

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1958)

Rubrik: Verkehr und Betrieb

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 31.01.2026

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



Verkehr und Betrieb

I. Verkehrsvolumen

1. Personenverkehr

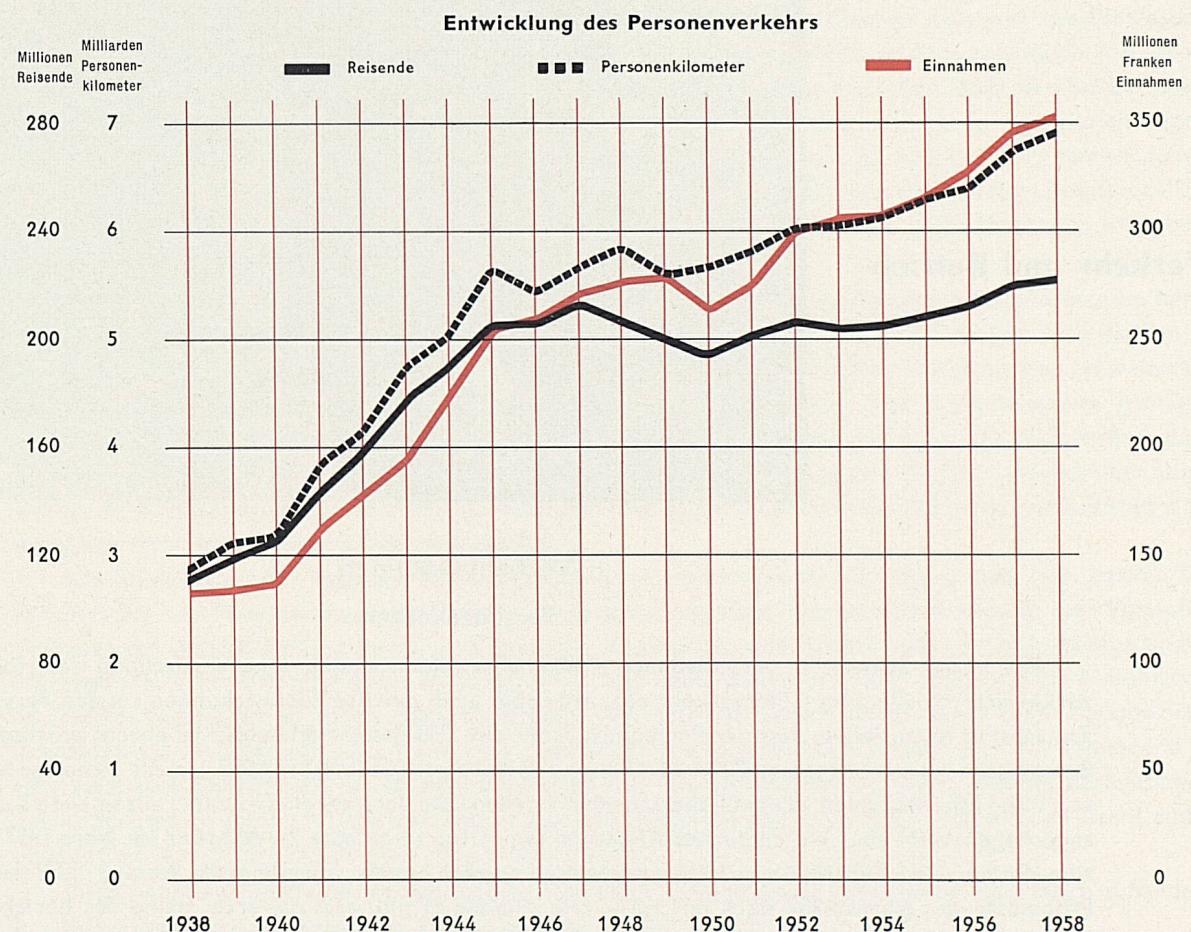
Die in der Schweiz in verschiedenen Wirtschaftszweigen eingetretene Verflachung der Hochkonjunktur wirkte sich vor allem im Güterverkehr aus, hatte aber auch gewisse Rückwirkungen auf den Personenverkehr. Zunächst ist festzustellen, dass der Personenverkehr der SBB gesamthaft betrachtet erneut zugenommen hat. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 221,6 Mio Reisende befördert. Das im Jahre 1957 erzielte bisherige Spitzenresultat von 219,3 Mio Reisenden ist damit überschritten worden. Die das Verkehrsvolumen anzeigenende Kurve ist weiter angestiegen, zeigt aber ein deutliches Abflachen (vgl. Diagramm Seite 2). Während im Jahre 1957 im Vergleich zum Vorjahr eine Zunahme von 3,2% ausgewiesen werden konnte, übersteigt das Resultat des Berichtsjahres die Ergebnisse des Jahres 1957 noch um 1,0%. Die Analyse ergibt, dass die erste Hälfte des Berichtsjahres noch beachtliche Zunahmen brachte; die folgenden Monate vermochten den Vorjahresstand hingegen nicht mehr zu übersteigen. Neben der eingetretenen Konjunkturverflachung setzt die weiterhin starke Ausdehnung des privaten Automobilismus der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs Schranken. Am günstigsten hat sich wiederum der touristische Verkehr entfaltet, während der Rückgang des Geschäftsreiseverkehrs anhält. Der etwas abgeschwächte Beschäftigungsgrad der Wirtschaft findet seinen Niederschlag in einer geringen Abnahme der Bahnfahrten zur täglichen Arbeit. Erfreulich ist, dass parallel zur Vergrösserung des Verkehrsvolumens eine Einnahmensteigerung einhergeht (siehe Abschnitt «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen», Seite 47). Die Bundesbahnen sind bestrebt, das Verkehrsvolumen durch Verbesserung der Reisebequemlichkeit und durch weiteren Ausbau des Fahrplans zu erhalten und es nach Möglichkeit noch zu steigern.

2. Güterverkehr

Seit dem Jahre 1952 stieg das Verkehrsvolumen ständig an. Mit 26,0 Mio Tonnen wurde im Jahre 1957 der bisherige Rekord aufgestellt. Im Berichtsjahr hat nun die Verkehrsvolumenkurve einen ziemlich starken Einbruch erlitten (vgl. Diagramm Seite 3). Infolge der internationalen Konjunkturabschwächung, die schon im Herbst 1957 zu verminderter Lagerhaltung geführt hatte, teilweise aber auch zufolge zunehmender Konkurrenz durch die Lastwagen und die Seeschifffahrt, ging das gesamte Güterverkehrsvolumen auf 24,2 Mio Tonnen zurück. Im Verlauf des Berichtsjahres verflachte sich jedoch die absteigende Kurve von Quartal zu Quartal, wobei auf Jahresende eine gewisse Stabilisierung eintrat.

Der Importverkehr, auf welchen 45% des gesamten Güterverkehrs entfallen, betrug 10,2 Mio Tonnen. Von grosser Bedeutung ist der Abtransport der in den Basler Rheinhäfen ankommenden Güter ins Landesinnere; im Berichtsjahr wurden fast drei Mio Tonnen abgeführt. – Der Exportverkehr erreichte 830 000 Tonnen und war rund drei Prozent höher als in den Jahren 1956/57. Zu dieser Verbesserung hat namentlich die vermehrte Ausfuhr von Obst und Kartoffeln beigetragen.

Der Transitverkehr betrug 4,36 Mio Tonnen. Dies sind 18% der Gesamttonnage. Die Durchfuhrmenge ist gegenüber dem Vorjahr um 9,3% gesunken. Dies dürfte vor allem darauf zurückzuführen sein, dass auch in den die Schweiz umgebenden Ländern ein leichter Konjunkturrückgang eingetreten ist.



Der Binnenverkehr, der ein Drittel des Gesamtverkehrs ausmacht, belief sich auf 7,8 Mio Tonnen. Das Resultat des Vorjahres wird trotz dem Rückgang der Zementlieferungen und trotz zunehmender Lastwagenkonkurrenz leicht überschritten.

Während die Einnahmen im Jahre 1957 die 500-Millionen-Grenze erstmals überstiegen, wurde dieser Plafond im Berichtsjahr nicht erreicht. Die Resultate sind im Abschnitt «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen» ersichtlich (Seite 47).

