

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1962)

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](#)

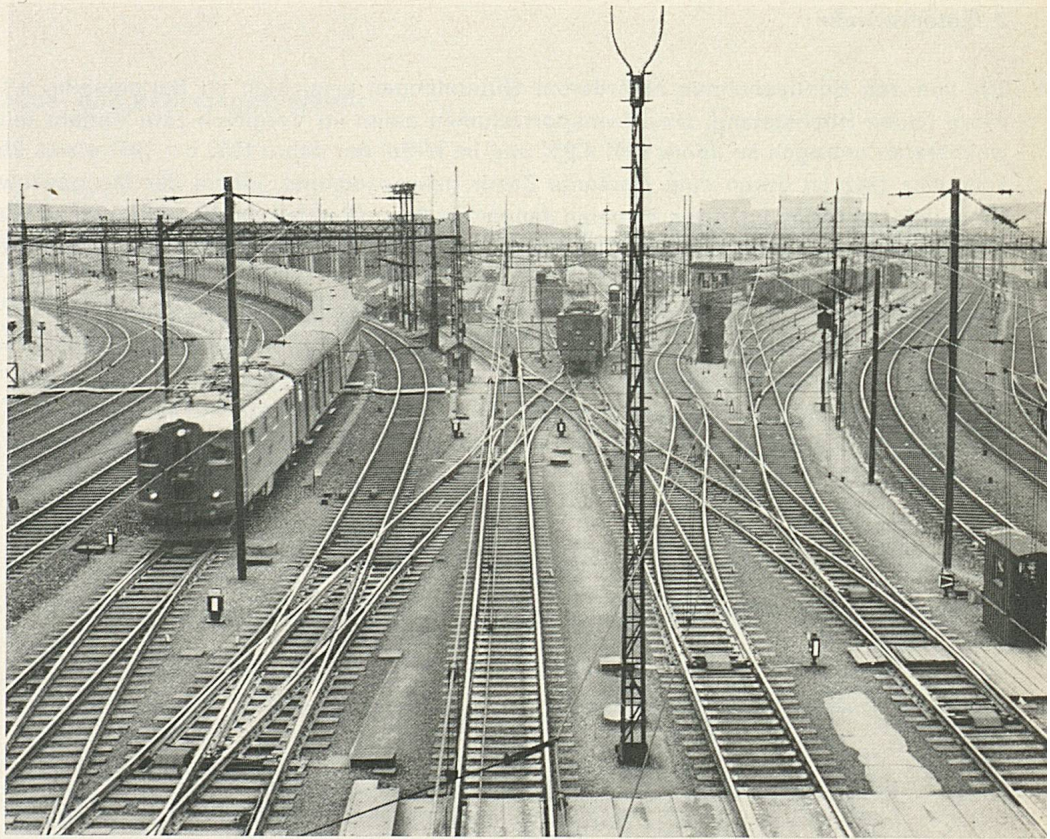
Terms of use

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: 01.02.2026

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

Verkehr und Betrieb



Einfahrt in den Hauptbahnhof Zürich

I. Verkehrsvolumen

1. Personenverkehr

Die Wirtschaftskonjunktur hielt im Berichtsjahre an und brachte den Bundesbahnen im Personenverkehr erneut höhere Ergebnisse. Gesamthaft gesehen stieg der Reiseverkehr gegenüber dem Vorjahr um 2,4% auf 237 Millionen beförderte Personen an. Die Verkehrsbelegung ist ausgeprägter als im Durchschnitt der sich seit 1959 entfaltenden Aufschwungsperiode, zeigt aber gegenüber dem Verkehrszuwachs im Vorjahr eine geringfügige Abschwächung. Gemessen an der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung ist die Zunahme des Personenverkehrs mit der Bahn eher bescheiden.

Schon seit längerer Zeit geben die internationalen Reisen der Verkehrszunahme den stärksten Impuls. Günstig entwickelt hat sich auch der touristische Verkehr. Ferner sind die Reisen ausländischer Arbeitskräfte in starker Zunahme begriffen. Diese Verkehrssparten sind aber auch zu einem wesentlichen Teil die Ursache der sich in wachsendem Maße herausbildenden kurzfristigen Verkehrsspitzen.

Die drei großen Gruppen des Personenverkehrs haben sich im Berichtsjahr unterschiedlich entwickelt. Die Zuwachsraten betragen beim Einzelreiseverkehr 2,1%, beim Gruppenreiseverkehr 0,9% und beim Abonnementsverkehr 2,6%.

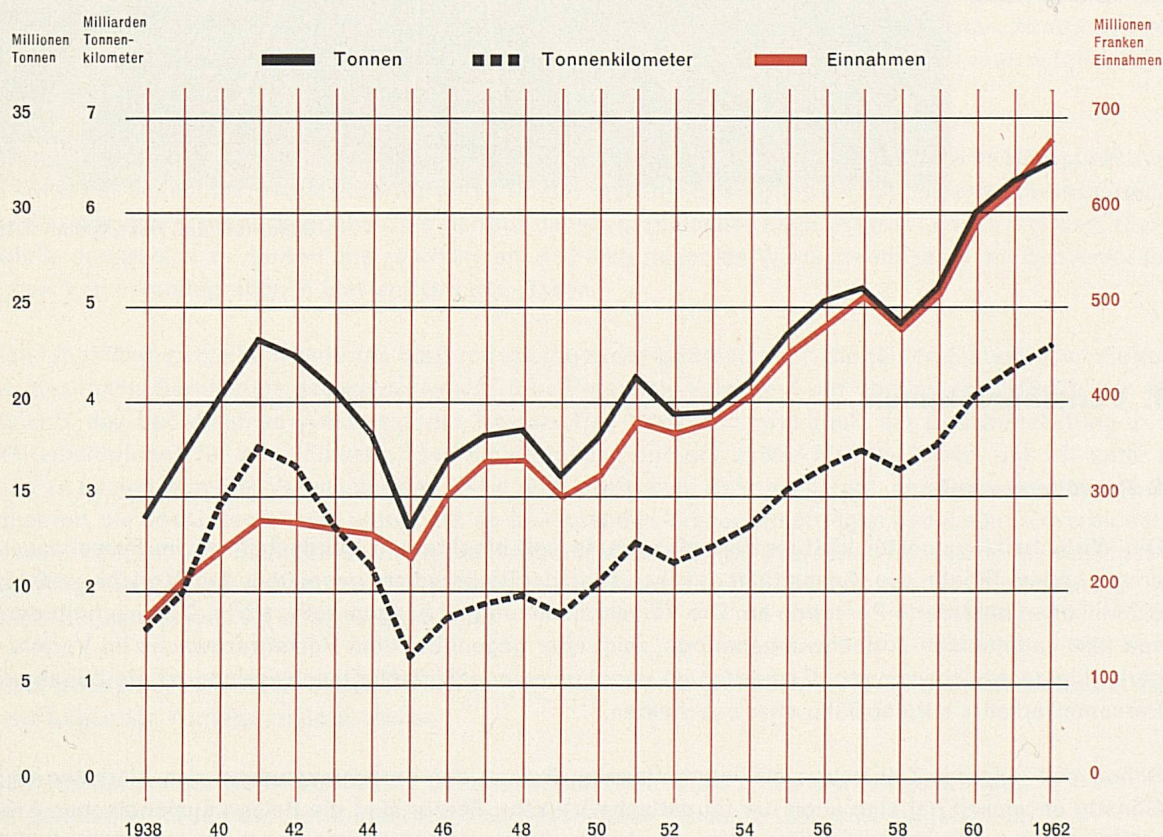
Strukturell ist schon seit Jahren eine gewisse Verlagerung auf höher qualifizierte Verkehrsleistungen festzustellen, worin sich die gute wirtschaftliche Lage und die hohen Einkommensverhältnisse widerspiegeln. Die Nachfrage nach höherem Komfort kommt in der vermehrten Benützung der 1. Klasse, der Speisewagen sowie der Liege- und zum Teil auch der Schlafwagendienste zum Ausdruck. Auch die durchschnittliche Reiselänge wächst weiter an. Dementsprechend haben die Einnahmen stärker zugenommen als das Verkehrsvolumen. Die Einnahmenentwicklung ist im Abschnitt «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen» auf Seite 61 ff. ersichtlich.

2. Güterverkehr

Die von den Bundesbahnen beförderten Gütermengen erreichten im Berichtsjahr mit 32,8 Mio Tonnen einen neuen Höchststand. Das Transportvolumen nahm im Vergleich zum Vorjahr um 5,5% zu. Die Zuwachsraten betrugen im Jahre 1961 4,9% und im Mittel der Jahre 1952 bis 1961 etwas über 5,5%. Das Verkehrsjahr 1962 ist durch eine markante Zäsur gekennzeichnet, indem der Mengenzuwachs von 1,7 Mio Tonnen fast vollständig in den Monaten Januar bis August erzielt wurde, während das Wachstum im letzten Jahresdrittel – vor allem auf dem Sektor der internationalen Transporte – fast zum Stillstand gelangte.

