

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1971)

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: 22.12.2025

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

I. Verkehr

Reiseverkehr

Im Reiseverkehr ist seit einigen Jahren im grossen und ganzen eine Stagnation zu verzeichnen. Die Bundesbahnen beförderten im Berichtsjahr 229,6 Mio Reisende, das sind 1,2 Mio Personen (0,5%) weniger als im Jahre 1970. Trotzdem nahm erfreulicherweise die Transportleistung zu; die beförderten Passagiere legten insgesamt 8226 Mio Kilometer zurück, was einer Steigerung von 0,7% entspricht. Die Zahl der geleisteten Personenkilometer ist nur im Rekordjahr 1964, in welches die Schweizerische Landesausstellung (EXPO) fiel, übertroffen worden. Die Verlagerung zu längeren Reisen hat sich, wie bereits in den vergangenen Jahren, fortgesetzt.

Wird die Entwicklung des gesamtschweizerischen Verkehrs der SBB mit den Verkehrsergebnissen auf der ersten S-Bahn-Linie der SBB, der Linie Zürich–Meilen–Rapperswil, verglichen, so sind bemerkenswerte Unterschiede festzustellen. Die Zahl der Reisenden auf der S-Bahn-Linie hat in den drei Jahren seit der Inbetriebnahme der ausgebauten, modernisierten Linie und der Einführung des verbesserten Zugangebotes mit starrem 30-Minuten-Fahrplan (Juni 1968) um 20,6% zugenommen, während sich gesamtschweizerisch diese Zahl im gleichen Zeitraum lediglich um 1,9% erhöht hat. Dieses Beispiel belegt, dass die Eisenbahn in der Lage ist, einen wichtigen Beitrag an die Lösung des Agglomerationsverkehrs und an die Entlastung der Strassen beizusteuern. Wirtschaftliche Überlegungen erheischen aber eine weitgehende finanzielle Mithilfe der interessierten Region.

Der Ertrag aus dem Reiseverkehr (einschliesslich der Beförderung von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen) erfuhr eine Verbesserung um 20,6 Mio Franken oder 3,2% auf 657,0 Mio Franken. Werden die Einnahmen, die auf die Tarifierhöhung vom 1. November 1971 zurückzuführen sind, ausser acht gelassen, so verbleibt noch eine Erhöhung von etwa 1%. Zum Ertragszuwachs von 20,6 Mio Franken haben der internationale Verkehr knapp die Hälfte und der schweizerische Einzelreiseverkehr etwas mehr als ein Drittel beigetragen. Der Gruppenreiseverkehr erfuhr mit 6,4% die grösste relative Verbesserung. Auf dem Sektor der Abonnemente verzeichnete die Gruppe der Geschäfts- und touristischen Abonnemente die grösste Zunahme, wogegen sich der Ertrag der Streckenabonnemente nur geringfügig erhöhte. Der Gepäckverkehr und der Transport begleiteter Motorfahrzeuge weisen gesamthaft gesehen eine leichte Ertragsverminderung auf.

