

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1967)

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>

I. Verkehr

Reiseverkehr

Mit 226,1 Mio beförderten Reisenden blieb der Personenverkehr der Bundesbahnen im Berichtsjahr um 4,2% hinter dem Ergebnis des Vorjahres (236,1 Mio) zurück und war damit nur wenig höher als im Jahr 1960. Die Einnahmen aus dem Reiseverkehr, der ausser dem Personenverkehr auch den Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, verminderten sich trotz der zu Beginn des Jahres in Kraft getretenen partiellen Tariferhöhung um 2,8 Mio Franken (0,5%) auf 552,5 Mio Franken.

Die sich seit 1965 – im Berufs- und Schülerverkehr bereits seit 1963 – abzeichnende rückläufige Entwicklung des Personenverkehrs hat sich somit im Berichtsjahr fortgesetzt und zum Teil verstärkt. Eine Rückbildung haben auch der schweizerische Geschäftsreiseverkehr und namentlich der internationale Verkehr erfahren; hier waren im Vorjahr noch steigende Frequenzen zu verzeichnen. Dagegen vermochte der schweizerische Einzelreiseverkehr den Vorjahresstand knapp zu halten. Dasselbe gilt für den schweizerischen Gruppenreiseverkehr, wobei der allgemeine Gesellschafts- und Schulreiseverkehr eine weitere Einbusse erlitt, während im bahnorganisierten Gesellschaftsreiseverkehr die Frequenzen erheblich gesteigert werden konnten.

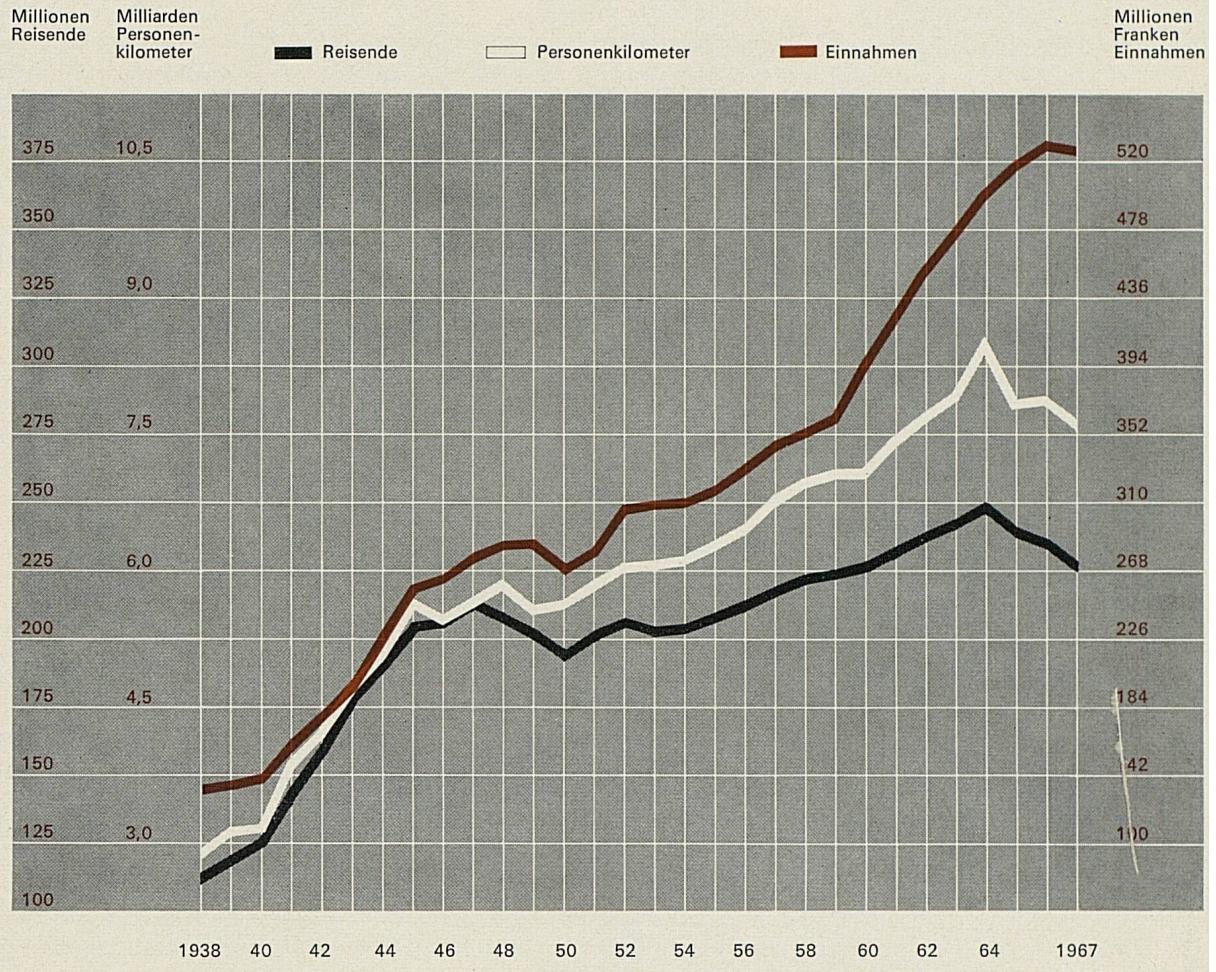
Das Entwicklungsbild des Bahnreiseverkehrs ist um so unbefriedigender, als die übrigen Verkehrsträger eine weitere, wenn auch im Vergleich zum Vorjahr etwas abgeschwächte Verkehrszunahme aufweisen.

Der Verkehrsrückgang ist insbesondere auf die verschärzte Konkurrenz der übrigen Verkehrsträger zurückzuführen, die sich im weiteren Vordringen der individuellen Motorisierung in immer breitere Volksschichten, in einer Zunahme der Rundfahrten und internationalen Pendelfahrten mit Autocars sowie in der expansiven Entwicklung des Angebotes im schweizerischen und internationalen Luftverkehr (Linien- und Charterverkehr) äussert. Negative Auswirkungen hatten ferner die unsichere politische Lage (Nahostkonflikt), die in der Schweiz und in andern Ländern getroffenen Massnahmen zur Konjunkturdämpfung und zur Verminderung der Zahl der ausländischen Arbeitskräfte, die britischen Devisenrestriktionen sowie die Abwertung der Währungen in Grossbritannien und Dänemark. Hievon wurde namentlich der internationale Verkehr betroffen.

Beim Berufsverkehr wirkten sich neben dem bereits erwähnten Rückgang der Zahl der Gastarbeiter überdies die Dezentralisierungstendenz in der Industrie, die fortschreitende Einführung kurzer Mittagspausen und die vermehrten firmeneigenen Personal-Strassentransportdienste verkehrsmindernd aus. Im binnenschweizerischen Verkehr hat sich die seit einigen Jahren feststellbare Verlagerung auf weitere Entfernung fortgesetzt. Der bisherige Anstieg der Erstklassquote ist zum Stillstand gekommen.