Entscheidend für das Jahresergebnis war die Entwicklung des Importverkehrs, der um 9,6% auf 14,6 Mio Tonnen anstieg. Diese Zunahme fällt zum überwiegenden Teil in das erste Halbjahr. Die Güterabfuhr mit der Bahn ab den Basler Rheinhäfen verzeichnet eine Ausweitung um 4,7% auf 4,22 Mio Tonnen. Konnte in den Monaten Januar bis August eine Verkehrszunahme von 12,5% verzeichnet werden, so wurde die Zuwachsrate infolge der im September einsetzenden verkehrshemmenden Niederwasserperiode ganz beträchtlich in Mitleidenschaft gezogen.

Entwicklung des Güterverkehrs



Während der Bahnexport mit 1,1 Mio Tonnen (+ 1,0%) nur leicht anzog, erhöhte sich der internationale Transitverkehr auf 7,0 Mio Tonnen (+ 4,1%). Typisches Merkmal der Transitentwicklung waren der starke Rückgang des Kohlenverkehrs und die beim Metalltransit erstmals eingetretene Stagnation. Demgegenüber transitierten mehr Lebensmittel, Chemikalien und Maschinen als bisher. Der unter der expansiven Lastwagenkonkurrenz schon seit Jahren stagnierende binnenschweizerische Verkehr war mit 8,9 Mio Tonnen (–0,1%) auch im Berichtsjahr praktisch stabil, und zwar obschon die Zementtransporte, die diesen Verkehr bisher stützten, leicht zurückgingen. Ein Zuwachs von nicht weniger als 14% wird hingegen im arbeitsintensiven Gepäck- und Expreßgutverkehr (inkl. begleitete Autos) sowie bei der Postbeförderung verzeichnet. (Auf diese Transporte entfielen insgesamt 1,2 Mio Tonnen.) Erfreulich ist, daß die Zunahme des Verkehrsvolumens auch einen Anstieg der Güterverkehrseinnahmen mit sich brachte (siehe Abschnitt «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen», Seite 61 ff.).

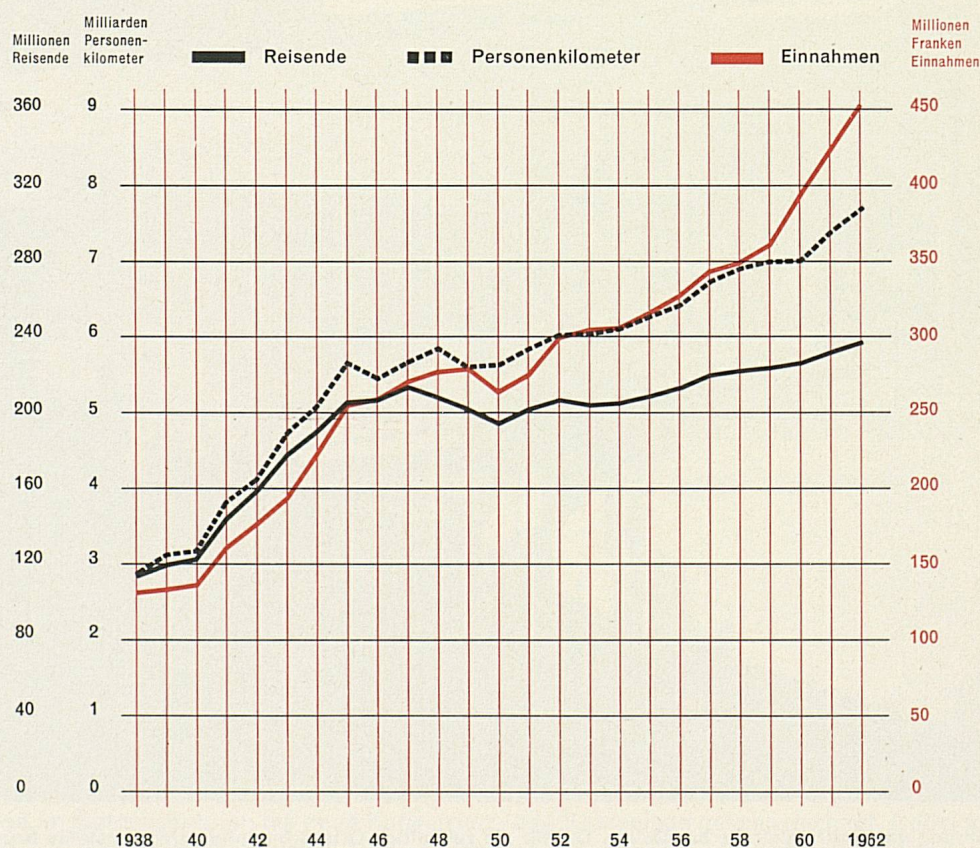
II. Tarife

1. Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr

Binnentarife

Abgesehen von einer Umgestaltung im Abonnementssektor und kleineren Änderungen von Tarifbestimmungen, blieb die Tariflage im Personenverkehr unverändert. Mit einem Fahrpreisindex von 143 Punkten (1938 = 100 Punkte) stehen die Eisenbahnfahrpreise bedeutend hinter dem Landesindex der Konsumentenpreise (195 Punkte) zurück. Der Index der Einnahmen pro Personenkilometer beträgt sogar nur 128 Punkte.

Entwicklung des Personenverkehrs



Ein weiterer Schritt in der Rationalisierung und Vereinfachung des Personentarifsystems wurde bei den Streckenabonnements für tägliche Fahrten verwirklicht. Die sogenannten Arbeiterabonnements, die nur bis zu einer bestimmten Einkommenshöhe und nur gegen Lohnbescheinigung des Arbeitgebers erhältlich waren, wurden durch allgemeine Werktagsabonnements ersetzt. Diese können von jedermann ohne Formalität bezogen werden.

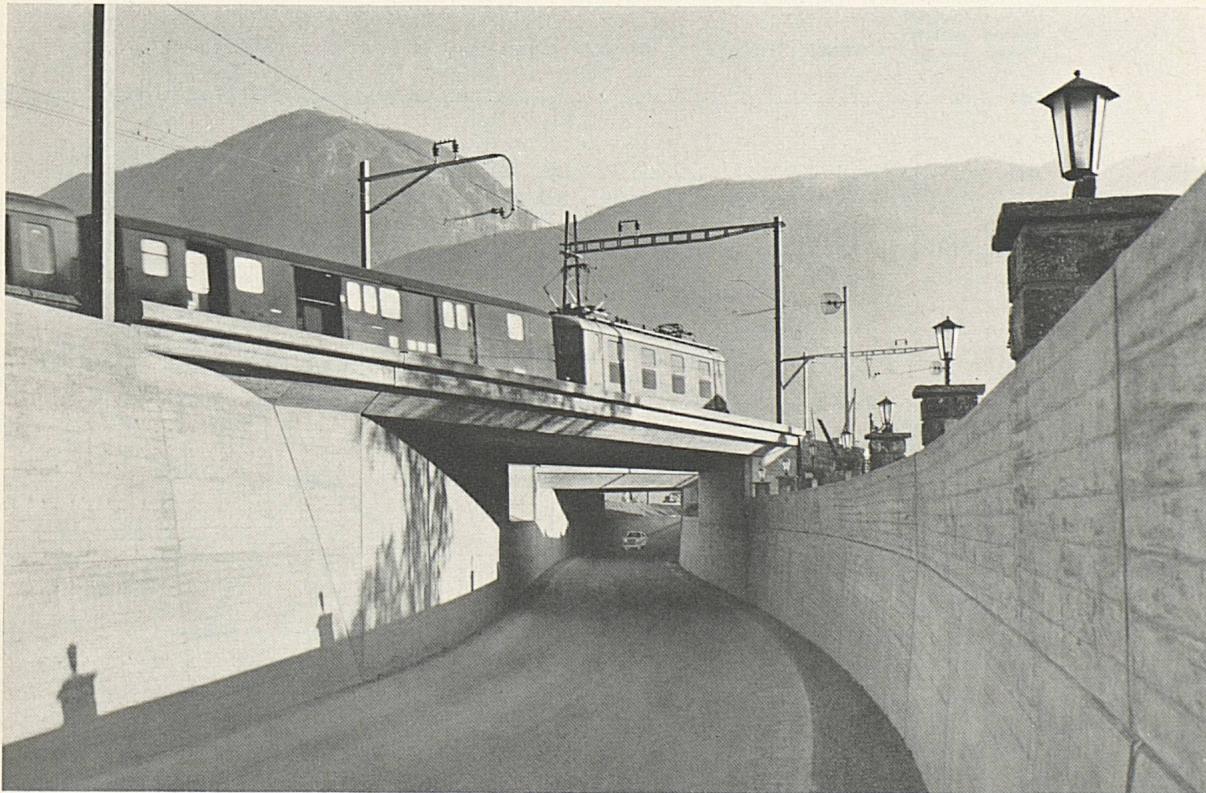
Das Winter-Sonntagsbillet gelangte im gewohnten Rahmen zum Verkauf. Die Fahrvergünstigung «Einfach für Retour» wurde den Angestellten und Besuchern der großen schweizerischen Messen und Ausstellungen sowie den Teilnehmern verschiedener gesamtschweizerischer Veranstaltungen sportlichen und folkloristischen Charakters gewährt.

