

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1960)

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: 24.12.2025

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

Verkehr und Betrieb



Das neue Bahnhofgebäude in Wil SG

I. Verkehrsvolumen

1. Personenverkehr

Die anhaltend sehr gute Wirtschaftskonjunktur im Berichtsjahr begünstigte auch die allgemeine Verkehrsentwicklung. Der Personenverkehr der Bundesbahnen hatte jedoch nur einen bescheidenen Anteil an diesem Aufschwung, obwohl mit 225,8 Mio beförderten Personen ein neuer Höchststand erreicht wurde. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr betrug 1,2%, wobei eine etwas stärkere Verkehrsbelebung erst im 4. Quartal einsetzte. Seit der 1958 eingetretenen Abflachung der Verkehrskurve hält sich die Zuwachsrate des Personenverkehrs ziemlich stabil.

Auf Grund dieser Ergebnisse kann nun auch festgestellt werden, dass die 1959 durchgeführte Tarifreform die Verkehrsentwicklung nicht in ungünstigem Sinne beeinflusst hat. Die an die Tarifreform geknüpften Erwartungen haben sich erfüllt. Wenn die Verkehrskurve der Bundesbahnen dem allgemeinen Wirtschaftsaufschwung nicht zu folgen vermochte, so ist das in erster Linie auf die weitere starke Ausdehnung des individuellen Strassenverkehrs zurückzuführen. Die Sommersaison wurde auch durch die ungewöhnlich schlechten Witterungsverhältnisse beeinträchtigt.

In der Verkehrsstruktur haben sich keine neuen Tendenzen abgezeichnet. Der Geschäftsreiseverkehr auf der Schiene ist weiterhin rückläufig. Dagegen profitiert die Eisenbahn von der immer breitere Bevölkerungserfassenden, ausgesprochenen Reiselust, die sich dank den verbesserten Einkommensverhältnissen auch in einer gesteigerten Nachfrage nach touristischen Reisen zu konkretisieren vermochte. Dies gilt im besondern auch vom internationalen Verkehr, der zudem von den in der Schweiz und in anderen Ländern tätigen ausländischen Arbeitskräften befruchtet wird.

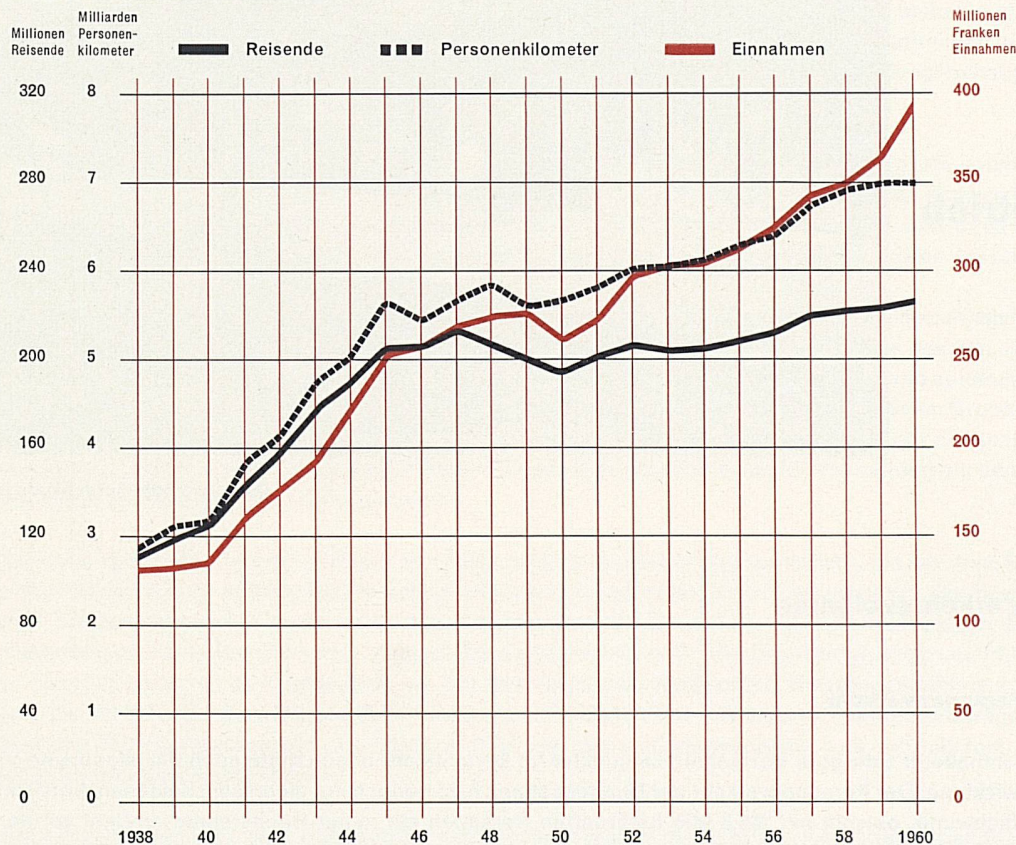
Die drei grossen Gruppen des Personenverkehrs haben sich nur unbedeutend verändert. Der Einzelreiseverkehr hat leicht abgenommen (2,5%). Auch der Gruppenreiseverkehr ist rückläufig (7,9%), was aber nicht

so sehr auf die allgemeine Verkehrsentwicklung, als auf den Ausschluss der kleinsten Gruppen im neuen Tarif zurückzuführen ist. Der Abonnentenverkehr ist leicht angewachsen (4,1%). Die schon seit Jahren festgestellte Ausdehnung der durchschnittlichen Beförderungsdistanz hat auch im Berichtsjahr angehalten.

Die Erhöhung der Einkommen wirkt sich auch in einer grösseren Nachfrage nach höherem Reisekomfort aus. Dies zeigt sich in der stärkeren Benützung der ersten Wagenklasse. Sehr guter Frequenzen erfreuen sich ferner die Speisewagen, Liegewagen und in vielen Fällen auch die Schlafwagen.

Die Entwicklung der Einnahmen wird im Abschnitt «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen» erläutert (Seite 51).

Entwicklung des Personenverkehrs



2. Güterverkehr

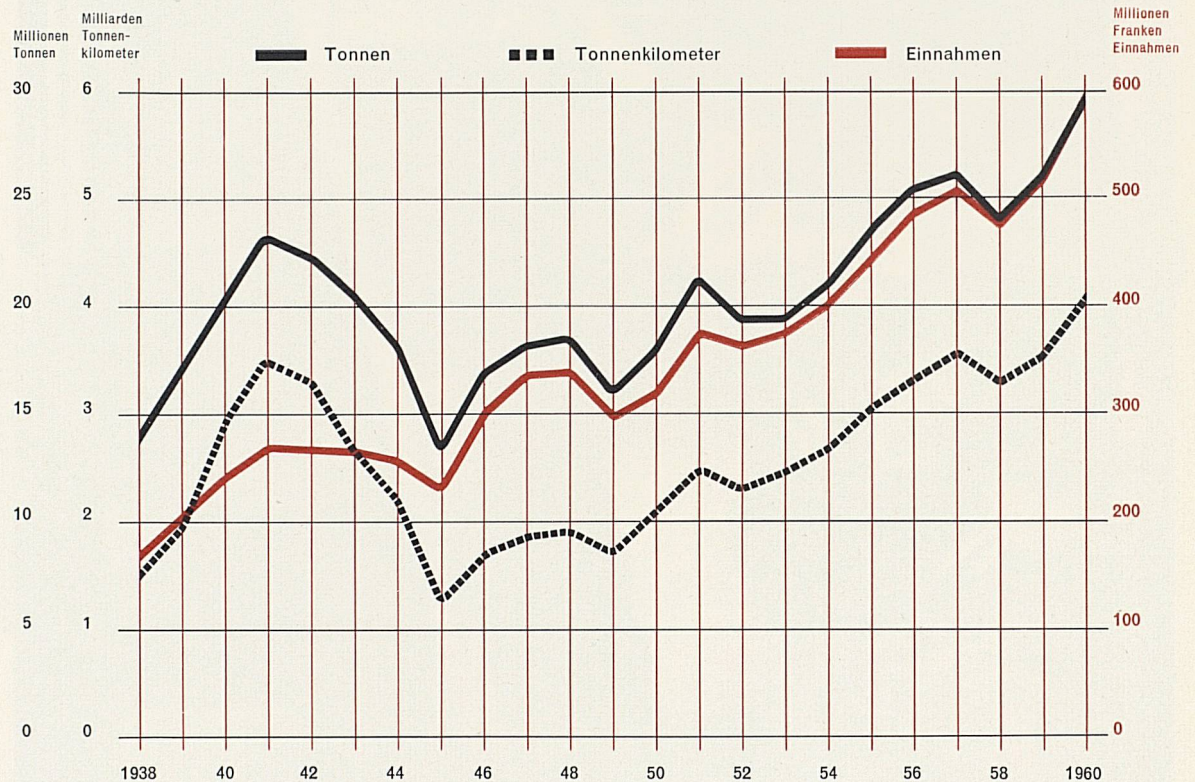
Nachdem der im Jahre 1958 eingetretene leichte Rückgang der Gütertonnage auf 24,2 Mio Tonnen bereits im Vorjahr aufgeholt werden konnte (25,8 Mio Tonnen), brachte die Berichtsperiode einen rekordartigen Anstieg des Verkehrsvolumens auf 29,6 Mio Tonnen, womit auch das bisherige Spitzenresultat im Jahre 1957 (26,0 Mio Tonnen) beträchtlich übertroffen wurde. Der Tonnenindex, der 1959 auf 116 Punkte gestiegen war, erhöhte sich 1960 auf 132 Punkte und stand somit um ein Drittel über dem Verkehrsdurchschnitt der Jahre 1952 bis 1957.

