

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1964)

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

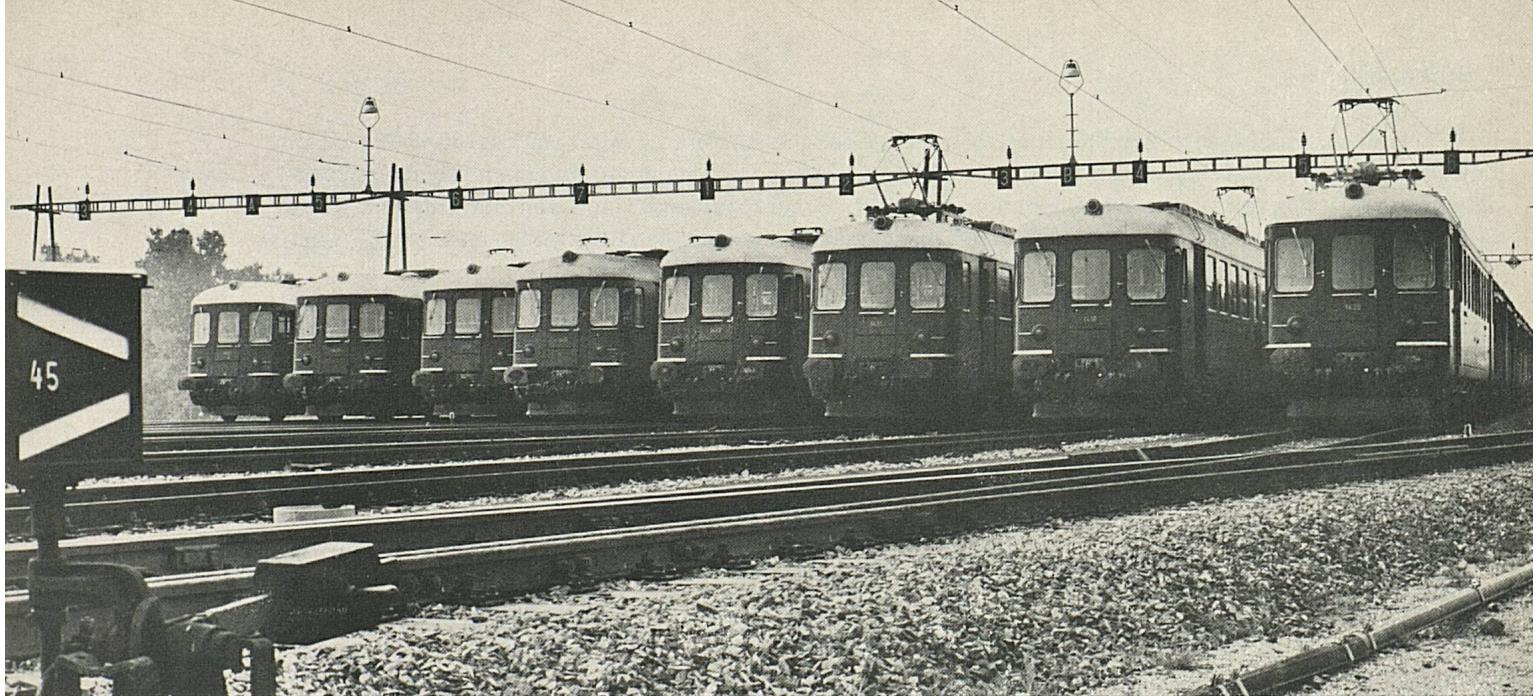
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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>



Eine ganze Reihe neuer Triebwagen RBe 4/4 steht auf den Abstellgleisen in Lausanne-Denges bereit, um die EXPO-Extra-
züge zu führen.

Verkehr und Betrieb

I. Verkehrsvolumen

1. Personenverkehr

Der Personenverkehr der Bundesbahnen wurde im Berichtsjahr neben der weiterhin anhaltenden Hochkonjunktur durch die Schweizerische Landesausstellung, die «EXPO 64», in Lausanne beeinflußt. Der Verkehr stieg gegenüber dem Vorjahr um 2,7% und erreichte 248,0 Mio Reisende. Diese Zuwachsrate ist – gemessen an der Entwicklung des Verkehrs bei den übrigen Verkehrsmitteln – eher bescheiden. Gesamthaft gesehen setzte sich die seit Jahren festgestellte Schrumpfung der Bahnquote fort. Den stärksten Impuls erhielt der Verkehrszuwachs aus dem schweizerischen Einzel- und Gruppenreiseverkehr, der namentlich durch die Reisen zur EXPO gefördert wurde (vgl. auch Abschnitt «SBB und EXPO 1964», Seite 9 ff.).

Die internationalen Reisen bildeten zu Beginn des Jahres ebenfalls ein aktives Element in der Entwicklung des Personenverkehrs, wobei allerdings gegen das Jahresende, namentlich im touristischen Sektor, eine gewisse Abschwächung festzustellen war. Die täglichen Fahrten zur Arbeit und zur Schule erfuhren eine wesentliche Zunahme.

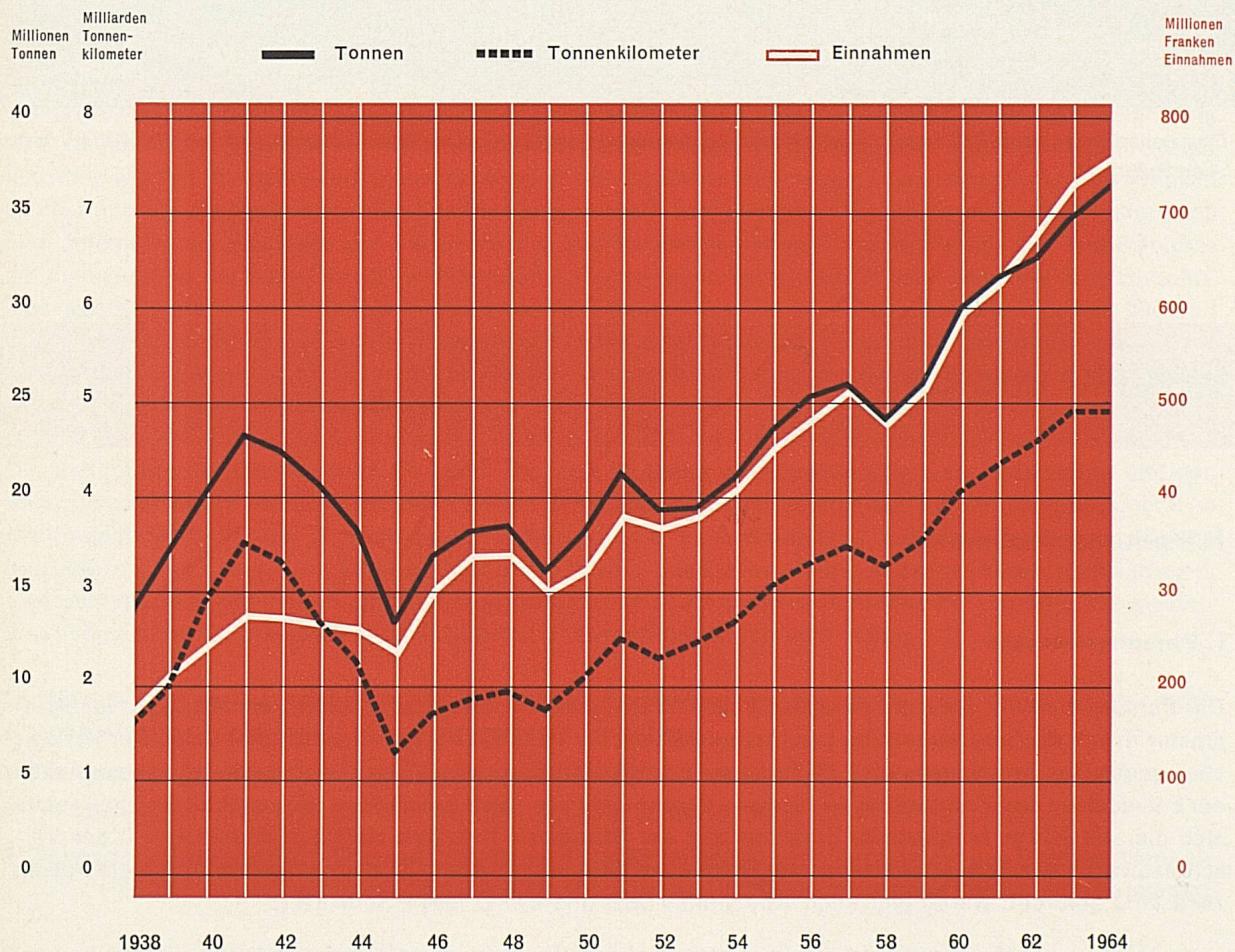
Die sich seit Jahren abzeichnende Steigerung der Nachfrage nach höher qualifizierten Verkehrsleistungen hat infolge der weiteren Verbesserung der Einkommensverhältnisse im Berichtsjahr angehalten. Diese Verlagerung auf den höheren Komfort kommt in einer vermehrten Benützung der 1. Wagenklasse, der Speise- und Liegewagen sowie zum Teil auch der Schlafwagendienste zum Ausdruck. Die trotz der Eröffnung des Straßentunnels am Großen St. Bernhard beträchtlich erhöhte Gesamtzahl der durch die Eisenbahn-Alpen-tunnel beförderten Autos dürfte ebenfalls eine Folge des wachsenden Wohlstandes sein. Ferner hat sich – nicht zuletzt als Folge des Verkehrs zur EXPO – auch die durchschnittliche Reiselänge weiter erhöht. Unter dem Einfluß dieser strukturellen Verschiebungen nahmen die Verkehrserträge etwas stärker zu als die Verkehrsmengen (vgl. Abschnitt «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen», S. 57 ff.).