Die Umgestaltung und Vereinfachung des Gepäck- und Expressguttarifes war Ende des Berichtsjahres soweit vorbereitet, daß die neuen Bestimmungen auf 1. Januar 1963 in Kraft gesetzt werden konnten. Vorschriften über Höchstgewichte und Höchstabmessungen für Gepäck und Expressgut wurden jedoch schon zu Beginn des Berichtsjahres eingeführt.

Auch in den kommenden Jahren werden auf dem kommerziellen Sektor die Vereinfachungsbestrebungen fortzusetzen sein. Das Personentarifsystem ist den Wandlungen des Verkehrsmarktes sowie den Erfordernissen einer modernen und rationellen Betriebs- und Arbeitsabwicklung anzupassen. Andererseits werden die in letzter Zeit erfolgten massiven Lohnerhöhungen eine Überprüfung der Beförderungspreise erfordern.

Internationale Tarife

Der gemeinsame internationale Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck erfuhr eine Reihe von Preisänderungen, weil die Bahnen zahlreicher Länder ihre Tarife erhöhten. Es betrifft dies insbesondere Frankreich, Großbritannien, Belgien, Dänemark, Italien, Deutschland, Schweden, Norwegen und Finnland. Zu dem vor einigen Jahren für Amerikaner geschaffenen europäischen Touristenbillet «Eurailpaß» gesellte sich unter der Bezeichnung «Eurailgroup» ein europäischer Gruppenreisetarif. Damit wird den amerikanischen Ausgabestellen der Verkauf von Gruppenreisen wesentlich erleichtert.



Unterführung der Gotthardstraße bei Melide. Die für die zukünftige Ortsverbindungsstraße erstellte Brücke dient bis zur Fertigstellung des Melidedammes als Bahnbrücke. Dank dem Bau dieser Unterführung, die später die Verbindung mit der Nationalstraße herstellt, konnte auch der zweite Niveauübergang im Bereiche des Melidedammes aufgehoben werden.

Mit der Einführung eines internationalen Einheitsbilletes wurde das Zusammenlegen der gewöhnlichen internationalen Billette und der Streckenfahrscheine in einen einzigen Fahrausweis bezweckt. Dank dieser Maßnahme gestalten sich insbesondere auch die Abrechnungen sowie die finanziellen Beziehungen zu den Reisebüros einfacher und rationeller. Darüber hinaus wurden eine neue, dreiteilige Liegekarte und eine neue Platzkarte eingeführt.

Die Bundesbahnen schenken dem ständig wichtiger werdenden Auslandsgeschäft auch im Berichtsjahr alle Aufmerksamkeit und pflegten mit den Agenturen der Schweizerischen Verkehrszentrale sowie mit den ausländischen Reisebüros einen regen Kontakt. Nach wie vor wird in kommerziellen Fragen mit den ausländischen Bahnen im Schoße verschiedener Organisationen und Institutionen intensiv zusammengearbeitet.



Schnellzug Lausanne-Bern in voller Fahrt kurz vor Romont. Im Hintergrund der Moléson.

2. Güter- und Tiertarife

Binnentarife

Als wichtigstes Ereignis in tarifarischer Hinsicht brachte das Berichtsjahr auf 1. Januar 1962 die Einführung der revidierten Gütertarife. Gesamthaft gesehen ist die Revision durch eine bessere Anpassung der Beförderungspreise im Güterverkehr an die neue Konkurrenz- und Kostenlage gekennzeichnet. Dabei wurden bei den Wagenladungen die teuren Tarifklassen gesenkt. Auch im gut ausgelasteten Wagenladungsverkehr trat – durch Einführung eines ermäßigten 20-t-Satzes für Privatwagen und bahneigene offene Wagen – eine Verbilligung ein. Der 15-t-Satz, der ebenfalls leicht ermäßigt wurde, ist nun auch bei Sendungen in gedeckten Wagen anwendbar. Die Gewichtsstaffel hält sich jetzt strukturell an die Einheitsnormen des internationalen Eisenbahnverbandes, was zu einer Verteuerung der 5- und 10-t-Ladungen führte. Die Stückguttarife wurden linear um 10% erhöht.

Die Revision der Gütertarife erforderte praktisch die Neuausgabe aller Tarifdokumente für den schweizerischen Verkehr. Bei dieser Gelegenheit wurden die Tarife auch in formeller Hinsicht überarbeitet. Insbesondere erfolgte eine neue Gliederung der Güterklassifikation, wobei die vom Internationalen Eisenbahnverband aufgestellten Richtlinien Beachtung fanden. Ferner waren die Tarifdistanzen im Güterverkehr, die durch den Bundesbeschluß über die Tarifannäherung vom 5. Juni 1959 bei einzelnen Privatbahnen teilweise wesentliche Kürzungen erfuhren, neu festzulegen und die Leitungswege anzupassen. Überprüft wurden auch die Ausnahmetarife und die bestehenden Frachtabkommen.

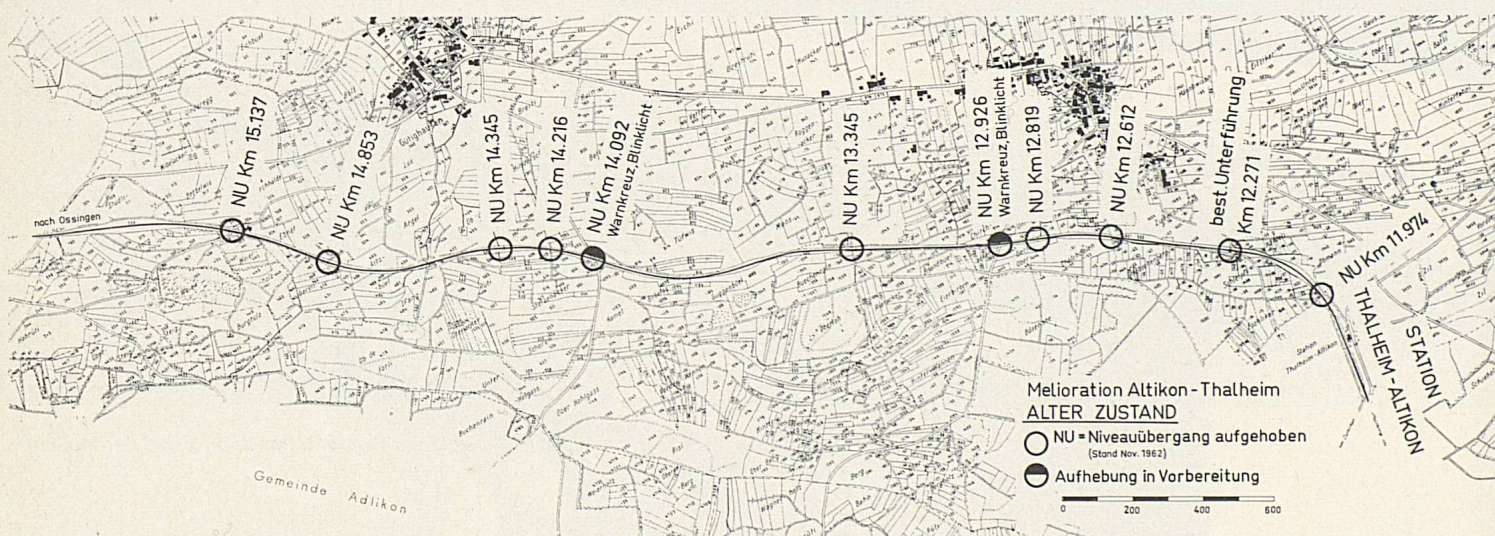
Gleichzeitig mit den revidierten Gütertarifen trat auch ein neuer Militärtarif mit erhöhten Ansätzen in Kraft. Der frühere Militärextrazugstarif wurde durch einen auf der Zahl der Wagenachsen basierenden Tarif für Truppentransporte ersetzt.