II. Tarife

1. Personen-, Gepäck- und Expressguttarife

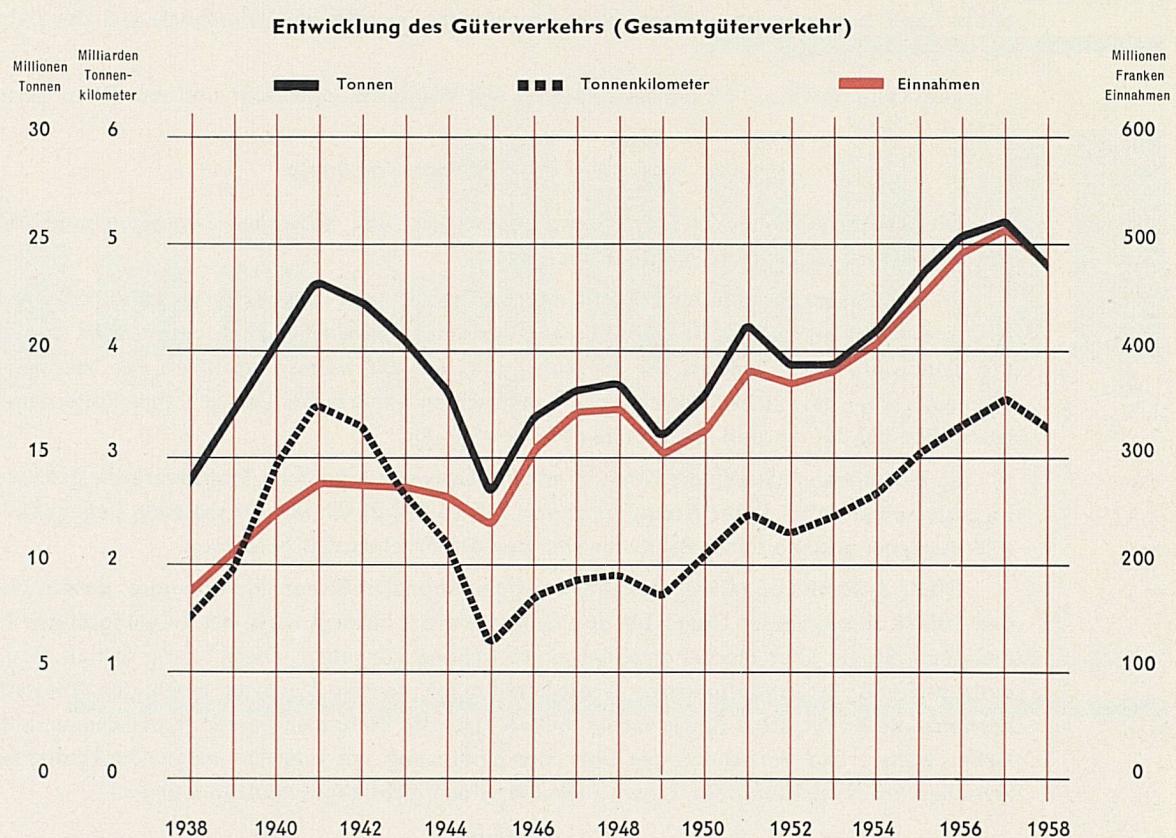
Binnentarife

Das gegenwärtige Personentarifsystem erfuhr im Berichtsjahr keine Änderungen. Die Winter-Sonntagsbillette gelangten bis 30. März und wiederum vom 20. Dezember an zur Ausgabe. Die Fahrvergünstigung «einfach für retour» wurde den Ausstellern und Besuchern der traditionellen schweizerischen Messen sowie den Besuchern der Schweizerischen Ausstellung für Frauenarbeit (SAFFA) gewährt. In den Genuss der gleichen Vergünstigung kamen ferner die Teilnehmer von fünf schweizerischen sportlichen Veranstaltungen. Den

Inhabern von Generalabonnementen wurde für die versuchsweise eingeführte Vermietung von Selbstfahrwagen an Bahnenbenutzer («Auto am Bahnhof») eine Ermässigung auf den Mietpreisen von 10% eingeräumt.

Die Bestrebungen für eine Vereinfachung und Vereinheitlichung der Bedingungen für die Aufnahme von Transportunternehmungen in den direkten schweizerischen Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr oder in einzelne Tarife konnten weiter dem Ziele entgegengeführt werden. Damit ergeben sich für die Tarifanwendung besser überblickbare und arbeitserleichternde Verhältnisse.

Die Vorbereitungen für eine Erhöhung und Reform der Personentarife wurden im Berichtsjahr stark gefördert. Am 28. Oktober wurde die Vorlage in der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten beraten und gutgeheissen. Die Vorlage bezweckt vor allem eine Anpassung der Tarife an die anhaltende Teuerung. Gleichzeitig sind verschiedene strukturelle Änderungen in Aussicht genommen, mit welchen ein kosten- und wettbewerbsgerechtes Tarifgebäude wie auch eine einfachere, rationellere und modernere Tarifanwendung angestrebt wird.



Internationale Tarife

Die internationalen Tarife wurden im Berichtsjahr ausgebaut und verbessert. Insbesondere konnte das Vereinfachungs- und Vereinheitlichungswerk des neuen gemeinsamen internationalen Tarifes für die Beförderung von Personen und Reisegepäck weitergeführt werden.

Die internationalen Tarife mussten hauptsächlich wegen Fahrpreiserhöhungen in Frankreich und Westdeutschland abgeändert werden. Die Wettbewerbslage der Schweizerbahnen hat sich dadurch kaum verändert.

Am 1. Mai wurden die Personenfahrtipreise für den in Gemeinschaft mit der Deutschen Bundesbahn bedienten Querverkehr auf dem Bodensee um ca. 15% erhöht.

Allgemeine kommerzielle Tätigkeit und Verkauf

Im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Auslandsgeschäfts wurden die Bemühungen für eine Festigung der kommerziellen Position im Ausland fortgesetzt. Mit den Agenturen der Schweizerischen Verkehrszentrale sowie mit den privaten Reisebüros und Reiseorganisationen der wichtigsten Verkehrsländer wurden enge Beziehungen unterhalten.

Für die Zukunft stellt sich die Aufgabe einer weiteren Rationalisierung des Verkaufes, um die Bestrebungen einer Betriebsrationalisierung auf den mittleren und kleinen Stationen zu unterstützen.

2. Güter- und Tiertarife

Binnentarife

Im Berichtsjahr sind keine grundsätzlichen Änderungen des bestehenden Gütertarifsystems eingetreten. Die Tariflage war stabil.

Der Gemeinschaftstarif für Futtermitteltransporte ab den Basler Rheinhäfen, der im Jahre 1956 eingeführt wurde, vermochte die angestrebte Harmonisierung zwischen «Schiene und Strasse» nicht zur vollen Befriedigung der Bahnen herbeizuführen.

Der Gesamtimport von Thomasmehl ist im Einvernehmen mit den Verkehrsinteressenten auf den Grenzpunkt Basel konzentriert worden. Nach Neuaufgabe werden die Transporte mit der Bahn an zweckmässige Verteilstellen geleitet.

Die Abkommenspolitik umfasste speziell den Wagenladungssektor und wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut.

Internationale Tarife

Die Tariferhöhungen in Frankreich, Deutschland und Schweden bedingten eine Anpassung der internationalen Tarifverbände an die neue Tariflage.

Im Kohlenverkehr aus Deutschland, dem Saargebiet und Frankreich nach Italien ist eine weitere Verschlechterung eingetreten. Neben der Konkurrenz der amerikanischen Kohle, deren Preis ungefähr um 20 Franken pro Tonne günstiger liegt als bei der Ruhrkohle, hat das weitere Absinken der Seeraten Rotterdam-Genua/Venedig eine wesentliche Senkung der Landfrachten verursacht. Die Seeraten Rotterdam-Genua standen im Jahre 1956 bei 34/- sh und lagen Ende 1958 bei 16/- sh.

Im Berichtsjahr hat sich die Konkurrenz des Lastwagens auch im Transitverkehr ganz wesentlich verschärft. Im allgemeinen wird dieser Konkurrenz von Fall zu Fall durch Frachtanpassung begegnet, wobei sich auch die interessierten ausländischen Bahnverwaltungen am Frachtausfall beteiligen.

Die II. Kommission (Güterverkehr) des Internationalen Eisenbahnverbandes, dessen Geschäftsführung von den SBB (Kommerzieller Dienst für den Güterverkehr) besorgt wird, hat die endgültigen Ergebnisse ihrer allgemeinen Studie über die Gütertarifvereinheitlichung vorgelegt. Diese Studie soll als Grundlage für die Vereinheitlichung der landesinternen Gütereinteilungen der am Verband beteiligten Verwaltungen dienen. Die vorgenannte Kommission führte ihre Arbeiten über die Einführung eines gemeinsamen internationalen Transittarifes weiter. Die Verhandlungen über die Einführung des internationalen Stückguttarifes für den Verkehr zwischen Frankreich und der Schweiz konnten noch nicht abgeschlossen werden.

III. Eisenbahn und andere Verkehrsmittel

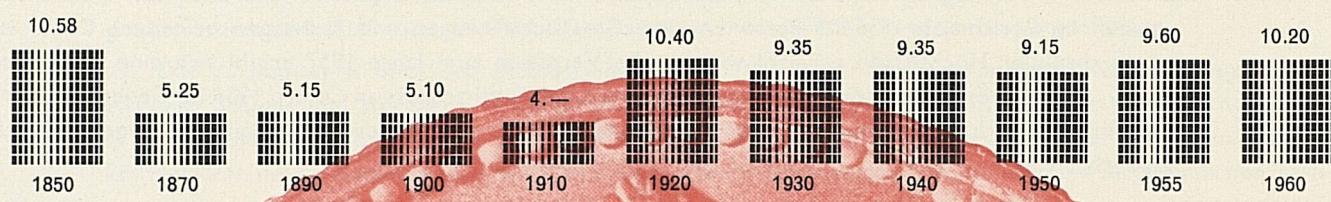
1. Straßenverkehr

Der Bestand an Motorfahrzeugen für den Personenverkehr ist weiterhin in kaum abgeschwächtem Anstieg begriffen. Bei den privaten Personenaufomobilen als der zahlenmäßig grössten Fahrzeugkategorie erhöhte sich der Bestand in der Schweiz um 39767 Fahrzeuge (11,5%) auf 386417 Einheiten. Die Motorräder aller Art verzeichnen eine Zunahme um 12597 Einheiten (5%) auf 265355 Fahrzeuge. Die Einreisen ausländischer Personewagen haben ebenfalls zugenommen. Je mehr das Motorfahrzeug in breitere Bevölkerungsschichten eindringt, desto mehr muss die Bahn mit Verkehrsverlust rechnen, weil diese Kreise neben den Kosten der Motorfahrzeughaltung kaum noch weitere Verkehrsausgaben auf sich nehmen können. Demgegenüber kann die Bahn bei den kaufkräftigeren Automobilisten immer noch hoffen, sie in bestimmten leistungsfähigen und attraktiven Verbindungen für die Schiene zu gewinnen. Wenn sich der Bahnverkehr neben dieser unverminderten Individualisierung des Verkehrs zu behaupten vermochte, so nur deshalb, weil das Reisebedürfnis auf Grund veränderter Lebensgewohnheiten und verbesserter Einkommensverhältnisse gegenüber früheren Zeiten in ganz ausserordentlichem Masse angewachsen ist.