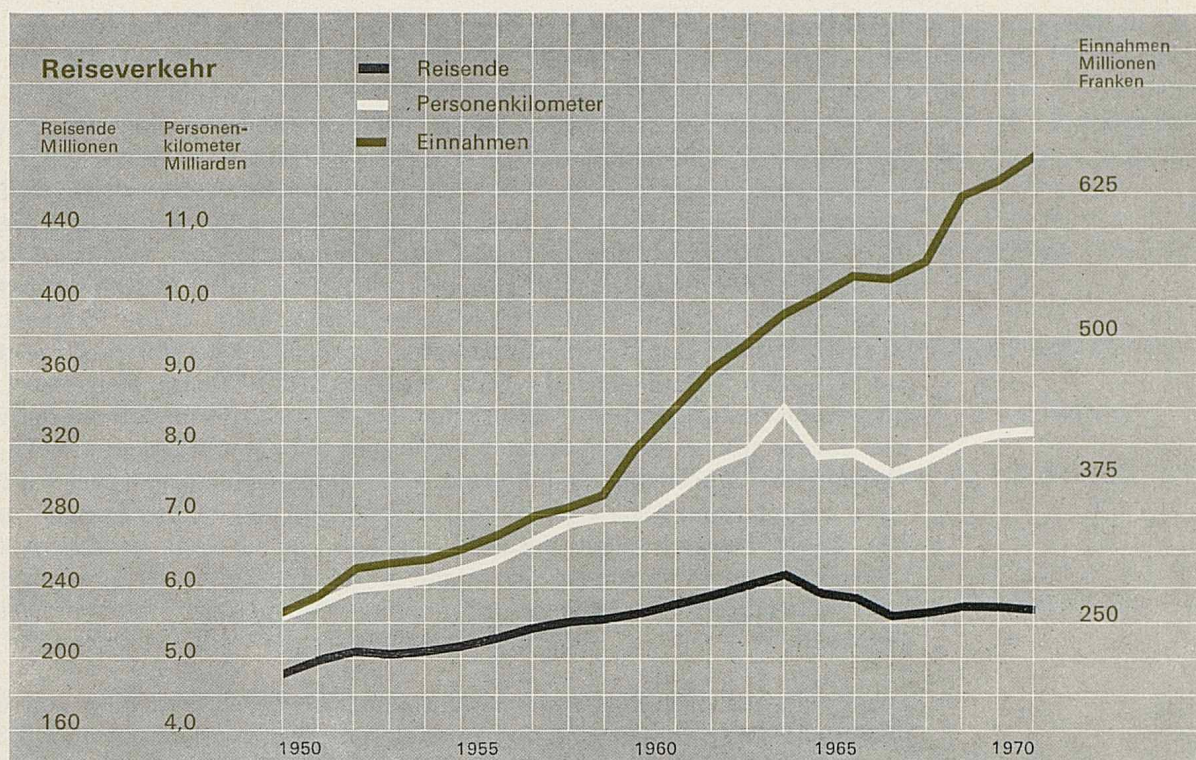
Güterverkehr

Nach der ausserordentlich starken wirtschaftlichen Expansion in den Jahren 1969 und 1970 mit Verkehrszunahmen von je 7% ist das Transportvolumen im Berichtsjahr leicht zurückgegangen. Die SBB beförderten insgesamt 45,41 Mio Tonnen (−0,5%). Der Abbau der Vorjahresspitze setzte in der zweiten Jahreshälfte ein, nachdem die Tonnage im ersten Semester noch etwas zugenommen hatte. Ein Verkehrsverlust war bei den SBB letztmals im Jahre 1958 zu verzeichnen.

Weil sich die Durchfuhr im Berichtsjahr etwas besser als die schweizerischen Transporte zu behaupten vermochte, ist die Verkehrsleistung mit 6,62 Mia Tonnenkilometern (+0,5%) leicht gestiegen. Mit 981,1 Mio Franken verzeichnen die Frachteinnahmen eine Zunahme um 0,3%.

Die Auslastung der inländischen Produktionskapazität und die abgeschwächte Aussenhandelstätigkeit führten dazu, dass der schweizerische Güterverkehr um 386 000 Tonnen (−1,1%) auf 33,43 Mio Tonnen zurückging. Dabei erreichte der Bahnimport noch 13,78 Mio Tonnen (−3,7%), und der Bahnexport sank auf 1,79 Mio Tonnen (−5,8%). Einzig der Binnenverkehr verzeichnete mit 17,86 Mio Tonnen (+1,4%) eine Zunahme; die vorjährige Zuwachsrate wurde jedoch nur noch zu einem Drittel erreicht. Vermehrte Bahntransporte waren bloss in den Sektoren der flüssigen Treib- und Brennstoffe sowie der Baumaterialien festzustellen, während in der vorangegangenen Phase der Expansion fast alle Branchen am Verkehrsaufschwung beteiligt waren.

