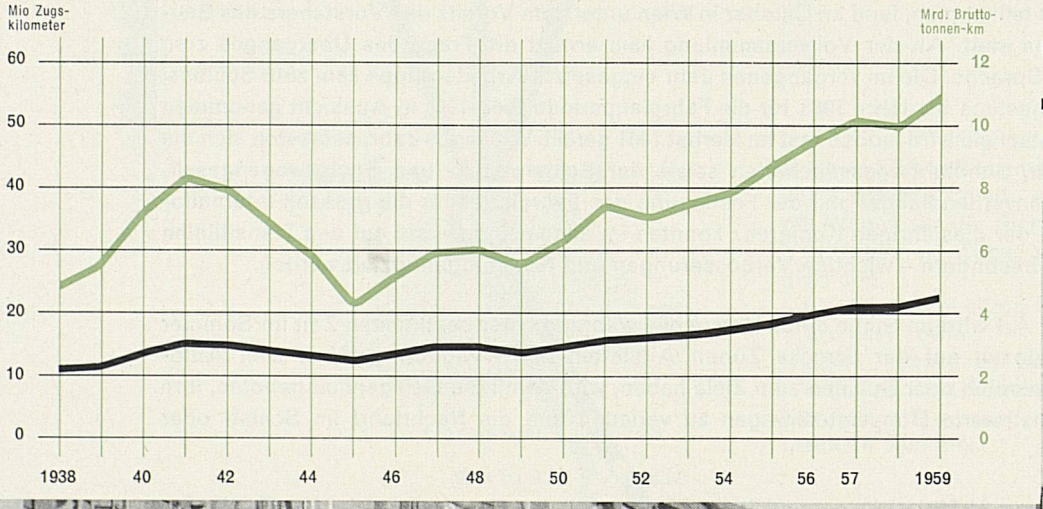


Leistungen der Reisezüge

Zugskilometer

Bruttotonnenkilometer

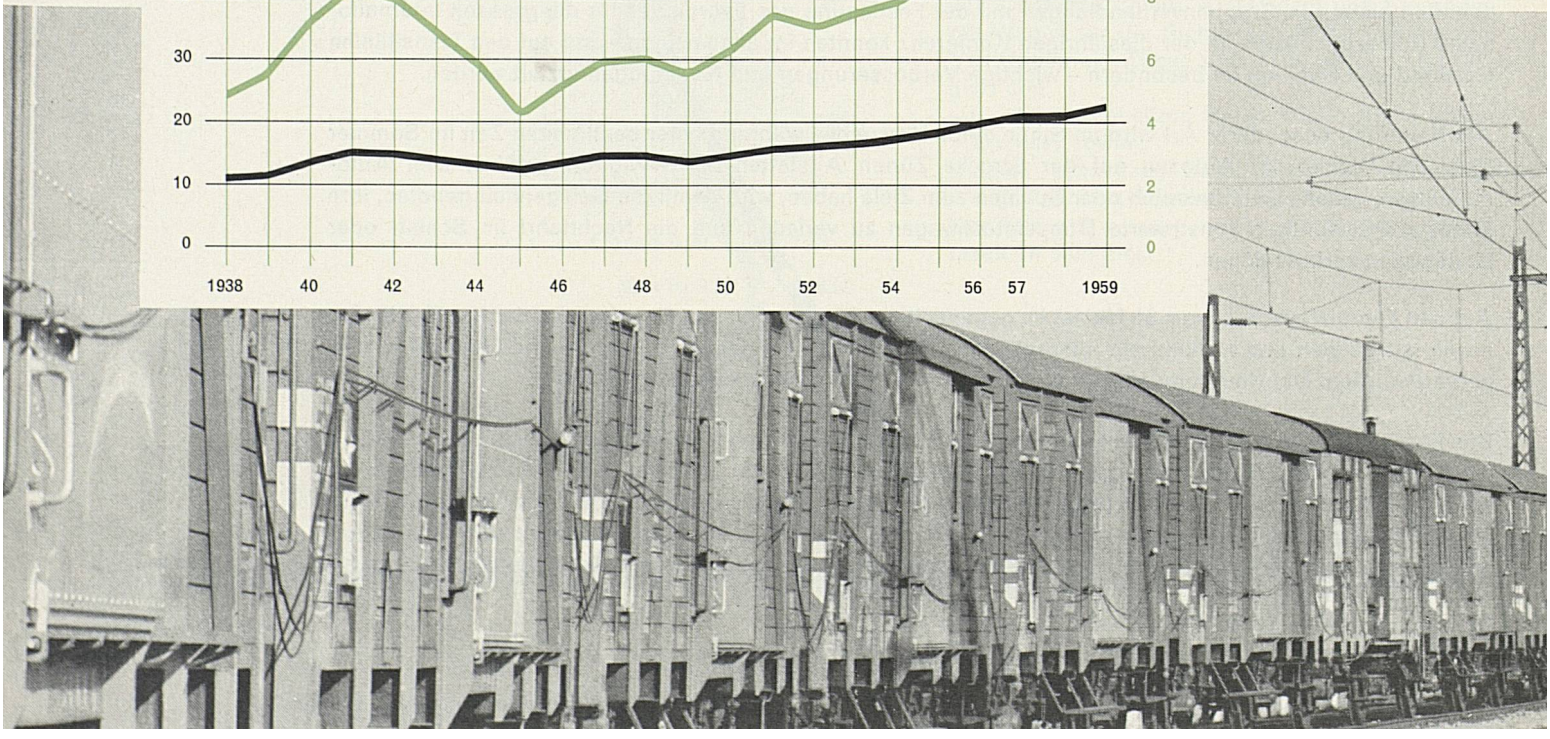




Leistungen der Güterzüge

Zugskilometer

Bruttotonnenkilometer



über das weitere Vorgehen wird massgeblich vom Ergebnis der jetzt im Gange befindlichen Untersuchungen bestimmt, die sich vor allem auf das Erstellen detaillierter Fahr- und Einsatzpläne, die voll mechanisierte Hallenorganisation und die Wirtschaftlichkeitsrechnung erstrecken.

Die für die Neukonzeption des Wagenladungsverkehrs erforderlichen Planungsarbeiten über die Zahl, den Standort und die Kapazität der noch zu bauenden Rangierbahnhöfe sowie über den Fahrplan wurden weitergeführt, wobei diese Studien auf jene über das System der «gares-centres» abgestimmt werden mussten.

Im Rahmen des in Ausarbeitung begriffenen neuen Betriebskonzeptes spielt die Beschleunigung aller Zugskategorien eine wichtige Rolle. In erster Linie sollen damit die Betriebsabwicklung rationalisiert und die Konkurrenzfähigkeit verbessert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die Reisezüge von den güterdienstlichen Nebenaufgaben (Beförderung von Expressgut, Eilgut, Tieren, Milch und Post) soweit