

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1969)

**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:** 05.05.2026

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

## I. Verkehr

### Reiseverkehr

Im Jahre 1969 beförderten die Bundesbahnen 231,2 Millionen Reisende, womit das Ergebnis des Vorjahres um 4,2 Millionen Personen oder 1,9% überschritten wird. Die Zahl der Personenkilometer ist stärker gestiegen, nämlich von 7839 auf 8071 Millionen, was einer Zunahme um 3% entspricht. Die mittlere Reiseweite erhöhte sich von 34,5 auf 34,9 km.

Nach einem mehrjährigen Verkehrsrückgang hatte erstmals das Jahr 1968 eine leichte Zunahme der beförderten Personen gebracht. Aber erst im Berichtsjahr ist die Verkehrsmenge deutlich gestiegen und aus dem Wellental des Diagrammes herausgekommen. Die im Jahre 1969 geleisteten Personenkilometer liegen über allen bisher erzielten Jahresergebnissen mit Ausnahme des Jahres 1964, in welchem die Expo 64 in Lausanne stattfand. Die günstige Entwicklung ist vor allem auf den Wirtschaftsaufschwung ab Mitte Jahr und auf die namhaften Verbesserungen im Zugangebot seit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni 1969 zurückzuführen.

Der Ertrag aus dem gesamten Reiseverkehr, der neben dem Personenverkehr den Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, war 1969 mit 624,8 Mio Franken um 58,3 Mio Franken oder 10,3% höher als im Vorjahr. Die im Vergleich zur Entwicklung der Verkehrsmenge wesentlich stärkere Einnahmensteigerung beruht vor allem auf der am 1. November 1968 in Kraft getretenen Tarifierhöhung. Zeitlich gesehen wirkte sich diese Anpassung der Tarife an die gestiegenen Kosten vorerst nachfragehemmend aus. In der ersten Jahreshälfte stagnierte die Zahl der beförderten Personen, und das Total der Personenkilometer war nur wenig höher als im Vorjahr. Der gesamte Verkehrszuwachs wurde praktisch in der zweiten Jahreshälfte erreicht.

Recht erfreulich hat sich der schweizerische Einzelreiseverkehr entwickelt. Dessen Zunahme ist allerdings zu einem erheblichen Teil auf die Ausgabe des verbilligten Halbtaxabonnements für ältere Personen zurückzuführen. Weit stärker ist indessen der internationale Verkehr angestiegen, dem vor allem die günstige konjunkturelle Entwicklung zugute kam. Dagegen stagnieren – trotz vorteilhaften Streckenabonnements – die täglichen Fahrten zur Arbeit und zur Schule weiterhin. Der langfristige Rückgang der vor allem dem Geschäftsreiseverkehr dienenden Generalabonnements und Netzabonnements hält an. Hingegen ist die Zahl der verkauften Halbtaxabonnements infolge Einführung des Altersabonnements steil angestiegen.

Die übrigen Reiseverkehrssparten trugen in geringerem Masse zum erfreulichen Gesamtertrag des Berichtsjahres bei. Die Beförderung von Motorfahrzeugen durch die Alpentunnel nahm nach dem im Jahre 1968 erfolgten beträchtlichen Rückgang wiederum etwas zu.

### Güterverkehr

Im Berichtsjahr überschritt das Transportvolumen erstmals die Schwelle von 40 Mio Tonnen und erreichte insgesamt 42,6 Mio Tonnen. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 2,9 Mio Tonnen oder 7,2% und liegt wesentlich über den Werten der letzten Jahre (Durchschnitt von 3,9% in den Jahren 1960–1968). Diese hohe Beförderungsmenge war auf Grund der mittelfristigen Verkehrsprognose erst nach 1970 zu erwarten. Sie ist einerseits dem starken Wirtschaftsaufschwung in der Schweiz und im Ausland zuzuschreiben, andererseits aber auch in nicht geringem Masse der intensiven Marktbearbeitung zu verdanken. Dieser Erfolg ist um so erfreulicher, als der Wettbewerb in allen Bereichen, besonders aber im internationalen Verkehr, härter geworden ist. Die Verkehrssteigerung hat im Verlauf des Berichtsjahres – mit Ausnahme des Monats Februar – ungebrochen angehalten. Im Juli und Oktober waren monatliche Verkehrsspitzen von über 4 Mio Tonnen zu bewältigen.