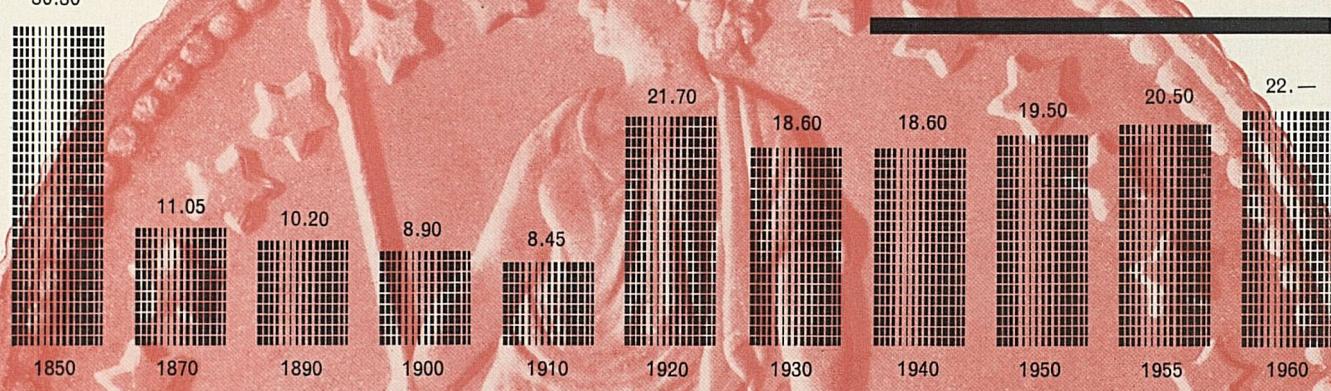
Die Entwicklung der Personenfahrpreise in der Schweiz

Die drei Beispiele zeigen, wie sich die Eisenbahnfahrpreise (Hin- und Rückfahrt im Schnellzug, zweite Klasse bzw. frühere dritte Klasse) seit dem Jahre 1870 entwickelt haben und wie hoch sie sich nach der bevorstehenden Tariferhöhung stellen werden (Frankensäule für das Jahr 1960). — Die Frankensäule für das Jahr 1850 stellt die Fahrpreise mit der Postkutsche, und zwar für zwei einfache Fahrten dar.

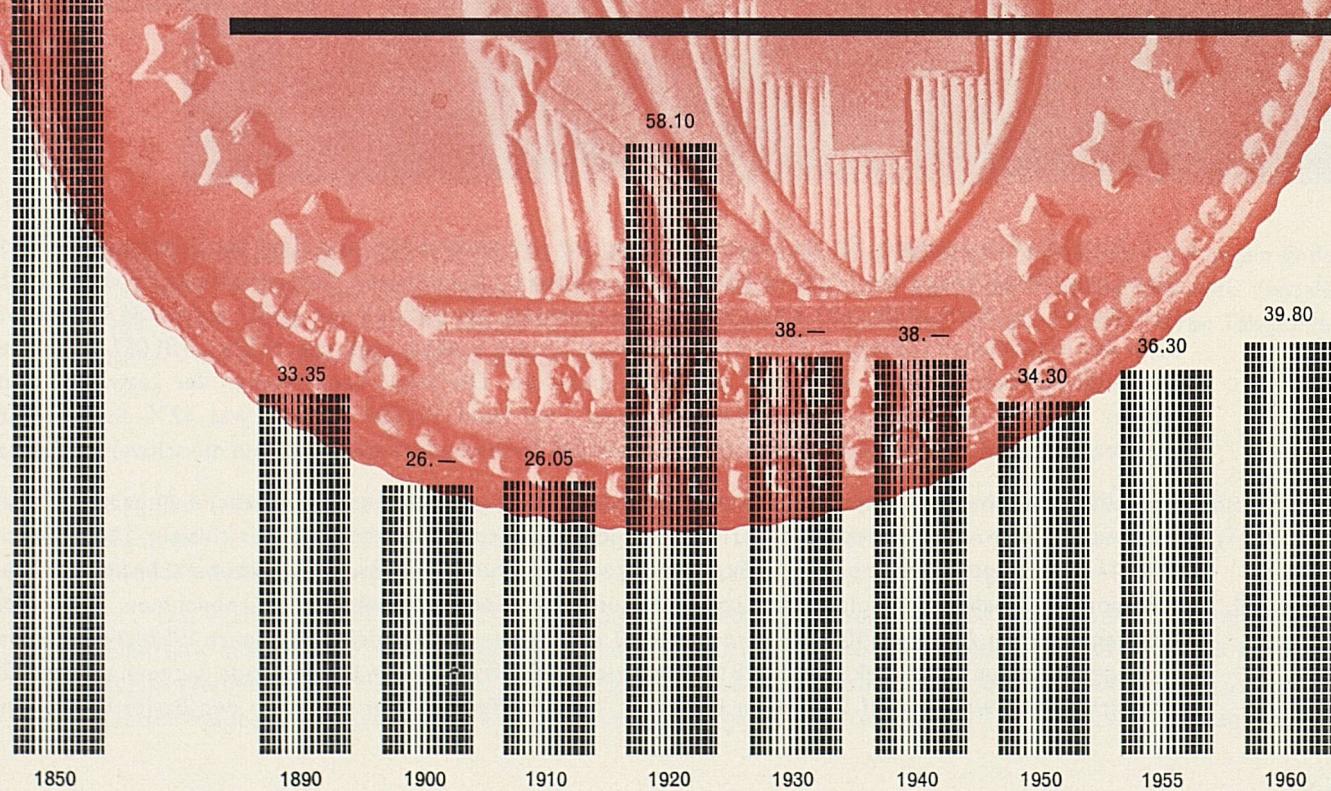
Lausanne-Genf (60 km)



Zürich-Bern (129 km)

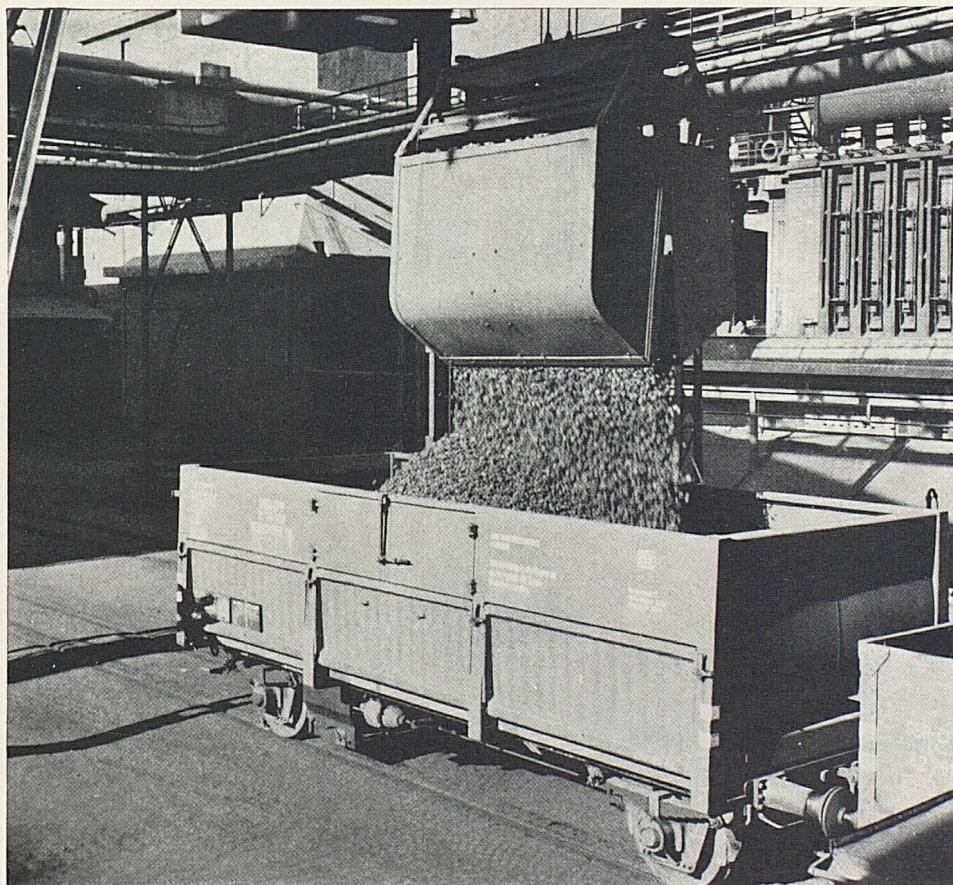


Basel-Chiasso (321 km)



Wie der gesamte gewerbsmässige Verkehr, verspürt auch der Autocar in starkem Masse die zunehmende Individualisierung des Reisens. Trotzdem ist die Zahl der Autobusse und Autocars von 2730 im Jahre 1957 auf 2932 im Jahre 1958 angestiegen.

Der von den Bundesbahnen besorgte Transport von Automobilen durch die Alpentunnel brachte, nachdem vor Jahresfrist ein Rückgang registriert werden musste, einen starken Aufschwung. Durch den Gotthardtunnel wurden im Berichtsjahr 134605 Personenautos, Gesellschaftswagen und Lastwagen befördert. Damit ist ein neuer absoluter Höchststand erreicht worden. Im Vergleich zum Jahre 1957 ergibt sich eine Zunahme von 48,2%. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der Gotthardpass an Ostern 1958 im Gegensatz zum Vorjahr für den Verkehr geschlossen und im Mai und Oktober der Witterungsverhältnisse wegen nur schwer passierbar war.