wie möglich befreit und die Fahrzeiten der Güterzüge durch Bildung von Mutterstationen verkürzt werden. Die Befreiung der Reisezüge von den Nebenaufgaben ist wegen der ständig wachsenden betrieblichen Schwierigkeiten zu einem zentralen und dringenden Problem geworden. Eine umfassende Untersuchung der damit zusammenhängenden Fragen ergab, dass betriebsorganisatorische Massnahmen allein nicht genügen. Wenn entscheidende Erleichterungen in der Betriebsabwicklung erreicht werden wollen, müssen auch zahlreiche Voraussetzungen kommerzieller und baulicher Art erfüllt sein. Die in den letzten Jahren auf verschiedenen Strecken durchgeführten Versuche mit Nebenaufgabenzügen und Mutterstationen haben wohl die betriebliche Zweckmässigkeit bestätigt, die Frage jedoch, ob sie in ihrer Gesamtheit auch wirtschaftlich sind, konnte bis jetzt noch nicht restlos abgeklärt werden. Die weitere Vermehrung der Nebenaufgabenzüge wurde daher zurückgestellt, bis die Wirtschaftlichkeitsrechnung vorliegt. Auf Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen, auf denen die Einlage besonderer Züge ohnehin nicht gerechtfertigt ist, sollen die Nebenaufgaben vermehrt auf bestimmte Reisezüge konzentriert werden.