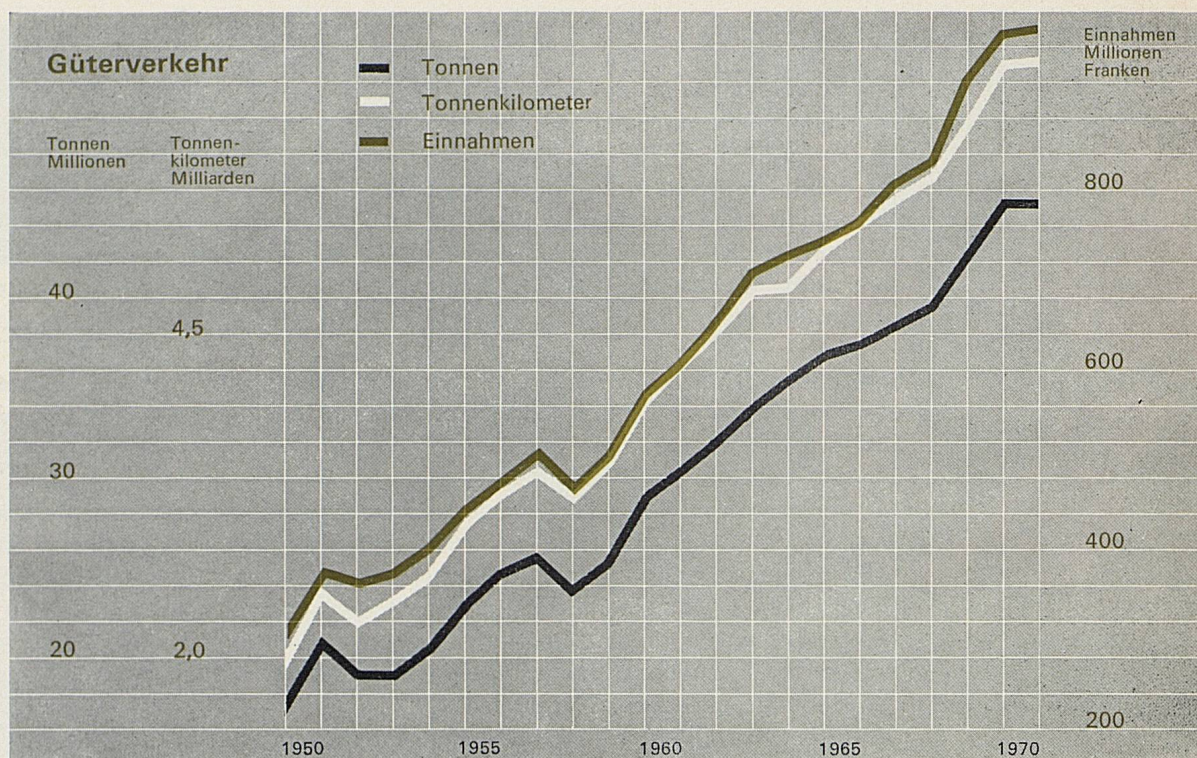
Der Güterverkehr wurde im Berichtsjahr nicht nur durch die Abschwächung der Wirtschaftstätigkeit beeinträchtigt, sondern auch durch die lange Niederwasserperiode in der Rheinschifffahrt. Man registrierte 114 Niederwassertage mit einem Minimum des Kauber Pegels von 57 cm. Dadurch sind allein beim Bahnimport via Rheinhäfen Basel rund 200 000 Tonnen und im Rhein-/Bahntran-



sit 330 000 Tonnen ausgefallen; diese Transportausfälle konnten nur zum Teil durch vermehrte Direkttransporte auf der Schiene kompensiert werden. Parallel zum Abflauen der Massentransporte auf der Schiene ist eine Zunahme des internationalen Strassengüterverkehrs festzustellen. So wurden im Berichtsjahr 580 000 Tonnen mehr mit Lastwagen und 640 000 Tonnen weniger mit der Bahn über die Grenze befördert; ein Jahr zuvor hatte die Strasse 610 000 Tonnen, die Schiene jedoch 1,33 Mio Tonnen gewonnen (siehe auch Seite 6).

Wie bereits erwähnt, ist die Durchfuhr noch leicht angestiegen und erreichte die neue Höchstmenge von 11,63 Mio Tonnen (+ 1,4%). Der erhebliche Wachstumsrückgang im zweiten Halbjahr ist zum Teil einer gewissen Exportabschwächung in Deutschland und der weltweiten Währungsinstabilität zuzuschreiben, hauptsächlich aber der von Krisen und Streiks gehemmten Wirtschaftsentwicklung in Italien. So ist die italienische Industrieproduktion – bei einem Wachstumsziel von jährlich 7% – um rund 3% zurückgegangen. Diese schwerste Wachstumskrise der Nachkriegszeit traf vorerst die italienischen Importe, wodurch sich der Nord-Süd-Transit um 180 000 Tonnen (2,4%) verringerte. Dagegen vermochte der Süd-Nord-Verkehr dank einer verhältnismässig guten Ernte sein früheres Wachstum beizubehalten und rückte um 240 000 Tonnen (7,6%) vor. Der gesamte Transit von und nach Italien erreichte dadurch 10,46 Mio Tonnen (im Vorjahr 10,40), wovon 8,02 Mio Tonnen (7,92) oder 77% ihren Weg über die Gotthardlinie nahmen. Eine erfreuliche Belebung verzeichneten andererseits der West-Ost-Transit und die übrigen Verbindungen, die gesamthaft um 9,3% auf 1,17 Mio Tonnen (1,07) zunahmen.