2. Güterverkehr

Im Güterverkehr erhöhte sich das Transportvolumen im Berichtsjahr um 1,6 Mio t auf total 36,45 Mio t. Der Zuwachs von 4,6% ist geringer als im Vorjahr (+ 6,2%) und blieb auch unter der durchschnittlichen Expansionsrate der letzten zehn Jahre. Die Gliederung nach Verkehrsgruppen ergab indessen eine differenziertere Entwicklung, indem vor allem der internationale Transitverkehr einen leichten Rückschlag erlitt (1,4%), während die Transportmengen bei den Außenhandels- und Binnengütern zunahmen.

Der Bahnimport einschließlich der Inlandabfuhren ab den Rheinhäfen stieg um 5,2% auf 16,82 Mio t. Dabei entfallen auf die Abfuhren ab den Basler Rheinhäfen 4,1 Mio t (Rückgang um 10%). Die extrem hohe Zuwachsraten des Jahres 1963 wurde wegen der im Berichtsjahr eingetretenen Normalisierung der Brennstoffeinfuhr und zufolge der ungünstigen Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein nicht ganz zur Hälfte erreicht. Der Bahnexport erreichte 1,44 Mio t und vermochte mit einer Zunahme von 14% seinen Expansionsrhythmus beizubeha-

Entwicklung des Güterverkehrs



halten. Der Binnengüterverkehr (eingeschlossen Gepäck und Expreßgut, begleitete Autotransporte und Bahnpost) bezifferte sich auf 10,73 Mio t (+ 7%). Diese Verkehrsgruppe zog hauptsächlich Nutzen aus den baugewerblichen Transporten, wobei die Beförderung von Kies für den Nationalstraßenbau sowie von Bindemitteln im Vordergrund stand. Die im Vorjahr rückläufigen Zementlieferungen nahmen im Berichtsjahr um 17% zu.

Der internationale Transitverkehr, der zu 90% auf Italien ausgerichtet ist und sich in den letzten Jahren stark erhöhte, verzeichnete im Berichtsjahr zufolge der italienischen Wirtschaftsrezession mit ihrer restriktiven Importpolitik erstmals eine Rückbildung. Die Durchfuhrmengen, die 1963 noch um 8,1% gestiegen waren, gingen 1964 um 1,4% auf 7,46 Mio t zurück. Die Verkehrsrückbildung setzte im März ein und betraf vorwiegend industrielle Rohstoffe, Zwischenprodukte und Investitionsgüter. Eine beträchtliche Ausweitung erfuhr hingegen der durch eine gute Ernte begünstigte italienische Früchteexport nach dem Norden.

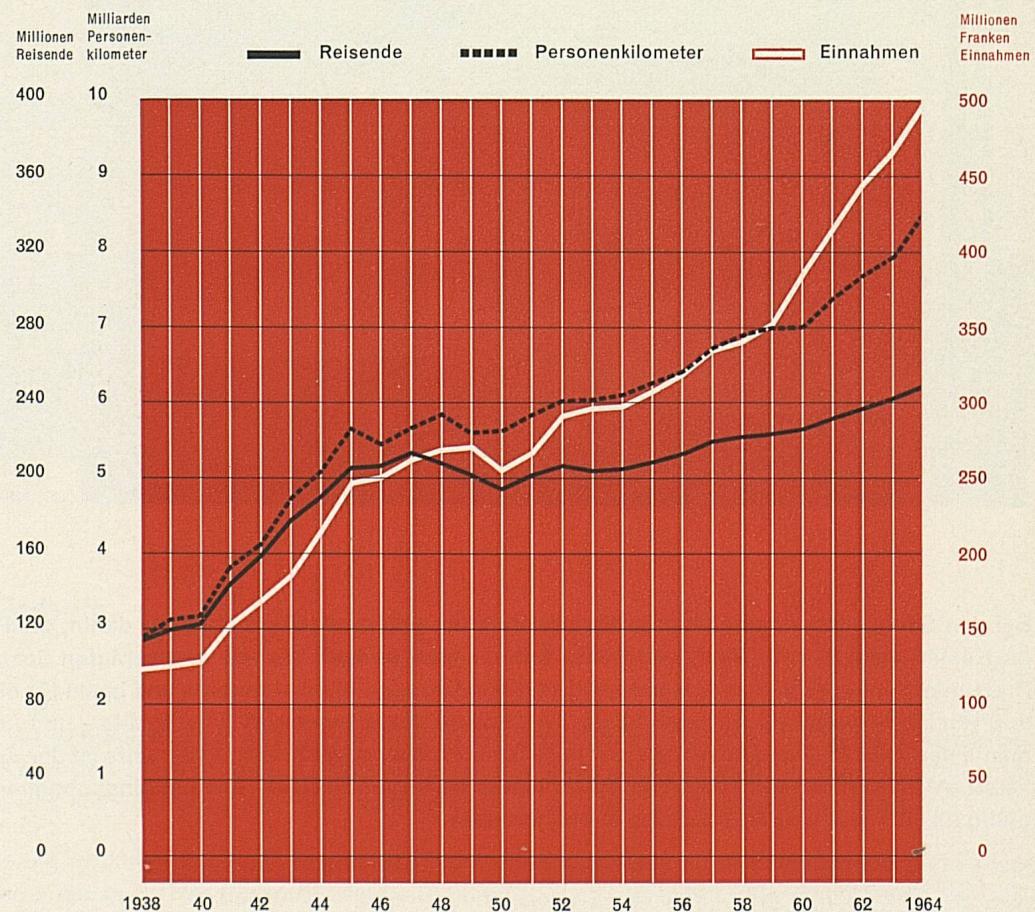
II. Tarife

1. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr

Revision der Personentarife

Auf den 1. November 1964 wurde eine Revision der Personentarife vorgenommen. Sie bezweckte in erster Linie eine Anpassung der Preise an die gestiegenen Kosten. Mit der Erhöhung der Fahrpreise wurden bei einzelnen Tarifen gleichzeitig auch strukturelle Änderungen durchgeführt, um den besonderen Kostenverhältnissen und Nachfragegegebenheiten besser Rechnung zu tragen. Ferner konnten einige tarifliche und administrative Vereinfachungen verwirklicht werden. Die wichtigsten, im Rahmen dieser Tarifrevision getroffenen Maßnahmen sind folgende:

Entwicklung des Personenverkehrs



Die Tarife wurden durchschnittlich um 12,8% erhöht, wobei die Erhöhungen je nach Tarif und Tarifposition verschieden sind. Bei sämtlichen Tarifen wurde die Klassenspanne von 1:1,4 auf 1:1,45 erweitert. Im Normaltarif und den davon abgeleiteten Tarifen wurden die Kilometersätze erhöht und neu gestaffelt (1–30 km = 100%, 31–150 km = 90%, 151–700 km = 40%). Die Fahrvergünstigung für die Arbeits- und Lehrstellenvermittlung wurde aufgehoben, und bei der Vergünstigung «Einfach für Retour» betragen die Mindestfahrpreise nunmehr Fr. 8.– in der 2. Klasse und Fr. 12.– in der 1. Klasse.

Im Tarif für Gesellschaften und Schulen wurde eine dritte Taxgruppe für Gesellschaften von 400 und mehr Personen eingeführt. Die Fahrpreise dieses Tarifes werden vom Normaltarif abgeleitet, und zwar betragen die Ermäßigungen bei den Gesellschaften 20–35% (10–24 Personen = 20%, 25–399 Personen = 30%, 400 und mehr Personen = 35%). Bei den Schulen sind die Ermäßigungsätze noch höher (1. Altersstufe = 67,5%, 2. Altersstufe = 42,5%). Die besonderen Ferienbillette für Gesellschaften sowie die General- und Netzabonnements für zwei Personen der gleichen Firma wurden abgeschafft. Die Preise der Generalabonnements und der Halbtaxabonnements wurden neu festgesetzt.