Wie der Personenverkehr, so war auch der Gepäckverkehr rückläufig. Demgegenüber ist bei den internationalen Autotransporten in Reisezügen eine weitere Zunahme zu verzeichnen. Auch die Zahl der durch die Eisenbahn-Alpentunnel beförderten Autos stieg noch an, jedoch in geringerem Ausmass als im Vorjahr und mit deutlicher Verflachung im Sommer und am Jahresende.

Entwicklung des Personenverkehrs (Einander angepasste Massstabe)

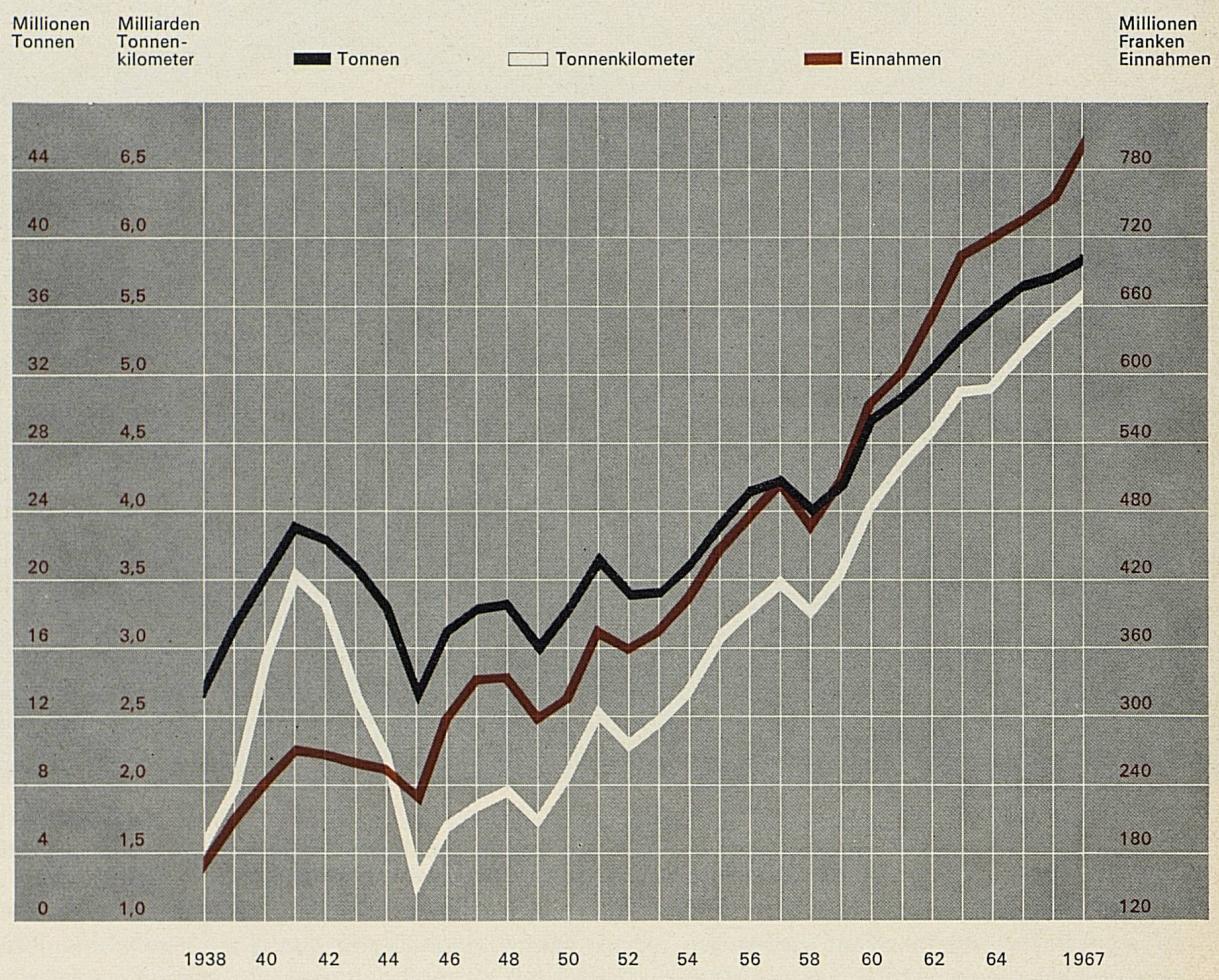


Güterverkehr

Der Güterverkehr, dem im Gegensatz zu früheren Jahren der Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen nicht mehr zugerechnet wird, erhöhte sich im Berichtsjahr um 900 000 t (2,3%) auf 38,58 Mio t. Dabei entfielen 29,06 Mio t – 1,3% mehr als im Vorjahr – auf die schweizerischen Transporte (Binnenverkehr sowie Import und Export) und 9,52 Mio t – 5,6% mehr – auf den Transitverkehr. Dank der Verkehrszunahme und den auf 1. Januar 1967 in Kraft getretenen Tariferhöhungen stiegen die Frachteinnahmen um 6,6% und erreichten mit 815,1 Mio Franken einen neuen Höchstwert. Nach Verkehrsarten haben sich die Einnahmen in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:

	1965	1966	1967	
Wagenladungen	Mio Franken	538,6	556,0	597,0
Stückgüter	Mio Franken	162,1	160,2	169,5
Post	Mio Franken	45,5	48,3	48,6
Güterverkehr total	Mio Franken	746,2	764,5	815,1

Entwicklung des Güterverkehrs (Einander angepasste Massstäbe)



Die Mehreinnahmen des Berichtsjahrs von 50,6 Mio Franken entfielen zu rund 37 Mio auf die höheren Tarife und zu rund 14 Mio auf die Verkehrszunahme. Allein 12 Mio Franken stammen aus der Zunahme des Transitverkehrs. Die aus der Tariferhöhung erwarteten Mehreinnahmen konnten somit ohne Verkehrsverlust realisiert werden, waren also marktmässig tragbar.

Das quantitative Verkehrsaufkommen ist dadurch gekennzeichnet, dass die schweizerischen Transporte seit drei Jahren nur noch leicht ansteigen, während die Durchfuhr noch stark zunimmt. Die Flaute der Aussenhandels- und Binnentransporte ist neben der allgemeinen Konjunkturverflachung namentlich drei Faktoren zuzuschreiben. Von Bedeutung ist einmal der unaufhaltsame strukturelle Rückgang der Kohle einfuhr, welcher durch die Gasfernleitungen noch akzentuiert wird. Ferner bewirkte die geringere Bautätigkeit eine Abnahme der Transporte von Baumaterialien und Bindemitteln, wobei der zurückgehende Bau von Speicher Kraftwerken sich vor allem im Umfang der Zementtransporte zeigt. Schliesslich macht sich auch im Güterverkehr die verschärzte Konkurrenz des Strassen transport gewerbes bemerkbar, und zwar hauptsächlich im grenzüberschreitenden Verkehr.