Dieses gute Resultat, das die anhaltende Wirtschaftskonjunktur im In- und Ausland reflektiert, war besonders den internationalen Transporten zu verdanken, namentlich der hohen Einfuhr und dem Transit von Massengütern. So erreichte der Importverkehr auf der Schiene 13,1 Mio Tonnen oder 2,4 Mio Tonnen (+ 22,4%) mehr als im Vorjahr; davon wurden rund 4 Mio Tonnen (+ 28,9%) durch die Basler Rheinhäfen eingeführt. Die von der Exportkonjunktur begünstigte Bahnausfuhr erhöhte sich auf 1,23 Mio Tonnen (+ 20,1%). Die intensive Durchfuhr, besonders von Eisen und Stahl, Lebensmitteln und Kohlen, liess die Transitmenge auf 6,2 Mio Tonnen (+ 19,7%) ansteigen, wovon 720 000 Tonnen (+ 81%) die Rheinhäfen berührten. Die starke Zunahme der in den Basler Rheinhäfen umgesetzten Güter ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Schifffahrt im Jahre 1960 im Gegensatz zum Vorjahre durch die gute Wasserführung des Rheins begünstigt war.

Der von der regen Bautätigkeit profitierende Binnenverkehr belief sich auf 8,1 Mio Tonnen (+ 1,6%). Wegen der ständig steigenden Strassenkonkurrenz war sein Zuwachs – wie in den Vorjahren – allerdings viel weniger ausgeprägt als bei den grenzüberschreitenden Transporten. Auf den Gepäck- und Expressgutverkehr (inkl. begleitete Autos) und die Postbeförderung entfiel schliesslich rund eine Million Tonnen.

Entsprechend der Entwicklung der Transportmengen stiegen auch die Einnahmen aus dem Güterverkehr (siehe Abschnitt «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen», Seite 51).

Entwicklung des Güterverkehrs (Gesamtgüterverkehr)



II. Tarife

1. Personen-, Gepäck- und Expressguttarife

Binnentarife

Die Tariflage blieb im Berichtsjahr unverändert. Einzig für den Transport begleiteter Motorfahrzeuge durch die Alpentunnel wurde ein neuer Tarif eingeführt, der am 1. Juni in Kraft trat. Dieser Tarif enthält erstmals Pauschalpreise, die auch die Beförderung der Mitreisenden in sich schliessen. Das Tarifniveau wurde etwas abgesenkt.

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

Internationale Tarife

Am 1. Januar 1960 wurden von den Bundesbahnen und den Bahnen von neun anderen Ländern in ausgewählten Verbindungen verbilligte Preise für Einzelpauschalreisen eingeführt. Diese Tarife, als RIT (Rail inclusive tours) bezeichnet, werden ausschliesslich von Reisebüros im Rahmen von Pauschalarrangements angewendet.



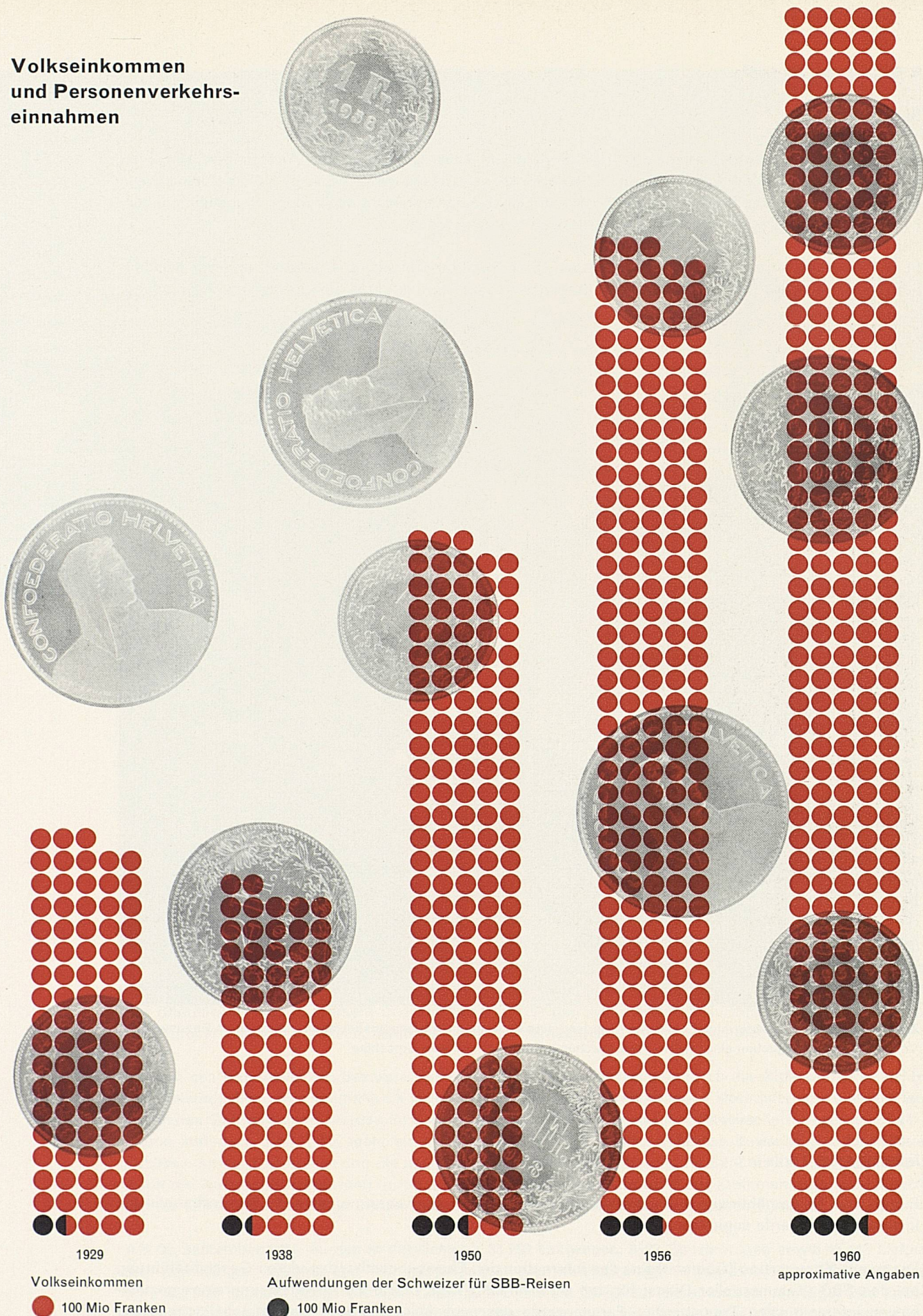
Der neue SBB-Liegewagen erlaubt auch während der Nacht ein bequemes Reisen. Liegewagen sind auf den Strecken Brig-Paris, Basel-Wien, Zürich-Rom, Zürich-Ventimiglia, Chur-Amsterdam, Genf-Rom, Bern-Rom und Basel-Rom eingesetzt

Der internationale Personen- und Gepäcktarif wurde durch Tarifänderungen in Grossbritannien und Norwegen beeinflusst. Die Wettbewerbslage für die Schweizer Bahnen hat sich dadurch nicht verändert.