Der neue Hubkipp-Güterwagen
Laderaum 40 m³
Tragkraft 28 t

Bild links: Belad

Bild rechts: Partienweiser Entlad ist möglich

Auch der Fahrzeugpark für die Güterbeförderung hat sich vergrössert. Die Zahl der Lieferwagen (Tragkraft bis zu einer Tonne) stieg von 17495 im Jahre 1957 auf 18442 im Berichtsjahr. Eine erhebliche Zunahme verzeichneten die für den Sachentransport eingerichteten Personenwagen, nämlich von 14037 auf 16234 Einheiten. Die Zahl der eigentlichen Lastwagen (Tragkraft über eine Tonne) erhöhte sich von 29875 auf 31057 Einheiten, und der Anhängerbestand stieg von 19483 auf 20596 Einheiten. Die totale Ladefähigkeit der Lastwagen und Anhänger beziffert sich heute – ohne Spezialfahrzeuge – auf rund 142000 Tonnen, was 42% des bundesbahn-eigenen Ladegewichtes entspricht. Davon entfallen 94000 Tonnen oder zwei Drittel auf die schweren Lastenzüge.

Über die Strassen-Gütertransporte innerhalb der Landesgrenzen sind nur spärliche Angaben vorhanden. Bei den Strassen-Aussenhandelstransporten hingegen ist bekannt, dass diese im Berichtsjahr 1880000 Tonnen oder 14,6% der gesamten Import- und Exportmengen ausmachten. Während die grenzüberschreitenden Massentransporte der Bahn im Vergleich zum Jahre 1957 um total 1564000 Tonnen (12,4%) abnahmen, vermochte der Lastwagen seinen Anteil um 103000 Tonnen (5,8%) zu erhöhen. Im Vergleich zum Jahre 1952 ist die Lastwagentonnage im Aussenhandelssektor um 128% gewachsen, die entsprechende Bahntonnage dagegen nur um 22%. – Im Berichtsjahr wurden mit Lastwagen insgesamt 1089000 Tonnen von und nach den Basler Rheinhäfen be-

fördert (58% des Totals der Importe und Exporte mit Lastwagen); auf den direkten grenzüberschreitenden Lastwagenverkehr entfielen 566000 Tonnen (30%) und auf die Zufuhren und Abfuhren in den Grenzbahnhöfen 225000 Tonnen (12%).

Diese Entwicklung zwingt die Bahnen, neue Massnahmen zu prüfen, um einer weiteren Verkehrsabwanderung wirksam zu begegnen. Ferner ist in Betracht zu ziehen, dass mit dem Bau von Autobahnen bereits begonnen worden ist. Auch dies wird den Eisenbahnverkehr in erheblichem Umfang beeinflussen.

Das Vertragswerk über den Güterverkehrsverband (GVV) wurde als privatrechtliches Ordnungselement zwischen Schiene und Strasse im vergangenen Jahre beibehalten. Die Weiterführung des Vertrages wird aber in zunehmendem Masse gefährdet: durch die ständige Erhöhung der Transportkapazität der Lastwagen, das Aufkommen von neuen Aussenseitern im Fernverkehr und die Schwierigkeit, in der ohnehin nicht einfachen Tarif-

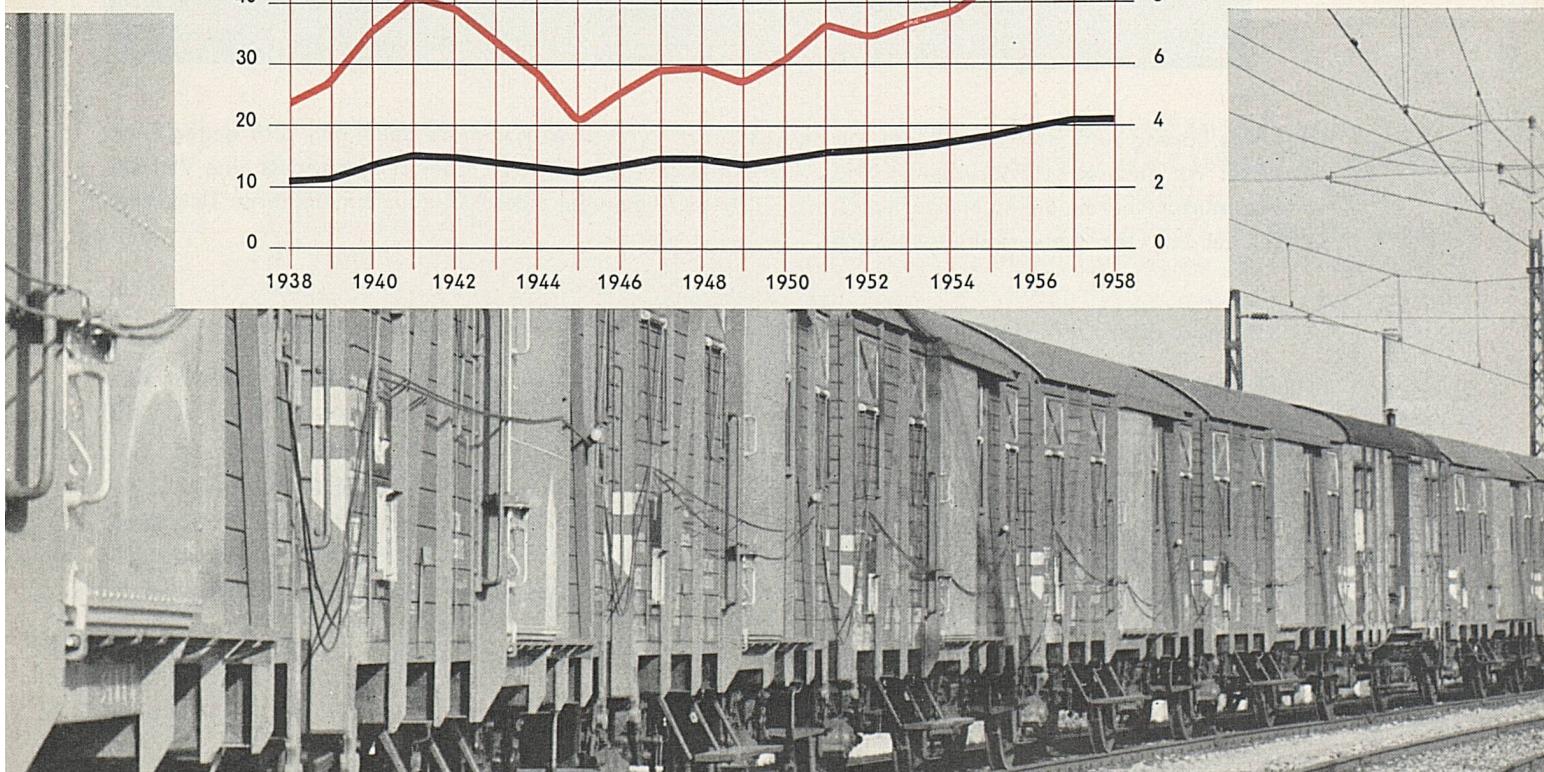
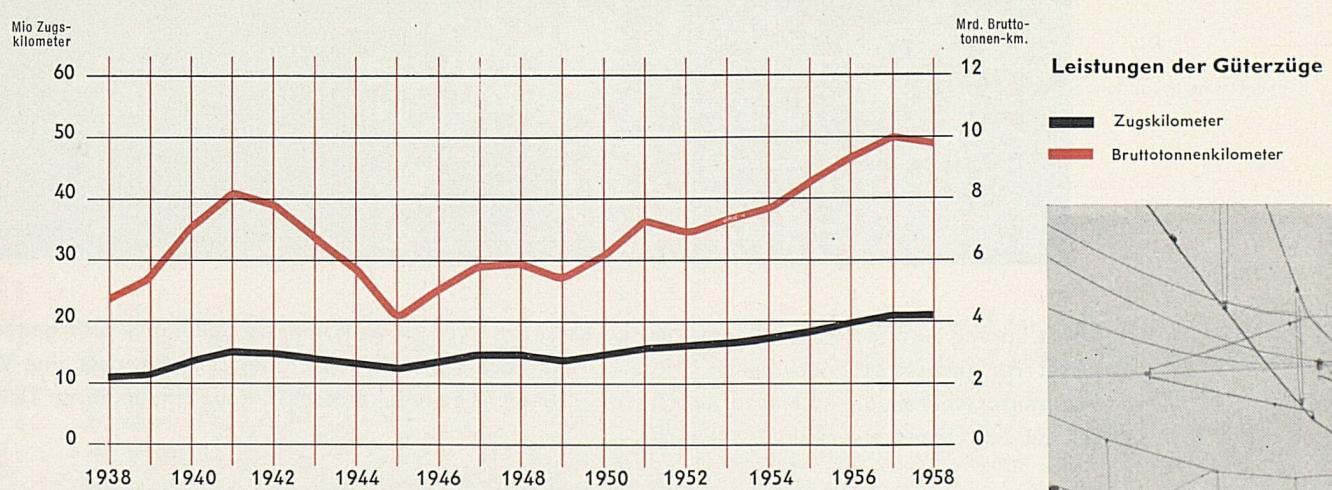
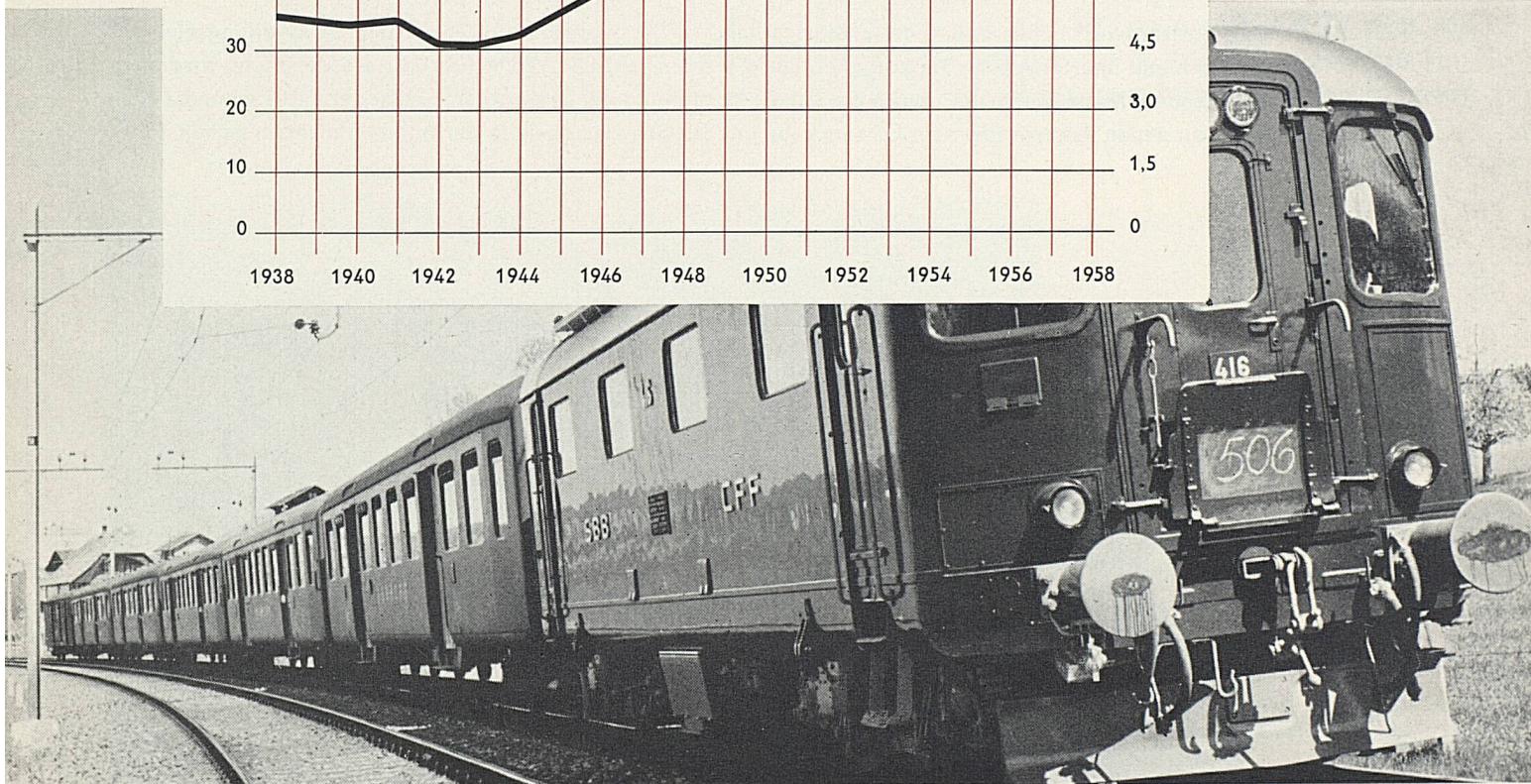
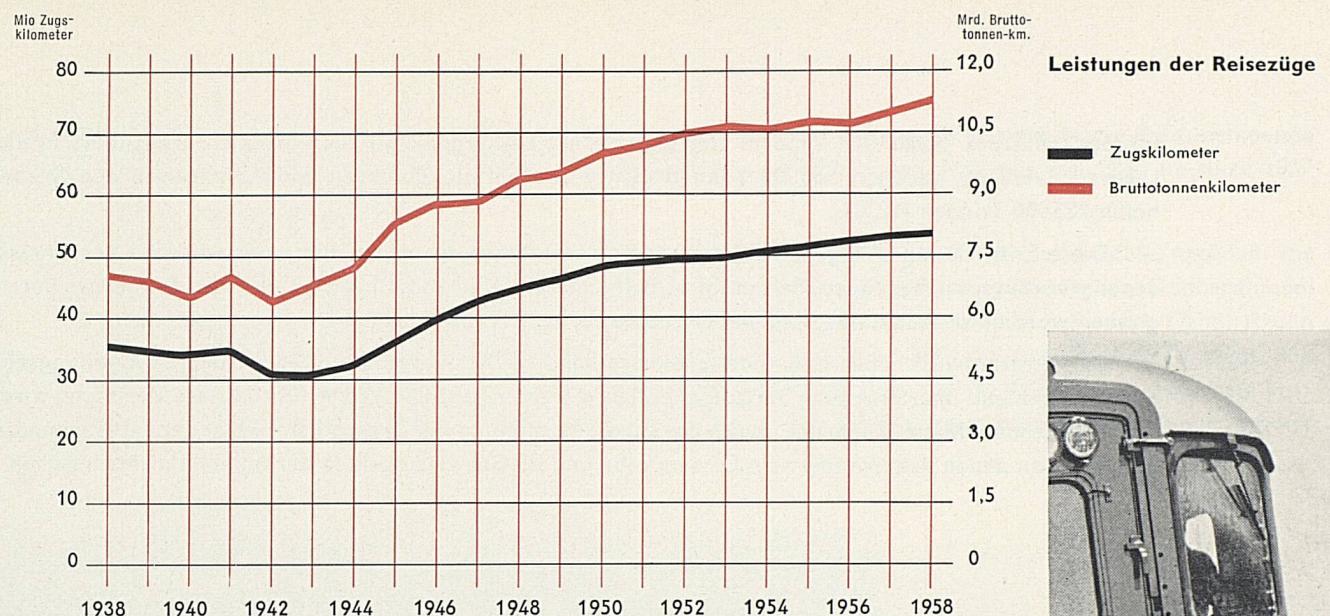