Die geringere Nachfrage der schweizerischen Wirtschaft nach Transporten hat sich besonders negativ bei den Abfuhren der Bundesbahnen ab den Basler Rheinhäfen ausgewirkt. Diese sind mit 3,5 Mio



Beispiel eines Industrie-Geleiseanschlusses mit Grossverkehr: In den ausgedehnten Geleiseanlagen der Raffinerie Cressier stehen Kesselwagen zur Überfuhr nach Cornaux bereit. Dort werden Blockzüge sowie Zielzüge nach bestimmten Zonen gebildet und zu den Verbrauchszentren geführt.

Tonnen auf den Stand von 1956/57 zurückgefallen; vor allem waren weniger Kohle, Eisen und Mineralöle zu befördern. Der Transport von Erdölprodukten hat indessen gesamthaft noch zugenommen, insbesondere ab den Inlandraffinerien Aigle und Cressier, die im Jahre 1967 bereits 38% des schweizerischen Konsums deckten. Dank der leistungsfähigen Transportorganisation auf der Schiene mit Einsatz programmierter Kesselwagenzüge vermochte die Bahn trotz rückläufiger Direktimporte ihren Beförderungsanteil beim Mineralöl mit rund 60% zu behaupten.

Reflektiert die interne Verkehrsentwicklung das zögernde Wachstum der schweizerischen Wirtschaft, das vor allem im wenig angestiegenen Bruttonsozialprodukt (plus 1,5 bis 2%) sowie in den Indikatoren für Industrieproduktion und Beschäftigung, Kleinhandelsumsätze und Bautätigkeit zum Ausdruck kommt, so ist der internationale Transit namentlich dank der stabilen Konjunktur Italiens weiter angewachsen. Der Verkehr entwickelte sich indessen nach Richtungen recht unterschiedlich. Die Durchfuhr Nord/Süd, d. h. die italienischen Importe, stiegen um 720 000 t auf 6,2 Mio t, während der Transit Süd/Nord – teilweise wegen der Rezession in Deutschland – um 160 000 t auf 2,4 Mio t zurückging. Rückläufig war auch der Transit West/Ost, nämlich um 55 000 t auf 0,9 Mio t.

Über Basel kamen im Berichtsjahr 7,5 Mio t Transitgüter oder 80% der gesamten Durchfuhr herein, wovon 1,3 Mio t in den Rheinhäfen umgeschlagen wurden. Die verschifften Transitmengen nahmen – im Gegensatz zu den Rheinimporten – erheblich zu.

Im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse haben sich die transitierenden Huckepack-Transporte im Berichtsjahr mehr als verdoppelt.

Am gesamten Bahntransit durch die Schweiz – Versand und Empfang zusammengerechnet – waren Italien mit 92%, Deutschland mit 56%, Frankreich mit 20% und die Beneluxstaaten mit 16% beteiligt. Auf die skandinavischen Länder entfielen 5%, auf Österreich 4% sowie auf Grossbritannien und die Oststaaten je 3% der Durchfuhr. Als hauptsächlicher Transitpartner leitet Italien über zwei Fünftel seines auf dem Landweg beförderten Güterverkehrs mit Nordwesteuropa via SBB und BLS; je rund ein Fünftel benützt die französischen und österreichischen Bahnen und ein weiterer Fünftel umfährt die Schweiz auf der Strasse.

Im Frühjahr 1968 können die Bundesbahnen die 200 millionste Transittonne seit ihrem Bestehen befördern. Es dauerte 32 Jahre, bis die ersten 50 Mio. t erreicht waren, weitere 16 Jahre für die nächsten 50 Mio. t, 12 Jahre für nochmalige 50 Mio. t und nun noch 6 Jahre bis zur «Jubiläumstonne». Diese Dienstleistung am europäischen Gütertausch entspricht nach dem heutigen Stand einer Gesamtzahl von rund 700 000 Transitgüterzügen mit einer Länge von etwa 230 000 Kilometern.

II. Tarife

Reiseverkehr

Auf den 1. Januar 1967 traten im Sinne von Sofortmassnahmen teilweise Tariferhöhungen in Kraft. Hierzu wurden die Fahrpreise in der 1. Klasse (Erhöhung des Preisverhältnisses von 2. Klasse zu 1. Klasse von 1:1,45 auf 1:1,5) sowie die Preise für Schulfahrten, Halbtaxabonnemente, Netzabonnemente und Streckenabonnemente betroffen. Bei den Streckenabonnementen für den Berufsverkehr wurden aus Rationalisierungsgründen gleichzeitig das Sortiment reduziert und das System der unbeschränkten Fahrten verwirklicht. Der Tarifindex erhöhte sich um 4% auf 170 (1939 = 100). Er blieb indessen nach wie vor weit unter dem Landesindex der Konsumentenpreise und dem Index der Angestellten- und Arbeiterlöhne.

Nachdem die Teuerung durch die Rationalisierungs- und Produktivitätsgewinne sowie durch die Mehreinnahmen nur knapp aufgefangen werden konnte und weitere zusätzliche Aufwendungen bevorstehen (Revision der Beamtenordnung, des Arbeitzeitgesetzes usw.), wird eine neue baldige allgemeine Tariferhöhung nicht zu umgehen sein.

Die kommerzielle Tätigkeit stand im Zeichen einer verstärkten Verkaufs- und Verkehrsförderung. Zur besseren Schulung des Verkaufspersonals gelangten besondere Seminare zur Durchführung. Ein gesteigerter Einsatz wurde vor allem im bahnseitig organisierten Gesellschaftsreiseverkehr entfaltet.

Die Winter-Sonntagsbillette wurden im bisherigen und die Winter-Sportbillette sowie die Sommer-Ausflugsbillette ab grösseren Städten in etwas erweitertem Rahmen ausgegeben. Auch wurde die Fahrvergünstigung für Familien auf die beiden zuletzt erwähnten Billetarten ausgedehnt. Die Aussteller und Besucher der grossen schweizerischen Messen und Ausstellungen sowie die Teilnehmer an verschiedenen kulturellen und sportlichen Veranstaltungen von gesamtschweizerischer Bedeutung kamen wiederum in den Genuss der Fahrvergünstigung «Einfach für Retour».