Die weiteren Planungsarbeiten betrafen die Aufstellung genereller Richtlinien und Weisungen für die Rationalisierung des Fahrdienstes, die Automatisierung und Fernsteuerung, den vereinfachten Nebenbahnbetrieb, die Gepäckpalettierung sowie die Erhebung der internen Reiseverkehrsströme und die Bestimmung der sogenannten Haltewertigkeit der Bahnhöfe und Stationen.

3. Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene

Die Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Jahr 1960/61, an welcher Vertreter aller Länder Europas teilnahmen, fand im Oktober in Wien unter dem Vorsitz des Vorstehers des Bau- und Betriebsdepartementes statt. An der Vollversammlung kam erneut die Frage des Überganges zum «Zweijahresfahrplan» zur Sprache. Die im vergangenen Jahr eingesetzte Arbeitsgruppe kam zum Schluss, die Umstellung könne frühestens im Jahre 1963 für die Fahrplanperiode 1963–1965 in Aussicht genommen werden. Der endgültige Entscheid wird jedoch erst im Herbst 1961 gefällt. Wie jedes Jahr, befassten sich die Vertreter der Eisenbahnen, Schiffahrtsgesellschaften sowie der Schlafwagen- und Speisewagengesellschaften hierauf in Gruppenverhandlungen mit der Festlegung des Fahrplanes für die grossen internationalen Reisezüge. Auch an der diesjährigen Konferenz konnten im allgemeinen – und auf den Transitlinien Gotthard und Simplon im besondern – wichtige Verbesserungen und Neuerungen erzielt werden.