Am 1. Januar trat ferner der Gemeinsame Internationale Tarif für die Beförderung von Expressgut (TCEx) in Kraft. Dieses neue System bringt beachtliche Vereinfachungen für Expressgutsendungen und gelangt an Stelle von über 30 selbständigen Verbandstarifen zur Anwendung. Es ist dies das Gegenstück zu dem schon vor einiger Zeit eingeführten Internationalen Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck (TCV).

Im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Auslandsgeschäftes bemühten sich die Bundesbahnen auch im Berichtsjahr um eine Festigung der kommerziellen Position im Ausland. Mit den Agenturen der Schweizerischen Verkehrszentrale sowie mit den Reisebüros und Reiseorganisationen der wichtigsten verkehrsproduzierenden Länder wurde wiederum ein enger und fruchtbarer Kontakt gepflegt.

Volkseinkommen und Personenverkehrseinnahmen



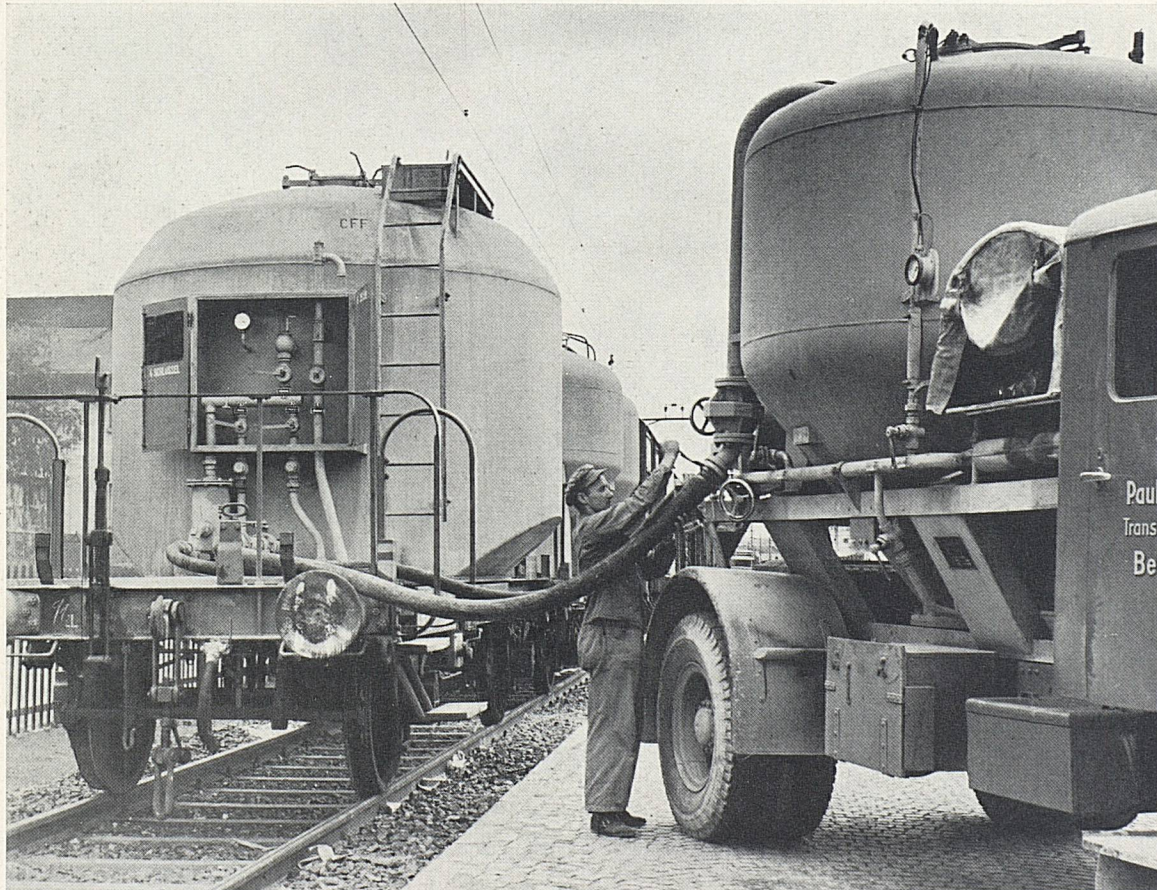
Das nominelle Volkseinkommen hat sich in der Schweiz seit 1929 verdreifacht. Da die Personenverkehrseinnahmen der SBB in der gleichen Periode nur um das knapp 2½fache gestiegen sind, hat sich der Anteil der Aufwendungen der Schweizer für SBB-Reisen gemessen am Volkseinkommen von 1,7% auf 1,2% verringert. Daraus folgt, dass das steigende Einkommen vor allem anderweitig verwendet wird.

2. Güter- und Tiertarife

Binnentarife

Das bestehende Gütertarifsystem erfuhr im Berichtsjahr keine grundlegenden Änderungen. Hingegen konnten die Arbeiten für die Revision der Gütertarife abgeschlossen werden. Da sowohl die Kommerzielle Konferenz als auch das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement der Vorlage zugestimmt haben, können die neuen Tarife auf 1. Januar 1962 in Kraft gesetzt werden.

In der Werbung wurde dem Wagenladungsverkehr besondere Beachtung geschenkt, und der Kundenbesuch wurde aktiviert. Die bisherigen Wettbewerbsmassnahmen erfuhren eine intensivere Anwendung.