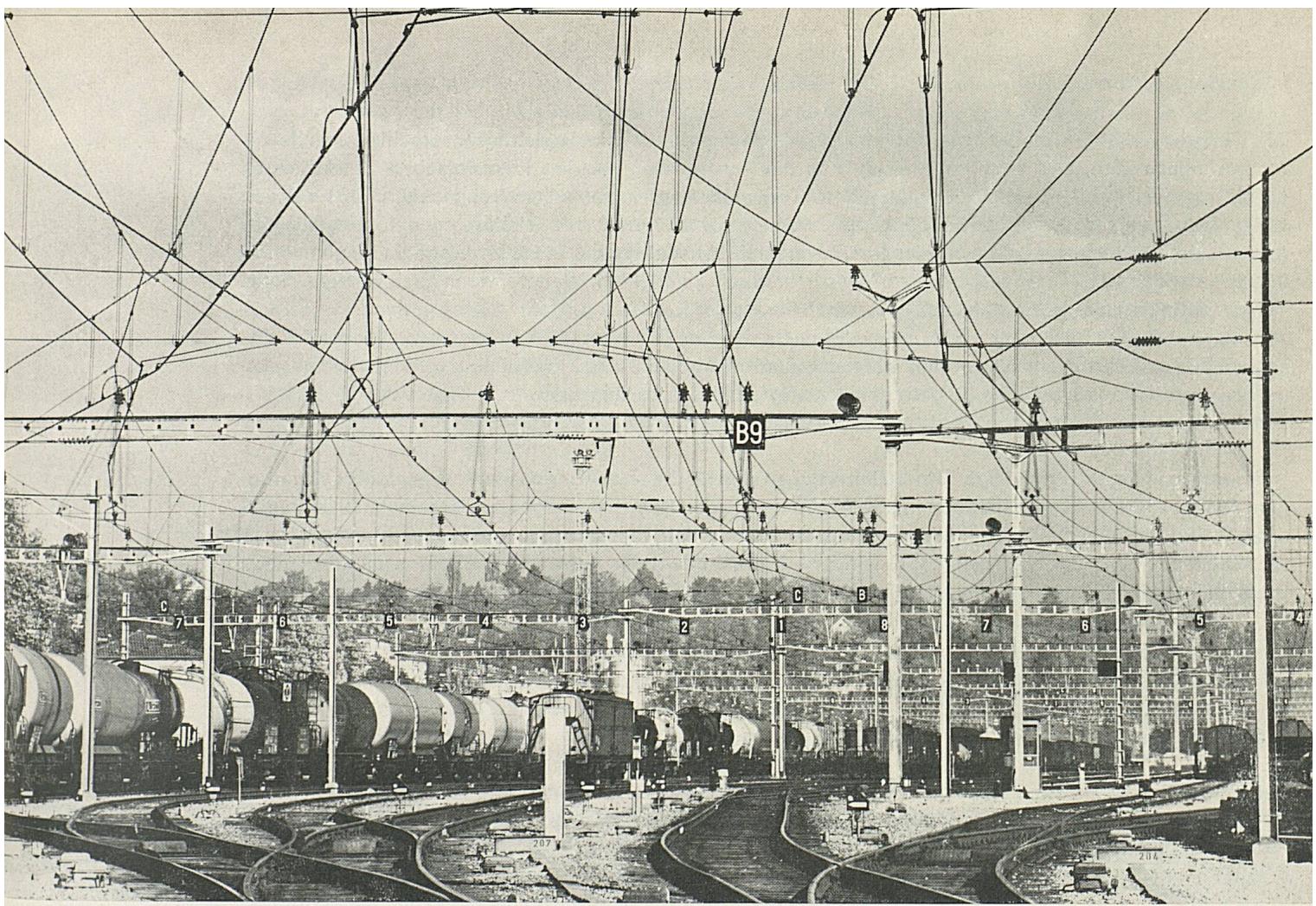
Angenehmes und
sicheres Reisen.

Bei den Streckenabonnementen für tägliche Fahrten gingen die Bestrebungen dahin, die Preise besser an die Kosten anzupassen. Die neuen Preise haben indessen nach wie vor ausgeprägten Sozialcharakter. Der Preisunterschied zwischen den unbeschränkt benützbaren Abonnementen und jenen für eine tägliche Hin- und Rückfahrt wurde in Anbetracht der Kostenlage etwas verringert. Die Schüler- und Lehrlingsabonnemente der Serie 20 sind neuerdings nur noch für die 2. Klasse erhältlich; anderseits ist der Bezug jetzt liberalisiert. Auf Begehrungen der Studentenschaft wurde ein neues Schüler- und Lehrlingsabonnement eingeführt, gültig für fünf Hin- und Rückfahrten in drei Monaten.

Übrige kommerzielle Maßnahmen

Hier sind in erster Linie die besonderen Fahrvergünstigungen für den Besuch der Schweizerischen Landesausstellung (EXPO) in Lausanne zu erwähnen, auf welche Aussteller und Besucher Anrecht hatten. Die einzeln reisenden Besucher erhielten Spezialbillette für Hin- und Rückfahrt zu den Taxen einfacher Fahrt. Es würde zu weit führen, an dieser Stelle all die weiteren Vergünstigungen darzulegen. Die Fahrvergünstigung «Einfach für Retour» wurde wie üblich auch den Ausstellern und Besuchern der traditionellen schweizerischen Messen und Ausstellungen sowie den Teilnehmern verschiedener gesamtschweizerischer Veranstaltungen gewährt.

Beim Gemeinsamen internationalen Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck (TCV) wurden namentlich die Bestimmungen über die Änderung des Reiseweges und die Beförderung von Gruppen neu gefaßt. Gleichzeitig war einer Reihe von Preisänderungen infolge von Tarifmaßnahmen in Österreich, der Türkei, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz sowie erhöhten Taxen für die Eurailpässe Rechnung zu tragen. Eine Neuauflage und Preisänderungen erfuhr auch der Gemeinsame Tarif für die Beförderung von Expreßgut (TCEx).



Ein kompliziertes Fahrleitungsnetz erlaubt auch im Rangierbahnhof einen vollständig elektrischen Betrieb.

2. Güter- und Tiertarife

Binnentarife

Die Grundtarife für Wagenladungen blieben im Berichtsjahr unverändert. Dagegen traten am 1. November 1964 die von der Kommerziellen Konferenz im November des Vorjahres gutgeheißen Erhöhung der Stückgutfrachten um 12% und die Einführung einer Mindestfracht von Fr. 2.— pro Stückgutsendung in Kraft.

Diese Tariferhöhung wird allerdings den ungenügenden Kostendeckungsgrad des Stückgutverkehrs kaum merklich verbessern können. Trotz fortgeschrittener Rationalisierung – es sei nur die weitgehende Palettierung erwähnt – erfordert die Abwicklung dieses Verkehrs bei den Bahnen nach wie vor sehr viel Maßarbeit; gerade diese arbeitsintensive Behandlung ist in den letzten Jahren teurer geworden. Mit der Erhöhung der Stückguttarife verfolgen die Bundesbahnen das Ziel, dem weiteren Anwachsen des Fehlbetrages in der Selbstkostenrechnung für den Stückgutverkehr im Rahmen des Möglichen Einhalt zu gebieten. Auch aus betrieblichen Gründen ist eine bessere Anpassung des Tarifniveaus im Stückgutverkehr an die tatsächliche Kostenlage geboten, damit nicht zu niedriger, durch die Bahnen «subventionierter» Frachten wegen einer unverhältnismäßig starke Ausdehnung des Stückgutverkehrs auf Kosten des Wagenladungsverkehrs entsteht. Nicht zuletzt geht es darum, der schweizerischen Volkswirtschaft die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen als preisgünstigstes Massentransportmittel zu erhalten.

Gleichzeitig mit der Erhöhung der Stückguttarife wurden die Stückgut-Rabatt- und Pauschalvereinbarungen sowie die Sammelgutverträge mit den Speditionsfirmen einer grundlegenden Revision unterzogen. Allen drei Vertragssystemen gemeinsam sind eine teilweise Anpassung an die veränderte Kostenlage und die Beschränkung von bestimmten Tariferleichterungen im abkommensmäßig gebundenen Stückgutverkehr auf jene Bahnkunden, welche die Rationalisierungsbestrebungen der Eisenbahnen tatkräftig zu unterstützen bereit sind.