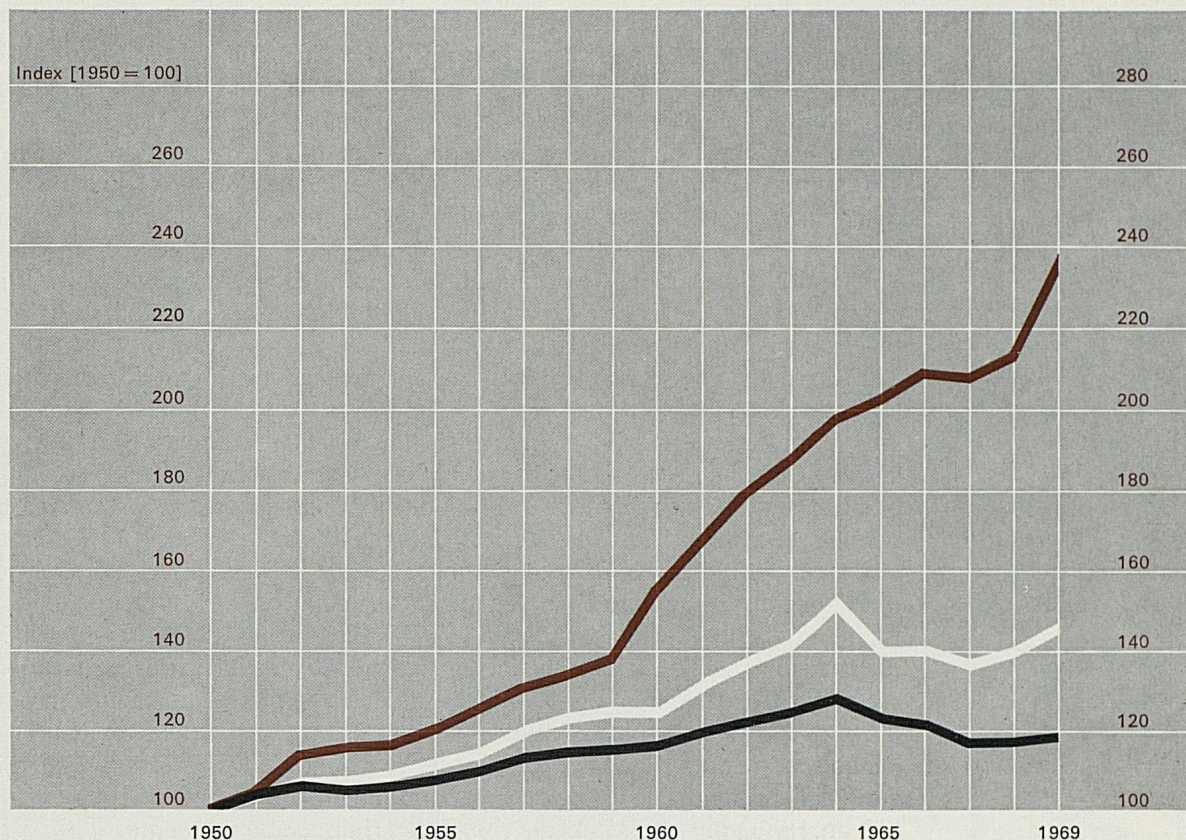
Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind um 88,7 Mio Franken oder 10,6% auf 924,7 Mio Franken angestiegen. Zuzufolge der auf 1. Januar 1969 in Kraft getretenen Tarifierhöhung ist die Zunahme der Frachteinnahmen stärker ausgefallen als jene des Transportvolumens.

---

Die SBB haben in den Flughäfen Genf-Cointrin und Zürich-Kloten eigene Auskunftsbüros eingerichtet. Damit kann sich der Fluggast schon im Flughafen mit den Fahrausweisen für die Weiterreise mit der Bahn ausrüsten.