Der «Gemeinsame internationale Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck» erfuhr eine Reihe von Änderungen infolge Tariferhöhungen in Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Grossbritannien, Norwegen, Schweden und Spanien. Zur Förderung des Fremdenverkehrs auf der Schiene entschlossen sich die SBB zusammen mit einigen europäischen Bahnen, den Reisebüros für die Organisation von Einzel-Pauschalreisen mit der Bahn, sogenannten «Rail Inclusive Tours» (RIT), auf den Fahrpreisen eine Ermässigung von 20% zu gewähren. Auch im Berichtsjahr schenkten die SBB dem Ausbau ihrer kommerziellen Stellung im internationalen Verkehr besondere Aufmerksamkeit und verstärkten ihre Beziehungen und Kontakte mit den Agenturen der Schweizerischen Verkehrszenrale sowie mit den ausländischen Bahnen und Reisebüros.

Güterverkehr

Auf Jahresbeginn 1967 wurden auch die Tarife im Wagenladungs- und Stückgutverkehr hinaufgesetzt. Diese «Sofortmassnahmen» erhöhten den Frachtindex um 6,5 auf 140 Punkte (1939 = 100). Auch so bleibt der Index immer noch weit hinter der allgemeinen Teuerung zurück, erreichen doch der Index der Konsumentenpreise 238 und der Grosshandelsindex sogar 241 Punkte (Stand Ende 1967). Damit leisten die Bahnen weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Tiefhaltung der volkswirtschaftlichen Transportkosten.

Im Berichtsjahr wurde der Expressgutverkehr neu dem Güterverkehr zugerechnet. Das bisherige Verfahren der Selbsttaxierung dieser Sendungen konnte dabei weitgehend durch das zeitgemäss Pauschalsystem abgelöst werden. Am 1. Juni wurde ein neuer Stückgut-Frachtbrief im Postkartenformat eingeführt, der auf Wunsch auch als Endlos-Formular zur rationellen Beschriftung mit Schreibautomaten, Lochkarten- und Datenverarbeitungsanlagen geliefert werden kann.

Das Reglement über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen (Transportreglement) ist überarbeitet und vom Bundesrat in revidierter Form auf den 1. November 1967 in Kraft gesetzt worden. Die unter Mitwirkung der Wirtschaftsvertreter und der Eisenbahnen in der Kommerziellen Konferenz beantragten Änderungen betreffen vor allem die Öffnungszeiten der Schalter sowie die Belade- und Entladefristen, womit den Bahnen eine grössere Beweglichkeit in der Gestaltung ihres Angebotes gewährt wurde.

Der aufkommende Transcontainer-Verkehr gab Anlass zur Herausgabe eines neuen europäischen Wagenladungstarifes für Transcontainer auf den 1. Mai 1967. Mit der privaten Behältergesellschaft «Trans-Europe-Rail-Route-Express» (TERRE) mit Sitz in Brüssel, die der Kundschaft gegenüber als Frachtführer auftritt, kam eine vertragliche Zusammenarbeit zustande. Im Herbst 1967 wurden die ersten Transporte aufgenommen. Von der Gründung der Gesellschaft «Intercontainer» ist an anderer Stelle die Rede (Seite 18). Zur Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse gründeten Spediteure und Lastwagenunternehmer die HUPAC SA mit Sitz in Chiasso, der auch die Bundesbahnen beitreten.

Die Abwertung des englischen Pfunds sowie im Gefolge der dänischen Krone und der spanischen Peseta bedingte eine aufwendige Überarbeitung der direkten Tarife mit Grossbritannien, Dänemark und Spanien. Das Inkrafttreten der Mehrwertsteuer in Deutschland und Frankreich auf den 1. Januar 1968 führt auch im Verkehrswesen zu Preisänderungen. Diese wirken sich auf zahlreiche internationale Tarife aus.

Im Berichtsjahr konnte die vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) bestellte Arbeitsgruppe zur Schaffung einer Tarifdoktrin im Güterverkehr ihre umfangreichen Arbeiten vollenden. Die SBB waren mit der Redaktion des Schlussberichtes betraut.