Auch der Tarif für den Bahn-Camionnage-Dienst erfuhr eine Revision und konnte auf 1. August herausgegeben werden. Durch die Unterscheidung von Normal- und Zusatzleistungen sowie von – nach dem Zeittarif berechneten – Sonderleistungen erhält der Camionneur eine angemessenere Entschädigung für seine Dienste.

Die vor längerer Zeit aufgenommenen Verhandlungen über die Basler-Ablaufarife führten zu einer Einigung, worauf diese auf 1. Januar 1963 leicht erhöht werden konnten.

Internationale Tarife

Die Revision der Gütertarife für den schweizerischen Verkehr erforderte die Neuausgabe der internationalen Verbandstarife und der Transittarife. Im Berichtsjahr änderten die Eisenbahntarife in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Schweden und Norwegen. Dies erforderte die Anpassung der mit diesen Ländern bestehenden direkten Verbandstarife.



Beispiel für die gemeinsamen Bestrebungen von Straßeneigentümer und Bundesbahnen, Niveauübergänge aufzuheben und durch Unterführungen zu

III. Eisenbahn und andere Verkehrsmittel

1. Straßenverkehr

Die Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs ist nach wie vor außerordentlich stark. Am 30. September 1962 standen – nach den bis jetzt vorliegenden provisorischen Angaben – 620 000 private Personenwagen oder 70 000 Einheiten (12,7%) mehr als 1961 im Verkehr. Die im Berichtsjahr erzielte absolute Vermehrung stellt einen neuen Rekord dar. Die prozentuale Zunahme liegt über dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre.

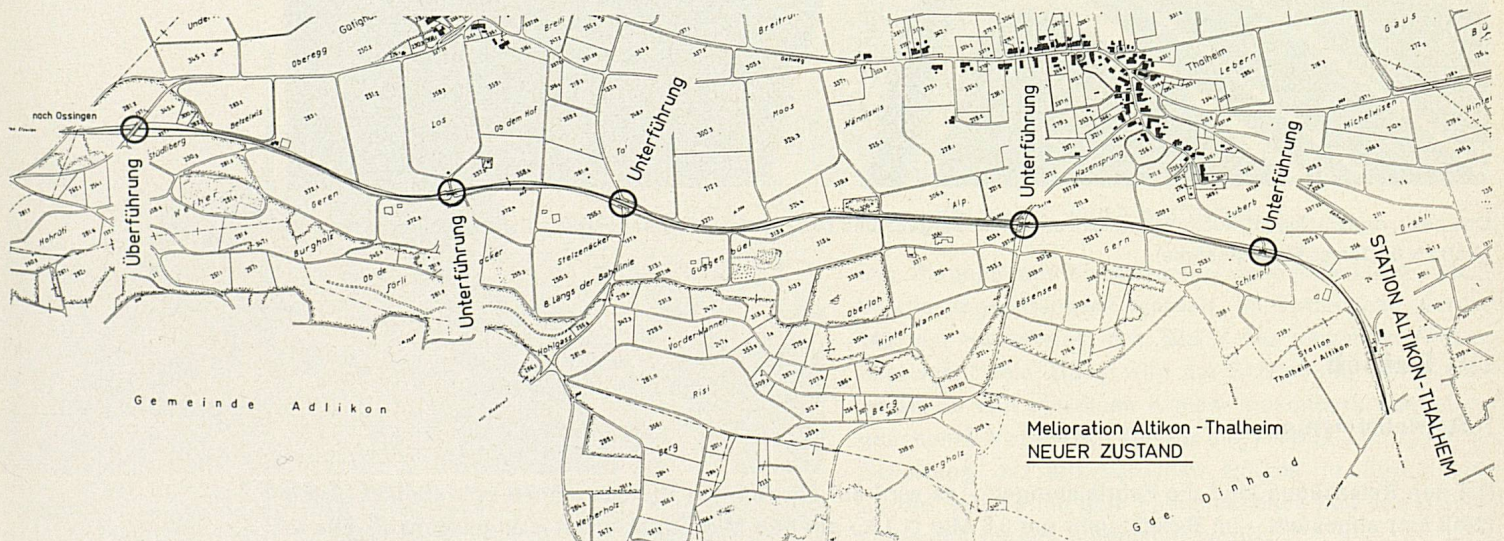
Die von den Bundesbahnen besorgte Beförderung von Motorfahrzeugen durch die Alpentunnel zeigt eine außerordentlich starke Entwicklung. Durch den Gotthardtunnel wurden 287 700 Personenwagen, Gesellschaftswagen und Lastwagen oder 29,8% mehr als im Vorjahr befördert. Im Verkehr durch den Simplontunnel wurden 89 900 Automobile gezählt, was eine Zuwachsrate von 59,2% ergibt. Die Tunneltransporte nehmen somit bedeutend stärker zu als der Motorfahrzeugbestand.

Der Nutzfahrzeugpark wuchs im Berichtsjahr auf 76 400 Einheiten an. Infolge der Transportkonjunktur hat sich der Wachstumsrhythmus erheblich beschleunigt. Die erstmals in Verkehr gesetzten neuen Liefer- und Lastwagen sowie die Spezialwagen waren zusammen um einen Drittel zahlreicher als im Vorjahr. Dabei nahmen die neuimmatrikulierten schweren Lastwagen von über fünf Tonnen Nutzlast um 2800 Einheiten zu (1961: 1300).

Die Überland-Grenztransporte auf der Straße erhöhten sich um 13,4% auf 3,48 Mio Tonnen. Dabei entfallen auf den direkten grenzüberschreitenden Verkehr 1,56 Mio Tonnen; die Zunahme ist hier am stärksten (20%). Die Rheinhafentransporte stiegen – die regionalen Kiesabfuhrer nicht berücksichtigt – auf 1,73 Mio Tonnen an (9,5%). Wie schon in den Jahren 1960 und 1961 nahmen die Zu- und Abfuhrer in den Grenzbahnhöfen weiter ab (3,9%) und erreichten im Berichtsjahr noch 184 000 Tonnen. Diese Rückbildung ist zur Hauptsache auf eine Verlagerung auf den direkten Import und Export zurückzuführen.

2. Luftverkehr

Der Luftverkehr ist in seiner Entwicklung weiterhin sehr dynamisch. Die Swissair beförderte im Jahre 1962 insgesamt 1 648 400 Etappenpassagiere, was gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 14,5% bedeutet. Wird auf die Leistungen in Tonnenkilometer abgestellt, so ergibt sich im Passagierverkehr eine Erhöhung um 24%, im Frachtverkehr eine solche um 4% und im Postverkehr ein Anstieg um 8%. Wie in den Vorjahren,

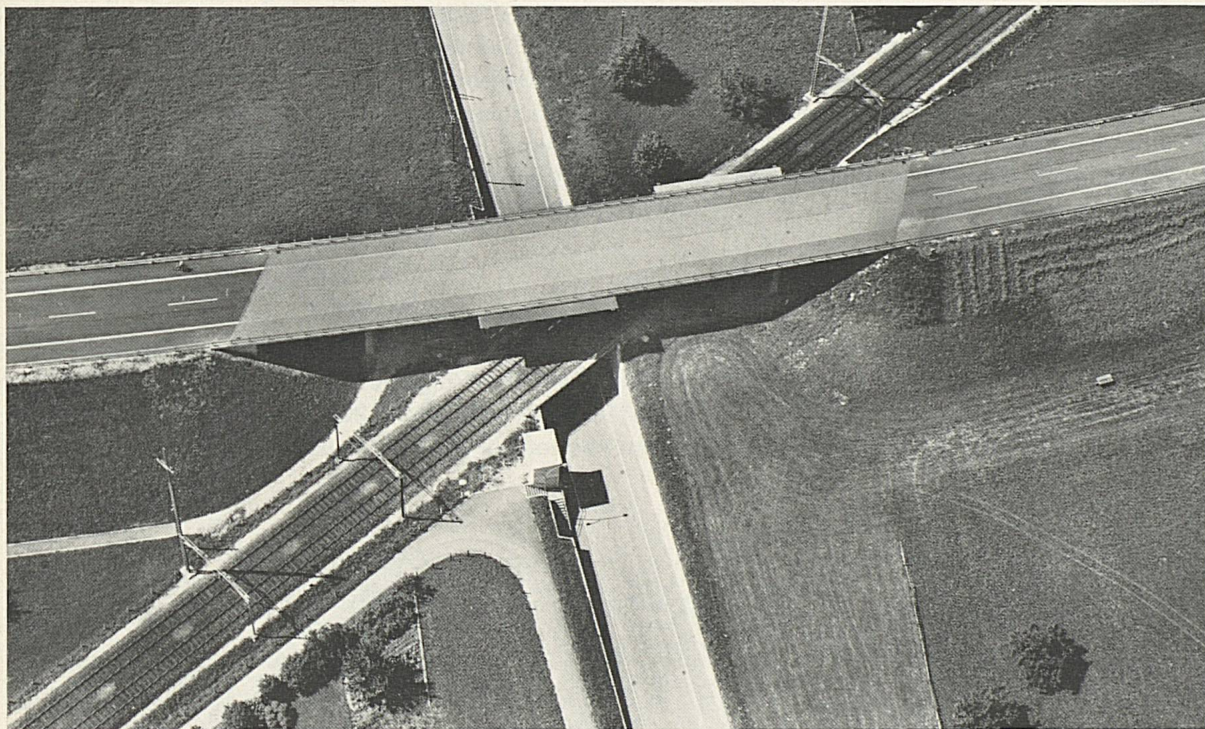


ersetzen. Auf dem Bild links der alte und auf dem Bild rechts der neue Zustand.