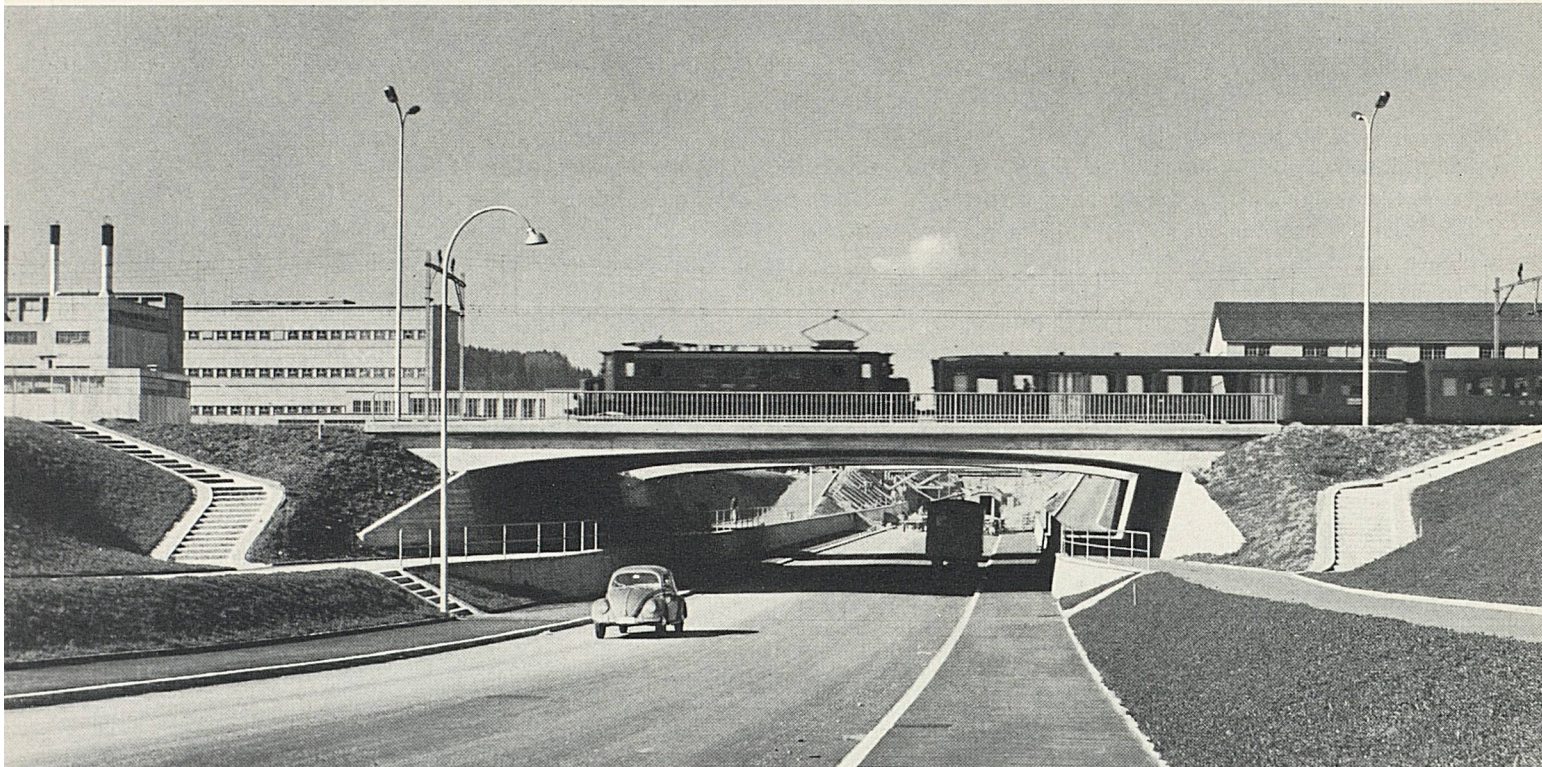


Zement und andere staubförmige Schüttgüter werden heute vorwiegend mit Zementsilowagen transportiert. Pneumatische Vorrichtungen ermöglichen einen mühelosen, raschen und wirtschaftlichen Umschlag

Internationale Tarife

Infolge von Tarifierhöhungen in Deutschland, Frankreich und Norwegen mussten die Bundesbahnen die internationalen Tarife angleichen.

Die zweite Kommission (Güterverkehr) des Internationalen Eisenbahnverbandes, deren Geschäftsführung bei den SBB (Kommerzieller Dienst für den Güterverkehr) liegt, prüfte die Inkraftsetzung eines gemeinsamen internationalen Transittarifes. Ferner wurde das neue Merkblatt über die Vereinheitlichung der Binnentarife weiter bearbeitet und vervollständigt.



Die neue Strassenunterführung bei Winterthur-Grüze

III. Eisenbahn und andere Verkehrsmittel

1. Strassenverkehr

Der Bestand an Motorfahrzeugen nimmt in der Schweiz weiterhin sehr stark zu. Am 30. September 1960 standen 485 233 private Personenwagen im Verkehr, das sind 12,9% mehr als 1959. Mit einer absoluten Zunahme von 55 264 Einheiten innerhalb Jahresfrist ergibt sich eine neue Rekordhöhe in der Ausdehnung des individuellen motorisierten Strassenverkehrs. Die Motorräder aller Art verzeichneten eine Zunahme von 3,4% und bezifferten sich auf 291 326 Einheiten. Auch die ausländischen Gäste sind in grosser Zahl mit ihren Privatwagen in die Schweiz eingereist. Vom gesamten Verkehrsaufkommen geht die auf die Eisenbahn entfallende Quote ständig zurück und dürfte heute noch etwa ein Drittel betragen.

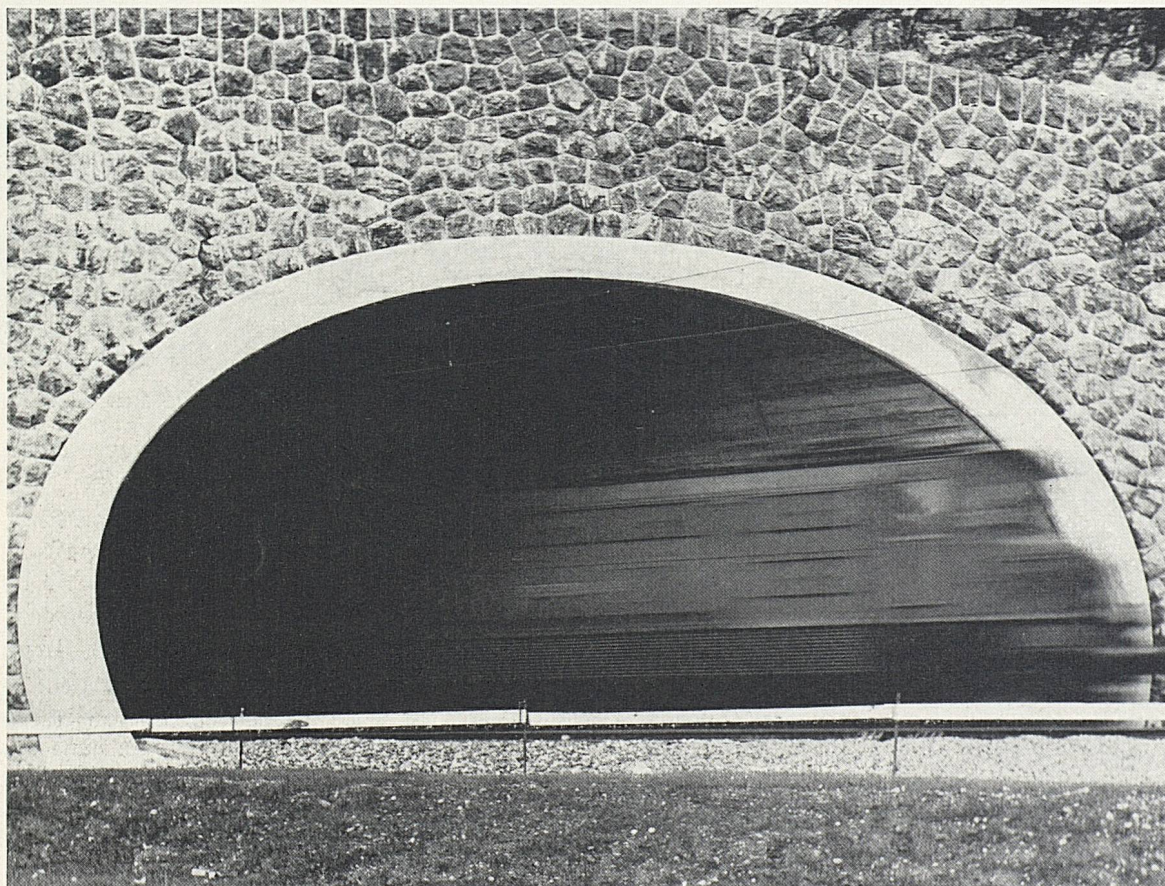
Die Zahl der Autobusse und Autocars ist von 3033 im Jahre 1959 auf 3127 im Jahre 1960 angestiegen. Die Zunahme ist mit 3,1% bedeutend geringer ausgefallen als im privaten Eigenverkehr, der naturgemäss auch den öffentlichen Autobusverkehr und den bedarfsmässigen Autocarverkehr in ihrer Entwicklung hemmt. Der Autocar versucht vor allem, seine Tätigkeit im internationalen Verkehr auszudehnen.

Die von den Bundesbahnen besorgte Beförderung von Motorfahrzeugen durch die Alpentunnel erreichte neue Rekordzahlen, was ebenfalls als Ausdruck der sich rasch ausbreitenden Motorisierung zu werten ist. Durch den Gotthardtunnel wurden im Berichtsjahr 183 181 Personenwagen, Gesellschaftswagen und Lastwagen befördert, d.h. 37,3% mehr als im Vorjahr. Zum Teil ist dieser grosse Zuwachs auf die frühere Schliessung der Paßstrasse und die ausgesprochen schlechte Witterung im Berichtsjahr zurückzuführen. Auch die Automobilbeförderung durch den Simplontunnel hat sehr stark zugenommen, was nicht zuletzt der vor einem Jahr neu eingeführten verbesserten Transportorganisation zuzuschreiben ist.