An der Durchfuhr partizipierten die Länder der EWG mit 10,5 Mio Tonnen (91%). Hauptpartner waren – neben Italien – die Bundesrepublik Deutschland mit 5,9 Mio Tonnen, Frankreich mit 2,5 Mio Tonnen und die Beneluxländer mit 2,1 Mio Tonnen. Der mit dem Gemeinsamen Markt verbundene Bahngüterverkehr der Schweiz beläuft sich mit Einschluss des Bahnimportes und -exportes auf 23 Mio Tonnen oder die Hälfte der gesamten SBB-Transporte.



II. Tarife und Verkauf

Reiseverkehr

Das Jahr 1971 ist im Bereich der Reiseverkehrstarife durch die Vorbereitung der Tarifrevision vom 1./3. November gekennzeichnet. Diese Tarifrevision, die eine durchschnittliche Preisanhebung um 13,2% brachte, war wegen des starken Anstieges des allgemeinen Aufwandes trotz tatkräftiger Weiterführung der Rationalisierungsbestrebungen unumgänglich geworden.

Um künftig in der Schweiz den touristischen Markt besser bearbeiten zu können, wurde im Berichtsjahr die Einführung neuer Fahrausweise geprüft und vorbereitet. Bereits auf den Zeitpunkt der Tarifrevision gelangte ein Halbtaxabonnament für 15 Tage zum Verkauf. Im Laufe des Jahres 1972 werden zudem der «Schweizer Ferienpass» für ausländische Reisende und ein Schweizer Jugend-Halbtaxabonnament eingeführt. Ferner wird den Jugendlichen aus Anlass des 50jährigen Bestehens des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) das in 21 europäischen Ländern gültige Abonnament «Inter-Rail 72» angeboten. Zur besseren Erfassung des gesamten schweizerischen Marktes wurde eine selektiv-systematische Marktbearbeitung durch Verkehrsberater eingeführt. Ende 1971 standen bereits zehn Verkehrsberater im Einsatz, die die Kunden über Personen- und Güterverkehrsfragen berieten.

Auf internationalem Gebiet wurden während des Berichtsjahres die Arbeiten zur Einführung der elektronischen Platzreservierung stark vorangetrieben (vgl. Seite 15). Am 1. Juli 1971 ist ein Abkommen zwischen neun westeuropäischen Bahnunternehmen – darunter die Schweizerischen Bundesbahnen – und den Schlafwagengesellschaften CIWLT und DSG in Kraft getreten, durch welches ein europäischer Pool für den Betrieb der Schlafwagen im internationalen Verkehr geschaffen wurde. Nähere Angaben darüber enthält der Abschnitt «Internationale Zusammenarbeit» (Seite 18). Auf den Markt in Übersee wurde auf 1. Januar 1971 als Neuerung für die Jugendlichen der «Student-Railpass» gebracht. Im internationalen Verkehr hat die Frankenaufwertung

vom 10. Mai 1971 gewisse Probleme mit sich gebracht; die Anpassung der Tarife an die neuen Kurse konnte gleichzeitig mit der Tarifrevision vom November vorgenommen werden.

Der Publizitätsdienst, die zentrale Werbestelle der SBB, hat mit Rücksicht auf die Tarifrevision sämtliche Werbepublikationen neu gestaltet und herausgegeben. Daneben war die Werbeplanung für die im Jahre 1972 vorgesehenen neuen Fahrausweise vorzubereiten. Für sein Wirken konnte der Publizitätsdienst im Berichtsjahr verschiedene Auszeichnungen entgegennehmen, so eine Silbermedaille am «International Film and TV Festival of New York 1971» und den vom Bund Graphischer Gestalter der Schweiz verliehenen «Goldenen Pinsel». Für das eine der zwei auf das 50-Jahr-Jubiläum der UIC von 1972 hinweisenden Plakate wurde der Entwurf der Bundesbahnen ausgewählt.