III. Betrieb

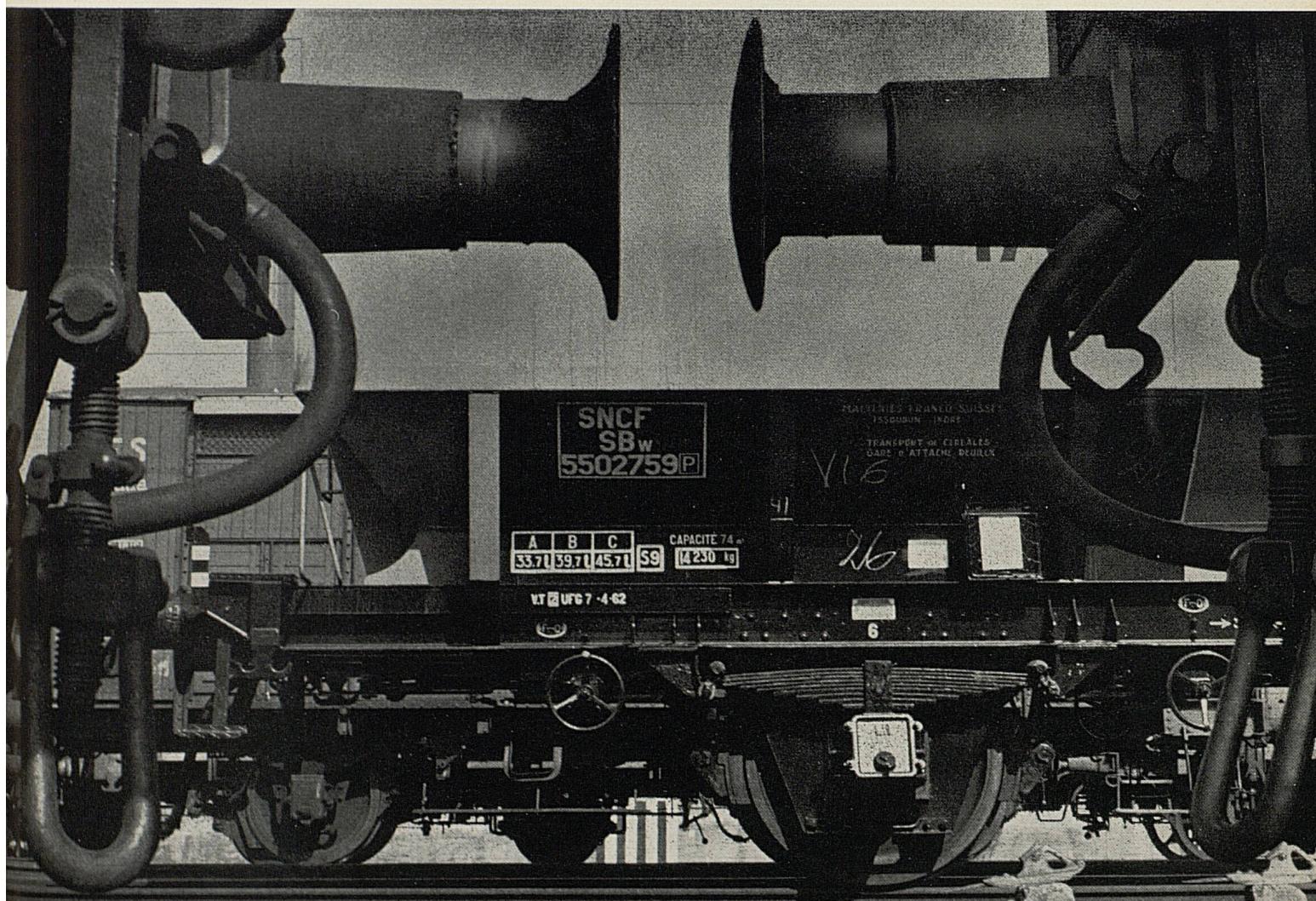
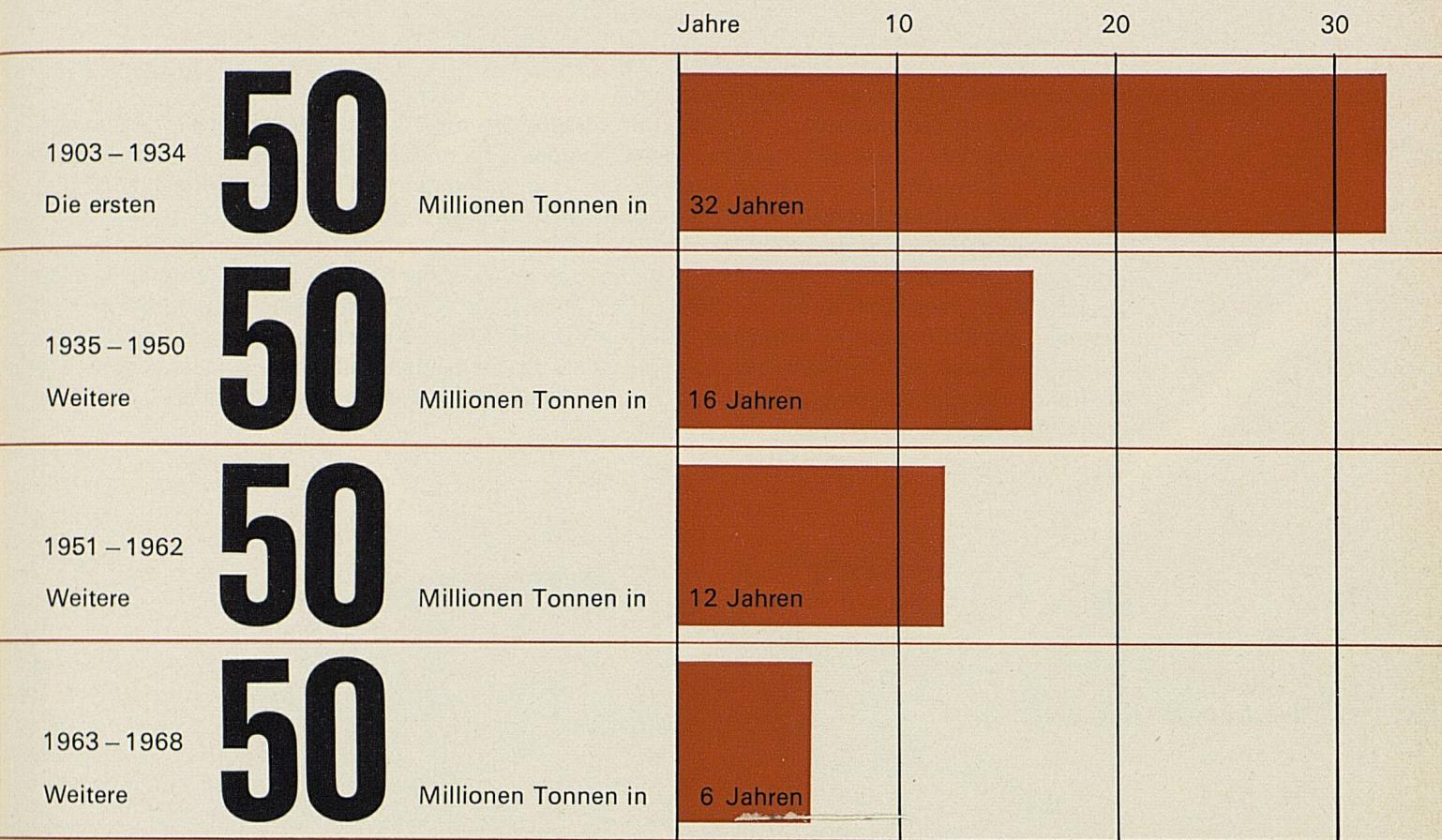
Betriebsleistungen

Der Bahnbetrieb konnte im Berichtsjahr im allgemeinen normal und ohne wesentliche Störungen abgewickelt werden. Dagegen entstanden beim Grenzübergang Chiasso bei der Umstellung der Betriebsweise im neuen Rangierbahnhof Verzögerungen und Stauungen. Diese Übergangsschwierigkeiten sind jedoch überwunden, und die seither erzielten Spitzenleistungen im Verkehr über die Gotthardlinie bestätigen die grössere Leistungsfähigkeit der neuen Anlagen und die Zweckmässigkeit der hierfür aufgewendeten beträchtlichen finanziellen Mittel.

Der am 28. Mai in Kraft getretene Zweijahres-Fahrplan 1967/69 brachte sowohl im Reise- als auch im Güterverkehr ausserordentlich viele Änderungen. Obwohl bei den Reisezügen gegenüber der vorhergegangenen Fahrplanperiode Mehrleistungen von insgesamt 550 km pro Tag angeboten werden, liess sich die Zahl der Zugstunden – dank Erhöhung der Geschwindigkeiten – um etwa 77 verringern.