Am 30. September 1960 wurden in der Schweiz 33 753 Lastwagen, 5122 Spezialwagen sowie 45 443 Liefer- und Kombiwagen gezählt. Die Transportkapazität aller Nutzfahrzeuge betrug einschliesslich Anhänger rund 200 000 Tonnen; davon entfielen rund 120 000 Tonnen (60%) auf die schweren Lastzüge. Das Ladegewicht der Strasse macht heute ein gutes Drittel desjenigen der Schiene aus. Die Motorisierung im Strassengüterverkehr ist, gemessen an der Lastwagenkapazität, seit 1952 um 39 000 Ladetonnen oder um

54% gestiegen. Durch die seit dem 1. November 1960 zugelassenen grösseren Höchstgesamtwichte von 26 Tonnen je Lastzug wird die Strassenkonkurrenz für die Eisenbahnen, besonders im Binnenverkehr, inskünftig noch stärker in Erscheinung treten.

Im Berichtsjahr übernahm der Lastwagen an der Grenze 2,4 Mio Tonnen Importgüter oder 0,4 Mio Tonnen (+ 17,5%) mehr als im Vorjahr; davon wurden 1,4 Mio Tonnen von den Rheinhäfen abgeführt. Zusammen mit dem Strassenexport von 250 000 Tonnen (+ 31,9%) erhöhte sich die Aussenhandelstonnage des Lastwagens auf 2,65 Mio Tonnen (+ 19,4%). Wenn auch der Anteil der Strasse am gesamten Import/Export-Volumen mit 15,5% (Vorjahr 15,9%) etwas rückläufig war, weil viele Massentransporte auf der Schiene erfolgten, so haben sich die Grenztransporte mit Lastwagen seit dem Jahre 1952 (0,82 Mio Tonnen) mehr als verdreifacht. Der direkte grenzüberschreitende Verkehr, der erstmals eine Million Tonnen erreichte, stieg sogar auf das Siebenfache.



Nach nicht ganz dreijähriger Bauzeit konnte im Berichtsjahr der 4 km lange, doppelspurige Kerenzerbergtunnel, der Weesen/Gäsi mit Mühlehorn verbindet, in Betrieb genommen werden. Beide Tunnelenden besitzen schiefe Portalfronten. Das alte Bahntrasse längs des Sees wurde hierauf dem Kanton Glarus zur Erstellung der neuen Walenseestrasse zur Verfügung gestellt

Das seit 1952 in Kraft gewesene Vertragswerk über den Güterverkehrsverband (GVV) ist trotz aller Bemühungen um eine Anpassung an die veränderten Verhältnisse auf den 1. Mai 1960 dahingefallen. Die Auswirkungen bleiben abzuwarten.

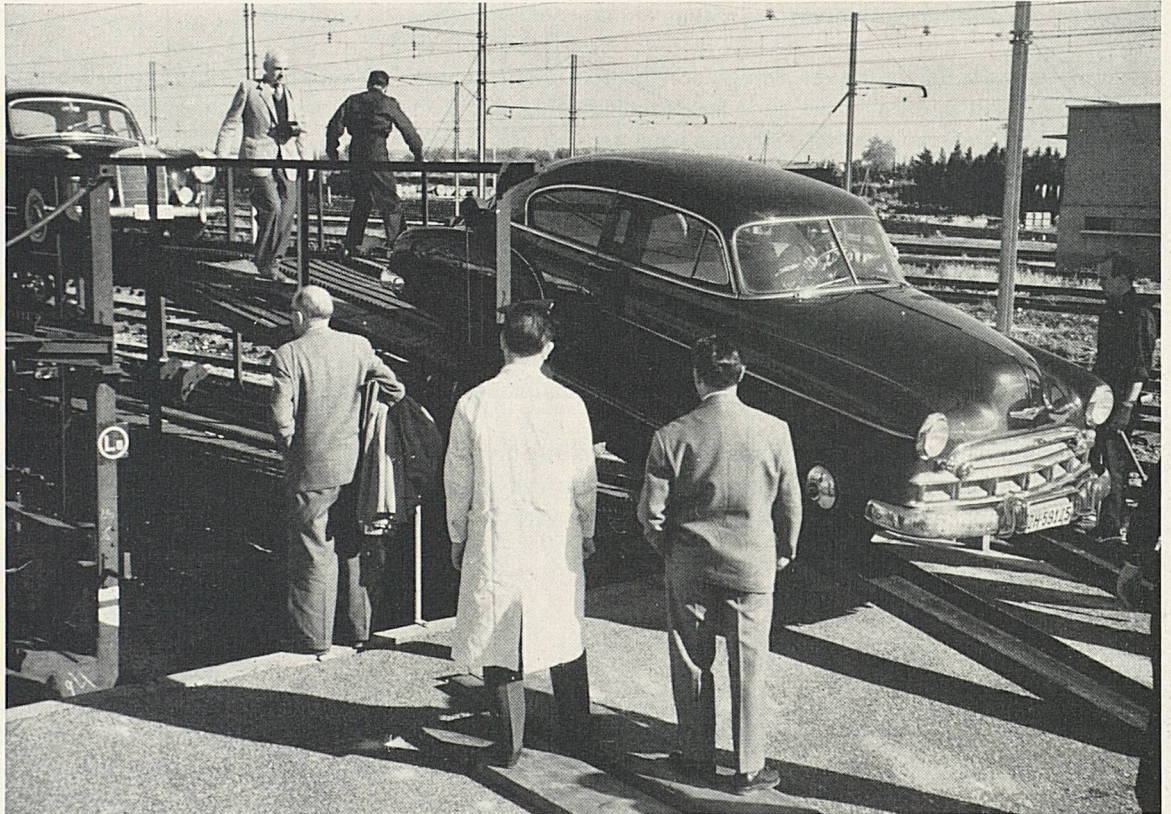
2. Luftverkehr

Nach einer gewissen Dämpfung der Entwicklung in den vergangenen zwei Jahren hat der Luftverkehr wiederum einen bedeutenden Aufschwung genommen. Die «Swissair» beförderte im Berichtsjahr 1 303 225 Etappenpassagiere, was gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 17,8% bedeutet. Mit dem allgemeinen Übergang zum Düsenverkehr bildet das Jahr 1960 einen Markstein in der Geschichte der Luftfahrt. Die weiträumige verkehrsmässige Erschliessung durch das Flugzeug wird damit entscheidend verbessert,

womit auch den Eisenbahnen im interkontinentalen Verkehr neue Kundschaft zugeführt wird. Andererseits ist nicht zu verkennen, dass sich das Wettbewerbsverhältnis zwischen Flugzeug und Eisenbahn im inner-europäischen Verkehr immer mehr zuspitzt.

3. Schiffsverkehr

Während der Strassen- und teilweise auch der Luftverkehr Konkurrenzfaktoren für die Bahn darstellen, werden die Bundesbahnen durch die Schifffahrt nicht konkurrenziert. So erfüllt die Rheinschifffahrt bis Basel ausschliesslich die Funktion eines Verkehrszubringers. In den Rheinhäfen beider Basel wurden 1960 total 6,96 Mio Tonnen umgeschlagen. Gegenüber dem Vorjahr, das durch eine teilweise schlechte Wasserführung des Rheins gekennzeichnet war, ergab sich die ausserordentlich hohe Zunahme von 2,06 Mio Tonnen (+ 42%). Am Bergverkehr von total 6,46 Mio Tonnen waren Kohle und Koks mit 1,93 Mio Tonnen (Zunahme



Der Autozug Zürich-Bern-Avignon ermöglicht dem Automobilisten, eine grosse Reisedistanz in bequemer Nachtfahrt im Schlafwagen oder Liegewagen zurückzulegen und seine Reise hierauf im eigenen Wagen fortzusetzen

gegenüber dem Vorjahr 31,4%), Erdölprodukte mit 1,89 Mio Tonnen (+ 55,4%), Getreide und Futtermittel mit 0,68 Mio Tonnen (+ 20,4%) und allgemeine Kaufmannsgüter mit 1,95 Mio Tonnen (+ 50,9%) beteiligt. Der Talverkehr erhöhte sich auf 502 000 Tonnen (+ 43,9%). Von den ankommenden Warenmengen wurden im Durchschnitt 74,5% mit der Bahn und 25,5% mit dem Lastwagen ins Landesinnere transportiert. Bei gewissen Transporten war der Anteil der Strasse allerdings bedeutend höher. So betrug er beispielsweise bei den Mineralölen 57% und bei den Futtermitteln 43%.