so stieg auch im Berichtsjahr das Verkehrsangebot stärker an als die verkaufte Nutzlast (27% bzw. 20%). Dies bewirkte einen Rückgang des mittleren Auslastungsgrades von 54,8% im Jahre 1961 auf 51,9% im Jahre 1962. Durch die Inbetriebnahme von Strahlflugzeugen wurde die Swissair-Flotte stark verjüngt. Mit den erheblich beschleunigten und immer dichter werdenden Flugverbindungen steigt der Leistungswettbewerb des Flugzeuges im innereuropäischen Verkehr an. Andererseits erschließt das Flugzeug in ausgezeichneter Weise den weiträumigen Verkehr und befruchtet damit auch die übrigen Verkehrsmittel.

3. Schiffsverkehr

In den Rheinhäfen beider Basel wurden im Jahre 1962 total 7,1 Mio Tonnen umgeschlagen. Wird von dem auf dem Rhein erfolgten Transitverkehr (0,61 Mio Tonnen) abgesehen, so wickelten sich über den Rhein nicht weniger als 31,4% der schweizerischen Außenhandelsmenge ab. Während der ersten acht Monate des Berichtsjahres war der Güterumschlag um 14% höher als in der gleichen Periode des Vorjahres. Für das ganze Berichtsjahr ergibt sich zufolge der im September eingetretenen Niederwasserperiode (85 Niederwassertage, an denen der Kauber Pegel 120 cm unterschritt) eine Zuwachsrate von 4%. Am Bergverkehr von total 6,8 Mio Tonnen waren die flüssigen Treib- und Brennstoffe mit 2,03 Mio Tonnen (30%) beteiligt, Kohle und Koks mit 1,5 Mio Tonnen (22%), Metalle mit 0,98 Mio Tonnen (14,4%) und die Gruppe Getreide und Futtermittel mit 0,68 Mio Tonnen (10%). Auf allgemeine Kaufmannsgüter entfielen 1,6 Mio Tonnen (23,6%). Die Inlandabfuhrer von den Rheinhäfen erfolgten zu 71% auf der Schiene und zu 29% auf der Straße. Dabei stellte sich die Transportquote des Lastwagens in der Periode Januar bis August auf 27%. In den letzten vier Monaten waren es sogar 35%, weil die gestörten Fahrwasserverhältnisse in erster Linie die Ankünfte von Massengütern, welche mit der Bahn weiter transportiert werden, verringerten.



Das neue, dreistöckige Kreuzungsbauwerk zwischen Sargans und Mels: Ortsverbindungsstraße, Eisenbahnlinie, Nationalstraße N 3 (Comet-Flugaufnahme)

IV. Betrieb

1. Betriebsleistungen

Bei den Reisezügen sind die Fahrleistungen – es wird auf die von den Bundesbahnen betriebenen Linien (2918 km) abgestellt – im Berichtsjahr um 0,6 Mio (1,1%) auf 54,8 Mio Zugskilometer angewachsen. Die in Bruttotonnenkilometern gemessenen Leistungen stiegen um 0,3 Mrd (2,7%) auf 13,1 Mrd an. Bei den Güterzügen erhöhten sich die Zugskilometer um 1,1 Mio (4,1%) auf 26,1 Mio und die Bruttotonnenkilometer um 0,6 Mrd (4,9%) auf 13,4 Mrd.

Die Bewältigung des nochmals stark angestiegenen Verkehrs stellte an das gesamte Personal sehr große Anforderungen. Mit Befriedigung darf festgehalten werden, daß der umfangreiche Import- und Transitverkehr besser als im Vorjahr abgewickelt und der Wagenumlauf etwas beschleunigt werden konnte. Dieses Ergebnis ist unter anderem der besseren Vorrangierung der internationalen Güterzüge, der Inbetriebnahme neuer Ae6/6-Lokomotiven und der verständnisvollen Mitarbeit vieler Wagenempfänger zu verdanken.

Große Sorgen bereitet die Bewältigung der ständig ausgeprägter werdenden Reiseverkehrsspitzen, und zwar vor allem im Weihnachtsverkehr. Der lange im voraus durchgeführten Planung für den Transport der italienischen Arbeiter, die eine gestaffelte Beförderung vorsah, war leider nur ein beschränkter Erfolg beschieden. Allen Aufrufen zum Trotz ballten sich die Abreisen – noch mehr als im Jahre 1961 – auf die letzten Tage vor Weihnachten zusammen, so daß acht der für den 14. und 18. Dezember geplanten Extrazüge mangels Reisender ausfallen mußten. Am 21. und 22. Dezember waren dann hingegen fast 24 000 Urlauber mehr zu befördern als im Vorjahr. Derartige Transportaufgaben können auch bei massiver Einschränkung des Güter- und Tierverkehrs nicht mehr ohne schwere Beeinträchtigung des gesamten Reiseverkehrs durch Verspätungen bewältigt werden.

2. Betriebsplanung

Die im Vorjahre begonnenen Erhebungen über die Verkehrsströme der Güterwagen wurden beendet und die Ergebnisse der nach mathematischen Verfahren ausgewählten zwölf Stichtage mit Hilfe der Datenverarbeitungsanlage ausgewertet. Auf dieser neuen Grundlage konnten die Studien über die Konzentration



der Rangieraufgaben in großen, leistungsfähigen Rangierbahnhöfen weiter gefördert werden. Die erhaltenen Resultate dienen auch der Planung für die Detailorganisation des künftigen Schnellgutverkehrs und den Studien für eine Neukonzeption in der Leerwagenzuteilung.

Im Rahmen der eingeleiteten Neuorganisation des Nebenaufgabenverkehrs (Eilgut, Expreßgut, Tiere, Milch und Post) wurde ein Beförderungsplan für Tiere ausgearbeitet, der voraussichtlich am 1. Juni 1963 in Kraft gesetzt werden kann. Dieser Fahrplan wird in einfacher, dem amtlichen Kursbuch entsprechender Form veröffentlicht. Hauptmerkmale des Fahrplanes sind durchgehende Tagesverbindungen, planmäßige Beförderung der Tiere in bestimmten Zügen und Konzentrierung der Transporte auf die drei ersten Wochentage.

Für einige Hauptlinien wurde ein Programm für die Automatisierung des Fahrdienstes ausgearbeitet, das sich auf Erhebungen über Zugsdichte und Personalbedarf stützt. Im Zusammenhang damit wurden auch Richtlinien für die Betriebsweise auf den automatisierten Streckenabschnitten und die hierfür notwendigen baulichen Voraussetzungen bearbeitet.

Die Planung des endgültigen Zugüberwachungsnetzes konnte abgeschlossen werden. Im Endausbau werden 1493 km Hauptlinien, d.h. 50,9 % des gesamten Netzes, überwacht sein. Dabei wird der Schließung von Lücken zwischen den einzelnen Kreisen besondere Beachtung geschenkt. Voraussetzung für die Verwirklichung ist die Schaffung der erforderlichen Räume in Zürich und Luzern, welche mit dem beschlossenen Bau von Dienstgebäuden bereits eingeleitet wurde.

Generelle Studien über die Hebung der betrieblichen Leistungsfähigkeit auf den steilen Zufahrtsrampen zum Gotthardtunnel sollen aufzeigen, wo die technische und wirtschaftliche Grenze einer weiteren Steigerung der Zugszahlen liegt und wo eine weitere Erhöhung der Transportleistung nur noch durch den Bau einer neuen Linie zu erreichen ist.