frage eine Lösung zu finden. Der allgemeine Rückgang des Verkehrsaufkommens stellte den GVV gegen Ende des Jahres vor gewisse Schwierigkeiten. Diese wurden noch verschärft durch die Tatsache, dass eine Vielzahl von Nahtransporteuren, die im Nahverkehrsräum nicht mehr genügend Beschäftigung fanden, ihren Tätigkeitsbereich auf den Überlandverkehr ausdehnten.

2. Luftverkehr

Der Luftverkehr hat wiederum zugenommen, wenn auch in weniger stürmischem Tempo als bisher. Die Zahl der beförderten Etappenpassagiere der Swissair stieg gegenüber dem Vorjahr um 69465 (7,0%) auf 1062376 Reisende. Vor Jahresfrist betrug die Zunahme 28,3%.

Das Verhältnis von Flugzeug und Eisenbahn ist dadurch gekennzeichnet, dass sich die beiden Verkehrsträger einerseits in wertvoller Weise ergänzen, anderseits aber auch in erheblichen Bereichen Wettbewerb bereiten. Neue Wettbewerbsfaktoren bilden der Flugcharterverkehr und insbesondere die von den Reisebüros organisierten Flugpauschalreisen. In diesen Sektoren werden ganz ausserordentliche Preisermässigungen angeboten.



Eine Verschärfung der Konkurrenz ist auch aus dem Einsatz von Düsenflugzeugen im europäischen Verkehr zu erwarten. Um die hohe Kapazität dieser sehr teuren Flugzeuge optimal auszunützen, werden die Luftverkehrsgeellschaften gezwungen sein, neue Käuferschichten zu gewinnen.

3. Schiffsverkehr

Von besonderer Bedeutung für die Bundesbahnen ist die *Rheinschiffahrt bis Basel*. Im Berichtsjahr sind in den Basler Rheinhäfen insgesamt 4,87 Mio Gütertonnen umgeschlagen worden. Auf den Bergverkehr (Import) entfielen 4,57 Mio Tonnen oder 36,6% der schweizerischen Gesamtwohle. Der Lastwagenverkehr hat vom Import flüssiger Treib- und Brennstoffe annähernd 60% übernommen, vom Getreide- und Futtermittelimport rund 37% und vom Import der übrigen Güter etwa 16%. Vom Gesamtwohle der Basler Rheinhäfen sind bei nahe 77% auf der Schiene ins Landesinnere weitergeleitet worden.

Bei dem von den Bundesbahnen betriebenen *Schiffsbetrieb auf dem Bodensee* ist vor allem der Querverkehr Romanshorn–Friedrichshafen von Wichtigkeit. Im sog. Trajektverkehr wurden im Berichtsjahr in beiden Richtungen insgesamt 31 012 Güterwagen befördert. Wenn das Resultat des Vorjahres (36338 Wagen) nicht erreicht worden ist, so ist dies vor allem auf die zeitweise Stillegung des Trajektbetriebes wegen Bauarbeiten zurückzuführen (vgl. Abschnitt «Schiffsbetrieb auf dem Bodensee», Seite 41).

IV. Betrieb

1. Betriebsleistungen

Bei den Reisezügen sind die Fahrleistungen im Berichtsjahr um 280 000 (0,5%) auf 53,18 Mio Zugskilometer leicht angewachsen (vgl. Diagramm). Die in Bruttotonnenkilometern gemessenen Leistungen stiegen um 292 Millionen (2,7%) auf 11,4 Milliarden an. Die Reisezüge legten während der Periode des Sommerfahrplanes 1958 täglich insgesamt 142 500 km (Vorjahr 141 748) und während jener des Winterfahrplanes 1958/59 total 140 100 km (139 165) zurück.

Bei den Güterzügen sind die Fahrleistungen gegenüber dem Vorjahr um einiges zurückgegangen. Die Zugskilometer sanken um 0,05 Millionen (0,2%) auf 20,89 Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 308 Millionen (3%) auf 9,90 Milliarden.