IV. Betrieb

1. Betriebsleistungen

Bei den Reisezügen sind die Fahrleistungen im Berichtsjahr um 465 000 (0,9%) auf 54,32 Mio Zugskilometer angewachsen. Die in Bruttotonnenkilometern gemessenen Leistungen stiegen um 237 Mio (2%) auf 12,32 Mia

an. Bei den Güterzügen sind die Fahrleistungen gegenüber dem Vorjahr stärker angestiegen. Die Zugskilometer erhöhten sich um 1,86 Mio (8,2%) auf 24,43 Mio und die Bruttotonnenkilometer um 1,39 Mia (12,8%) auf 12,26 Mia.

2. Betriebsplanung

Die ergänzenden Untersuchungen über ein neues Transportsystem für Stückgut konnten intern sehr weit gefördert werden. Es wurde ein bis in die Einzelheiten gehender Fahrplanentwurf für die von den Wagenladungen getrennt zu befördernden Stückgutwagen ausgearbeitet. Die Fragen des Sammel- und Verteildienstes der neuen Hallenorganisation und der baulichen Voraussetzungen erfuhren eine weitgehende Abklärung. Es zeichnen sich interessante Möglichkeiten für eine wesentliche Entlastung der Rangierbahnhöfe ab, was sich zum Vorteil des Wagenladungsverkehrs auswirken würde. Die Planungsarbeiten für die Neuorganisation des Wagenladungsverkehrs zeigten, dass die Frage der Konzentration der Rangieraufgaben auf einige gut und modern ausgebaute Zugbildungsbahnhöfe weiter zu verfolgen ist.

Die Entlastung der Reisezüge von den güterdienstlichen Nebenaufgaben (Beförderung von Eilgut, Expressgut, Tieren, Milch und Post), die zu einer Beschleunigung der Reisezüge unerlässlich ist, verlangt auch zahlreiche Massnahmen kommerzieller und baulicher Art. Die Abklärung dieser Fragen wird zur Zeit intensiv weitergeführt. Im Hinblick auf die grossen betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteile des Einsatzes von Pendelzügen wurde die Ausdehnung dieser Betriebsweise geprüft, wobei besonderes Augenmerk auf die Verwendungsmöglichkeiten von Triebwageneinheiten leichter Bauart gelegt wurde.

Was den Transport von Automobilen durch den Gotthard anbelangt, erfolgte eine grundlegende Untersuchung über die Leistungsfähigkeit des Tunnels und der Verladeanlagen bei verschiedenen möglichen Ausbauvarianten. Auf Grund des Ergebnisses wurden am Ende des Berichtsjahres weitere Autozugseinheiten mit den für Pendelbetrieb erforderlichen Ausrüstungen in Auftrag gegeben.

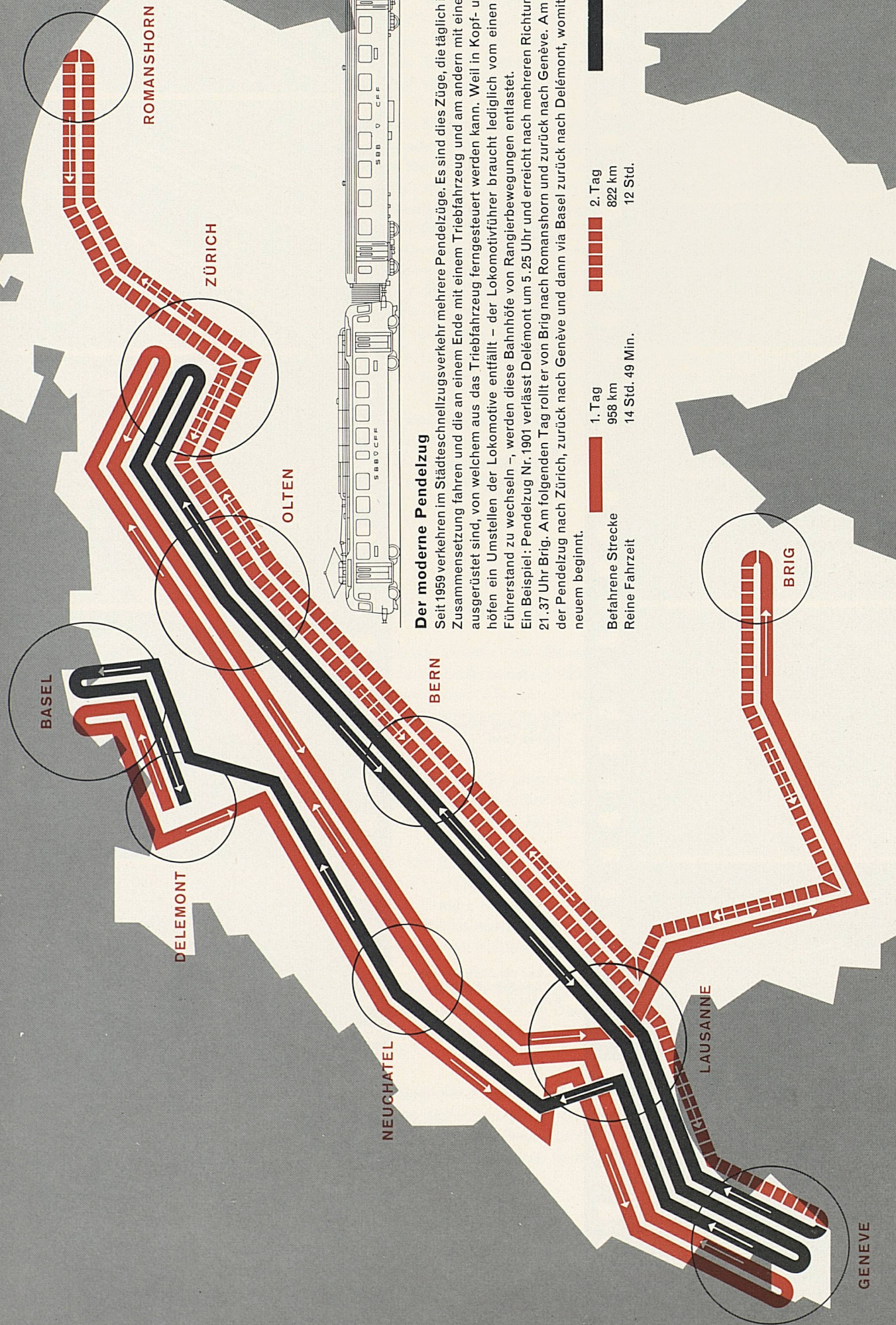
Über die internationalen Reiseverkehrsströme wurden Erhebungen in einem beschränkten Umfange durchgeführt und für die Ermittlung der internen Verkehrsströme ein System ausgearbeitet. Wegen des herrschenden Personalmangels konnten jedoch die damit verbundenen Zählungen noch nicht allgemein vorgenommen werden.

3. Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene

Ende September fand in Leningrad unter dem Vorsitz des Vorstehers des Bau- und Betriebsdepartementes die Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1961/62 statt, an der sich Vertreter von insgesamt 40 Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen beteiligten. Die an der diesjährigen Konferenz erreichten Verbesserungen im internationalen Reisezugfahrplan betreffen für die Schweiz vor allem die Einführung der neuen elektrischen SBB-Trans-Europ-Express-Züge (TEE) auf der Gotthard- und Simplonlinie, die ab 1. Juli 1961 verkehren werden. Eine im November unter dem Vorsitz der SBB abgehaltene Teilkonferenz der Europäischen Reisezugfahrplankonferenz befasste sich mit der Regelung des Gruppenreiseverkehrs der Reiseagenturen in Westeuropa für den Sommer 1961.

Auf den Sommer-Fahrplanwechsel sind die neuen SBB-Liegewagen im regelmässigen internationalen Verkehr eingesetzt worden. Der Reisekomfort in verschiedenen Nachtverbindungen konnte dadurch wesentlich gesteigert werden. Der im Jahre 1959 im gegenseitigen Verkehr mit gewissen westeuropäischen Ländern eingeführte Platzreservierungsdienst für Sitz- und Liegeplätze ist im Laufe des Jahres 1960 auf neue Verbindungen ausgedehnt worden. Dieser Dienst wird vom reisenden Publikum sehr geschätzt.