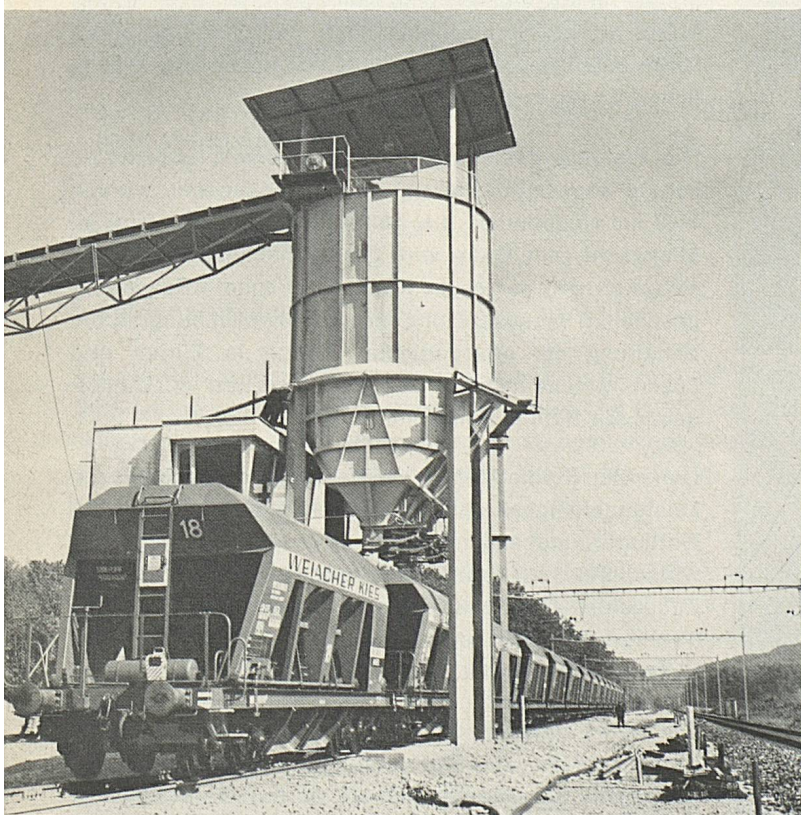
Die starke Zunahme der Autotransporte durch den Simplon erforderte eine Überprüfung der gesamten Transportorganisation. Die Studien erstreckten sich auf die Zahl der einzusetzenden Autowagen, den Ausbau des Streckenblockes im Tunnel und der Geleiseanlage in Brig sowie die Schaffung einer besonderen Zentrale für die Regelung des Zugverkehrs (Dispatchingzentrale) auf der Strecke Brig-Iselle.

Am 22. Dezember 1962 ging um ungefähr 3 Uhr nachts oberhalb Gurtellen eine Lawine nieder und verschüttete mehrere Wagen des durchfahrenden Eilgüterzuges 883. Die Freilegungsarbeiten gestalteten sich besonders schwierig, weil der Felsblöcke und Baumstämme enthaltende Lawinenschnee zufolge starkem Kälteeinbruch gefror. Nach harter Arbeit konnte der Bahnbetrieb am folgenden Tage um 18.40 Uhr einspurig und um 20.40 Uhr doppelspurig wieder aufgenommen werden. Zahlreiche Züge wurden über den Lötschberg und das Wallis umgeleitet.

3. Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene

Ende September 1962 fand in Kopenhagen unter dem Vorsitz des Vorstehers des Bau- und Betriebsdepartementes die Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1963/64 statt, an der sich Vertreter aller Länder Europas beteiligten. Die Konferenz hatte sich insbesondere mit den Fahrplananpassungen zwischen den westeuropäischen Staaten und den skandinavischen Ländern zu befassen. Mit der Inbetriebnahme der neuen «Vogelfluglinie» über Puttgarden (auf der deutschen Insel Fehmarn) und Rødby (auf der dänischen Insel Lolland) können die Reisezeiten der internationalen Schnellzüge zwischen Hamburg und Kopenhagen um rund zwei Stunden verkürzt werden. Dadurch und dank der Einführung der elektrischen Zugförderung auf Streckenabschnitten nördlich von Frankfurt (M) ist es auch möglich, die verschiedenen Verbindungen von der Schweiz nach den skandinavischen Ländern um zwei bis vier Stunden zu beschleunigen. Zur Verbesserung des Reiseverkehrs mit Spanien wurde eine neue, «Hispania» benannte Verbindung Kopenhagen–Hamburg–Frankfurt (M)–Basel–Biel–Genève–Lyon–Port-Bou eingeführt.

Eine Mitte November unter dem Vorsitz der SBB abgehaltene internationale Konferenz für Reisebureau-sonderzüge befaßte sich mit der Regelung der Extrazüge für die großen Reiseagenturen in Westeuropa. Diese Agenturen bestellten für die Sommersaison 1963 pro Woche insgesamt 67 Extrazüge, die die Schweiz zum Ziele haben oder sie im Transit durchfahren.



Auch die Bundesbahnen helfen beim Bau der Nationalstraßen. Regelmäßig verkehrende Blockzüge mit besonderen Schwerkraftentladewagen bringen

An den internationalen Güterzugsfahrplankonferenzen in Leipzig, Luzern und Prag ist unter der Geschäftsführung der Bundesbahnen das Schnellgüterzugsnetz (TEEM-Netz) für die Fahrplanperiode 1962/63 von 31 auf 66 Verbindungen erweitert worden. Die Schweiz wird von 27 dieser Verbindungen berührt. Diese starke Ausdehnung konnte beschlossen werden, weil die Nachfrage nach Transportmöglichkeiten mit rasch fahrenden, an den Grenzen nur kurz haltenden TEEM-Zügen sehr groß ist.

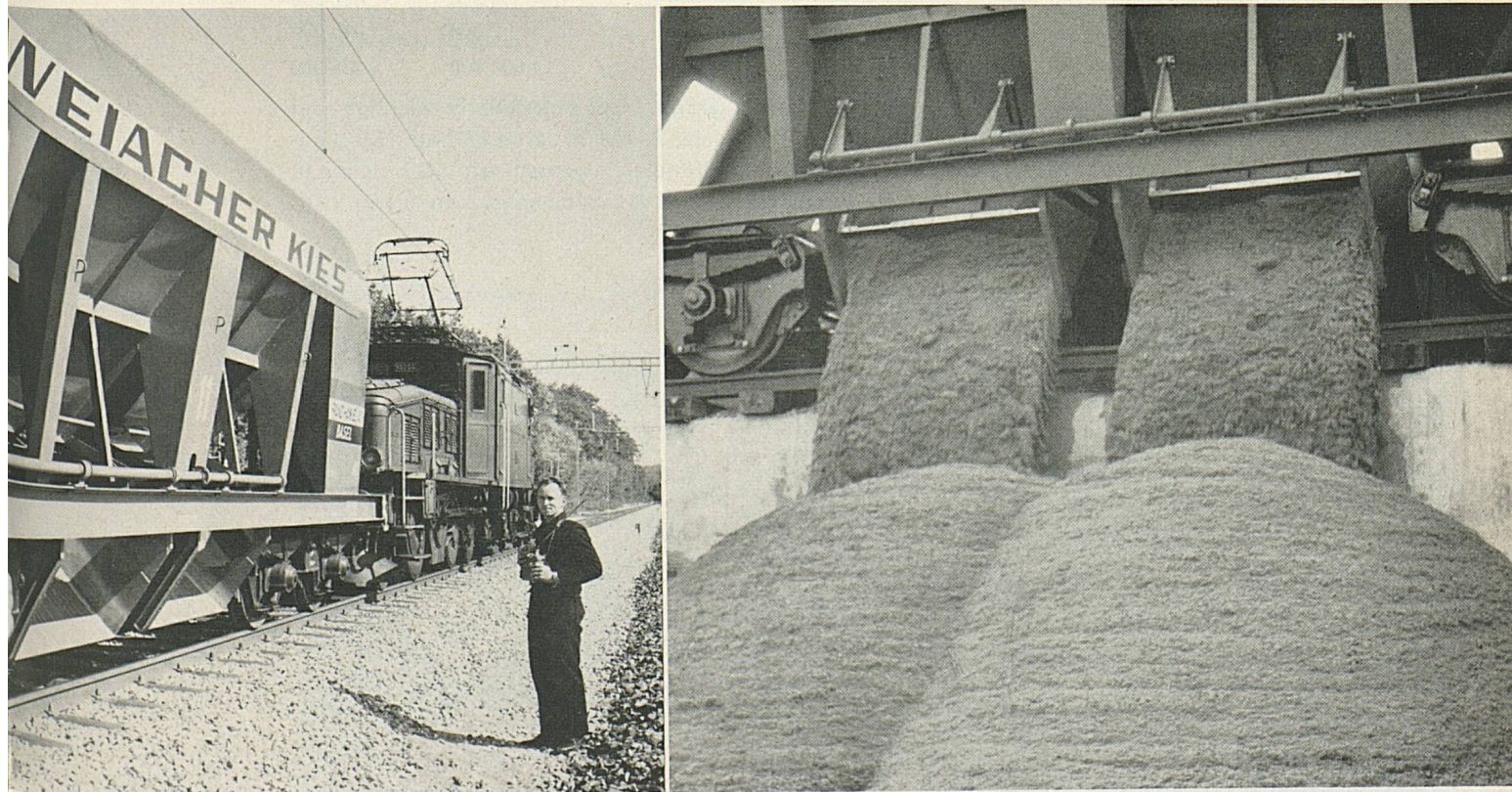
Zwei Konferenzen beschäftigten sich mit der Revision des Reglementes über die gegenseitige Benützung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV). Dabei handelte es sich vor allem um den Einbau zahlreicher neuer Bestimmungen über den Austausch von Güterwagen mit der Spanischen Staatsbahn (Breit-

spur), ferner um das Problem der Güterwagenrevision, um Haftungsfragen sowie um Vorschriften über die gegenseitige Verwendung von Behältern und Paletten. Die Mietansätze für Güterwagen werden provisorisch noch aufrechterhalten, bis die Resultate der Erhebung über die Gestehungskosten im Laufe des Jahres 1963 bekannt werden.