Während die Zugskilometer gesamthaft betrachtet noch leicht zugenommen haben, konnten die Leistungen der eigenen Triebfahrzeuge auf eigenen, gepachteten, betriebenen und fremden Linien um rund 450 000 (0,5%) auf 88,96 Mio Triebfahrzeugkilometer gesenkt werden. In diesem besseren Wirkungsgrad kommt der Einsatz der stärkeren Lokomotiven sowie der damit verbundene Wegfall von Vorspannleistungen und Leerfahrten (—687 000 km) zum Ausdruck. Ferner spiegelt sich darin auch die erfolgreiche Tätigkeit der zentralen Lok- und Zugleitung. Die Leistungen der Dampflokomotiven liessen sich um rund 0,5 Mio (13,1%) auf 3,36 Mio Triebfahrzeugkilometer verringern.

Über die Pfingstfeiertage haben die Bundesbahnen im Zusammenhang mit den Parlamentswahlen in Italien die bisher höchste Spitzenleistung im Personenverkehr erbracht. Es galt, nicht nur den üblichen, starken Verkehr zu bewältigen, sondern auch über 80 000 in der Schweiz beschäftigte italienische Staatsangehörige innerhalb von knapp 32 Stunden nach Italien und später wieder in die Schweiz zurück zu befördern.

2. Betriebsplanung

Bei den Planungsarbeiten auf lange Sicht lag das Schwergewicht während des ganzen Jahres auf der Neuorganisation des Gütertransportsystems. Die Untersuchung über ein neues Beförderungssystem für Stückgüter dürfte im Laufe des Jahres 1959 abgeschlossen werden. Geprüft wurde die Einführung eines den schweizerischen Verhältnissen angepassten Systems von Gruppenbahnhöfen (gares-centres). Die Studien für die Neuorganisation des Wagenladungsverkehrs – in der Richtung einer stärkeren Konzentration der Rangieraufgaben – wurden unter Auswertung der Verkehrsstromerhebungen weiter gefördert, konnten aber noch nicht beendet werden. Die Versuche, die Nahgüterzüge durch ein neues Beförderungssystem (Bildung von «Mutterstationen», von denen aus die übrigen Stationen durch Rangiertraktoren bedient werden) zu beschleunigen, waren erfolgreich. Gestützt auf die guten Erfahrungen wird nun ein gesamtschweizerischer Plan ausgearbeitet, mit dem auch ein Beschaffungsprogramm für Traktoren in Verbindung steht.

Die Befreiung der Reisezüge von den güterdienstlichen Nebenaufgaben (Beförderung von Expressgut, Eilgut, Tieren, Milch und Post) beschäftigte die Planungsstelle auch in diesem Berichtsjahr. Nachdem die bisherigen Versuche auf den Strecken Zürich–Uster–Rapperswil, Luzern–Olten und Lausanne–Brig – abgesehen von einigen Anfangsschwierigkeiten – von Erfolg gekrönt waren, soll die Ablösung der Nebenaufgaben beim nächsten Fahrplanwechsel auch auf der Strecke Zürich–Thalwil–Chur eingeführt werden. Umfangreiche betriebswirtschaftliche Untersuchungen galten dem Transport der Milch im Raum Zürich. Es wurde eine Lösung ausgearbeitet, die vorsieht, die Milch vom 1. Mai 1959 an von den örtlichen Sammelstellen zu den städtischen Molkereien mit privaten Lastwagen transportieren zu lassen. Nur für die weit entfernten Produktionsgebiete bleibt der Bahntransport bestehen; die Milch wird aber in Vorortsbahnhöfen auf die Strasse umgeladen werden. Diese neue Transportlösung wird eine wesentliche Entlastung der Reisezüge und vor allem des Bahnhofes Zürich mit sich bringen.

Die Verkehrsstromerhebungen im internationalen Reiseverkehr wurden in diesem Berichtsjahr wegen Grossveranstaltungen – Weltausstellung in Brüssel und 100-Jahrfeier in Lourdes – auf die Nord-Süd-Richtung beschränkt.

Die zentralen Zug- und Lokleitungen und die auf mehreren Hauptstrecken eingeführten Zugsüberwachungen haben sich sehr gut bewährt. Sie führten nachweisbar zu einem wirtschaftlicheren Einsatz des Personals und des Rollmaterials und erleichterten auch die Bewältigung ausserordentlicher Verkehrsspitzen (z. B. die Umleitung des Simplonverkehrs über den Gotthard während mehrerer Wochen).

Ein erster Schritt in der Richtung der Automatisierung der Zugsabfertigung wurde mit der Einrichtung des automatischen Durchgangsbetriebes in Schinznach Dorf getan. Auf einer Vollstation ist damit erstmals der Abfertigungsdienst wesentlich vereinfacht worden, was Personaleinsparungen erlaubt. Es wird nun systematisch untersucht, auf welchen Bahnhöfen und Stationen sich mit vertretbaren Kosten ähnliche Rationalisierungsmassnahmen durchführen lassen.

Um die Sicherheit zu erhöhen und um gleichzeitig Personal einsparen zu können, wurden im Rangierdienst mehrerer Bahnhöfe, insbesondere auch für das Einschieben und Rückstellen schwerer Züge, Funkgeräte ausprobiert. In einigen Bahnhöfen waren die Erfahrungen so gut, dass der Rangierfunk definitiv eingeführt werden konnte. Andernorts gehen die Versuche noch weiter.

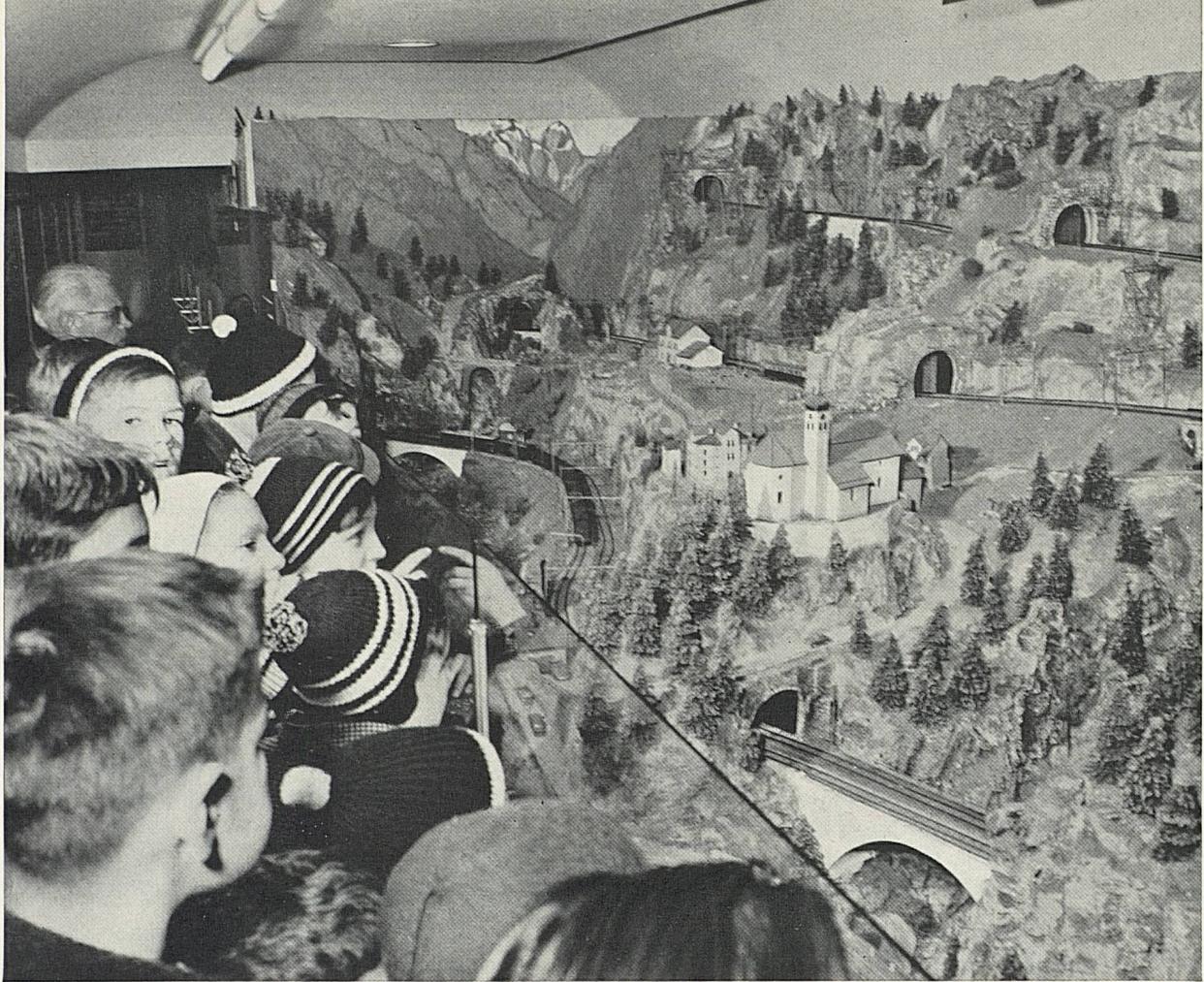
Um ein einheitliches Vorgehen beim Einsatz von Schalterdruckern und um ihre Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten, wurden Richtlinien aufgestellt. Ausser den in Burgdorf bereits eingesetzten Schalterdruckern sind weitere AEG-Maschinen in Sion, Basel und Wil vorgesehen, damit noch mehr Erfahrungen gesammelt werden können.