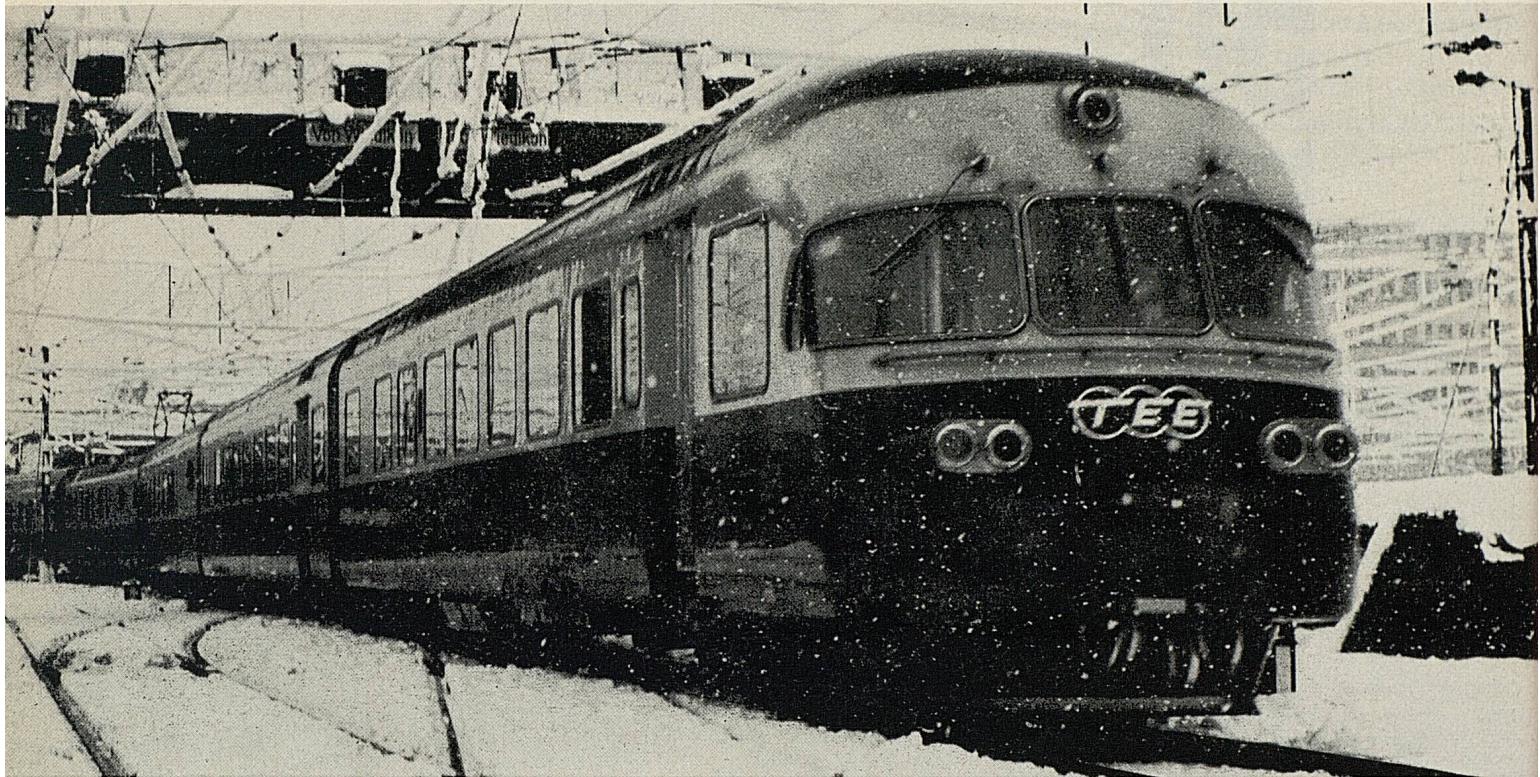
Einer besonderen Belastungsprobe wurde der Verkehrsapparat durch das vom 22.–25. Juni in Bern abgehaltene 67. Eidg. Turnfest ausgesetzt. Während sich der Hintransport von rund 30 000 Turnern auf drei Tage verteilte und sich damit verhältnismässig leicht bewerkstelligen liess, war für den Rücktrans-

200 Millionen Transittonnen seit Bestehen der SBB



port, der sich auf Sonntag, den 25. Juni konzentrierte, ein minutiös ausgearbeitetes Transportprogramm erforderlich. Am Nachmittag verliessen innerhalb von rund drei Stunden nicht weniger als 34 Extrazüge den Festort, von denen je 13 in Bern und Ostermundigen und 8 in Bern/Wilerfeld abfuhren. Hin- und Rücktransport wickelten sich ohne nennenswerte Störungen ab.

Im schweizerischen Güterverkehr kommt der Führung programmierten Züge immer grössere Bedeutung zu, bieten sie doch sowohl dem Verfrachter als auch der Bahn besondere Vorteile. Die Zahl dieser Züge stieg von 9247 im Jahre 1966 auf 10605 im Jahre 1967, wobei sich die beförderten Bruttotonnen von 9,7 Mio auf 11,1 Mio erhöhten. Mit diesen Zügen werden vornehmlich Kies, Tonerde, Dünger und flüssige Brennstoffe transportiert. Allein ab den beiden Raffinerien sind im vergangenen Jahr rund 1300 programmierte Kesselwagenzüge mit einer Last von durchschnittlich 1200 Bruttotonnen geführt worden.