Das EUROP-Übereinkommen vom 15. März 1953, das die gemeinsame Benützung der im Pool immatrikulierten Güterwagen zum Gegenstand hat, wurde im Berichtsjahr ebenfalls revidiert, um auf 1. Januar 1963 zur definitiven Abrechnungsordnung zu gelangen. Mit dieser wird das Prinzip der sofortigen Kompensation im EUROP-Wagenverkehr zwischen den angeschlossenen Bahnen eingeführt. Im Berichtsjahr stieg der Umfang des EUROP-Wagenparkes um rund 5500 auf insgesamt 210 000 Einheiten. Daran sind die SBB mit 3850 ungedeckten und 4350 gedeckten Güterwagen beteiligt.

4. Rationeller Güterumschlag

Nachdem im Jahre 1962 dem europäischen Palettenpool die Eisenbahnen dreier weiterer Länder beigetreten sind, umfaßt er nun die Bahnen von Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, Holland, Norwegen, Österreich, Schweden, der Bundesrepublik Deutschland sowie der Schweiz. Alle diese Bahnen verwenden genormte Einheitspaletten (80/120 cm). Die Transportbretter werden an den Grenzübergängen freizügig ausgetauscht; für jedes beladene Brett wird eine beladene oder leere Palette in der Gegenrichtung abgegeben.



Kies und Sand zu den Baustellen.

Dieser erfreuliche Fortschritt ist nicht zuletzt auf die Pionierarbeit der SBB zurückzuführen, schlossen sie doch schon am 26. November 1952 mit einem Großkunden das erste Abkommen über die Anschaffung und Verwendung von Standardpaletten ab. Ende 1962 bestanden nicht weniger als 2870 Palettenabkommen.

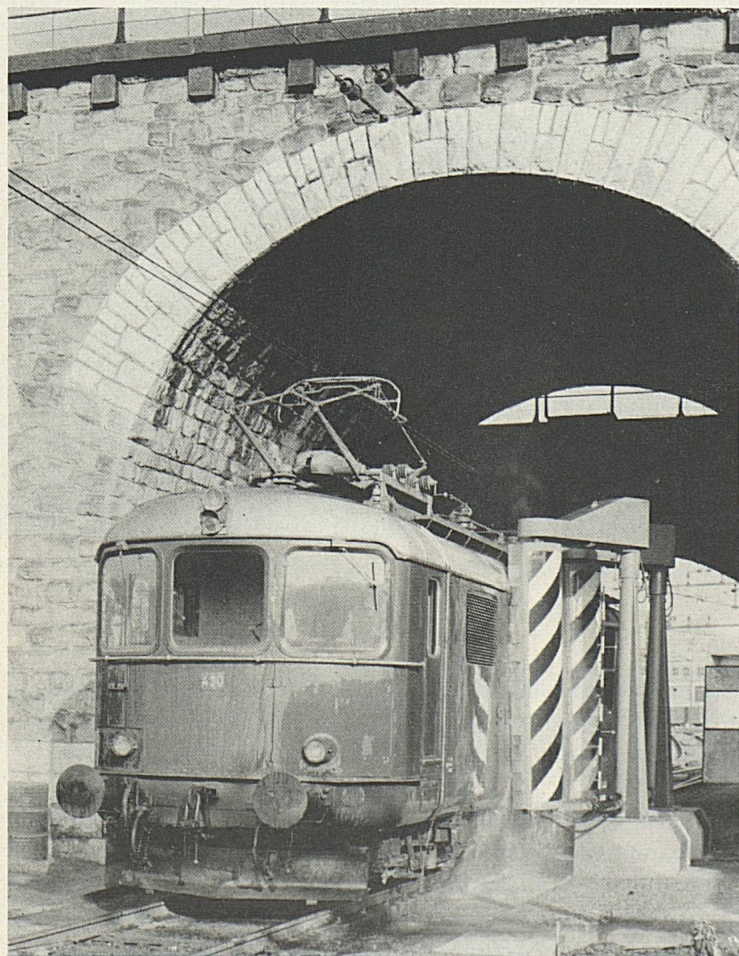
Im Zuge einer weiteren Verbesserung des Um- und Auslades von Massenschüttgütern konnten neben den im Einsatz stehenden Hubkippwagen auch Selbstentladewagen in Betrieb genommen werden. Bei diesen hauptsächlich für den Transport von Kohle und Koks verwendeten Spezialwagen fließt das Schüttgut durch seitlich angebrachte Öffnungen selbsttätig auf ein Förderband oder in eine Auffanggosse. Zur Bewältigung der außerordentlich umfangreichen Kiestransporte im Zusammenhang mit dem Straßenbauprogramm,

die über größere Distanzen nur auf dem Schienenwege wirtschaftlich erfolgen können, wurden neue Wege beschritten. Die Lösung besteht in der Verwendung besonderer Schwerkraftentladewagen und in der regelmäßigen Führung von Blockzügen mit insgesamt 850 t Nutzlast (Bilder Seite 10/11). Im Berichtsjahre wurde erstmals ein Geleiseanschlußverzeichnis der Schweiz veröffentlicht und den Industrie- und Handelsbetrieben abgegeben. Es führt sämtliche 3806 Firmen auf, die über ein Verbindungs- oder Ladegleise verfügen oder deren Betrieb an einem Stationsgleise liegt. Das Verzeichnis gibt damit Aufschluß, mit welchen Unternehmen die Gütertransporte durchgehend über die Schiene ausgeführt werden können.

Die nachfolgende Gegenüberstellung verdeutlicht die großen Fortschritte, die in den letzten Jahren auf dem Gebiete des von der Umschlagsrationalisierung erfaßten Wagenladungsverkehrs erzielt worden sind.

	1958	1962
	Tonnen	Tonnen
Standardpaletten	300 000	750 000
Großbehälter	141 700	210 000
Schwere Hubtraktoren	80 900	162 000
Straßenroller	166 400	235 000
Klapp- und Schiebedachwagen	10 000	34 000
Zementsilowagen	645 400	1 300 000
Zementkübelwagen	144 400	—
Getreidesilowagen	108 500	425 000
Hubkippwagen (*Versuchseinsätze)	2 000*	315 000
	<u>1 599 300</u>	<u>3 431 000</u>

Während im Jahre 1958 nur 9,5% des gesamten Wagenladungsverkehrs – Transit nicht berücksichtigt – auf diese umschlagserleichternden Transportmittel entfielen, so konnte der Anteil im Jahre 1962 auf 15,9% gesteigert werden. Noch können auf diesem Gebiete weitere Fortschritte erzielt werden. Die SBB stehen in engster Fühlungnahme mit den Verfrachtern, um deren Bedürfnisse und Wünsche kennen zu lernen.



Eine Lokomotive Re 4/4 wird auf mechanische Art gereinigt.