Güterverkehr

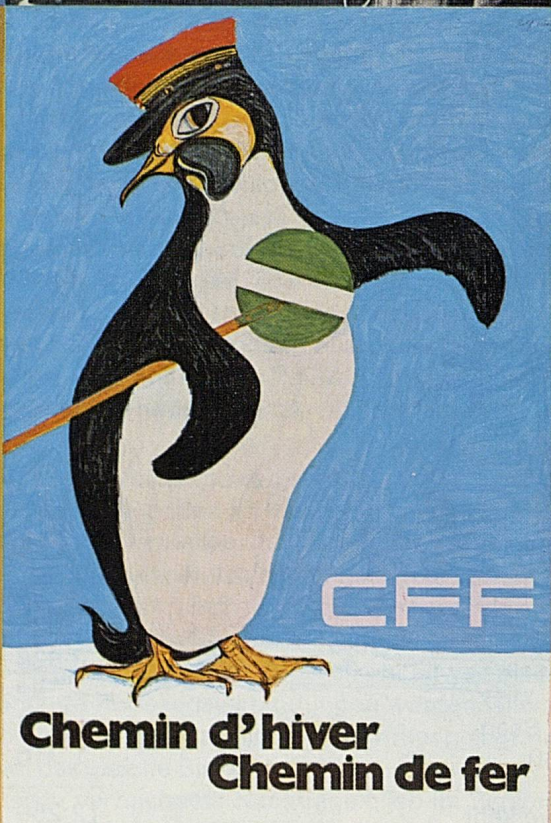
Der Tarifbereich war im Berichtsjahr vor allem durch drei Probleme charakterisiert: die Anpassung der internationalen Tarife an die verschiedenen Währungsoperationen und an die Preisaufschläge ausländischer Bahnen, die Vorbereitung der auf den 1. Januar 1972 in Kraft getretenen Tarifmassnahmen und die Selektionsmassnahmen im Bereich der Abkommen. Die für 1972 vorbereitete Tarifierhöhung soll entsprechend der progressiven Kostenentwicklung und im Sinne einer Steuerung des Verkehrs mit Hilfe der Preisgestaltung strukturell differenzierte Mehreinnahmen von 108 Mio Franken bringen. Der Gütertarifindex steigt dadurch um rund 14% auf 138 Punkte (1960 = 100) bei einem allgemeinen Teuerungssprung von 1960 bis 1971 von 153 Punkten. Während die Wagenladungsfrachten um durchschnittlich rund 10% ansteigen, wird die besonders kostenintensive Stückgutbeförderung einschliesslich eines teilweisen Abbaus von bisherigen Rabatten um rund 23% teurer.

Die Rückwirkungen der konjunkturellen Entwicklung auf die Gütertransporte vermochten im zweiten Halbjahr 1971 die Betriebslage etwas zu entspannen. Die damit freigewordenen Kapazitäten und die Notwendigkeit einer Einnahmensteigerung durch zusätzlichen Verkehr machten um das Jahresende eine teilweise Lockerung der bisherigen Politik einer restriktiven Marktselektion möglich. Die Bestrebungen sind darauf ausgerichtet, möglichst nahe an das betriebliche Leistungsoptimum heranzukommen, wobei dem «schienengerechten Verkehr» die Priorität eingeräumt wird.

Als Grundlage für ein mittelfristiges Leistungsprogramm ist im Berichtsjahr eine umfassende Prognose für die Nachfrage im Bahngüterverkehr bis 1985 erarbeitet worden. Diese Prognose, die von zwei Hochschulinstituten als sehr gute Planungsunterlage beurteilt worden ist, schätzt das marktmässig mögliche Transportvolumen auf 64 bis 71 Mio Tonnen (1971: 45,4 Mio Tonnen). Ob diese heute erkennbaren Marktchancen der Schiene verwirklicht werden können, wird in sehr hohem Masse vom Ausmass der künftigen Investitionen abhängen.

Werbeplakate

Einige Muster aus der Werkstätte des Publizitätsdienstes SBB



III. Eisenbahn und andere Verkehrsmittel

Reiseverkehr

Im Strassenverkehr ist bei den privaten Motorfahrzeugen, Autobussen und Cars in der Zeit von 1961 bis 1970 eine ausserordentlich starke Zunahme der Verkehrsleistung zu verzeichnen, nämlich schätzungsweise von 21 auf 44 Mia Personenkilometer. Dies bedeutet mehr als eine Verdoppelung innerhalb eines Jahrzehnts. In den letzten Jahren wurde das Nationalstrassennetz stark ausgebaut, und Ende 1971 waren bereits 745 km oder 40% der geplanten Nationalstrassen in Betrieb. Damit verstärkte sich die Stellung der Motorfahrzeuge im Konkurrenzkampf gegenüber der Schiene wesentlich. Andererseits wird mit zunehmendem Strassenverkehr die gegenseitige Behinderung der Motorfahrzeuge – namentlich in den grossen Agglomerationen – immer stärker, so dass hier immer mehr der Ruf nach neuen Konzeptionen ertönt.