Die mit den erstmals im Jahre 1960 verkehrenden Schnellgüterzügen der Deutschen Bundesbahn erzielten Verbesserungen der Reisegeschwindigkeit haben die Betriebsleitungen fast aller europäischen Bahnverwaltungen bewogen, ein europäisches Schnellgüterzugsnetz (TEEM-Netz) aufzubauen. An Konferenzen in Locarno und Feldkirch sowie an der Internationalen Güterzugfahrplankonferenz in Budapest sind die mit der Einführung zusammenhängenden Probleme eingehend erörtert und die Mindestanforderungen für TEEM-Züge festgelegt worden. Hauptmerkmale dieser Züge sind die auf mindestens 45 km/h festgesetzte kommerzielle Geschwindigkeit und die Beschränkung des Grenzaufenthaltes auf höchstens zwei Stunden. Um dieses Ziel zu erreichen, werden in gewissen Fällen Abfertigungsarbeiten in den fahrenden Zug verlegt.



Der moderne Pendelzug

Seit 1959 verkehren im Städtesschnellzugsverkehr mehrere Pendelzüge. Es sind dies Züge, die täglich in unveränderter Zusammensetzung fahren und die an einem Ende mit einem Triebfahrzeug und am andern mit einem Steuerwagen ausgerüstet sind, von welchem aus das Triebfahrzeug ferngesteuert werden kann. Weil in Kopf- und Wendebahnhöfen ein Umstellen der Lokomotive entfällt – der Lokomotivführer braucht lediglich vom einen auf den andern Führerstand zu wechseln –, werden diese Bahnhöfe von Rangierbewegungen entlastet.

Ein Beispiel: Pendelzug Nr. 1901 verlässt Delémont um 5.25 Uhr und erreicht nach mehreren Richtungswechseln um 21.37 Uhr Brig. Am folgenden Tag rollt er von Brig nach Romanshorn und zurück nach Genève. Am dritten Tag fährt der Pendelzug nach Zürich, zurück nach Genève und dann via Basel zurück nach Delémont, womit der Turnus von neuem beginnt.

Befahrene Strecke
Reine Fahrzeit

1. Tag
958 km
14 Std. 49 Min.

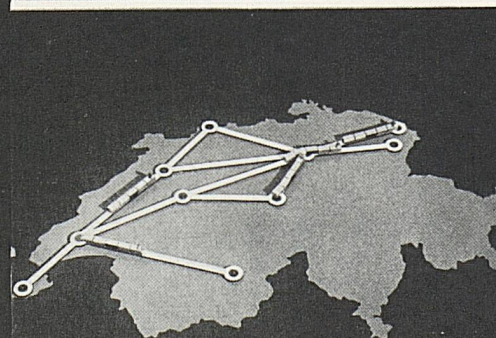
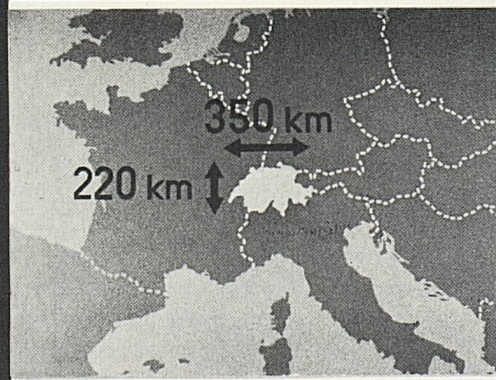
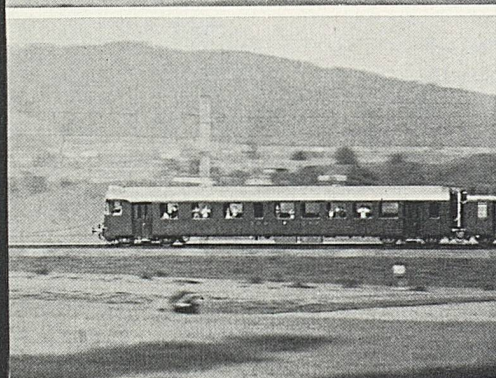
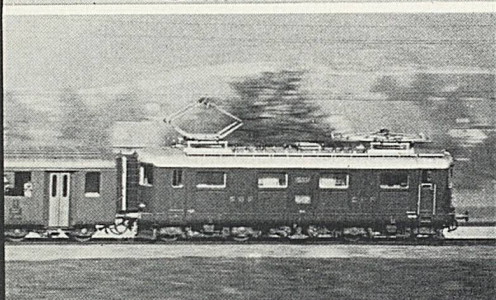
2. Tag
822 km
12 Std.

3. Tag
820 km
10 Std. 05 Min.

PENDELZÜGE



PRODUKTION CONDOR-FILM AG ZÜRICH



Ausschnitte aus dem Film «Pendelzüge»

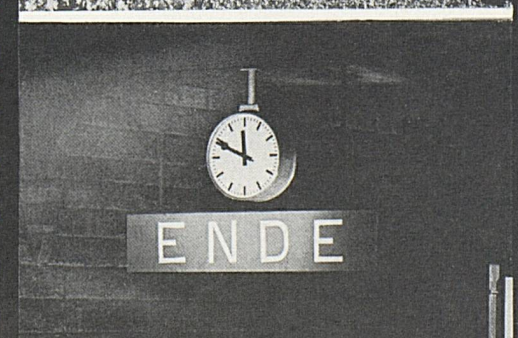
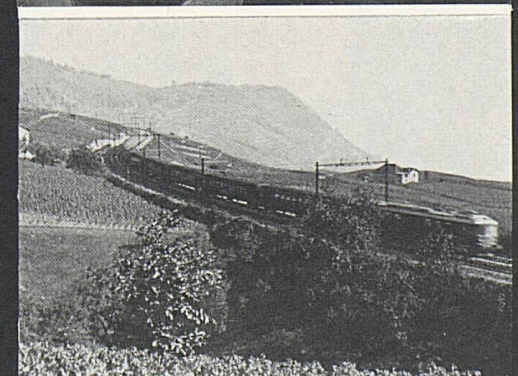
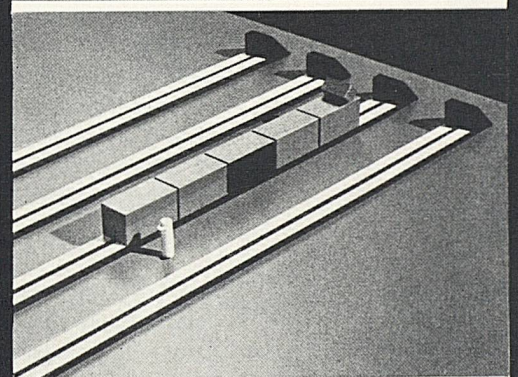
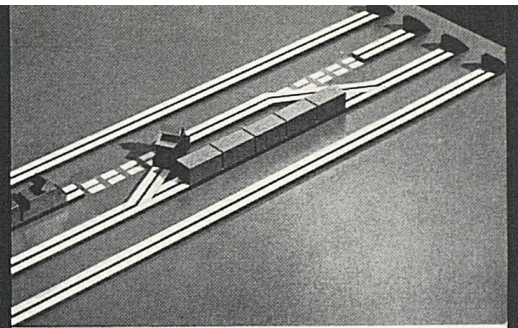
Die Pendelzüge werden entweder von der Lokomotive gezogen...

...oder, mit dem Zugführungswagen an der Spitze, geschoben

Die Schweiz ist ein kleines Land...

...und die Züge müssen oft ihre Fahrtrichtung wechseln

In Kopfbahnhöfen wie Zürich ist ein Pendelzug rasch wieder abfahrtsbereit



ENDE

◀ Bei gewöhnlichen Zügen muss die Lokomotive umgestellt werden...

4. Rationeller Güterumschlag

Um beim Transport gewisser Güterarten einen rationelleren Umschlag zu erzielen, gelangen vermehrt Spezialwagen verschiedenster Ausführung zum Einsatz. So haben sich beispielsweise die Zement- und Getreidesilowagen gut bewährt, was in der sehr starken Nachfrage nach diesen Wagentypen zum Ausdruck kommt. Im Berichtsjahr wurden sodann erstmals Hubkippwagen in Betrieb genommen, die den direkten Schwerkraftumlad körniger Güter, vor allem Kohle, ermöglichen.