## Entwicklung des Reiseverkehrs

■ Reisende    □ Personenkilometer    ■ Einnahmen

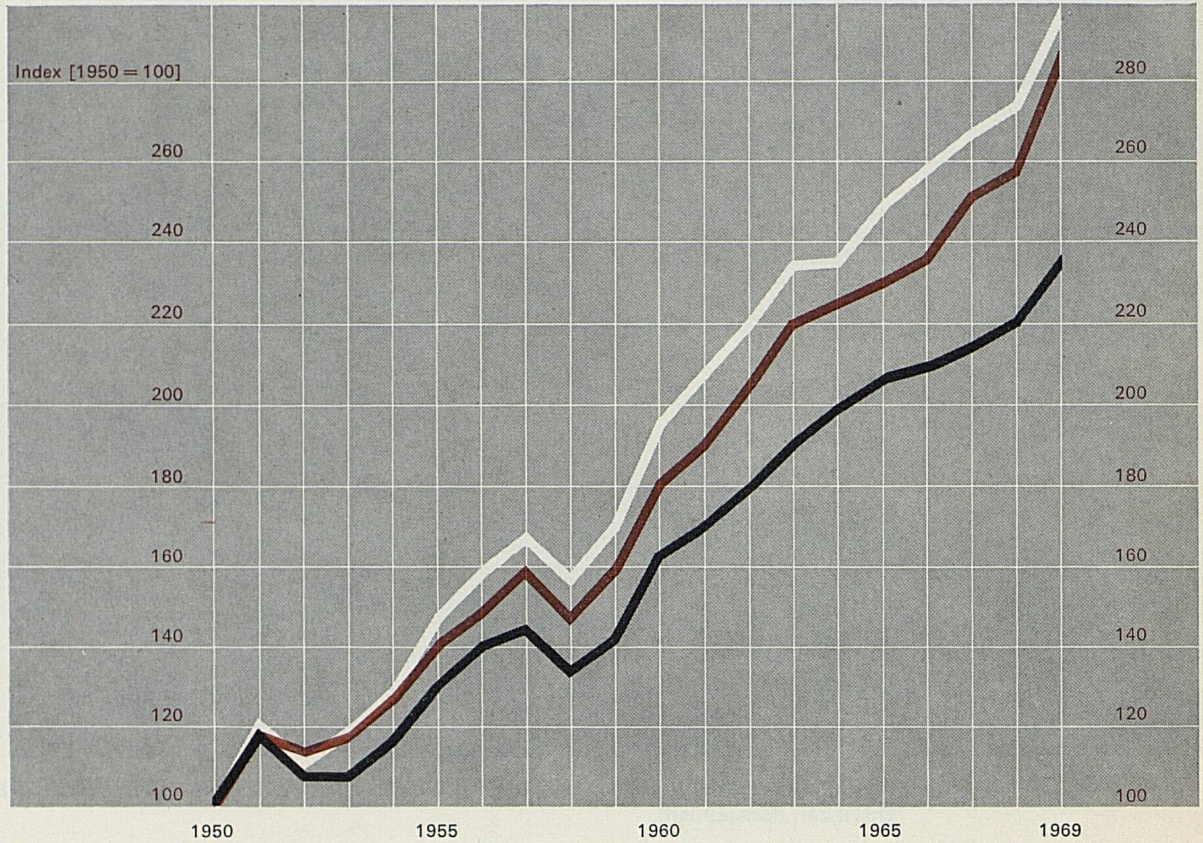


	1950	1955	1960	1965	1969
Reisende	193,9 Mio	208,4 Mio	225,8 Mio	238,5 Mio	231,2 Mio
Personenkilometer	5,62 Mia	6,27 Mia	7,00 Mia	7,86 Mia	8,07 Mia
Einnahmen	264,7 Mio Fr.	317,6 Mio Fr.	409,9 Mio Fr.	537,3 Mio Fr.	624,8 Mio Fr.

Die schweizerischen Gütertransporte nahmen gesamthaft um 6,3% auf 31,6 Mio Tonnen zu. Daran sind die Binnentransporte einschliesslich der Abfahrten ab Raffinerien mit 16,7 Mio Tonnen (+ 4,4%), der Bahnimport einschliesslich der Abfahrten ab den Rheinhäfen mit 13,0 Mio Tonnen (+ 8,8%) und der Bahnexport mit 1,9 Mio Tonnen (+ 6,5%) beteiligt. Im Berichtsjahr vermochte der schweizerische Bahngüterverkehr das Wirtschaftswachstum – das reale Bruttosozialprodukt stieg um etwa 5% – zu «überbunden», weil vor allem der Bahnimport und der Bahnexport stark zugenommen haben. Der von der Oberzolldirektion herausgegebenen neuen Statistik über die Leistungen der verschiedenen Verkehrsträger ist zu entnehmen, dass der Bahnimport einen Marktanteil von 69% an der gesamten Einfuhr und der Bahnexport eine Quote von 66% an der Ausfuhr aufweist, wobei in diesen Ziffern die in den Rheinhäfen zwischen Schiff und Schiene umgeschlagenen Gütermengen eingeschlossen sind. Diese Transportquoten, die je nach Art der Güter stark variieren – beispielsweise 96% bei importierter Kohle und 13% bei eingeführten Rohbaustoffen –, sind an sich recht erfreulich, wenn auch nicht zu übersehen ist, dass der Lastwagen immer mehr in den grenzüberschreitenden Verkehr von Kaufmannsgütern eindringt. Bei den Massengütern, die den Import hauptsächlich alimentieren, vermag die

## Entwicklung des Güterverkehrs

■ Tonnen      □ Tonnenkilometer      ■ Einnahmen



	1950	1955	1960	1965	1969
Tonnen	18,0 Mio	23,3 Mio	29,2 Mio	37,1 Mio	42,6 Mio
Tonnenkilometer	2,08 Mia	3,06 Mia	4,04 Mia	5,19 Mia	6,14 Mia
Einnahmen	325,0 Mio Fr.	454,7 Mio Fr.	582,4 Mio Fr.	746,2 Mio Fr.	924,7 Mio Fr.

Bahn hingegen ihre verhältnismässig starke Stellung zu behaupten. Für das Berichtsjahr ist im schweizerischen Verkehr übrigens der Umstand charakteristisch, dass bei sämtlichen Warengruppen zum Teil sogar beträchtliche Verkehrszunahmen zu verzeichnen sind. Lediglich der Kohlenverkehr, der aus strukturellen Gründen weiterhin abgenommen hat, bildet eine Ausnahme.

Noch stärker als der schweizerische Güterverkehr ist der internationale Bahntransit angestiegen, nämlich um 10,2 % auf die bemerkenswerte Höhe von 10,7 Mio Tonnen. Im Mittel der Jahre 1960–1968 betrug die Zuwachsrate 5,8%. Am Mehrverkehr von 980 000 Tonnen partizipierten der Transit Nord–Süd trotz fortgesetztem Rückgang der Kohlentransporte und gleich stark bleibendem Schrottverkehr mit 760 000 Tonnen (+ 12,5%), der Transit Süd–Nord mit 200 000 Tonnen (+ 7,3%) und die übrigen Verkehrsströme mit 20 000 Tonnen (+ 2,4%). Der Bahntransit via Rheinhäfen – wegen Niederrwassers auf dem Rhein um 150 000 Tonnen zurückgegangen – war an der Durchfuhr noch mit einer Million Tonnen oder knapp 10% beteiligt. Eine bedeutende und erfreuliche Zunahme erfuhr der Transit beladener Transcontainer. Ihre Zahl stieg von 4500 im Jahr 1968 auf rund 20 000 im Berichtsjahr, und die Nutzlast erhöhte sich von 75 000 auf etwa 350 000 Tonnen. Ferner wurden zwischen Basel und dem



Im Huckepackverkehr werden schwere Lastwagen samt Anhängern auf besonderen Bahnwagen rasch über weite Distanzen transportiert.