Der Verkehr durch die Strassentunnel weist ebenfalls hohe Zuwachsraten auf. Am Grosse St. Bernhard wurden im Berichtsjahr rund 495 000 Motorfahrzeuge registriert, was gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um rund 32 000 Fahrzeuge oder 6,9% bedeutet. Am San Bernardino, wo keine Gebühren erhoben werden, erhöhten sich die Durchfahrten um rund 112 000 Einheiten auf 1 258 000 Motorfahrzeuge im Jahre 1971, was einer Steigerung um rund 9,8% entspricht. Vergleichsweise sei erwähnt, dass die Bundesbahnen im Jahre 1970 total 512 411 und im Jahre 1971 total 468 106 begleitete Motorfahrzeuge durch den Gotthardtunnel transportiert haben. Der Rückgang um 8,6% ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Gotthardstrasse 1971 länger für den Verkehr geöffnet war als im Jahre vorher.

Der gewerbsmässige Luftverkehr hat im Berichtsjahr auf den schweizerischen Flughäfen weiterhin zugenommen. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich der gesamte Verkehr (Linien- und Nichtlinienverkehr) in Zürich-Kloten um 13,7% auf 5,14 Mio Passagiere, in Genf-Cointrin um 11,9% auf 3,10 Mio und in Basel-Mülhausen um 10,6% auf 0,77 Mio Passagiere. Der gesamtschweizerische Verkehr erhöhte sich von rund 8 Mio Fluggästen im Jahre 1970 auf rund 9 Mio Fluggäste im Berichtsjahr, was einem Zuwachs von 12,8% entspricht.

Am 9. September 1971 wurde zwischen Lausanne und dem Flughafen Genf eine von den Transports Publics de la Région Lausannoise betriebene Autobuslinie eröffnet. Am 1. November 1971 folgte – als Ersatz für den eingestellten Flugzubringerdienst der Swissair – eine Busverbindung zwischen Bern und dem Flughafen Zürich; dieser Busdienst wird von den SBB in Zusammenarbeit mit PTT und Swissair durchgeführt. Beide Buslinien sollen nur so lange betrieben werden, bis die Flughäfen Zürich und Genf durch Bahnlinien in das schweizerische Schnellzugsnetz integriert sind.

Güterverkehr

Die auf schweizerischem Territorium im Binnen- und Grenzverkehr beförderten Gütermengen werden für das Jahr 1970 auf rund 350 Mio Tonnen geschätzt; davon stellen etwa 85% Binnentransporte und 15% grenzüberschreitenden Verkehr dar. Die tonnenkilometrischen Verkehrsleistungen, die – wegen des teilweisen mehrmaligen Güterumschlages – einen genaueren Massstab bilden, beziffern sich auf 12,3 Mia Tonnenkilometer, wovon mehr als die Hälfte auf den grenzüberschreitenden Verkehr entfällt. Am Transportergebnis von 1970 partizipieren die einzelnen Verkehrsträger wie folgt:

	Mio Tonnen- kilometer	%	Anzahl Kilometer je Tonne	Mio Tonnen	%
Eisenbahnen	7 035	57,4	149	47,3	13,4
Strassenverkehr	3 828	31,2	14	275,0	78,5
Rheinschiffahrt	52	0,4	6	8,9	2,5
Schiffe auf den Seen	117	1,0	18	6,6	1,9
Pipelines (Rohöl)	1 210	9,9	94	12,9	3,7
Total, inkl. Luftverkehr	12 250	100	35	350	100