V. Beteiligung an Unternehmungen

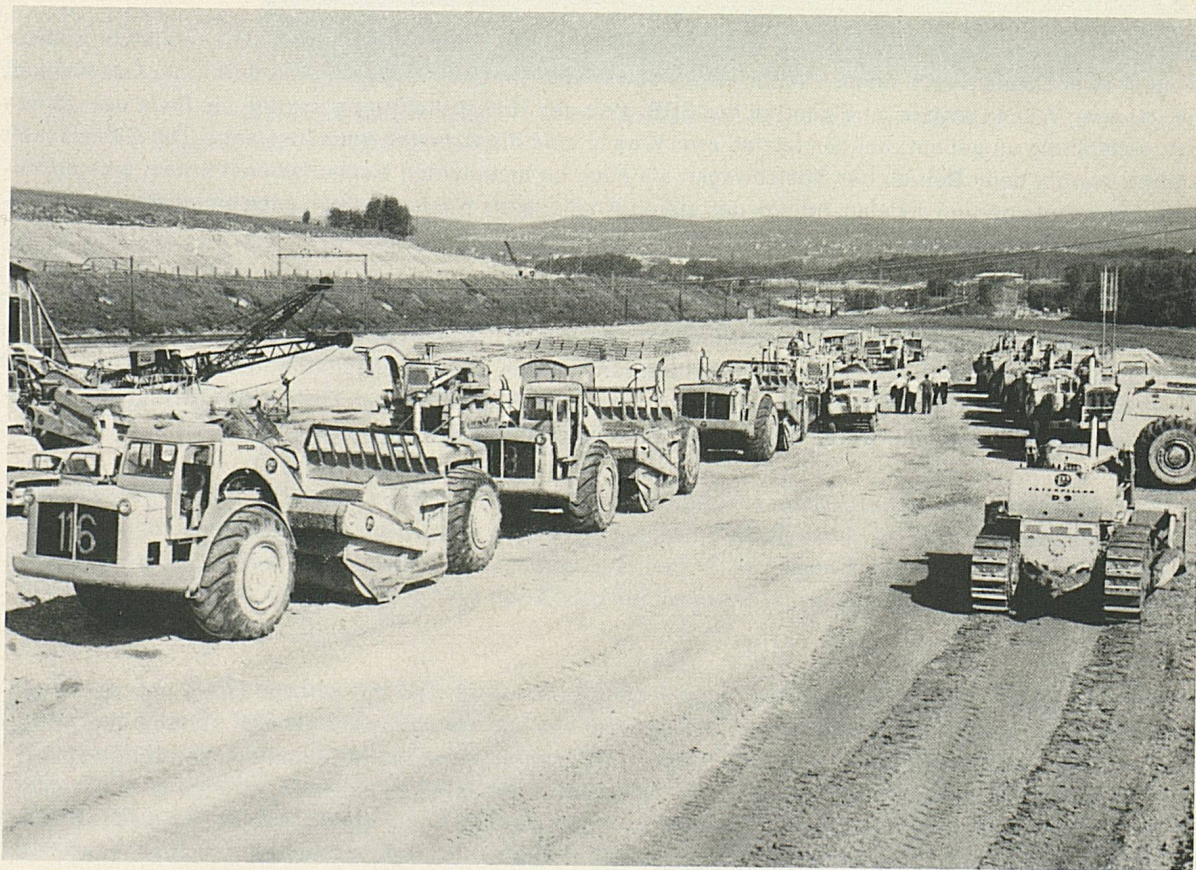
1. Partnerelektrizitätswerke

Die «Etelwerk AG» erzeugte im Geschäftsjahr 1961/62 total 233,3 Mio kWh gegenüber 258,1 Mio kWh im Vorjahr. Der natürliche Seezufluß blieb mit 224,2 Mio m³ rund 4 % unter dem bisherigen Mittel. Er wurde durch 30,9 Mio m³ aus dem Zürichsee in den Sihlsee gepumptes Wasser ergänzt. Von der erzeugten Energie entfallen 52,5% auf Winterenergie und 47,5% auf Sommerenergie. Die Dividende betrug unverändert 5%.

Die «Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG» erzeugte im Geschäftsjahr 1961/62 insgesamt 210,2 Mio kWh (Vorjahr 201,3 Mio kWh). Die mittlere Wasserführung der Aare erreichte 94% des langjährigen Durchschnitts. Wie in den verflossenen Jahren wurden 4% Dividende ausgeschüttet.

Die «Kraftwerk Göschenen AG» konnte nach einer Bauzeit von rund 7 Jahren am 1. Oktober 1962 ihre Anlagen definitiv in Betrieb nehmen. Auf der Stufe Andermatt-Göschenen wurden im Geschäftsjahr 1961/62 109,6 Mio kWh und auf der erst im Februar 1962 in Betrieb genommenen Stufe Göschenalp-Göschenen 237,6 Mio kWh erzeugt. Zum letztenmal wurden sämtliche Aufwendungen und Erträge auf das Baukonto verbucht. Die gesamten Baukosten, vermindert um die Einnahmen während der Bauzeit, erreichten per 30. September 1962 den Stand von 307,4 Mio Franken.

Die Bundesbahnen beteiligten sich am Aktienkapital der am 18. Dezember 1962 gegründeten «Centrale thermique de la Porte du Scex S.A.» mit 15%, um in wasserarmen Jahren die Energieversorgung besser sichern zu können.



Mit Hilfe eines großen Parkes an modernen und sehr leistungsfähigen Baumaschinen wird die Planie für den neuen Rangierbahnhof Lausanne hergestellt.

2. Andere Unternehmungen

Die «Société de gares frigorifiques, ports francs et glaciers de Genève S.A.» weist in allen Sparten weiterhin verbesserte Geschäftsergebnisse aus. Auf dem Aktienkapital kann wiederum eine Dividende ausgerichtet werden.

Die «Bahnhof-Kühlhaus AG in Basel» begann im Berichtsjahr mit der Erweiterung des Kühlhauses. Nach dessen Vollendung wird die Lagerkapazität für Kühl- und Gefriergut annähernd doppelt so groß sein. Ferner wurde das Aktienkapital von bisher 780 000 Franken durch Verrechnung mit Guthaben der Aktionäre auf 1 040 000 Franken heraufgesetzt. Der Nominalwert der 1300 Namenaktien zu 600 Franken erfuhr eine Erhöhung auf 800 Franken. Der Geschäftsgang war wiederum gut. Der trockene Sommer führte zu einer Verknappung an Futtermitteln und damit auf dem Großviehmarkt zu einem größeren Angebot an Fleisch zur Einlagerung. Das erhöhte Aktienkapital wurde zum bisherigen Satz verzinst.

Die Umsätze der «Interfrigo, Internationalen Gesellschaft der Eisenbahnen für Kühltransporte», stiegen weiter an. Die Zahl der Transporte erhöhte sich um rund 8000 auf 124 516. Davon entfallen 35,5% auf die eigenen und 64,5% auf gemietete fremde Wagen. Nach Ablieferung von weiteren 400 Kühlwagen wird die Gesellschaft ab April 1963 über 2187 eigene Wagen verfügen. Die Kühlwagen werden in zunehmendem Maße auch im Winter – als Wärmeschutzwagen für den Transport kälteempfindlicher Güter – eingesetzt. Am 1. Juli ging die Präsidentschaft der Interfrigo von Herrn F. Delory, dem verdienten ersten Präsidenten, an Herrn Dr. F. Schelp, gewesenen Präsidenten des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, über.

Die «Eurofima, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial», beschloß in der außerordentlichen Generalversammlung vom 28. Februar, ihr Aktienkapital um 50 Mio Franken auf 100 Mio Franken zu erhöhen. Die Gesellschaft nahm außerdem Bankkredite in Deutschland (45 Mio DM zu 5,25%) und in den USA (5 Mio Dollar zu 5,45%) auf. Die Operationen des Berichtsjahres ermöglichten der Eurofima, den Betrag der aufgenommenen Mittel, die den Mitgliedsverwaltungen bisher zur Verfügung gestellt werden konnten, von 357 Mio Franken auf insgesamt 431 Mio Franken zu erhöhen. Das Aktienkapital «A» wurde wiederum zum statutarischen Höchstsatz von 4% verzinst.

Die «Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft» verfügte im Berichtsjahre über 36 Leichtstahl-Speisewagen, zwei Speisewagen älterer Konstruktion sowie über fünf Buffetwagen. Alle durch die Gesellschaft betriebenen Wagen stehen im Eigentum der SBB. Von den fünf Buffetwagen wurden bis Ende des Jahres drei vollständig umgebaut; bei den letzten zwei Wagen sind die Arbeiten noch im Gange. Die Gesellschaft konnte sowohl beim Betrieb der Speisewagen als auch im ambulanten Verkaufsdienst erneut eine erfreuliche Umsatzsteigerung erzielen. Infolge des steten Anstiegs der Kosten mußten auch einige Preiserhöhungen vorgenommen werden.

Die Benützung der «Silo AG, Brunnen» war dauernd gut, während der Ertrag aus den Manipulationen hinter den Erwartungen zurückblieb. Die hohen Pflichtlagerbestände brachten es mit sich, daß die teuren Anlagen mit den hohen Fixkosten zu wenig ausgenützt werden konnten. Die Gesellschaft hofft für das Jahr 1963 auf zusätzlichen Verkehr aus dem Süden und damit auf vermehrten Umschlag. Der kleine Überschuß der Gewinn- und Verlustrechnung wurde vollständig für Abschreibungen verwendet.