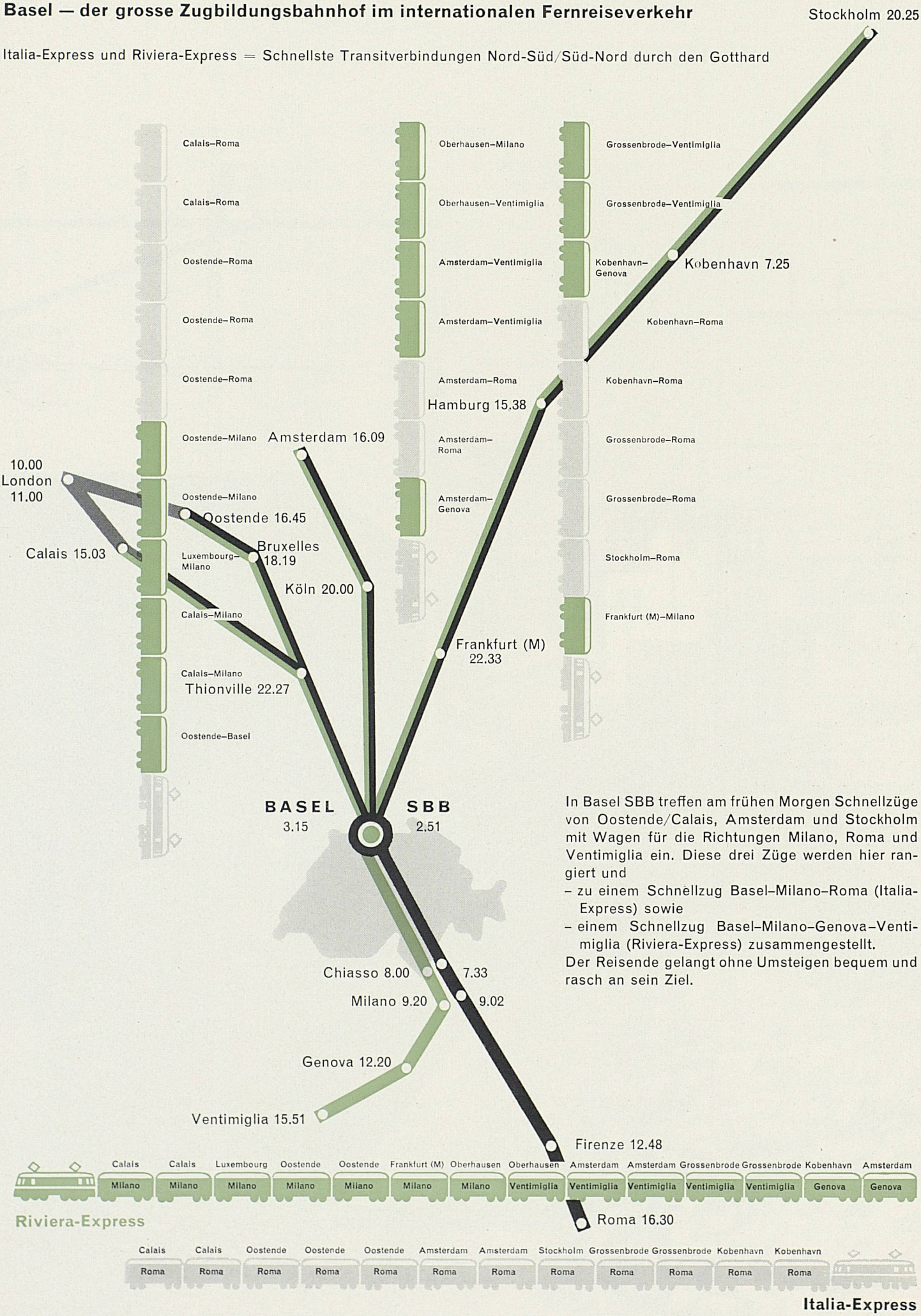
Als Neuerung besonderer Art wird im Sinne eines Versuches während einer bestimmten Zeit im Sommer 1960 jede Woche ein Autozug auf der Strecke Zürich Altstetten–Bern–Avignon geführt. Den Automobilisten, welche Südfrankreich oder Spanien zum Ziele haben, wird damit die Gelegenheit geboten, ihre Autos auf besonders konstruierte Doppelstockwagen zu verladen und die Nachtfahrt im Schlaf- oder Liegewagen zurückzulegen.

Auf den Fahrplanwechsel vom 31. Mai ist im gegenseitigen Verkehr mit den Eisenbahnen der Nachbarländer sowie mit Belgien und Holland ein internationaler Platzreservierungsdienst für Sitz- und Liegeplätze eingeführt worden. Die Neuerung wird in den nächsten Jahren noch weiter ausgedehnt.

Die Europäische Güterzugfahrplankonferenz (LIM) tagte im November in Sofia und setzte sich zum Ziel, den Gütertransport durch Verbesserung der Transportpläne weiter zu beschleunigen. Es wurden verschiedene Fortschritte erreicht. Beispielsweise ist es durch Beschleunigung von Schnellgüterzügen in Deutschland gelungen, zwei neue, rasche Verbindungen Deutschland–Schweiz–Italien zu schaffen. In umgekehrter Richtung führen die Italienischen Staatsbahnen zwei neue, regelmässig verkehrende Züge für

Basel — der grosse Zugbildungsbahnhof im internationalen Fernreiseverkehr

Italia-Express und Riviera-Express = Schnellste Transitverbindungen Nord-Süd/Süd-Nord durch den Gotthard



In Basel SBB treffen am frühen Morgen Schnellzüge von Oostende/Calais, Amsterdam und Stockholm mit Wagen für die Richtungen Milano, Roma und Ventimiglia ein. Diese drei Züge werden hier rangiert und

- zu einem Schnellzug Basel–Milano–Roma (Italia-Express) sowie
- einem Schnellzug Basel–Milano–Genova–Ventimiglia (Riviera-Express) zusammengestellt.