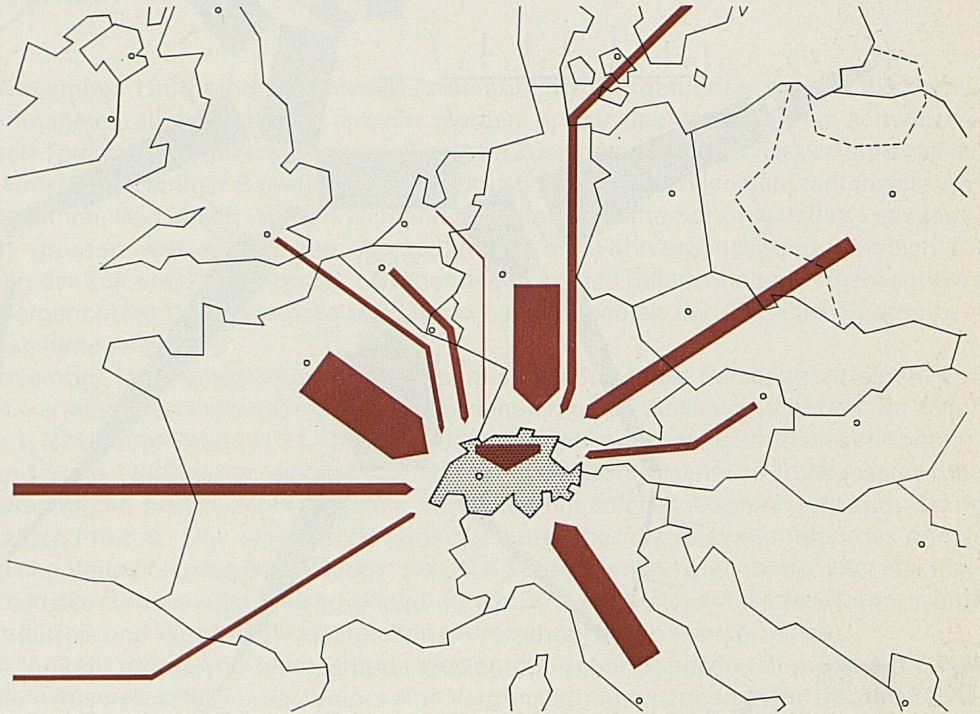
Süden über den Gotthard rund 3200 Strassenfahrzeuge als Huckepack mit einer Nutzlast von rund 56 000 Tonnen befördert. Im Vorjahre waren es 1400 Fahrzeuge mit 25 000 Tonnen. Der kombinierte Lastwagen-/Bahn-Transit ist damit auf 30% des die Grenze überschreitenden Strassentransitverkehrs angestiegen.

Die Durchfuhr von und nach Italien erreichte 9,8 Mio Tonnen oder über 90% des gesamten Transitverkehrs. Davon nahmen 7,5 Mio Tonnen ihren Weg über die Gotthard- und 2,3 Mio Tonnen über die Simplonlinie (1,8 Mio Tonnen via Lötschberg). Der Verkehr mit Italien erfuhr im Berichtsjahr durch eine Reihe von Streikunruhen empfindliche Störungen. Namentlich wurde die regelmässige und optimale Betriebsabwicklung der betroffenen Bahnen stark beeinträchtigt. Die Produktionsausfälle in Italien führten auch zu einer Exportabschwächung. Diese wurde allerdings für die Bahnen durch gewisse Mehrimporte teilweise kompensiert.

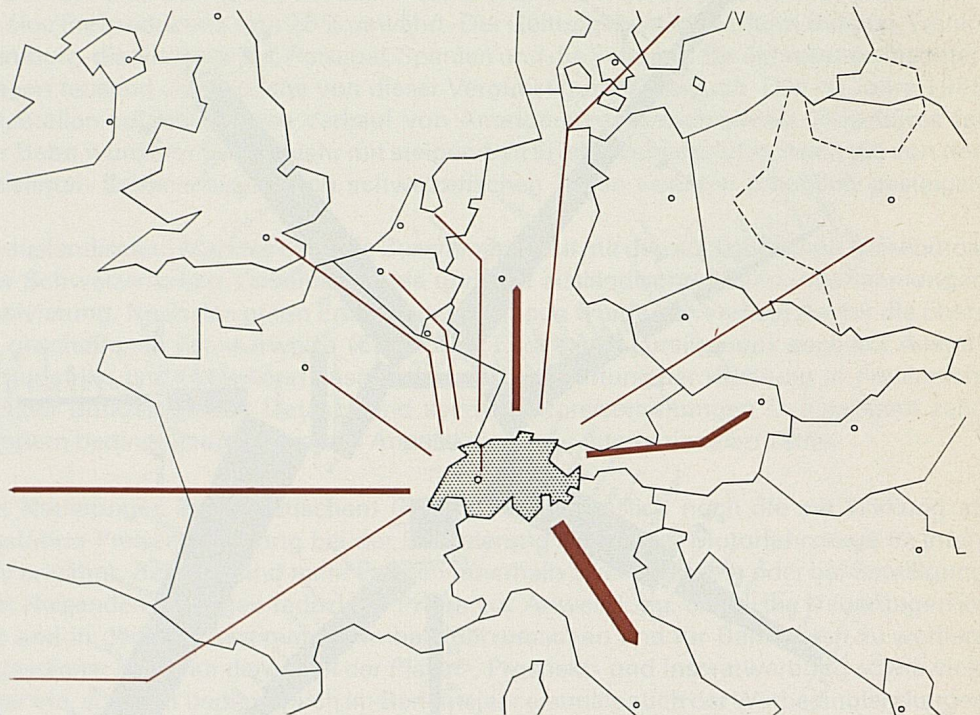
Der Bahntransit der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1969 erreichte ein Viertel des gesamten Transportvolumens und nahezu die Hälfte der in Tonnenkilometern gemessenen Verkehrsleistung. Diese Transittransporte der SBB sowie jene der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) vermochten zusammen annähernd 300 Mio Franken an die schweizerische Ertragsbilanz beizutragen, eine Leistung an die Volkswirtschaft, die sich betragsmässig seit 1960 verdoppelt hat.