Bei der Transportmenge dominiert die Strasse mit einem Anteil von nahezu 80%, wovon – wie die mittlere Beförderungsweite von 14 km/t zeigt – etwa neun Zehntel Nahverkehr darstellen. Eigentliches Fernverkehrsmittel ist die Schiene (mittlere Beförderungsweite 149 km/t), die besonders dank dem internationalen Transit über 57% der geleisteten Tonnenkilometer erbringt. Während die Rohrleitungstransporte (Rohöl an Raffinerien) – vor allem wegen der Transpipeline Italien–Splügen–St. Margrethen–Ingolstadt – im Mittel immerhin auf 94 km je Tonne gelangen, kommen die Transporte auf den schweizerischen Seen mit 18 km nicht über den Nahdistanzbereich hinaus. Die Rheinschiffahrt bis Basel (6 km) übt verkehrsmässig eine Zubringerfunktion aus; massgeblich sind hier die Anschlusstransporte, in die sich Schiene und Strasse im Verhältnis 2 zu 1 teilen (Bahn 5,7 Mio Tonnen, 64%; Lastwagen 2,6 Mio Tonnen, 29%; Werkumschlag 0,6 Mio Tonnen, 7%). Den Eisenbahnen steht heute eine Transportkapazität von rund einer Million Tonnen Ladegewicht und der Strasse eine solche von einer halben Million Ladetonnen zur Verfügung. Das Angebotspotential der Schiene hat sich im letzten Jahrzehnt um 50% erhöht; die Kapazität der Strasse stieg jedoch im gleichen Zeitraum auf den zweieinhalbfachen Wert.

Eine Perspektive der Gütertransporte im Jahre 2000 nach Verkehrsträgern, an der auch die SBB mitwirken, soll nun die Grundlage für die landesplanerischen Transportleitbilder und für die Optionen der Gesamtverkehrspolitik mit ihren investitionsbezogenen Konsequenzen bilden. Dabei dürfte der hohe Integrationsgrad der schweizerischen mit der ausländischen Verkehrswirtschaft eine wesentliche Rolle spielen.

Als markantes Beispiel des vorwiegend internationalen kombinierten Verkehrs zeigt der Transcontainer Tendenzen, die ein waches Interesse erfordern. Hier ergeben sich für die Schweiz spezifische Probleme aus ihrer Lage als Binnen- und Transitland, das zudem mit dem Rhein eine direkte Verbindung zum Meer besitzt. Waren aus England und Übersee, die bisher in den Seehäfen auf konventionelle Wagen oder auf die Rheinschiffe umgeladen wurden, gelangen vermehrt in Transcontainern über den direkten Schienenweg zum Versand. Diese Entwicklung liegt im Interesse der Bahnen nördlich von Basel; sie gewinnen dadurch neue Verkehre, für die sie relativ niedrige Transportpreise anbieten können. Die für den schweizerischen Streckenbereich anfallenden Transcontainertransporte unterliegen der in internationaler Zusammenarbeit festgelegten Sondertarifierung. Diese liegt vor allem bei schweren Sendungen und hochtarifizierenden Gütern unter dem Frachtniveau konventioneller Wagenladungen. Eine Folge davon ist die Verlagerung bestehender Wagenladungsverkehre auf den preisgünstigeren Transcontainerverkehr. Den geringeren Frachterträgen stehen aber nur zum Teil geringere Betriebskosten gegenüber. Wichtige bestehende Wagenladungsverkehre der SBB wickeln sich über die Basler Rheinhäfen ab. Verlagern sich diese auf den Transcontainer, so werden davon ebenso sehr die Interessen der Basler Rheinhäfen berührt. Eine Überprüfung der Tarifstruktur im Transcontainerverkehr drängt sich deshalb auf.

IV. Betrieb

Nach den Erfahrungen der Vorjahre musste für 1971 sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr mit einem weiterhin steigenden Transportaufkommen gerechnet werden. Andererseits waren die zur Verfügung stehenden personellen und materiellen Mittel ebenso knapp wie 1970, als sie bisweilen zur Bewältigung der anfallenden Verkehrsmengen nicht genügt hatten.

Der neue Zweijahrsfahrplan 1971–1973 für den Reise- und Güterverkehr, der am 23. Mai in Kraft trat, wurde auf Grund der Erfahrungen der vorangegangenen Fahrplanperiode vor allem darauf ausgerichtet, die frühere Regelmässigkeit im Zugverkehr soweit als möglich wiederherzustellen. Einige ungenügend frequentierte Reisezugsverbindungen wurden fallengelassen und gewisse Spätverbindungen wegen der Personalknappheit zeitlich etwas früher gelegt. Im ganzen gesehen bot jedoch das Beförderungsangebot das gleiche Bild wie 1970.