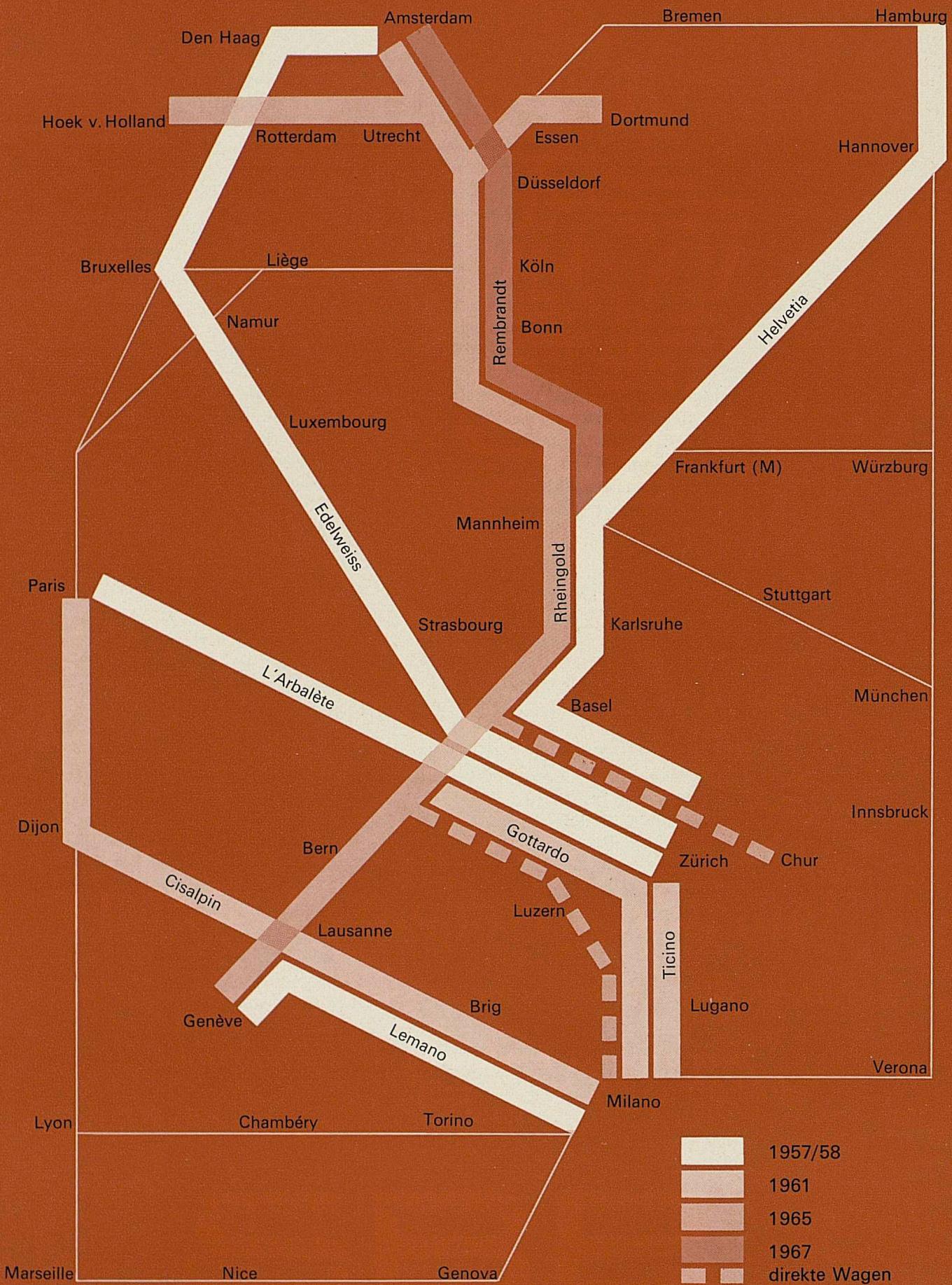


Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene

Die Europäische Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (EFK) hatte 1966 beschlossen, die in Aussicht genommene Regelung über den Zweijahresfahrplan etwas zu lockern und im Zwischenjahr jeweils eine Fachtechnische Tagung abzuhalten, um unvermeidliche Änderungen an den grundsätzlich für die ganze Zweijahresperiode geltenden Fahrplänen besser koordinieren zu können. Diese Tagung fand erstmals vom 27. September bis 6. Oktober 1967 unter dem Vorsitz der SBB in Paris statt. Dabei wurden insbesondere Anträge geprüft, die auf eine Anpassung der Leistungen der Eisenbahn an den technischen Fortschritt sowie an die Verkehrsentwicklung hinzielen. Die Internationale Reisebüro-Sonderzüge-Konferenz (IRSK) trat unter dem Vorsitz der SBB im November in Neapel zusammen und befasste sich eingehend mit der Festlegung der im Jahre 1968 zu führenden Extrazüge. Für die kommende Sommersaison sind 844 Züge mit Bestimmung Schweiz und im Transit durch die Schweiz vorgesehen. In verschiedenen Verbindungen liessen sich Fahrplanverbesserungen erzielen.



10 Jahre Trans-Europ-Expresszüge von und nach der Schweiz



Die Europäische Güterzugfahrplankonferenz (LIM) konnte sich dank der zweijährigen Fahrplanperiode auf eine Frühjahrssitzung beschränken. Mit der Ausarbeitung des am 28. Mai 1967 in Kraft getretenen neuen Internationalen Güterkursbuches LIM sind an dieser Tagung die Beschlüsse des Jahres 1966 verwirklicht worden.

Die Vollversammlung des Internationalen Güterwagenverbandes (RIV) genehmigte an der ordentlichen Sitzung vom Oktober 1967 in Erfurt den ihr vom Verbandsausschuss unterbreiteten Entwurf zu neuen Satzungen und zum Übereinkommen. Ferner setzte sie neue Mietansätze für Güterwagen fest, wobei sie höhere Ansätze für Drehgestellwagen mit einer Lastgrenze von 40 t oder mehr einführte. Schliesslich wurden die SBB als geschäftsführende Verwaltung für die Periode 1968 bis 1971 bestätigt.

Der EUROP-Ausschuss, das leitende Organ der EUROP-Güterwagengemeinschaft, trat Ende November 1967 in Amsterdam zusammen und besprach Ausgestaltung und Entwicklung des EUROP-Wagenpools sowie Zukunftsprobleme der Gemeinschaft. Der Ausschuss beschloss ferner eine Erhöhung der Mietsätze mit Wirkung ab 1. März 1968. Am Ende des Berichtsjahres umfasste der EUROP-Pool 93 760 gedeckte und 123 255 offene Wagen.

Die von den Mitgliedsverwaltungen der EUROP-Güterwagengemeinschaft mit Ausnahme der Österreichischen Bundesbahnen in Aussicht genommene Schaffung eines gemeinschaftlichen Parks von zweiachsigen Flachwagen konnte nach Abklärung aller damit verbundenen Probleme nun auf 1. Januar 1968 verwirklicht werden. Mit der gemeinsamen Bewirtschaftung von über 37 000 zweiachsigen Flachwagen ist ein weiterer Schritt auf eine immer engere Zusammenarbeit zwischen den europäischen Eisenbahnen getan worden.

Rationeller Güterumschlag

Seit Jahren wird den Einrichtungen für einen zeit- und kostensparenden Güterumschlag volle Aufmerksamkeit geschenkt. Auch im Berichtsjahr konnten dank neuen technischen Entwicklungen Fortschritte erzielt werden. Die Modernisierung des Güterwagenparkes wurde vor allem bei den Spezialwagen weitergeführt.

Der vielseitigste Spezialwagen ist zweifellos der Schiebedachwagen mit Schiebewänden. Mit 33 m² Bodenfläche und 80 m³ Laderaum ist er einer der grössten gedeckten Güterwagen. Sein Dach und die Seitenwände lassen sich je zur Hälfte übereinanderschieben, wobei eine Dachöffnung von 6 m Länge und 2,53 m Breite und eine Wandöffnung von 5,66 m Breite und 2,07 m Höhe entstehen. Mit dem Kran oder Gabelstapler können daher auch schwere und sperrige Güter, die vor Witterungseinflüssen geschützt sein müssen, mühelos ein- und ausgeladen werden. Gegenwärtig sind 300 dieser Wagen im Einsatz und 200 weitere sind bestellt.

Ein neues Mittel des kombinierten Verkehrs ist der Transcontainer. Dieser in den USA seit Jahren verwendete Grossbehälter wurde zuerst für den interkontinentalen Güteraustausch eingesetzt. Neuerdings findet er nun raschen Eingang auch im kontinentalen Verkehr und hat eine Reihe von europäischen Bahnen veranlasst, die Gesellschaft «Intercontainer» zu gründen (vgl. Seite 18). Der Umschlag dieser Behälter erfordert jedoch entsprechende technische Einrichtungen, deren Beschaffung in die Wege geleitet wurde.