# Bahn-Import und -Export nach Partnerländern im Jahre 1969

Import	In 1000 Tonnen
Italien	1504
Spanien/Portugal	131
Frankreich	2615
Grossbritannien	167
Belgien/Luxemburg	410
Niederlande	121
Bundesrepublik Deutschland	2413
Skandinavien	374
Oststaaten	811
Österreich	391
Übersee	235
Abfahren ab Rheinhäfen	3805
<b>Total Import</b>	<b>12 977</b>

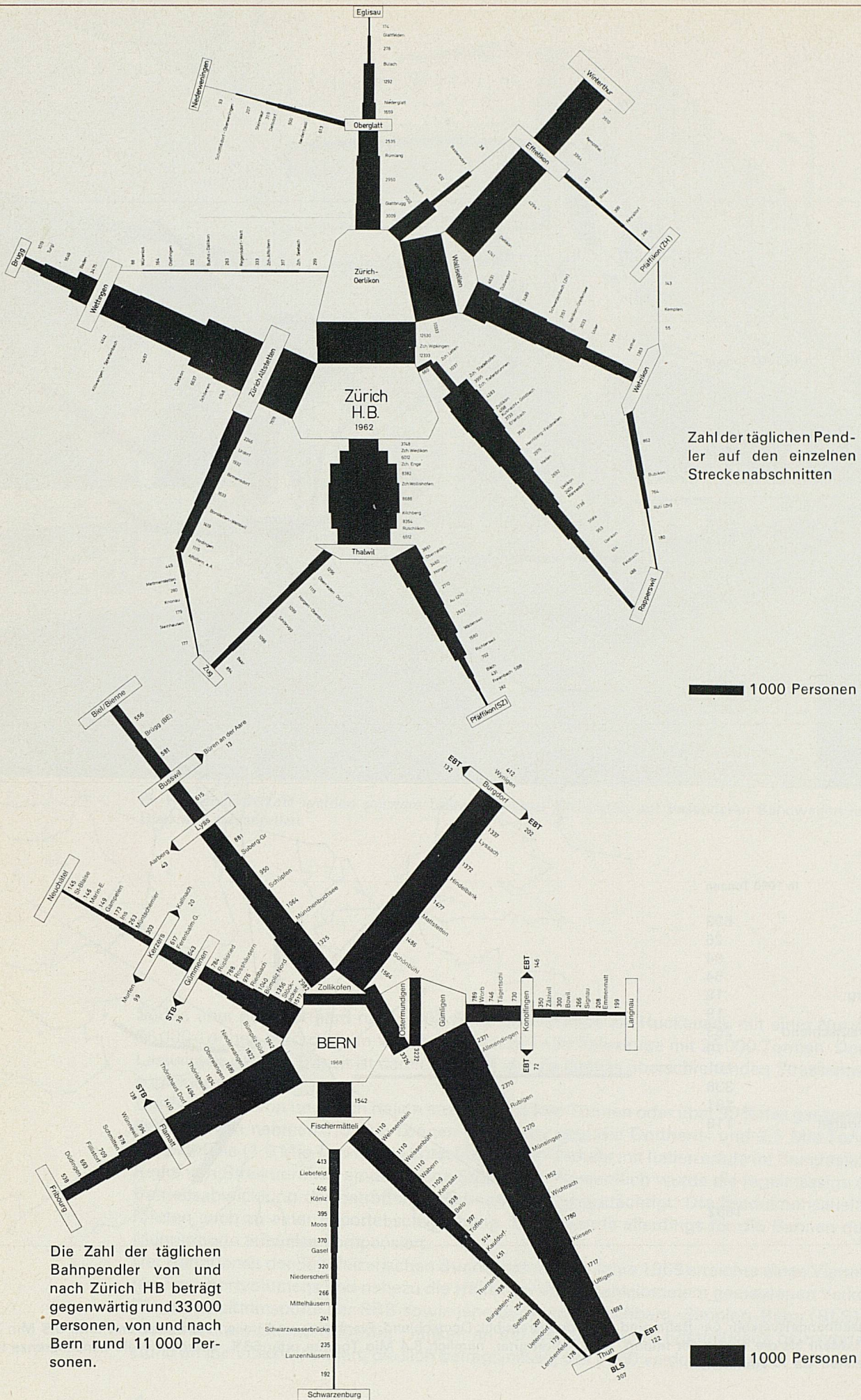


Export	In 1000 Tonnen
Italien	593
Spanien/Portugal	26
Frankreich	94
Grossbritannien	54
Belgien/Luxemburg	18
Niederlande	19
Bundesrepublik Deutschland	263
Skandinavien	79
Oststaaten	101
Österreich	336
Übersee	191
Zufahren zu Rheinhäfen	118
<b>Total Export</b>	<b>1892</b>



Am gesamten Aussenhandelsverkehr per Bahn sind die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Italien zusammen mit rund 9,5 Mio Tonnen oder 64% beteiligt. Mehr als die Hälfte der Import- und Exportgüter, nämlich 8,4 Mio Tonnen oder 56%, überquerte die Landesgrenze in Basel (einschliesslich Verkehr via Rheinhäfen).