Die Vielzahl und Mannigfaltigkeit der zu lösenden Planungsprobleme lang- und kurzfristiger Art verlangen eine sehr straffe Zusammenfassung in einer Hand. Es wurde daher gegen Ende des Jahres die Stelle eines Planungsleiters geschaffen, welcher für die Koordination innerhalb des Betriebsdienstes und für die Zusammenarbeit mit den anderen Dienstabteilungen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen mit den nötigen Kompetenzen ausgestattet ist.

3. Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene

Am 2. Juni 1957 erfuhr der «gemeinsame Markt» auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs durch Schaffung eines internationalen Netzes von Trans-Europ-Express-Zügen (TEE-Züge) einen weiteren bemerkenswerten Ausbau. Seither sind etwa 70 der wichtigsten wirtschaftlichen und kulturellen Zentren Europas durch rasch fahrende, moderne TEE-Züge verbunden. Das Netz wird noch weiter ausgebaut werden. Im Einzugsbereich der Schweiz wurde im Berichtsjahr auf den Fahrplanwechsel (1. Juni) die Trans-Europ-Express-Verbindung Genève–Simplon–Milano in Betrieb genommen. Der von den Italienischen Staatsbahnen gestellte Schnelltriebwagenzug, genannt «Lemano», verlässt Mailand um 9.05 Uhr und trifft um 13.18 Uhr in Genève-Cornavin ein. In der Gegenrichtung fährt er um 17.29 Uhr in Genève-Cornavin ab und erreicht Mailand in vierstündiger Fahrt um 21.35 Uhr. Von den im Vorjahr eingeführten TEE-Zügen weist der auf der Strecke Zürich–Basel–Hamburg verkehrende «Helvetia» die besten Frequenzen auf.

Im Oktober fand in Leipzig unter dem Vorsitz des Vorstehers des Bau- und Betriebsdepartementes die Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbestellungskonferenz statt, an welcher Vertreter aller Länder Europas teilnahmen. Im internationalen Verkehr konnten wiederum wichtige Verbesserungen erzielt werden. An der Vollversammlung wurde die Frage der Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Fahrplanes auf zwei Jahre besprochen und eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche abzuklären hat, auf welchen frühesten Zeitpunkt diese bedeutende Neuerung eingeführt werden kann. – Eine in Kopenhagen unter dem Vorsitz der SBB abgehaltene Teilkonferenz hatte zur Aufgabe, den Gruppenreiseverkehr der Reiseagenturen in Westeuropa für den Sommer 1959 zu regeln. Neben den Vertretern von 14 Eisenbahn-, Schiffahrts-, Schlafwagen- und Speisewagen-Unter-



Hier wird «Eisenbahn» studiert . . . Modellanlage des Ausstellungswagen «75 Jahre Gotthardbahn», der im Sommer 1958 seine Rundfahrt durch die Schweiz beendete

nehmen nahmen daran auch Vertreter von 22 Reiseagenturen teil. Von dem in den Verhandlungen erfassten Verkehr entfallen rund 250000 Reisende auf die Schweiz, für die rund 600 Extrazugspaare gefahren werden müssen.

Die Europäische Güterzugfahrplankonferenz (LIM) tagte unter dem Vorsitz der Tschechoslowakischen Eisenbahnen im November in Bruxelles. Es wurde u.a. beschlossen, eine neue Verbindung mit einem Blockzug Nederland–Kaldenkirchen–Basel zu erstellen, die eine wesentliche Beschleunigung des Verkehrs nach der Schweiz und nach Italien schafft. Die LIM-Konferenz hat auch im Berichtsjahr ein internationales Güterkursbuch herausgegeben, das eine Zusammenstellung günstiger Zugsverbindungen für die Beförderung von Wagenladungen enthält.

4. Mittel für den rationellen Güterumschlag

Die Koordination der Ferntransporte mit dem betriebsinternen Förderwesen der Industrie- und Handelsunternehmen macht weiterhin gute Fortschritte. Mit Hilfe von Standardpaletten, Behältern, Spezialgüterwagen (mit besondern Lade- und Entladevorrichtungen), schweren Hubtraktoren, modernen Krananlagen und Strassenrollern können die Nachteile des Handumlaudes der Güter vom Bahnwagen auf das Strassenfahrzeug gänzlich ausgeschaltet werden.

Die Verwendung von Standardpaletten hat im Kundendienst weiterhin zugenommen. Die Zahl der Palettenabkommen zwischen Verfrachtern und Eisenbahnverwaltungen ist von 1001 auf 1295 angestiegen. Die Ermöglichung des Austausches der standardisierten Aufsetzrahmen und die Ausdehnung der Austauschmöglichkeit für Paletten und Rahmen auf den Wagenladungsverkehr haben sich kommerziell günstig ausgewirkt. Immer mehr Verfrachter gehen dazu über, den Güterumschlag im Wagenladungsverkehr durch den Einsatz von austauschfähigen Palettierungsgeräten zu rationalisieren.

Um die steigende Nachfrage nach offenen Grossbehältern zu befriedigen, wurde der Bestand um 100 Stück vermehrt. Damit ist der Gesamtbestand auf 582 Behälter angestiegen. Die offenen Grossbehälter werden vorwiegend für den Transport von Kohlen, Sand und Schotter verwendet.

Zur Verbesserung des Kundendienstes wurden drei weitere schwere Hubtraktoren angeschafft, womit der Park nun 21 Einheiten umfasst. Diese Fahrzeuge leisten bei der Manipulation schwerer oder sperriger Güter sehr gute Dienste und entlasten die Krananlagen. Sie können auch auf benachbarten Stationen eingesetzt werden, wenn dort keine anderen geeigneten Umschlagsmittel zur Verfügung stehen.

Der Strassenrollerdienst wurde auf die Städte Bern und St. Gallen ausgedehnt, so dass nun in 11 Städten derartige Zustellfahrzeuge vorhanden sind. Der Dienst wird an mehreren Orten von den offiziellen Camionneuren betrieben.

Alle diese Transport- und Umschlagsmittel sowie die zahlreichen Spezialwagen – Hubkippwagen, Getreidesilowagen, Klappdach- und Schiebedachwagen – haben wesentlich dazu beigetragen, der Bahn die bisherigen Transporte zu erhalten. Auf gewissen Gebieten ist es sogar gelungen, neue Transporte zu gewinnen.

V. Pachtbetriebe und Beteiligung an anderen Unternehmungen

1. Pachtbetriebe

Der Rückgang in der Beschäftigungslage, die Devisenbeschränkungen für den französischen Reiseverkehr sowie die «Expo» in Brüssel hatten zur Folge, dass mehrere Bahnhofbuffets die Umsätze des durch zahlreiche Faktoren begünstigten Vorjahres nicht mehr erreichten. Die Verkaufspreise blieben im wesentlichen unverändert. Im Zusammenhang mit der Neuerstellung der Bahnhofgebäude in Sion und Wil werden hier auch die Buffets neu gebaut. In der Geschäftstätigkeit der Bahnhofkioske zeigte sich ebenfalls eine gewisse Stagnation, die auf die oben erwähnten Ursachen zurückzuführen ist. Ende Juli ist im Hauptbahnhof Zürich ein Aktualitätenkino eröffnet worden.

Der Besuch der Speisewagen hat im vergangenen Jahr wiederum zugenommen. Es sind sieben neue Leichtstahlspeisewagen in Betrieb genommen worden, die alte Fahrzeuge ersetzen. Die Zahl der Leichtstahlspeisewagen ist damit auf 33 gestiegen. Ferner sind sechs Speisewagen älterer Konstruktion sowie fünf Buffetwagen vorhanden. Der Schlafwagenverkehr, den die Internationale Schlafwagengesellschaft (ISG) und die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (DSG) mit eigenem Wagenpark besorgen, erfreute sich einer weiteren Zunahme.

Einem Wunsch der Verkehrsinteressenten folgend ist im Juli die Vermittlung von Autos für Selbstfahrer an Inhaber von Generalabonnementen wiederum eingeführt worden. Dieser Dienst – er ist unter der Bezeichnung «Auto am Bahnhof» bekannt geworden – war von den SBB bereits 1936 geschaffen, während des Krieges jedoch eingestellt worden. Die Vermietung der Autos geschieht durch private Garagebetriebe.

2. Beteiligung an anderen Unternehmungen

Die «Etzelwerk AG» weist für das Geschäftsjahr 1957/58 eine Energieproduktion von 228,1 Mio kWh aus. Das sind 111,9% der durchschnittlichen Jahresproduktion aus natürlichem Zuflusswasser der 20 Vorjahre. Der Winteranteil der Jahresproduktion betrug 104,4 Mio kWh oder 84,1% der durchschnittlichen Winterproduktion. Auf dem Aktienkapital von 20 Mio Franken wurde eine Dividende von 5% ausgerichtet.

Die «Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG» verzeichnete für das Geschäftsjahr 1957/58 eine Energieproduktion von 225,8 Mio kWh. Die Wasserführung der Aare betrug im Mittel 102% des langjährigen Durchschnittes. Für das Winterhalbjahr wurden 91% und für das Sommerhalbjahr 110% der Durchschnittswerte ermittelt. Es konnte eine Dividende von 4% ausgeschüttet werden.