Für den Ein- und Auslad schwerer oder sperriger Güter stehen auf 154 Bahnhöfen und Stationen 173 Krane mit einer Tragkraft von 10 bis 50 Tonnen zur Verfügung. Im Berichtsjahr wurden acht neue Anlagen erstellt, die zum Teil alte, nicht mehr zeitgemässen Krane ersetzen. 27 schwere Hubtraktoren ergänzen diese stationären Einrichtungen. Diese Gabelstapler können von den Bahnkunden auch für den innerbetrieblichen Einsatz angefordert werden.

Die Bahnen stellen ihren Kunden für den Transport von Stückgütern auch Transportgeräte – Kleinbehälter, Boxpaletten und Rollboxen – und für den Wagenladungsverkehr Lademittel – Decken, Ketten, Seile und Deckenträger – zur Verfügung. In den letzten Jahren war es zeitweise schwierig, den stän-

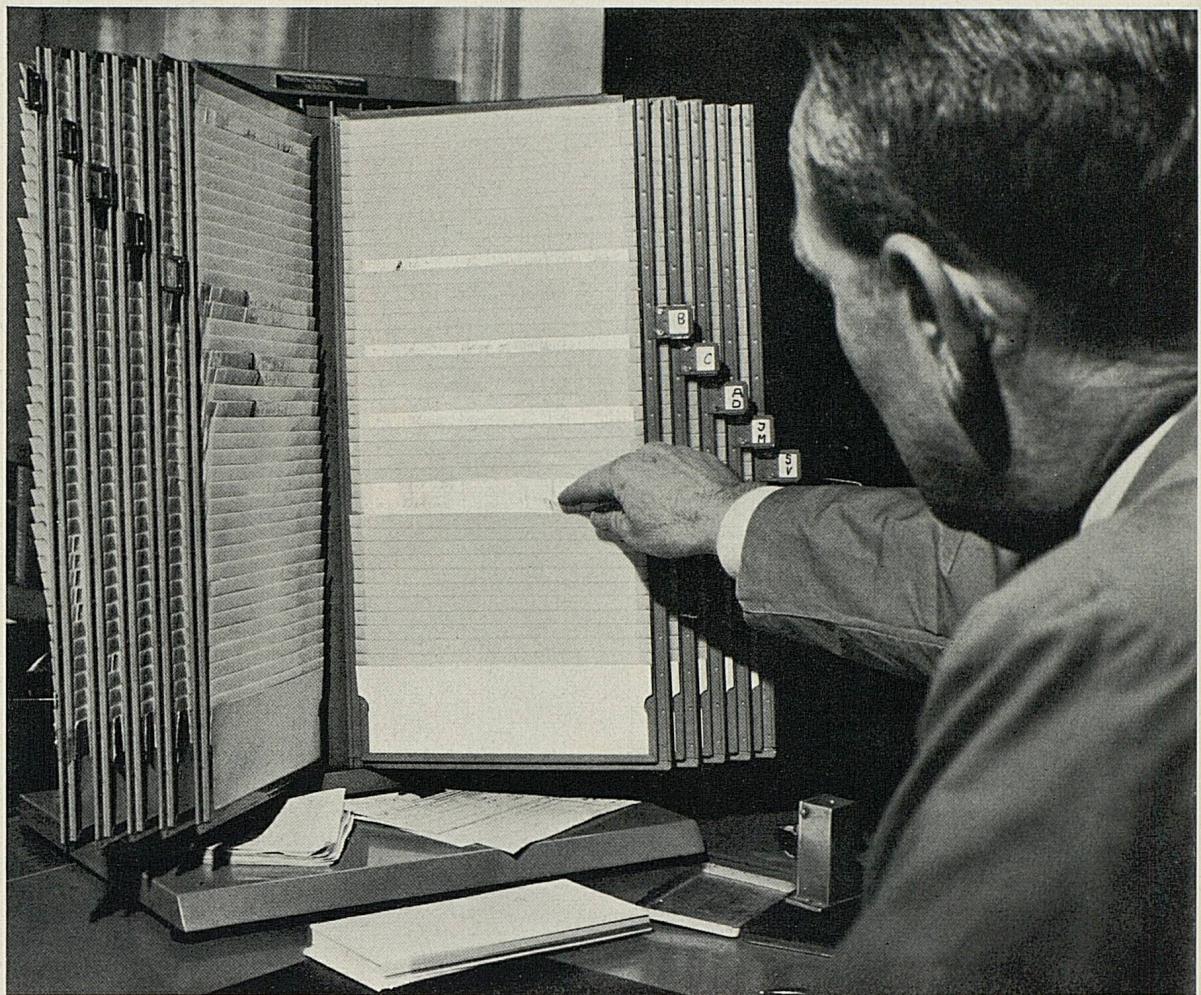


Heikle Transportprobleme!

Machen Sie sich unsere grosse Erfahrung zunutze. Hier die Adresse:

Schweizerische Bundesbahnen Güterverkehr
Mittelstrasse 43 3000 Bern Telephon 031/60 11 11

SBB



Die Flügelkartei mit den eingesteckten Kontrollkarten ermöglicht eine rasche Orientierung über Bestand und Bedarf an Ladegeräten und Lademitteln.

dig wachsenden Bedarf an solchen Geräten zu befriedigen. Trotz jährlicher Vermehrung der Zahl der Geräte mussten in grösserer Masse ausländische Kleinbehälter zugezogen werden, was relativ hohe Kosten verursachte. In einer Arbeitsstudie wurden deshalb Verbesserungsmöglichkeiten in der Bewirtschaftung der Transportgeräte und Lademittel gesucht. Im Gegensatz zur früheren Verteilorganisation, die auf einer grösseren Zahl von Depotstationen beruhte, werden die Geräte neuerdings gleichzeitig mit den Güterwagen nur noch durch fünf Verteilzentralen (Repartitionsbüros) verteilt. Bei Eingang der Geräte auf der Güterverwaltung oder bei der Bestellung werden Kontrollkarten ausgefüllt und in besonderen Flügelkarteien aufgesteckt, womit eine gute Übersicht über Bestand und Bedarf erzielt wird. Über ein System von rund 40 Sammelstellen werden die Meldungen der einzelnen Dienststellen an die Verteilzentralen geleitet, welche für einen zweckmässigen Einsatz besorgt sind. Die neue Organisation wurde im Einvernehmen mit dem Verband Schweizerischer Transportunternehmungen und nach gründlicher, mit modernen Mitteln durchgeföhrter Instruktion des Personals vor dem Einsetzen des Herbstverkehrs in Kraft gesetzt.