Der Reisende gelangt ohne Umsteigen bequem und rasch an sein Ziel.

Lebensmittel bis Chiasso. Deren rasche Übernahme und Weiterleitung ermöglicht, den Markt in bestimmten Relationen um volle 24 Stunden früher zu erreichen. Daneben ist aber doch festzustellen, dass die vielen Grenzformalitäten für die flüssige Betriebsabwicklung an den zahlreichen Übergängen eine starke Behinderung darstellen.

4. Mittel für den rationellen Güterumschlag

Im Berichtsjahr standen auf dem Gebiete des rationellen Güterumschlages die Güterwagen mit Sondereinrichtungen für den rationellen Auslad im Vordergrund. Die 103 im Betriebe stehenden Getreidesilowagen haben sich sehr gut bewährt. Um dem stets steigenden Bedürfnis der Verfrachter nach derartigen Wagen entsprechen zu können, wurde gegen Ende des Jahres der Bau weiterer 100 Getreidesilowagen in Auftrag gegeben. Die Versuche mit Hubkippwagen wurden abgeschlossen, so dass der Bedarf ermittelt und eine erste Serie von 200 Wagen bestellt werden konnte. Ende des Jahres wurden bereits die ersten Wagen abgeliefert.

Immer mehr Verfrachter machen sich die in der Verwendung von Standardpaletten liegenden Vorteile zunutze. Die Zahl der mit austauschbaren Paletten arbeitenden Kunden nimmt ständig zu. Eine Zählung ergab, dass bei den 1579 Verfrachtern, die mit der Bahn Palettenabkommen abgeschlossen haben, rund 300 000 Paletten und rund 26 000 Palettenrahmen im Einsatz standen. Im Internationalen Eisenbahnverband wurden auf Jahresende Bestimmungen über die Konstruktion und Güte einer internationalen Palette festgelegt. Diese weicht nur unwesentlich von der bisherigen Palette der SBB ab. Alle normierten Zusatzgeräte sind auch mit der neuen Palette verwendbar. Der einheitliche Bau ermöglicht internationale Abkommen über den Palettenaustausch. Die Deutsche Bundesbahn und die SBB haben auf Jahresende als erste europäische Bahnverwaltungen vereinbart, an der Grenze Flachpaletten im Wagenladungs- und Frachtstückgutverkehr zu tauschen. Sie bieten damit der Wirtschaft weitere Vorteile. Auch Grossbehälter, Hubtraktoren und Strassenroller finden bei den Güterverkehrskunden nach wie vor guten Anklang.

V. Pachtbetriebe und Beteiligung an anderen Unternehmungen

1. Pachtbetriebe

Der erneute Konjunkturaufschwung fand auch seinen Niederschlag in der Umsatzentwicklung der Bahnhofbuffets. Im gesamten betrachtet ist gegenüber dem Vorjahr wiederum eine Vermehrung der Einnahmen zu verzeichnen. Immer mehr haben aber auch diese Betriebe unter der Personalknappheit zu leiden. In Sion und Wil sind neue Buffets gebaut und in Betrieb genommen worden. Auch die Bahnhofkioske erzielten dank dem anhaltend guten Reiseverkehr wiederum höhere Umsätze als letztes Jahr. Eine gewisse Stagnation ist dagegen beim Betrieb der Warenautomaten festzustellen.

Der Speisewagenverkehr hat sich weiterhin erfreulich entwickelt. Während der Hauptreisezeit bildete die Wagenstellung insbesondere für Gesellschaftsfahrten gewisse Schwierigkeiten, um so mehr, als die noch vorhandenen alten Speisewagen nicht freizügig verwendbar sind. Nachdem im Jahre 1958 schon sieben neue Leichtstahlspeisewagen in Betrieb genommen wurden, sind als Ersatz für die auszumusternden Fahrzeuge noch drei weitere Speisewagen in Auftrag gegeben worden. Die Benützung der Schlafwagen hat sich auch im Berichtsjahr erneut verbessert, was nicht zuletzt der Modernisierung des Wagenparkes zu verdanken ist.