Internationale Tarife

Die Tariflage für die Hauptrelationen des internationalen Verkehrs war im Berichtsjahr verschiedenen Änderungen unterworfen, und zwar im Anschluß an die Tarifrevision bei den Französischen Staatsbahnen (SNCF), vor allem aber infolge der erheblichen Tarifsenkung der Deutschen Bundesbahn (DB) bei den Wagenladungen vom 1. August 1964. Diese Verwaltung sah sich nach der Erhöhung der Kontingente des gewerblichen Güterfernverkehrs auf der Straße veranlaßt, besonders die Sätze für Wagenladungen von 15 und 20 t stark zu senken, um nicht weitere Verkehrsverluste zu erleiden. Weitere, wenn auch weniger starke Tarifermäßigungen ergaben sich aus der Neufestsetzung der Entfernungsstaffel. Diese umfangreiche Tarifsenkung bei der DB führte nun auch zu einer Senkung der Einnahmen der SBB, und zwar bei jenem Teil des Transitgüterverkehrs, bei welchem aus Konkurrenzgründen die Frachtgleichstellung mit dem Brenner eingehalten werden muß, weil die längere deutsche Zufahrtsstrecke zum Brenner bezogen auf die Gesamtstrecke stärker verbilligt wurde als die entsprechende deutsche Zufahrtsstrecke zum Gotthard.

Im Import- und Exportverkehr Schweiz-Italien ergaben sich für die schweizerischen Verfrachter Erschwerungen, nachdem Ende August 1964 das in den Art. 79 und 80 des Römer Vertrages niedergelegte Diskriminierungsverbot durch gemeinsamen Ministererlaß der EWG-Staaten in Kraft getreten war und infolgedessen verschiedene Tarife der einzelnen EWG-Länder – insbesondere der Ausnahmetarif 251 der Italienischen Staatsbahnen (FS) betreffend die Ausfuhr über die trockenen Grenzen – geändert werden mußten.

III. Betrieb

1. Betriebsleistungen

Betrieblich stand das Berichtsjahr ganz im Zeichen der EXPO. Die von den SBB getroffenen Maßnahmen sind im besonderen Abschnitt «SBB und EXPO 1964» dargelegt (Seite 9ff.). Waren im Jahre 1963 zufolge des vorangegangenen langen und sehr harten Winters, des Darniederliegens der Rheinschiffahrt und der damit verbundenen außerordentlich starken Zusammenballung des Verkehrs Schwierigkeiten in der Betriebsabwicklung zu verzeichnen, so konnte der Betrieb im Berichtsjahr wiederum vollständig normal und planmäßig abgewickelt werden. Dank gezielten Maßnahmen war es auch ohne weiteres möglich, den nochmals angestiegenen Verkehr reibungslos zu bewältigen. Erleichtert wurde die Betriebsführung aber auch durch eine Reihe im Rahmen des Bauprogrammes erweiterter und modernisierter Anlagen und durch die Indienstnahme neuer, leistungsfähigerer Triebfahrzeuge. Zur Normalisierung des Betriebsgeschehens trug natürlich auch die wie in den früheren Jahren gleichmäßige Verteilung des Verkehrs anfallen über das ganze Jahr wesentlich bei. Zum Vorteil sowohl der Bahnen als auch der Wirtschaft entwickelte sich ferner die Programmierung des Transportes von Massengütern wie Kies, Mineralöle, Dünger, Kohle, Erz, Tonerde, Papierholz und Autos. Derartige Programme geben den Verladern, Bahnverwaltungen und Warenempfängern die Möglichkeit, sich entsprechend einzurichten und vorauszuplanen. Auf Grund solcher Transportprogramme, die im Binnen- wie im Import-, Export- und Transitverkehr angewendet werden, rollten im Berichtsjahr nicht weniger als rund 12% des Wagenladungsverkehrs. In enger Zusammenarbeit mit der Wirtschaft und den ausländischen Bahnverwaltungen wird versucht, diese Anteile noch zu steigern. Dank all diesen Maßnahmen in betrieblicher, baulicher und traktionstechnischer Hinsicht ist festzustellen, daß die Gotthardlinie, der im Nord-Süd-Verkehr eine besonders große Rolle zukommt, keineswegs mehr überlastet, sondern im Gegenteil nicht mehr vollständig ausgelastet ist. Nicht zuletzt ist dies auch darauf zurückzuführen, daß der Transitverkehr zwischen Italien und den Nordstaaten im Berichtsjahr rückläufig war.

Wie schon in den Vorjahren, mußten im Dezember für die Heim- und Durchreise der italienischen Arbeitskräfte sowie für den Touristenverkehr aus England, Frankreich, Belgien und Deutschland zahlreiche Extra-Züge geführt werden. In der Zeit vom 11.-23. Dezember konnten in den Grenzbahnhöfen Chiasso, Luino und Domodossola insgesamt 304 000 Italienreisende gezählt werden (Vorjahr 270 000). Außerdem fuhren 12 500 spanische Gastarbeiter mit der Bahn über Genf in ihre Heimat. In diesem Spitzerverkehr hat sich die obligatorische Platzreservierung sehr bewährt. Sie hat wesentlich zu einem ruhigen und flüssigen Betriebsablauf beigetragen. Gesamthaft sind im schweizerischen und internationalen Verkehr im Monat Dezember 633 Extra- und Entlastungszüge geführt worden. Dabei fielen 357 Züge – mehr als die Hälfte – in den kurzen Zeitraum von sechs Tagen.

Auf Beginn des Jahres 1964 konnte das Übereinkommen über die gemeinschaftliche Benützung der Güterwagen zwischen den SBB einerseits und der Güterwagenvereinigung schweizerischer Privatbahnen (GVSP)

anderseits erneuert werden. Die neue Vereinbarung enthebt die Privatbahnen von der Pflicht, einen ihrem Verkehr entsprechenden eigenen Güterwagenpark zu unterhalten. Die meisten Privatbahnen beabsichtigen daher, ihr Eigentum an Güterwagen aufzugeben und sich an den Kosten des gemeinsamen Güterwagenparkes pro rata ihres Wagenbedarfes zu beteiligen.

Die Ende 1963 begonnene Reorganisation der Güterwagenmeldung und -verteilung konnte bis im Herbst 1964 etappenweise auf dem ganzen Netz eingeführt werden. Die neue Methode hat die Probe in jeder Beziehung bestanden. Sie trug wesentlich dazu bei, den Wagenumlauf zu beschleunigen und damit den Kundendienst zu verbessern.

Seit dem Fahrplanwechsel vom 31. Mai 1964 sind die Lokomotiv- und Zugführer aller direkten Güterzüge auf der Gotthardstrecke Erstfeld–Chiasso mit Funkgeräten ausgerüstet. Auch zehn Stationen dieser Strecke haben Funkgeräte erhalten. Damit kann sich das Personal, von den Tunnelstrecken abgesehen, gegenseitig stets über Funk verständigen. Neben der Erleichterung des Betriebsablaufes ergab sich eine Personaleinsparung, indem auch die längsten Güterzüge über den Gotthard nur noch von zwei Mann – dem Lokomotiv- und dem Zugführer – begleitet werden.

2. Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene

Vom 26. September bis 2. Oktober fand in Stockholm unter dem Vorsitz des Vorstehers des Bau- und Betriebsdepartementes die Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz statt, an der sich sämtliche europäischen Länder vertreten ließen. Die Konferenz bearbeitete erstmals einen vom 30. Mai 1965 bis 27. Mai 1967 gültigen Zweijahresfahrplan für den internationalen Verkehr. In bezug auf die Schweiz sind einige wesentliche Neuerungen erzielt worden, insbesondere die Führung des Zuges «Rheingold» als TEE-Zug über Basel–Olten–Bern–Genf und die Weiterführung des bisher zwischen Mailand und Zürich verkehrenden TEE-Zuges «Gottardo» bis nach Basel.



Die Strecke Zürich–Rapperswil erhält zwei Doppelspurinseln, damit hier ein starrer Fahrplan eingeführt werden kann. Das Bild zeigt die Baustelle zwischen Erlenbach und Herrliberg.

Die Europäische Güterzugfahrplankonferenz (LIM) tagte im April in Athen und im November in Wien unter dem Vorsitz der Tschechoslowakischen Staatsbahnen. Wiederum konnten verschiedene Verbesserungen im internationalen Verkehr erreicht werden. Außerdem beschloß die LIM-Konferenz, für den Fahrplan 1965-1967 ein neues Kursbuch mit einer Zusammenstellung der günstigsten Leitungswege und Fahrpläne für die Beförderung von Wagenladungen zu schaffen.

In Brüssel trat Mitte November unter dem Vorsitz der SBB die Internationale Konferenz für Reisebüro-Sonderzüge zusammen, die sich mit der Regelung der Extrazüge für die großen Reiseagenturen Westeuropas befaßt. Für die Reisesaison 1965 wurden 535 Extrazüge mit Bestimmung Schweiz oder im Transit durch die Schweiz bestellt.