◀ ...bei Pendelzügen wechselt lediglich der Lokomotivführer seinen Platz

Die von der Wirtschaft und den Bahnen gemeinsam geförderte Standardpalettierung brachte im Jahre 1960 einen grösseren Aufschwung als in allen vorangegangenen Jahren. Ursache waren die durch den Personal-mangel sich aufdrängenden Rationalisierungen im betrieblichen Lagerwesen sowie die starken Lager-erhöhungen. Die Zahl der im Vorjahre für den Tausch zugelassenen Paletten ist in der Schweiz auf etwa 600 000 Stück angewachsen. Die Zahl der Vereinbarungen zur gemeinsamen Benutzung von Palettengeräten durch Firmen und Bahnen erhöhte sich von 1579 auf 2123 oder um 34%. Das von den SBB im Jahre 1960 mit der Deutschen Bundesbahn abgeschlossene erste europäische Palettenpoolabkommen konnte schon auf anfangs 1961 durch die erste multilaterale Vereinbarung zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz erweitert werden. Auf Grund der Erfahrungen und der mit dem ersten Abkommen erzielten Vor-teile – es passieren täglich über 300 Paletten die deutsch-schweizerische Grenze – wird ein europäischer Pool angestrebt. Der Bestand an zu vermietenden Boxpaletten, die als billiges Packmittel und Transport-gerät dienen, musste im Berichtsjahre um 500 Stück auf 2760 Stück erhöht werden. Weitere 500 Stück wurden anfangs 1961 geliefert. Auch die Zahl der Kleinbehälter erfuhr eine starke Steigerung.

◀ Der Lokomotivführer an der Arbeit im modernen Zugführungswagen

Das Interesse der Verkäuferkreise an einer zweckmässigen Verpackung der zu versendenden Güter hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Beratungs- und Begutachtungsstelle der SBB prüfte im Berichtsjahr über 400 Verpackungen. Immer mehr Verfrachter ersetzen die herkömmlichen Anschriften (Zeichen und Nummern) mit der Empfängeradresse, die zum Teil mechanisch erstellt wird.

V. Beteiligung an anderen Unternehmungen

◀ Für die Reisenden in den komfortablen Einheits-wagen...

Die «Etelwerk AG» wies im Geschäftsjahr 1959/1960 eine Energieproduktion von 252,4 Mio kWh auf (Vorjahr: 215,8 Mio kWh). Der natürliche Seezufluss betrug 230,6 Mio m³ oder 98,8% des bisherigen Mittelwertes. Er wurde durch 46,4 Mio m³ Pumpwasser aus dem Zürichsee ergänzt. Von der Gesamtproduktion entfielen 42,5% auf Winterenergie. Auf das unveränderte Aktienkapital wurde wie im Vorjahr eine Dividende von 5% ausgeschüttet.

Die «Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG» produzierte im Geschäftsjahr 1959/1960 eine nutzbare Energie-menge von 201,3 Mio kWh. Die mittlere Wasserführung der Aare betrug 90% des langjährigen Durchschnittes. Die Dividende betrug wie in den verflossenen Jahren 4%.

«Kraftwerk Göschenen AG»: Die Bauarbeiten gehen allmählich dem Ende entgegen. In der Winterperiode 1960/61 wurde in beschränktem Umfange mit der Energieproduktion begonnen. Zur weiteren Finanzierung der Bauarbeiten wurde auf den 15. März 1960 eine vierte Obligationenanleihe von 40 Mio Franken zu 4% auf-genommen, wodurch sich das Obligationenkapital auf 170 Mio Franken erhöhte. Das Aktienkapital betrug unverändert 40 Mio Franken, wovon die Hälfte einbezahlt ist.

◀ ...wird die Reise zum Genuss

Die «Société de gares frigorifiques, ports-francs et glaciers de Genève SA» verzeichnete in allen Betriebs-zweigen einen leichten Rückgang der Einnahmen. Das Geschäftsergebnis erlaubte auch in diesem Jahr die Ausrichtung einer Dividende. Ferner wurde im Berichtsjahr die letzte Rate des Hypothekendarlehens der Bundesbahnen zurückbezahlt.

Das Geschäftsjahr 1960 der «Bahnhof-Kühlhaus AG in Basel» nahm abermals einen günstigen Verlauf. Zu Beginn des Sommers wurde im Badischen Rangierbahnhof eine neue Eisfabrik mit einer Produktionskapa-zität von 60 Tonnen pro Tag in Betrieb genommen. Damit kann die Beesung im Lebensmittel-Transitverkehr Süd-Nord betrieblich einfacher, sicherer und rentabler abgewickelt werden. Das Aktienkapital wurde wie bisher verzinst.

Bei der «Swissair» trat eine neue, starke Erhöhung des Anlagevermögens und der Materialbestände ein. Zu deren Finanzierung flossen der Gesellschaft aus zwei Obligationen-Anleihen 100 Mio Franken zu. Angaben über Betrieb und Verkehr sind im Abschnitt «Luftverkehr» (Seite 8) enthalten.

Der «Interfrigo, Internationale Gesellschaft der Eisenbahnen für Kühltransporte» sind die Dänischen Staatsbahnen mit den Rechten und Pflichten eines Gründungsmitgliedes beigetreten. Von der Deutschen Bundesbahn wurden 500 Kühlwagen erworben. Ende 1960 verfügte die Gesellschaft über 1705 eigene Kühlwagen. Im Berichtsjahr wurden 109 300 Transporte ausgeführt. Hievon entfallen 38 100 Transporte auf die eigenen und 71 200 auf die von Mitglied-Verwaltungen gemieteten fremden Kühlwagen.

Die «Eurofima, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial» hat ihren Mitgliedern bis Ende 1960 insgesamt 272 Mio Franken und 5 Mio DM zur Verfügung gestellt. Im Oktober wurde in der Schweiz ein viertes Obligationen-Anleihen von 30 Mio Franken zum Zinssatz von $4\frac{1}{2}\%$ und einer mittleren Laufzeit von 11 Jahren aufgenommen. Ferner sind die mittelfristigen Bankdarlehen angestiegen. Der Kommissionssatz konnte weiter ermässigt werden. Das Aktienkapital «A» wurde zum statutarischen Höchstsatz von 4% verzinst.

Bei der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft standen Ende 1960 37 Speise- und 5 Buffetwagen für das Normalspurnetz in Betrieb. Sämtliche Wagen sind Eigentum der SBB. Während die Einnahmen aus den Speise- und Buffetwagen trotz erhöhter Kilometerleistung gegenüber dem Vorjahr stagnierten, erfuhr der ambulante Dienst (Verpflegungsmöglichkeit im Zug) neuerdings eine starke Ausweitung, welche hauptsächlich auf die Abgabe vollständiger Mahlzeiten auf Extrakursen und Gesellschaftsfahrten zurückzuführen ist. Die Rekrutierung von qualifiziertem Personal für die Speisewagen bereitet der Gesellschaft ausserordentlich Mühe. Es wird von Jahr zu Jahr schwieriger, die stetig anwachsenden Personalkosten durch Preiserhöhungen aufzufangen.

Silo AG, Brunnen. Am 5. Oktober 1960 fand im Beisein der Vertreter der lokalen Behörden, der interessierten Verbände und der Presse sowie von 50 Getreidehändlern aus der ganzen Schweiz die offizielle Eröffnung des Silos Brunnen, verbunden mit einer Besichtigung, statt. Da die Einlagerungen erst gegen Ende des Jahres von Bedeutung waren, wurde auf die Aufstellung einer Gewinn- und Verlustrechnung verzichtet und die erzielten Einnahmen mit dem Baukonto verrechnet. Das Aktienkapital wurde während der ganzen Bauperiode mit 4% verzinst. Seit Anfang des Jahres 1961 sind alle Zellen und der Lagerplatz im Keller besetzt.

Suisatom AG. Die Starthilfe, die der Bund zum Aufbau der Atomtechnik in der Schweiz gewährt, unter der Voraussetzung, dass die verschiedenen Bestrebungen in einer Nationalen Gesellschaft zur Förderung der industriellen Atomtechnik zusammengefasst werden, hat für die Suisatom AG die Folge, dass der Bau des Versuchs-Atomkraftwerkes Aare aufgegeben wird. Die Suisatom AG soll sich in der zu gründenden nationalen Gesellschaft beteiligen, die in Lucens ein Versuchs-Atomkraftwerk erstellen will.