Die im Berichtsjahr verzeichnete Nachfrage blieb im Personenverkehr – verglichen mit dem Vorjahr – nahezu unverändert. Sie war wie üblich durch starke Wochenend- und Saisonspitzen gekennzeichnet,

die den Einsatz einer grossen Zahl zusätzlicher Züge erforderte (4658 Züge im ganzen Jahr, wovon 3009 im internationalen und 1649 im schweizerischen Verkehr). Die Ablieferung neuer Personenwagen trug dazu bei, den Reisekomfort zu verbessern und das Platzangebot in Spitzenzeiten zu erhöhen. Im Güterverkehr stieg die Nachfrage gegenüber dem Vorjahr in den Monaten Januar bis Juli noch an, um anschliessend als Folge der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und Italien sowie der internationalen Währungsschwierigkeiten deutlich zurückzugehen. Die Güterwagen konnten den Verfrachtern in der Regel wunschgemäss zur Verfügung gestellt werden. Schwierigkeiten ergaben sich zeitweilig bei der Bereitstellung von Spezialwagen für den Getreidetransport. Gegen Jahresende konnten jedoch die ersten Einheiten einer neuen Serie vierachsiger Getreidesilowagen in Betrieb genommen werden, so dass für das laufende Jahr in diesem Verkehr keine Engpässe in bezug auf die Wagenstellung mehr zu erwarten sind.

Die regulierenden Massnahmen im Güterverkehr nach Italien, die 1970 unter dem Druck des damaligen Transportaufschwungs und der Schwierigkeiten bei der Zollabfertigung an den südlichen Grenzübergängen eingeführt worden waren, mussten im Jahre 1971 aufrechterhalten werden. Die Spitzen im Reise- und Güterverkehr haben die Leistungsfähigkeit der Gotthard- und der Simplonlinie mehrmals voll ausgeschöpft.

Im ersten Halbjahr 1971 gelang es noch nicht vollständig, die frühere Regelmässigkeit des Zugverkehrs wiederherzustellen. Durch die Entspannung im Güterverkehr trat im Laufe des Herbstes in betrieblicher Hinsicht eine Wendung zum Besseren ein, obwohl sich die Verspätungen internationaler Züge weiterhin nachteilig auf die Planmässigkeit des Zugverkehrs auswirkten.

Die Produktion der Betriebsleistungen war ferner erschwert durch eine sehr spürbare Personalknappheit. Dass vor allem ein Mangel an Arbeiterpersonal bestand, die Schwierigkeiten auf den Plätzen Zürich und Basel am grössten waren und die stark angespannte Situation im Oktober einen geradezu alarmierenden Stand erreichte, wird im Abschnitt «Personal» näher dargelegt (Seite 20). Dort wird auch auf die getroffenen Massnahmen eingetreten.

Glücklicherweise sind aber auch positive, die Produktion fördernde und erleichternde Ereignisse zu verzeichnen. So hat der neue Rangierbahnhof Lausanne-Denges, der am 23. Mai 1971 in Betrieb genommen wurde, die Abwicklung des Güterverkehrs in der Westschweiz wesentlich verbessert. Diese Anlage ist nach modernsten Erkenntnissen konzipiert. Sie stellt einen bedeutenden Schritt auf dem Weg zur Modernisierung des Betriebes dar, die neben der Hebung der Leistungsqualität vor allem auch eine Konzentration der Arbeitsvorgänge und eine Kostensenkung anstrebt.

Ein grundlegend neues Verfahren für die Abfertigung und Abrechnung von Wagenladungssendungen wurde für den umfangreichen Verkehr ab den Erdölraffinerien Collombey und Cressier eingeführt. Der Frachtbrief als bisheriges Begleitdokument der einzelnen Wagen fällt künftig dahin. Eine selektive innerbetriebliche Fernschreibenanlage erstellt in einem Arbeitsgang die Wagenetiketten, den Versandschein und das Duplikat. Gleichzeitig mit der Etikettengarnitur entstehen die für die kommerzielle Vormeldung, den Zentralkontokorrent und die Bedürfnisse der Raffinerie erforderlichen Lochstreifen. Die Frachtberechnung für den Volltransport umfasst auch die Gebühr für den Rücktransport der leeren Kesselwagen. Mit dieser Neuregelung, die sich zur Zufriedenheit der Raffinerien und der Bahn bewährt hat und in absehbarer Zeit eine Ausdehnung auf weitere Grosskunden erfahren dürfte, wird das unwirtschaftliche und mit erheblichem Zeitaufwand verbundene Manipulieren und Befördern von Begleitpapieren überflüssig.