Die EUROP-Güterwagengemeinschaft, die die gemeinsame Benützung der im Pool immatrikulierten Güterwagen bezeckt, hat wiederum voll befriedigt. Das starke Ansteigen der Selbstkosten führte zu einer Erhöhung der Mietsätze. Der Wagenpark nahm gegenüber dem Vorjahr um 2700 Einheiten zu und umfaßt jetzt 223165 Wagen. Die Einbringung der SBB blieb mit 8200 Wagen unverändert. Einem Beschuß des RIV-Verbandes und der dem EUROP-Pool angeschlossenen Verwaltungen zufolge müssen künftig alle Güterwagen mit einer zwölfstelligen Wagennummer und mit einem einheitlichen Buchstabencode gekennzeichnet sein. Für die Durchführung dieser großen Änderung ist eine Frist von vier Jahren vorgesehen. Die SBB haben in ihren Werkstätten mit dieser Umzeichnung bereits begonnen.

3. Rationeller Güterumschlag

Je weniger die Güter auf dem Wege zum Bestimmungsort umgeladen werden müssen, desto niedriger stellen sich die Transportkosten. Die Anschlußgeleise machen deshalb den Bahntransport attraktiv. Diese Erkenntnis hat sich in weiten Kreisen der schweizerischen Wirtschaft durchgesetzt. Daher werden nahezu 70% aller Wagenladungen auf privaten Anschlußgeleisen – also unmittelbar am Domizil des Produzenten oder Verbrauchers – beladen und entladen. Die SBB fördern die Erstellung solcher Verbindungsgeleise durch angemessene Beitragsleistungen. Im Berichtsjahr ist das «Geleiseanschlußverzeichnis der Schweiz» in zweiter Auflage erschienen. Es enthält die Adressen von über 4000 Betrieben, die in Form von Anschlußgeleisen, Rohrleitungen oder pneumatischen Einrichtungen direkt an die Schiene angeschlossen sind, und gibt damit Aufschluß, mit welchen Kunden Wagenladungstransporte durchgehend über die Schiene und infolgedessen ohne Anfangs- oder Endtransportkosten ausgeführt werden können.

Im Verlaufe des Berichtsjahres konnten 100 Klappdachwagen neu in Betrieb genommen werden. Dieser Wagentyp eignet sich vor allem für nässeempfindliche Güter, die zufolge ihrer Größe nicht in gedeckte Wagen normaler Bauart verladen werden können. Bei diesem Spezialwagen läßt sich das Dach beidseitig aufklappen, wodurch die ganze Wagenfläche für den Ein- und Auslad der sperrigen Güter freigegeben wird. Die Wagenfabriken lieferten ferner weitere Behältertragwagen mit Feinschüttgutbehältern. Diese Wagen werden vor allem für den Transport von Brotgetreide, Futtermitteln und Quarzsand verwendet, eignen sich aber auch für andere Güter in loser Schüttung. Betriebe ohne Anschlußgeleise haben die Möglichkeit, entweder die Behälter mit einem Sattelschlepper zu führen oder das Transportgut mit Hilfe eines Kranes auf einen Lastwagen kippen zu lassen.

Ein wichtiges Mittel zur Erleichterung des Güterumschlages ist die Palette. Deren Vorteile sind bekannt, und ihre Verbreitung zieht daher immer weitere Kreise. Die Zahl der Palettenabkommen hat im Berichtsjahr um beinahe 400 auf über 3600 zugenommen. Dem Europäischen Palettenpool schlossen sich erstmals auch Eisenbahnverwaltungen aus osteuropäischen Ländern an. Die europäische normierte Poolpalette 800×1200 mm wird nun zwischen den Staatsbahnen folgender Länder ausgetauscht: Belgien, Dänemark, Deutschland (BR und DDR), Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei und Ungarn. Auf den schweizerischen Grenzbahnhöfen wurden im Berichtsjahr um die 800000 Poolpaletten mit den Nachbarverwaltungen ausgetauscht.

Die heute über 500 Mitglieder zählende Schweizerische Studiengesellschaft für rationellen Güterumschlag (SSRG) konnte im Berichtsjahr ihr zehnjähriges Bestehen feiern. Die Bundesbahnen haben sich in der SSRG seit der Gründung aktiv betätigt und haben deren Bestrebungen unterstützt. In dieser Gesellschaft ist für die schweizerische Wirtschaft fruchtbare Arbeit geleistet worden.



Ein EXPO-Extrazug in voller Fahrt. Im Hintergrund die Ausstellungsstadt Lausanne.

IV. SBB und EXPO 1964

1. EXPO – Betriebliche Bewährungsprobe und einzigartige Werbemöglichkeit der SBB

Das Berichtsjahr erfuhr durch das große nationale Ereignis der Schweizerischen Landesausstellung, welche in der Zeit vom 30. April bis 25. Oktober in Lausanne stattfand und unter dem Namen EXPO in Erinnerung bleiben wird, auch für die Bundesbahnen eine besondere Prägung. Vor allem stellte sich den SBB die Aufgabe, Hunderttausende von Ausstellungsbesuchern sicher, zuverlässig und in angenehmer Reise nach Lausanne und wieder zurück zu führen. Die reibungslose Abwicklung dieses zusätzlichen Verkehrsstromes kam einer betrieblichen Bewährungsprobe gleich. Dank langfristiger, sorgfältiger Planung und enger Zusammenarbeit sämtlicher Fachdienste wurde diese Aufgabe gemeistert. Die EXPO hatte für die Bundesbahnen aber noch einen anderen Aspekt: Die SBB traten auch als Aussteller in Erscheinung und benützten damit die einzigartige Werbemöglichkeit. Vieler Überlegungen und großer Arbeit bedurfte es, bis am 30. April die in den Sektor «Verkehr» eingegliederte Halle «Die Bahnen» mit ihrem vielbestaunten Circarama-Filmtheater den Besuchern freigegeben werden konnte.



Extrazugsverkehr der SBB zur schweizerischen Landesausstellung (30.IV.-25.X.)

Anzahl Sitzplätze

0	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	100 000	110 000	Anzahl Züge
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	67
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	125
3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	114
4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	119
5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	122
6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	142
7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	128
8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	122
9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	116
10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	117
11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	92
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	81
13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	81
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	87
15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	89
16	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	94
17	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	92
18	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	108
19	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	103
20	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	118
21	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	113
22	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	116
23	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	118
24	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	126
25	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	131
26	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	131

Das dunkelrote Feld gibt Auskunft über die im EXPO-Fahrplan veröffentlichten Extrazüge (ab Monat Juni wöchentlich 75 Züge zu je 800 Sitzplätzen, total 60000 Sitzplätze). Zusätzlich wurden je nach Bedarf weitere Extrazüge eingelegt (hellrote Kolonnen). Die tatsächliche Ausnützung des Platzangebots geht aus der Darstellung mit den symbolischen Figuren hervor.

2. Maßnahmen für die Bewältigung des Verkehrs zur EXPO

Verkehrsprognose und effektiver Verkehr

Im März 1959 – fünf Jahre vor Beginn der Ausstellung – wurde die Zahl der zu erwartenden Besucher auf 16,5 Mio Personen geschätzt. Auf Grund vieler Erfahrungszahlen und anderer Daten stellte man die Prognose auf, daß von den SBB total etwa 4 Mio Besucher zu befördern sein werden. Man rechnete mit einem Tagesdurchschnitt von 22000 Reisenden, an Samstagen und Sonntagen mit 30000–40000 Bahitreisenden. Diese Werte ermöglichen die Festlegung der auf den verschiedensten Gebieten zu treffenden Maßnahmen. Heute weiß man, dass statt der erwarteten 16,5 Millionen nur 11,7 Millionen Personen die EXPO besuchten. Im annähernd gleichen Verhältnis senkte sich auch die Zahl der Bahnbenutzer, nämlich von den erwarteten 4 Millionen auf 2,5 Millionen Personen, was 21,4% der gesamten Besucherzahl ausmacht.