# Regionalverkehr der Bahn am Beispiel der Agglomerationen Zürich und Bern



Zahl der täglichen Pendler auf den einzelnen Streckenabschnitten

Die Zahl der täglichen Bahnpendler von und nach Zürich HB beträgt gegenwärtig rund 33000 Personen, von und nach Bern rund 11 000 Personen.

## II. Tarife und Verkauf

### Reiseverkehr

Nachdem auf 1. November 1968 eine allgemeine Tarifierhöhung stattgefunden hatte – die daraus erwarteten Mehreinnahmen sind annähernd erreicht worden –, war das Jahr 1969 im schweizerischen Verkehr durch Tarifstabilität gekennzeichnet. Einzig im Zusammenhang mit der versuchsweisen oder endgültigen Umstellung einiger Bahnlinien auf Autobusbetrieb wurden kleinere tarifarische Anpassungen vorgenommen. Wie üblich wurden während der Wintermonate Sonntagsbillette ausgegeben und zu den grossen schweizerischen Ausstellungen die Fahrvergünstigung «Einfach für Retour» gewährt. In der Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober waren an den Billettschaltern – insbesondere auch für die neu hergerichtete Wanderstrecke von Airolo nach Biasca an der Gotthard-Südrampe – verbilligte Ausflugsbillette erhältlich.

Das auf den 1. November 1968 eingeführte Halbtaxabonnement für ältere Personen zu einem von Fr. 290.– auf Fr. 50.– ermässigten Preis hat einen ausserordentlich guten Anklang gefunden. Im ersten Ausgabejahr, vom 1. November 1968 bis 31. Oktober 1969, wurden mehr als 250 000 dieser Abonnemente verkauft, und Ende 1969 waren es bereits rund 262 000 Abonnemente. Bei insgesamt rund 750 000 Bezugsberechtigten besitzt damit ungefähr ein Drittel ein solches Abonnement zum Bezug von Billetten zu halben Preisen. Eine eingehende Untersuchung über die Auswirkungen des Altersabonnementes auf den Verkehrsertrag ist im Gange. Seit Mai 1969 gelangen die Inhaber aller Halbtaxabonnemente auch in den Genuss einer Preisermässigung von 30 % auf Kollektivbilletten. Damit wurde vor allem einem Bedürfnis und Wunsch der zahlreichen «Altersabonnenten» entsprochen.

Im internationalen Verkehr wurde von einer Gruppe westeuropäischer Bahnverwaltungen auf 1. November 1969 mit dem Ausweis «Rail Europ Junior» eine Vergünstigung für Jugendliche bis zum 21. Altersjahr eingeführt. Dabei wird auf Reisen, bei denen die Grenzen von mindestens zwei Ländern überschritten werden, eine Preisreduktion von 25 % gewährt. Der Geltungsbereich umfasst Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Portugal, Spanien und die Schweiz. Bis Jahresende machten in der Schweiz gegen tausend Jugendliche von dieser Vergünstigung Gebrauch. Der im Jahre 1968 durch Bundesbahnstellen aufgenommene Verkauf von Arrangements verschiedener Reisebüros für Badeferien mit der Bahn wurde im Berichtsjahr mit steigendem Erfolg weitergeführt. Auch die von den Bahnhöfen organisierten Sammelreisen nach schweizerischen Zielen konnten erheblich gesteigert werden.

Die Erfassung des ausländischen Marktes erfuhr in Zusammenarbeit mit den ausländischen Reisebüros, den Agenturen der Schweizerischen Verkehrszentrale und den ausländischen Bahnunternehmungen eine weitere Intensivierung. Nach den guten Erfahrungen in Japan wurde der Verkauf der für die überseeischen Märkte geschaffenen Fahrausweise (Eurailpass, Eurailtariff, Eurailgroup) auch auf Australien, Neuseeland, Südafrika und Hongkong ausgedehnt. Die Abwertung der Währung in Frankreich, die Aufwertung in der Bundesrepublik Deutschland sowie Fahrpreiserhöhungen in insgesamt zehn verschiedenen Ländern bedingten umfangreiche Anpassungen der internationalen Tarife.

Von den weiteren Neuerungen auf tarifarischem Gebiete sei schliesslich noch die mit Wirkung ab 1. April 1969 eingeführte Preisermässigung bei der Beförderung begleiteter Motorfahrzeuge im internationalen Verkehr erwähnt. Bei zwei und mehr Fahrten innerhalb zweier Monate oder bei Beteiligung von mehr als zwei Reisenden gelangen reduzierte Preise zur Anwendung. Um all die Neuerungen im Transportangebot und in den Tarifbestimmungen bekanntzumachen und für Bahnreisen zu werben, setzte der Publizitätsdienst nicht nur die Mittel der Plakat-, Prospekt- und Inseratwerbung sowie viele andere Werbeträger ein, sondern bediente sich im Berichtsjahr erstmals auch der Werbeeinblendungen am Schweizer Fernsehen.