Das Bahnhofkino Zürich hat sich im ersten Jahr seines Bestehens als geschätzte Unterhaltungsstätte für die Reisenden erwiesen.

2. Beteiligung an anderen Unternehmungen

Die «Etzelwerk AG» weist für das Geschäftsjahr 1958/59 eine Energieproduktion von 215,8 Mio kWh aus. Das sind 105,8% der durchschnittlichen Jahresproduktion aus natürlichem Zuflusswasser der 21 Vorjahre.

Bild links: Im Rangierbahnhof Muttenz rollt ein Wagen nach dem andern vom Ablaufberg über die Weichenzone in das ihm vom Stellwerk zugewiesene Richtungsgeleise.

Der Winteranteil der Jahresproduktion betrug 141,5 Mio kWh oder 112,7% der durchschnittlichen Winterproduktion. Auf dem Aktienkapital wurde eine Dividende von 5% ausgerichtet.

Die «Kraftwerk Rupperswil-Auenstein AG» verzeichnete für das Geschäftsjahr 1958/59 eine Energieproduktion von 203,9 Mio kWh. Die Wasserführung der Aare betrug im Mittel 87% des langjährigen Durchschnittes. Für das Winterhalbjahr wurden 98% und für das Sommerhalbjahr 79% der Durchschnittswerte ermittelt. Die Gesellschaft bezahlte eine Dividende von 4%.

«Kraftwerk Göschenen AG»: Am Ende des fünften Geschäftsjahres (30. September 1959) erreichten die Bauaufwendungen für dieses im Bau befindliche Werk den Betrag von rund 162 Mio Franken. Das Aktienkapital in der Höhe von 40 Mio Franken, an welchem die Bundesbahnen mit 40% beteiligt sind, blieb unverändert. Zur weiteren Finanzierung der Bauarbeiten wurde im Frühjahr 1959 eine dritte Obligationenanleihe von 40 Mio Franken zum Zinssatz von 3½% aufgenommen, womit sich das Obligationenkapital auf 130 Mio Franken erhöhte.

Die «Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève SA» weist eine weitere Erhöhung der Einnahmen aus, an der alle Sparten des Betriebes beteiligt sind. Auch in diesem Geschäftsjahr kann eine Dividende ausgeschüttet werden.

Die «Bahnhof-Kühlhaus AG in Basel» weist für das Jahr 1959 ebenfalls eine Verbesserung des Geschäftsergebnisses aus. Am ausgeprägtesten ist die Einnahmenerhöhung im Eisgeschäft, was der Zunahme des Lebensmittelverkehrs im Transit zuzuschreiben ist.

Der von der «SWISSAIR» bewältigte Verkehr hat im Berichtsjahr erneut zugenommen. Wie auf Seite 10 dargelegt, war die Verkehrszunahme allerdings nicht mehr so gross wie in den Vorjahren. Die Erträge nahmen indessen stärker zu als die Kosten, so dass sich der Reingewinn erhöhte. Das Aktienkapital wurde um 42 auf 105 Mio Franken erhöht.

Die vor zehn Jahren (27. Oktober 1949) gegründete «INTERFRIGO, Internationale Gesellschaft der Eisenbahnverwaltungen für Kühltransporte» hat im Berichtsjahr annähernd 84 000 Transporte ausgeführt. Im September gelangte sie zum erstenmal mit einem öffentlichen Anleihen von 10 Mio Franken zu 4½% an den schweizerischen Kapitalmarkt. Der voll gezeichnete Anleihensbetrag dient der Anschaffung weiterer Kühlwagen und der Konsolidierung mittelfristiger Bankdarlehen.

Die «EUROFIMA, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial», hat im Oktober 1959 ein drittes Anleihen von 40 Mio Franken zum Zinssatz von 4½% aufgenommen. Bis heute hat die Gesellschaft den europäischen Eisenbahnen insgesamt 186 Mio Franken und 5 Mio DM zur Verfügung gestellt.