Bauliche Maßnahmen

Die Planungsarbeiten für die Anpassung der Betriebsanlagen begannen ebenfalls schon im Jahre 1959. Kurze Zeit darauf waren die Arbeiten für das dritte Geleise Lausanne–Renens und für die Erweiterung der Geleiseanlagen sowie für den Bau des neuen Zentralstellwerkes in Lausanne im Gange. Das Bauprogramm für den Rangierbahnhof Lausanne bei Denges wurde soweit angepaßt und vorangetrieben, daß die erste Etappe – Fertigstellung der Einfahrgruppe von elf Geleisen samt Zufahrtslinie – für die Aufnahme der Extrazüge der EXPO termingerecht beendet werden konnte. Daneben wurde den ohnehin spruchreichen Projekten für den Ausbau der Zufahrtslinien nach Lausanne der Vorrang gegeben, und es wurden nicht weniger als 18 neue Blockabschnitte erstellt, die den Verkehr auf den zwei Linien der West–Ost–Transversale durch das Mittelland flüssiger gestalteten. Der Ausstellungsbahnhof «Gare EXPO» mit seiner imposanten Dachkonstruktion stellte in jeder Beziehung ein Gemeinschaftswerk zwischen der Ausstellungsleitung und den SBB dar. Mit Ausnahme des Ausstellungsbahnhofes bleiben alle erwähnten neuen Einrichtungen auch nach Beendigung der EXPO bestehen und leisten bei der Abwicklung des normalen Verkehrsfallen weiterhin wertvolle Dienste.

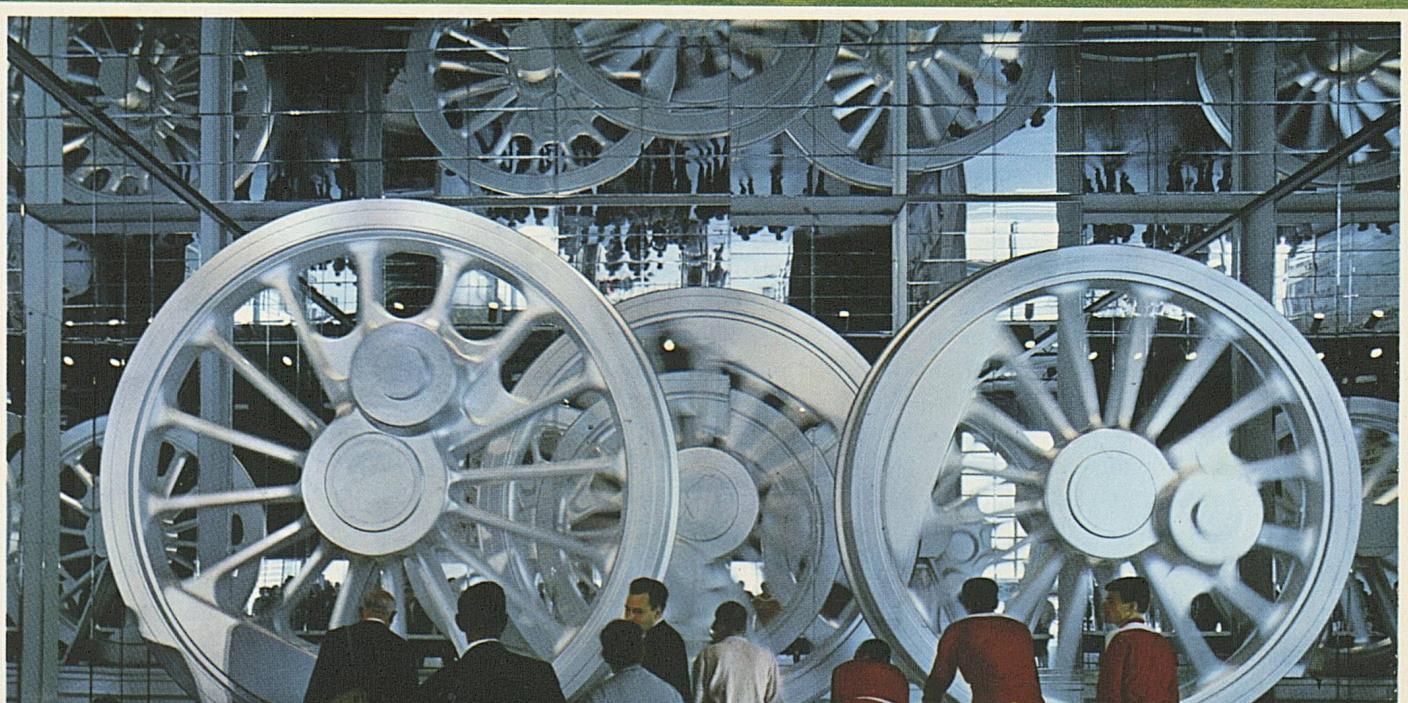
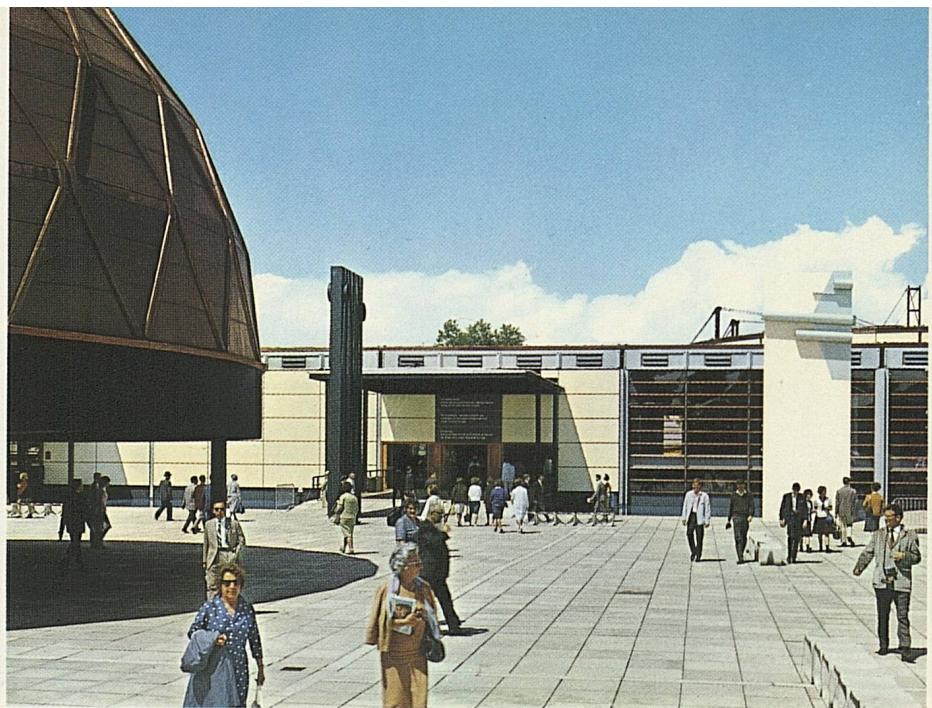
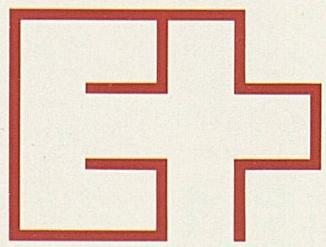
Bereitstellung des Rollmaterials

Die Bundesbahnen setzten sich zum Ziele, nicht nur genügend Triebfahrzeuge und Wagen bereitzustellen, sondern den Reisenden überdies aus modernen Wagen zusammengesetzte einheitliche Zugskompositionen anbieten zu können. Im Hinblick auf den großen Wagenbedarf wurde deshalb der Abbruch der alten Wagen zu zwei und drei Achsen zurückgestellt, und durch Verwendung dieser Wagen im fahrplanmäßigen Verkehr auf Nebenlinien konnten genügend moderne Einheitswagen für die EXPO-Extrazüge freigemacht werden. Nachdem zu Beginn der Ausstellung auch 36 Einheiten des neuen Triebwagens RBe 4/4 zur Verfügung standen, war die Bildung einheitlicher Züge mit durchschnittlich 800 gepolsterten Sitzplätzen gesichert.