### Güterverkehr

Auf den 1. Januar 1969 trat die in den Jahren 1967 und 1968 vorbereitete Tarifanpassung im Güterverkehr in Kraft. Ursprünglich waren Massnahmen in drei Etappen – auf 1. November 1968 für Stückgüter, auf 1. Januar 1969 für Wagenladungen und auf 1. Mai 1969 besondere Massnahmen im Stückgutverkehr – vorgesehen, von denen man Mehreinnahmen von 63 bis 65 Mio Franken erwartete. Die

Tarifvorlage, die an zwei Kommissionssitzungen sowie einer Vollversammlung der Kommerziellen Konferenz zur Beratung stand, wurde jedoch von seiten der Wirtschaftsvertreter als zu weitgehend betrachtet und musste zum Teil neu überarbeitet werden. Praktisch unverändert blieben einzig die Vorschläge über die Neugestaltung der Wagenladungstarife und der Nebengebühren. Auf Grund der Verhandlungsergebnisse mussten vom ursprünglichen Reformprogramm Mehreinnahmen-Abstriche im Ausmass von rund 8 Mio Franken in Kauf genommen werden. Da ferner die Inkraftsetzung der Volumentarifizierung im Stückgutverkehr – sie berücksichtigt neben dem Gewicht auch den beanspruchten Laderaum als Tarifgrundlage – sowie der Erhöhung der Mindesttaxgewichte für Boxen und Paletten auf 1. Januar 1970 zurückgestellt wurde, hätten sich im Berichtsjahr unter dem Titel der Tariferhöhungen noch Mehreinnahmen von rund 50 Mio Franken ergeben sollen.

Die beträchtlichen Auswirkungen der Tarifierhöhungen vom 1. Januar 1969 lassen sich noch nicht abschliessend beurteilen. Jedoch ist anzunehmen, dass die angestrebten Mehreinnahmen nicht voll realisiert werden konnten. Die Gründe liegen in der Entwicklung des internationalen Tarifgeschehens, in der verstärkten Lastwagenkonkurrenz sowie schliesslich in gewissen Änderungen der Verkehrsstruktur. Von dem im Berichtsjahr erzielten gesamten Mehrertrag von 88,7 Mio Franken dürfte etwa die Hälfte auf die Tariferhöhung entfallen, die damit eine effektive Verteuerung der Güterfrachten um rund 5% bewirkt hat.

Im internationalen Güterverkehr machte sich die Abwertung des französischen Frankens im Ausmass von 11,1% stark bemerkbar. Sie wirkte sich im Verkehr über die Konkurrenzroute via Modane im Sinne einer Ermässigung der französischen Tarife aus. Als Folge davon mussten alle direkten Tarife mit Frachtsatzbildung über französische Routen angepasst werden. Daraus ergeben sich für die Schweiz jährliche Frachteinbussen von rund Fr. 300 000.–. Demgegenüber brachte die Aufwertung der D-Mark um 8,5% Vor- und Nachteile, die sich gegenseitig ungefähr aufheben dürften.