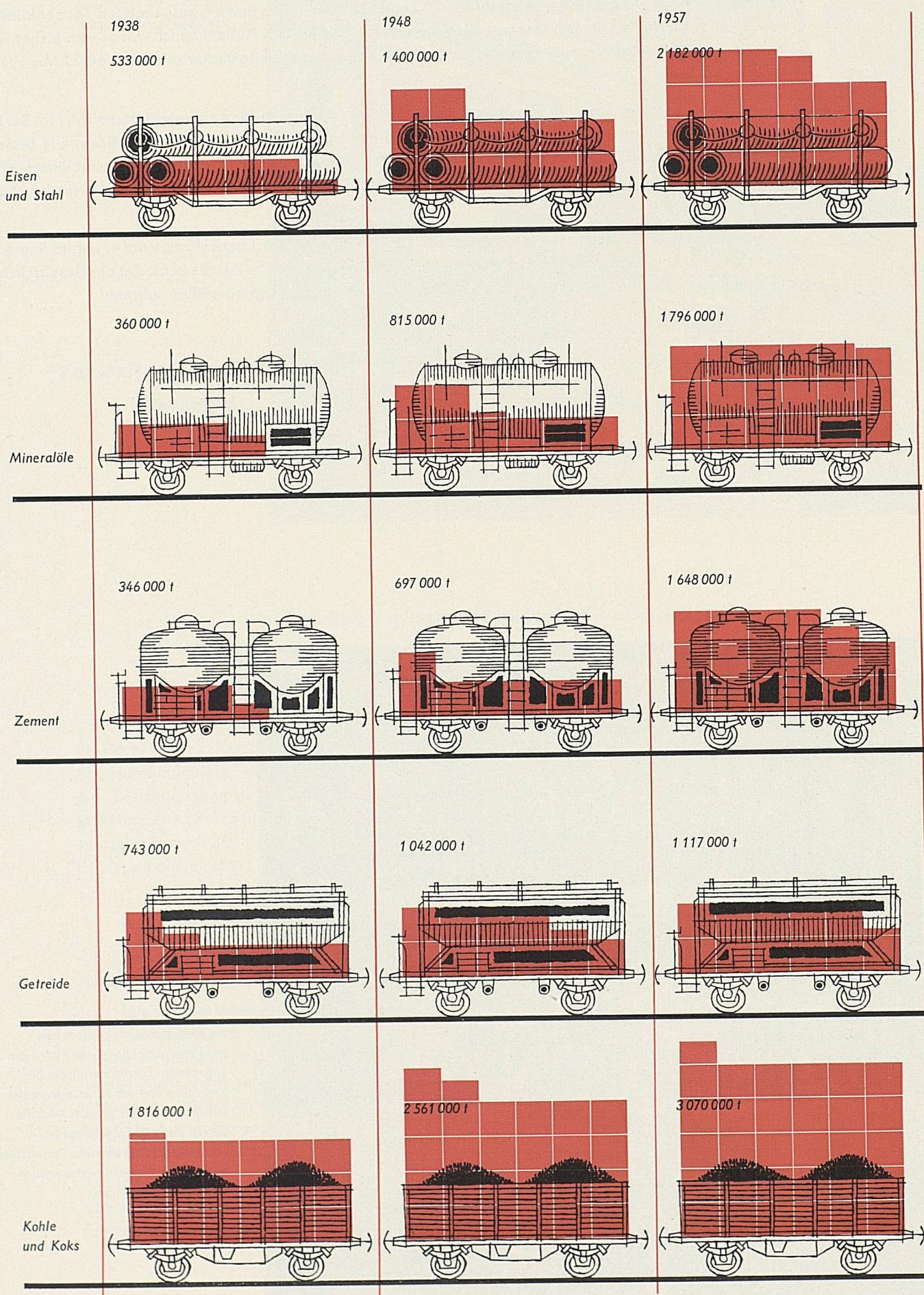
«Kraftwerk Göschenen AG»: Am Ende des vierten Geschäftsjahrs (30. September 1958) erreichten die Bauaufwendungen rund 116 Mio Franken. Der Anteil der SBB an dem 40 Mio Franken betragenden Aktienkapital beläuft sich nach wie vor auf 40%; es ist lediglich die Hälfte des Aktienkapitals einzubezahlt. Das Obligationenkapital beträgt 90 Mio Franken, wovon die SBB insgesamt 30 Mio Franken für Rechnung ihrer Pensions- und Hilfskasse übernommen haben.

Die «Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève SA» verzeichnet für das Geschäftsjahr 1958 dank leicht angestiegenen Einnahmen und Einsparungen im Betrieb eine weitere Verbesserung des Ertrages. Sie kann seit 1948 erstmals wieder eine Dividende ausrichten.

Die «Bahnhof-Kühlhaus AG in Basel» weist für das Jahr 1958 im Vergleich zum Vorjahr erneut eine Verbesserung des Geschäftsergebnisses aus. Sie ist zum Teil auf die Zunahme des Beeisungsdienstes für den Transitverkehr Süd-Nord zurückzuführen. Auch der Umschlag leicht verderblicher Güter hat eine Ausweitung erfahren. Dabei kamen der Firma die erweiterten Rampenanlagen und die neuzeitlichen Umschlagsmittel sehr zu statten.

Die fünf wichtigsten Transportgüter der Bundesbahnen
(ohne direkten internationalen Transit)

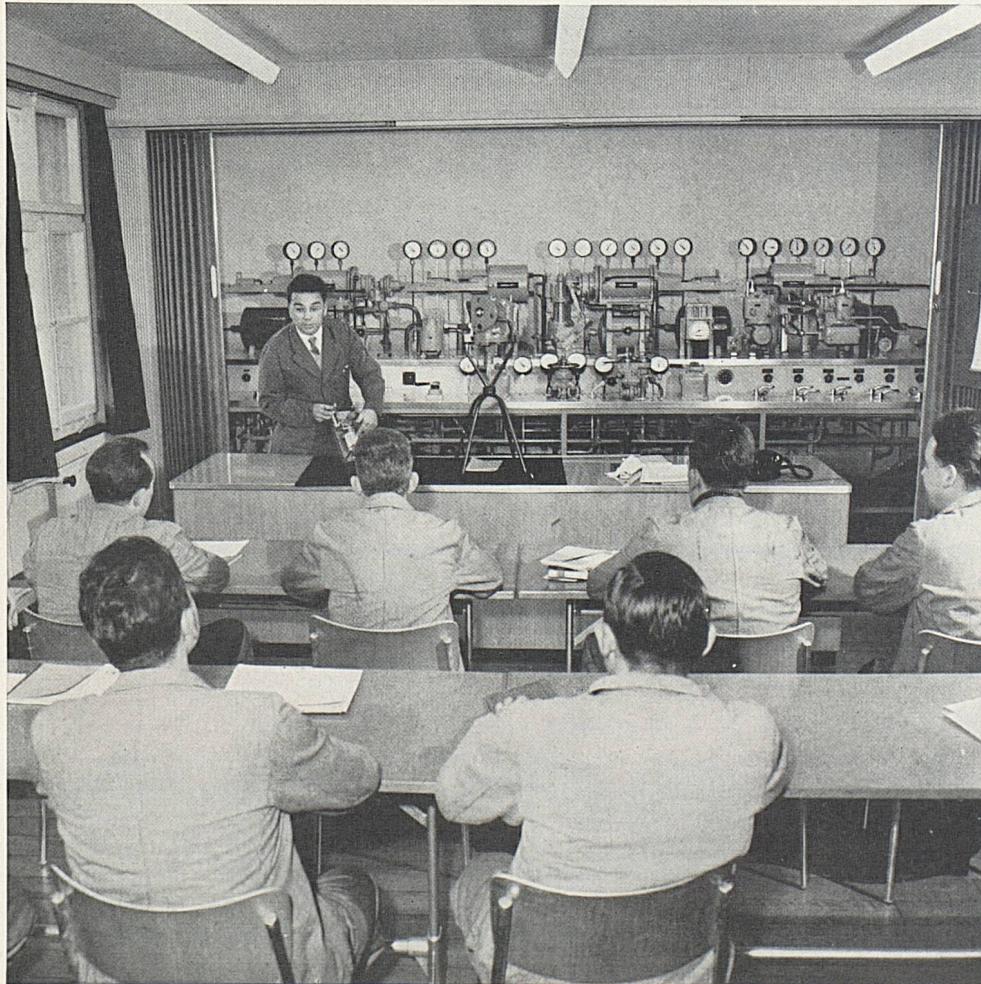
Im Jahre 1957 fielen auf diese 5 Hauptgüter zusammen 9,8 Mio Tonnen oder mehr als die Hälfte des Wagenladungsverkehrs der Bundesbahnen.



Die «SWISSAIR» verzeichnet auch im Jahre 1958 eine kräftige Weiterentwicklung. Die offerierten Tonnen-kilometer stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 21% auf 204,7 Millionen und die ausgelasteten Tonnenkilometer um 18% auf 123,0 Millionen. Der Auslastungsgrad beträgt 60,1%. Das Aktienkapital wurde von bisher 42 auf 63 Mio Franken erhöht. Ferner wurden die Bankschulden durch ein Obligationenanleihen von 30 Mio Franken vollständig abgelöst.

«INTERFRIGO, Internationale Gesellschaft der Eisenbahnverwaltungen für Kühlwagentransporte»: Im Berichtsjahr wurden 69786 Transporte – annähernd gleich viel wie im Vorjahr – ausgeführt. Nachdem alle bestellten Wagen ausgeliefert sind, stehen der Gesellschaft nun 908 eigene Kühlwagen zur Verfügung; mit diesen Wagen wurden im Jahre 1958 rund 30% aller Transporte bewältigt. Die INTERFRIGO ist also immer noch in hohem Masse auf Mietwagen angewiesen.

Die «EUROFIMA, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial», hat im September 1958 ein zweites Anleihen von 30 Mio Franken aufgenommen (Zinssatz 4 $\frac{3}{4}$ %). Bis heute hat die Gesellschaft den europäischen Eisenbahnen gesamthaft rund 90 Mio Franken zur Verfügung stellen können.



An der Bremsinstruktionsanlage der Depotinspektion Zürich wird den angehenden Lokomotivführern die Bedienung und das Funktionieren der Druckluftbremsen erklärt. Auch die bereits im Fahrdienst stehenden Lokomotivführer sowie das Personal des technischen Wagendienstes werden hier weiter ausgebildet