Betrieb und Fahrplan

Die innerbetrieblichen Fahrplanunterlagen basierten auf einer täglichen Höchstleistung von 30 Extrazügen aus allen Richtungen der Schweiz. Dabei waren an regelmäßig verkehrenden Extrazügen von Montag bis Freitag je acht, an Samstagen 22 und an Sonntagen 24 Züge vorgesehen. Zur Bewältigung von Verkehrs spitzen konnten die in den internen Fahrplänen enthaltenen zusätzlichen Extrazüge eingesetzt werden. Aus der nebenstehenden Darstellung ist ersichtlich, wie viele Extrazüge zu je 800 Sitzplätzen pro Woche tatsächlich geführt wurden und wie sich das Sitzplatzangebot in regelmäßigen Zügen (dunkelrote Farbe) zum Sitzplatzangebot in zusätzlichen Zügen (hellrote Farbe) verhielt. Die Darstellung zeigt ferner, wie viele dieser angebotenen Plätze tatsächlich belegt waren. In der ersten Woche des Monats Juli wurden beispielsweise insgesamt 117 Extrazüge geführt, wobei 60000 Sitzplätze auf regelmäßig verkehrende, publizierte Züge und 33600 Plätze auf die zusätzlich angeordneten Entlastungszüge fielen. Dieses Platzangebot von total 93600 Plätzen wurde von 77000 Reisenden benutzt (Ausnutzungsgrad 83%). Eine gut eingespielte Reservationszentrale in Bern regelte die Beförderung der Gesellschaften und Schulen sowie deren Lenkung auf bestimmte Extrazüge. Vorteilhaft wirkte sich auch die Organisation für das Abstellen der Leerzüge aus. Die Züge aus Richtung Neuenburg fuhren nach kurzem Halt am EXPO-Bahnhof zu ihren Abstellplätzen am oberen Genfersee und bis ins Unterwallis weiter, während diejenigen aus Richtung Bern nach dem Abstellfeld des im Bau begriffe-



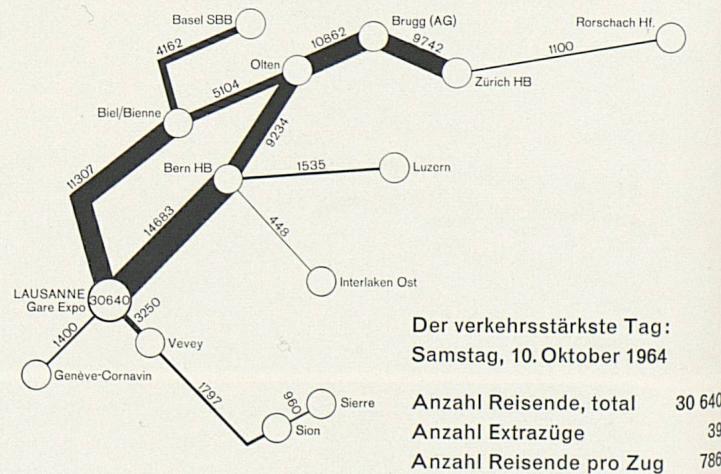
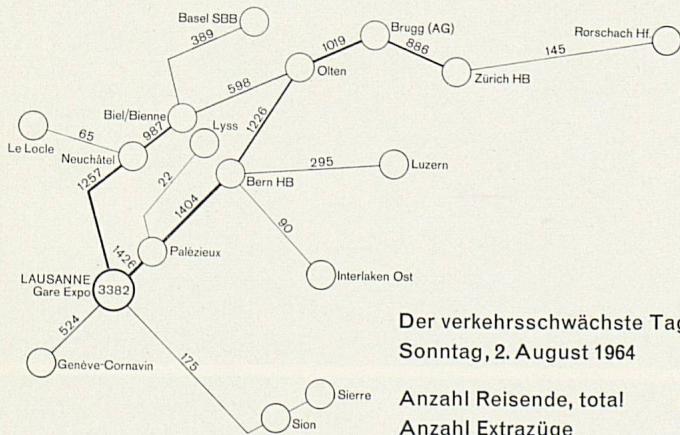




In 8 Minuten beginnt eine neue Vorführung des Circarama-Filmes.

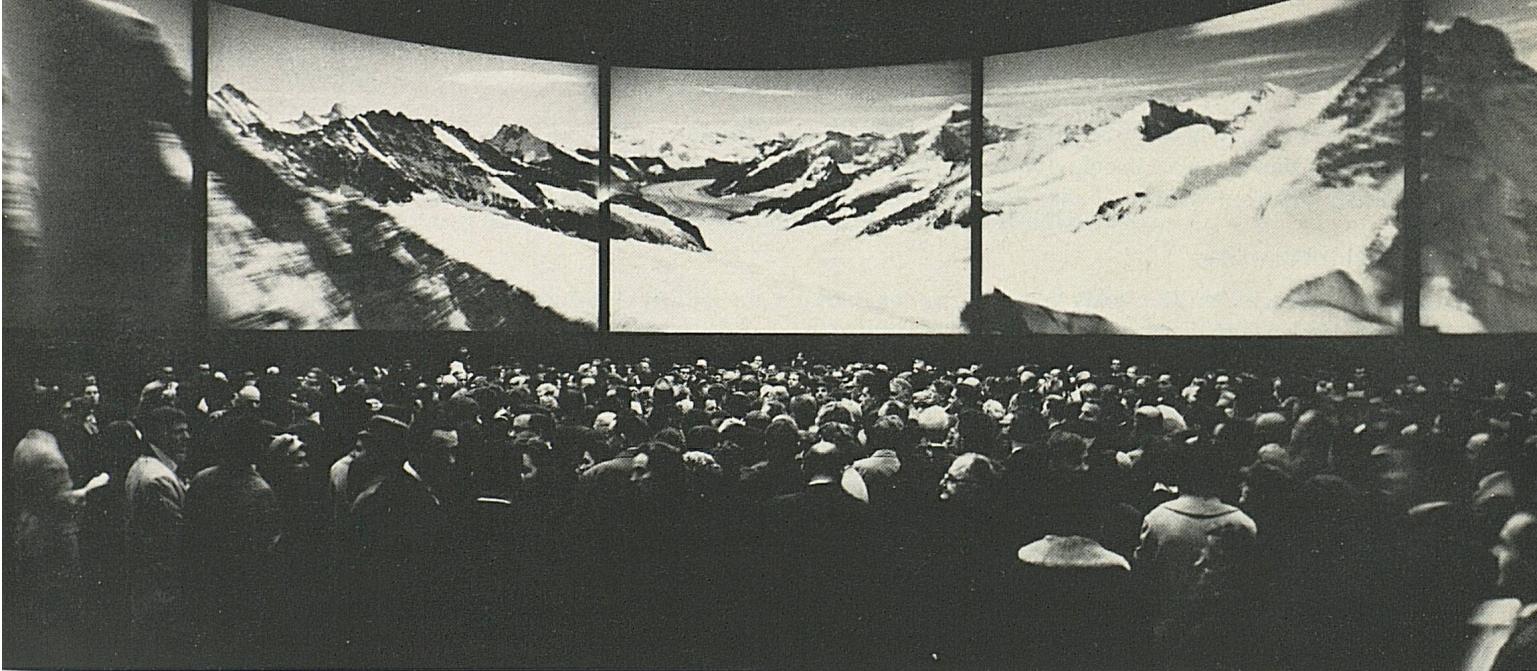
nen Rangierbahnhofes Lausanne bei Denges geleitet wurden. Bei Rückfahrt am Abend konnte im umgekehrten Sinne verfahren werden, wobei sich der Aufenthalt der Züge zur Aufnahme der Reisenden am EXPO-Bahnhof dank der Trennung der Passagiere nach Richtungen beim Bahnhofeingang auf 3-5 Minuten beschränken ließ. Dank all diesen Maßnahmen wickelte sich der Verkehr zum überwiegenden Teil planmäßig ab.

Gegenüberstellung des verkehrsschwächsten und des verkehrsstärksten Tages (Zahl der Reisenden in Extrazügen nach «Gare EXPO»)



Tarife und Werbung

Im Hinblick auf die EXPO trafen die Bahnen eine ganze Reihe tarifarischer Maßnahmen. Im Vordergrund stand die für den Besuch nationaler Messen übliche Vergünstigung «Einfach für Retour». Im weiteren wurde den Gesellschaften und Schulen im Sinne einer Verkehrslenkung jeweils von Montag bis Freitag eine zusätzliche Taxireduktion zugestanden. Die EXPO stellte auch den Publizitätsdienst vor große Aufgaben. Einerseits galt es, die Besucher für die Benützung der Bahn zu gewinnen und anderseits, den Besuch des Pavillons «Die Bahnen» innerhalb der Ausstellung zu fördern. Diese Werbeaufgaben wurden durch Gratisabgabe von EXPO-Taschenfahrplänen, Einrücken von Inseratserien in die Tagespresse, besondere Ausgestaltung von Schaufenstern und durch Schaffung von Plakaten in verschiedenen Ausführungen gelöst.



Tausende von Besuchern bestaunten täglich den nach dem Patent von Walt Disney durch E. A. Heiniger gedrehten und von B. Schulé vertonten Circarama-Film.

3. Die SBB als Aussteller an der EXPO

«Das Verkehrsmittel für alle, das uns Schweizer miteinander und unser Land mit Europa verbindet», so hieß das Hauptthema, nach dem die Eisenbahnen von der EXPO im Sektor «Verkehr» eingereiht wurden. Ferner war den Bahnen aufgetragen, als besondere Wesensmerkmale des schienengebundenen Verkehrs die Aspekte «Komfort», «Zuverlässigkeit» und «Wirtschaftlichkeit» darzustellen sowie das Bild der Bahnen in der vielgestaltigen Landschaft der Schweiz zu zeigen. In enger Zusammenarbeit aller Fachdienste der SBB sowie mit Vertretern der Privatbahnen und der Industrie kam dann der Pavillon «Die Bahnen» zustande.