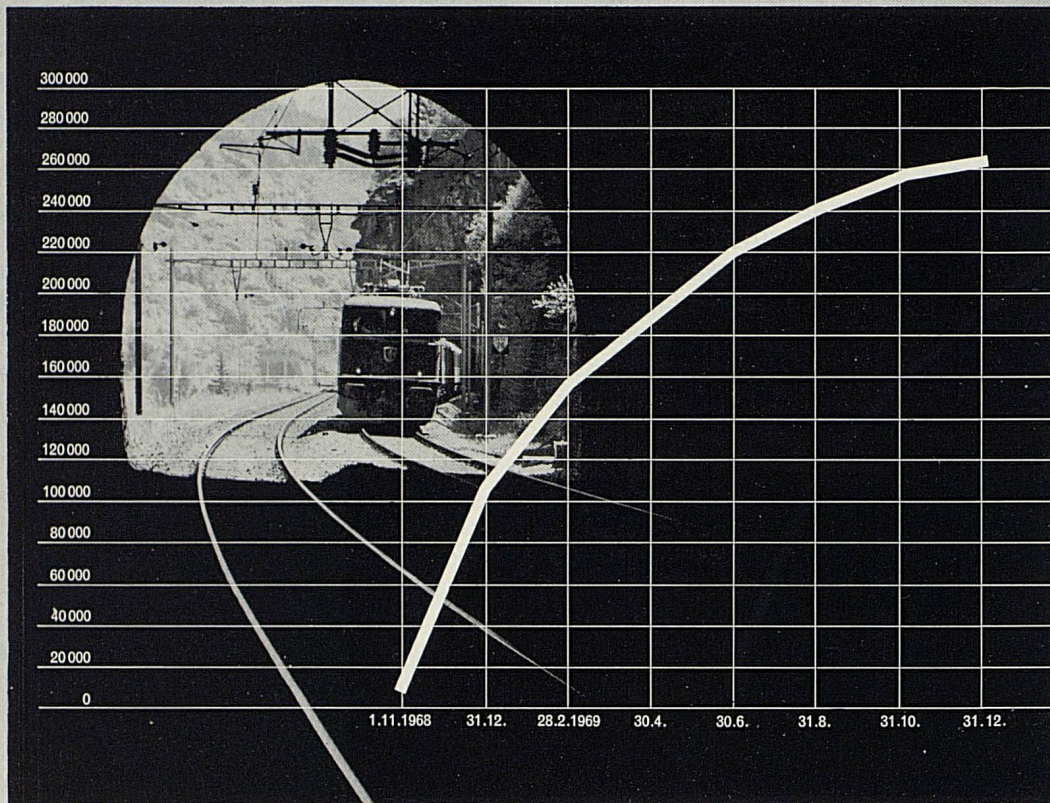
### III. Betrieb

Im Reiseverkehr ist das Leistungsangebot auf den Fahrplanwechsel vom 1. Juni 1969 um rund 6600 Zugkilometer pro Tag oder 4,2% erhöht worden. Wegleitend war dabei das Bestreben, den vor einigen Jahren eingetretenen Rückgang des Verkehrsvolumens durch ein verbessertes Transportangebot auffangen zu können, was denn auch teilweise gelungen ist. Auch im Güterverkehr brachte der neue Fahrplan eine Vermehrung der regelmässigen Zugsleistungen um etwa 3700 km pro Werktag.

Der unerwartet starke Anstieg im Güterverkehr mit den damit verbundenen hohen Betriebsleistungen führte zusammen mit den Mehrleistungen im Reisezugverkehr namentlich auf den Hauptverkehrslinien zu ausserordentlichen Belastungsspitzen. Belastungen entstanden insbesondere durch Unregelmässigkeiten im Betriebsablauf. Diese waren vielfach auch auf äussere Einflüsse wie Streiks sowie aufwendige Grenzabfertigungen zurückzuführen. Auch der Personalmangel war empfindlich spürbar. So konnte denn der hohe Verkehr des Berichtsjahres nur dank äusserstem Einsatz des Personals bewältigt werden. Es sind aber dem Personal in seiner Dienstabwicklung nicht geringe Unannehmlichkeiten erwachsen, und diesen soll mit verstärkten Anstrengungen, den Betriebsablauf wiederum regelmässig zu gestalten, begegnet werden.

---

Der «Bahn-Kundenbrief» des Publizitätsdienstes – er schafft mit seinen Mitteilungen enge Verbindungen zwischen Bahn und Kundschaft – orientiert auf der hier reproduzierten Seite in Text und Bild über das Altersabonnement.



## Eine Freudenkurve reifer Menschen

Das vor Jahresfrist eingeführte neue Altersabonnement findet je länger desto mehr Freundinnen und Freunde. Über 260.000 glückliche Menschen haben sich – nach letzten Meldungen – das vorteilhafte Abonnement bisher in die Tasche gesteckt, um jederzeit so richtig nach Herzenslust eisenbahnfahren zu können. Was Wunder – zu solch günstigen Preisen!?

Als bisheriger oder künftiger Besitzer eines solchen Abonnements interessieren Sie sich für die folgenden

Neuerungen:

– Einfache Erneuerung durch Aufkleben eines Zettels. Wenn Sie sich in der Zwischenzeit nicht einen Vollbart zugelegt haben, der Sie zur Unkenntlichkeit verschönert

hat, wird auf ein neues Foto verzichtet. Für nur 50 Franken wird Ihr Abonnement um ein Jahr erneuert.

– Nur teilweise benützte Zusatzkarten mit Generalabonnementsblättern sind auf das erneuerte Halbtaxabonnement des gleichen Besitzers übertragbar.

– Damit Sie noch mehr Bewegungsfreiheit erhalten, können Sie inskünftig – vorläufig versuchsweise – undatierte Retourbillette in beliebiger Zahl beziehen und sich das Datum beim Reiseantritt selbst eintragen.

Lassen Sie die Freudenkurve weiter ansteigen. Sichern auch Sie sich den Genuss des unbeschwerteten, vorteilhaften Reisens mit dem Altersabonnement!

Zufolge der ausserordentlich trockenen Herbstmonate führte der Rhein Niederwasser, so dass sich die Importe ab Oktober in starkem Masse auf den Schienenweg verlagerten. Dies brachte den Bahnanlagen im Raume Basel einen derart grossen Mehrverkehr, dass sich Entlastungsmassnahmen aufdrängten. Günstig wirkte sich die Ende Mai erfolgte Inbetriebnahme der ersten Etappe des Rangierbahnhofes Zürich Limmattal für den Raum Zürich aus. Dank der Kapazitätsausweitung können hier nunmehr Güterzüge verarbeitet und neue Zugbildungen mit Schwergewicht in Richtung Westen vorgenommen werden.

Der Anteil der Massengüter, die in programmierten Zügen befördert werden, erhöhte sich im Berichtsjahr auf rund 13% des gesamten Wagenladungsverkehrs. Rund zwei Drittel des programmierten Verkehrs entfallen auf flüssige Brenn- und Treibstoffe sowie auf Kies.

Im ausserordentlich starken Verkehr zwischen Norden und Süden leistet der neue Rangierbahnhof Chiasso, der im Frühjahr 1967 unter Anwendung eines neuen Rangierkonzeptes in Betrieb genommen werden konnte, sehr gute Dienste. Im Berichtsjahr fanden mit den Italienischen Staatsbahnen nun auch Verhandlungen über den Ausbau der Grenzbahnhöfe Brig und Domodossola statt, um die beengten Verhältnisse in diesen Anlagen zu beheben. Italien erklärte sich bereit, in Domodossola eine neue Geleisegruppe zu bauen, während die SBB in Brig eine Erweiterung der Rangieranlagen um zwölf Geleise vorsehen.