Am Eingang in den Pavillon erinnerten riesige, sich drehende Lokomotivräder auf stählernen Schienen an die Grundprinzipien der Eisenbahn: die kleine Reibung zwischen Rad und Fahrbahn, die großen zulässigen Raddrücke und die Möglichkeit, Züge zu bilden. Dies alles sind Voraussetzungen für ein Verkehrsmittel, das vor allem geeignet ist, große Mengen, die sich zu kräftigen Verkehrsströmen vereinigen lassen, auf wirtschaftliche Weise zu befördern. Ein Ausschnitt über dem zweiachsigen Drehgestell der neuesten elektrischen Lokomotive und andere Objekte wollten den Besucher darauf aufmerksam machen, daß die Schweizer Bahnen elektrisch und damit wirtschaftlich betrieben werden.

Gezeigt wurde überdies, daß die Lokomotive mit dem Gleisbildstellwerk und dem Signal in Verbindung steht und daß somit bei der Eisenbahn nicht nur der Weg, sondern auch das Fahrzeug – auf das sich Signalbegriffe als Befehle übertragen lassen – gesichert ist. Zum Thema «Sicherheit und Zuverlässigkeit» gehörte ferner das Modell der in die Stadt führenden Züge, welches hervorhob, daß die Bahn immer, zu jeder Tages- und Nachtzeit, bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit, den Reisenden zuverlässig mitten ins Herz der Städte bringt. Übersichtlich angeordnete Ausschnitte aus den verschiedenen Typen von Reisewagen – Sitzplatzwagen, Liegewagen, Schlafwagen und Speisewagen – wiesen auf die zahlreichen Formen des fahrenden Komfortes hin. Ein Modell des neuen Bahnhofes Bern führte dem Betrachter vor Augen, wie die Umsteigerelationen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln (Normalspurbahn, Schmalspurbahn, Postauto, innerstädtischer Verkehrsbetrieb) verbessert werden.

Die wichtigste und sicherlich auch die spektakulärste Ergänzung der thematischen Schau war das in der Schweiz erstmals gezeigte «Circarama», ein Film-Rundtheater mit einer 90 m langen, kreisförmig angeordneten Leinwand. Der Besucher, der inmitten des musikalisch umrahmten Filmgeschehens stand, wurde auch hier mit dem Komfort, der Sicherheit und Zuverlässigkeit sowie der Wirtschaftlichkeit der Bahn vertraut gemacht. Er fühlte sich selber im komfortablen Wagen des TEE-Zuges, er fuhr in sicherer Fahrt durch die Schweiz, und er sah die Bahn bei der wirtschaftlichen Bewältigung großer Transportaufgaben. Die Besucher wurden aber auch in manch schöne Ortschaft, in stille Winkel, zu bezaubernd schönen Aussichtspunkten und mitten in das Leben und Treiben des Volkes geführt und würdigten am Schluß der Darbietung das Filmwerk mit spontanem Applaus.

V. Beteiligung an Unternehmungen

Die Unternehmungen, an denen die Bundesbahnen mit einem Nominalwert von je 1 Mio Franken und mehr beteiligt sind, werden hier einzeln aufgeführt. Der Nominalwert dieser Beteiligungen beträgt 59,3 Mio Franken. Das sind 94,5% des Nominalwertes aller Beteiligungen der Bundesbahnen am Ende des Jahres 1964.

Partner-Elektrizitätswerke

Die «Kraftwerk Göschenen AG» wies in ihrem zweiten Betriebsjahr 1963/64 eine Energieproduktion aus von 379 Mio kWh. Davon entfielen 269,5 Mio kWh auf die Stufe Göschenenalp–Göschenen und 109,5 Mio kWh auf die Stufe Andermatt–Göschenen. Die Produktion blieb um 3,3 Mio kWh hinter der vorjährigen zurück. Es wurde wie im Vorjahr eine Dividende von 4% ausgeschüttet.

Die «Etelwerk AG» erzeugte im Geschäftsjahr 1963/64 total 151,7 Mio kWh gegenüber 252,7 Mio kWh im Vorjahr. Das ist die kleinste Jahresproduktion aller 27 Betriebsjahre des Etzelwerkes. Der natürliche Zufluss des Sihlsees betrug mit 165,1 Mio m³ nur 70,9% des langjährigen Mittelwertes. Er wurde durch 14,6 Mio m³ Pumpwasser aus dem Zürichsee ergänzt. Die Dividende wurde auf 5% festgesetzt.

Die «Kraftwerk Rupperswil-Auenstein AG» erzeugte im Geschäftsjahr 1963/64 159,9 Mio kWh (Vorjahr 193,6 Mio kWh). Die Wasserführung der Aare erreichte nur 75% des langjährigen Durchschnitts. Der Minderabfluss betrug im Winterhalbjahr 20% und im Sommerhalbjahr 29%. Die Dividende betrug 4%.

Die «Kraftwerk Wassen AG» erzeugte im Geschäftsjahr 1964 264 Mio kWh (Vorjahr 264,4 Mio kWh). Die letzte bezahlte Dividende für das Jahr 1963 betrug 5%.

Die «Centrale thermique de Vouvry SA» setzte die Bauarbeiten im Berichtsjahr 1963/64 unter günstigen Verhältnissen fort. Am 30. September 1964 wies das Baukonto 56,9 Mio Franken auf. Im Mai 1964 wurde eine 4½%-Obligationenanleihe von 40 Mio Franken zum Emissionskurs von 99% aufgenommen (Bild Seite 44).

Die «Walliser Elektrizitätsgesellschaft AG Electra-Massa» begann im Berichtsjahr mit den Arbeiten für die erste Bauetappe. Die Bundesbahnen sind am Aktienkapital von gegenwärtig 20 Mio Franken mit 10% beteiligt und haben sich zusätzlich vertraglich einen Energieanteil von 10% gesichert.

Die «SUISATOM AG» beschränkte sich im Geschäftsjahr 1963/64 wiederum auf die Mitwirkung beim Bau des Versuchsatomkraftwerkes Lucens im Rahmen der «Nationalen Gesellschaft zur Förderung der industriellen Atomtechnik (NGA)». Am Aktienkapital von 12 Mio Franken (einbezahlt 10,8 Mio) sind die Bundesbahnen mit 10% beteiligt.

Andere Unternehmungen

Die Umsätze der «INTERFRIGO, Internationalen Gesellschaft der Eisenbahnen für Kühltransporte» stiegen weiter an. Die Zahl der Transporte erhöhte sich um über 20000 auf rund 169000. Davon entfallen 32% auf die eigenen und 68% auf die gemieteten Wagen. Die Verzinsung des verhältnismäßig niedrigen Genossenschaftskapitals betrug für 1963 10% netto. Zum Ausgleich verbürgen die acht Gründungs-Mitgliedverwaltungen, zu denen auch die SBB gehören, die Anleihen und Darlehen der INTERFRIGO.

Die «EUROFIMA, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial» nahm im Jahre 1964 neue Mittel auf: 50 Mio Franken 5% öffentliche Anleihe und Bankkredit, 23 Mio Franken 5,5% Kredit von einem Bankkonsortium und 50 Mio DM 5,5% öffentliche Anleihe. Die Bilanzsumme der Gesellschaft erhöhte sich auf rund 634 Mio Franken. Das Aktienkapital wurde wiederum zum statutarischen Höchstsatz von 4% verzinst.

Die Entwicklung der «Swissair, Schweizerischen Luftverkehr-Aktiengesellschaft» hat mit der im Jahre 1964 seit langem nicht mehr verzeichneten Zuwachsrate im Weltluftverkehr Schritt gehalten. Insgesamt wurden 493,5 Mio Tonnenkilometer angeboten, was im Vergleich zum Vorjahr eine Zunahme um 16% darstellt. Der mittlere Auslastungsgrad stieg von 51,8 auf 52,3%; trotz der anhaltenden Teuerung konnten die Flugbetriebskosten pro angebotenen Tonnenkilometer von 94 auf 89 Rp. gesenkt werden. Die Dividende beträgt 6%.

Die «Große Schanze AG», die im Parkterrasse-Gebäude über den Perrons 5 und 6 des neuen Bahnhofes Bern Einstellhallen für rund 500 Automobile eingerichtet hat, konnte diese wie vorgesehen am 1. Februar 1964 in Betrieb nehmen. Diese neue Parkierungsmöglichkeit erfreut sich nach Überwindung gewisser Anlaufschwierigkeiten erwartungsgemäß eines steigenden Zuspruchs. Während im Februar 1964 erst etwas über 2000 Kurzparkierer gezählt wurden, hat sich deren Zahl bis zum Jahresende verzehnfacht. Im Dezember 1964 benützten 22700 Kurzparkierer die Anlage, und an einigen Tagen war sie bereits vollbesetzt.