Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1978)

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: 15.11.2025

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

Verkehr und Betrieb

I. Verkehr

Reiseverkehr

Im Jahre 1978 beförderten die SBB insgesamt 203,4 Mio Reisende. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um 1%; er ist in erster Linie auf Verkehrseinbussen im Streckenabonnementsverkehr zurückzuführen. Dagegen sind sowohl bei den Verkehrsleistungen als auch bei den Erträgen Zunahmen zu verzeichnen.

Die Verkehrsleistungen liegen mit 8094 Mio Personenkilometern (Pkm) um 0,8% über dem Vorjahresergebnis. Darin kommt die verhältnismässig günstige Entwicklung des Fernverkehrs zum Ausdruck. Dieses positive Resultat konnte trotz einer Rekordzahl neu in Verkehr gesetzter Personenautos erzielt werden. Der Bestand an Personenwagen erhöhte sich gegenüber 1977 um über 122 000 (6,3%). Auch wurde im Berichtsjahr das Nationalstrassennetz um weitere 21 km auf 1035 km ausgedehnt und damit die Infrastruktur für den Fernverkehr auf der Strasse weiter verbessert.

1978 verlief die Konjunkturentwicklung weniger günstig als im Vorjahr. Das reale Bruttosozialprodukt stieg um 1,2% gegenüber 2,7% im Jahre 1977. Die realen Kleinhandelsumsätze verminderten sich im Jahresdurchschnitt um 0,2%, während vor Jahresfrist noch eine Zunahme um 2,3% zu verzeichnen war. In diesem Lichte muss die Zunahme der Erträge im Personenverkehr um 18,6 Mio Fr. oder 2,3% auf 833,1 Mio Fr. als befriedigend beurteilt werden. In allen Bereichen konnten Mehrerträge erzielt werden. Dabei ist die Steigerung bei den Touristischen Abonnementen und Geschäftsabonnementen mit 8,5% am stärksten. Bei den Streckenabonnementen blieb die Ertragssteigerung mit 3,1% (3,7 Mio Fr.) unter den Erwartungen, die in die Erhöhung der Tarife um 7,4% gesetzt wurden. Im internationalen Verkehr entwickelte sich die Richtung Schweiz–Ausland mit 5,4% am günstigsten.

Im gesamten Reiseverkehr, der neben dem Personenverkehr auch den Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, belaufen sich die Erträge auf 863 Mio Fr. Dies sind 20,8 Mio Fr. oder 2,5% mehr als im Jahr zuvor. Dabei resultieren aus dem Gepäckverkehr 13,4 Mio Fr. oder 0,2 Mio Fr. mehr als 1977. Der Transport begleiteter Motorfahrzeuge erbrachte 16,5 Mio Fr. Dies sind 2 Mio Fr. oder 13,6% mehr als im Vorjahr, was hauptsächlich auf die zeitweise Sperrung der San Bernardino-Strasse, das schwache Vorjahresergebnis und die Tariferhöhung vom 1. Februar 1978 zurückzuführen ist.

Güterverkehr

Das Transportvolumen erreichte im Berichtsjahr 39,90 Mio Tonnen oder 2,6% mehr als ein Jahr zuvor; davon entfielen 30,19 Mio t (+ 2,8%) auf den schweizerischen und 9,7 Mio t (+ 2,0%) auf den Transitverkehr. Im Vergleich zum Rezessions-Tief von 1975 haben die Transporte wieder um 5,4 Mio t aufgeholt; gegenüber dem Rekordjahr 1973 besteht jedoch immer noch ein Rückstand von 7,7 Mio t.

Reiseverkehr

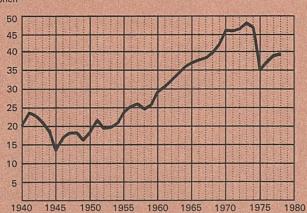
Reisende



Güterverkehr

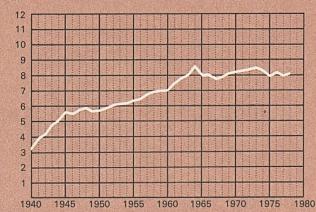
Tonnen

Millionen



Personenkilometer

Milliarden



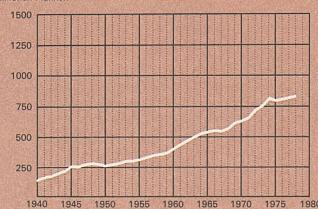
Tonnenkilometer

Milliarden



Einnahmen

Millionen Franken



Einnahmen

Millionen Franken



Die mengenmässige Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr und zum Rekordjahr ergibt folgendes Bild:

	1973 Mio t	1977 Mio t	1978 Mio t		ing in Prozenten 8 1973–1978
Transportvolumen	47,64	38,89	39,90	+ 2,6	- 16,2
Wagenladungsverkehr	45,46	37,48	38,51	+ 2,7	- 15,3
- Binnenverkehr	18,28	14,95	15,29	+ 2,3	- 16,4
- Importverkehr	13,58	10,74	11,30	+ 5,3	- 16,8
- Exportverkehr	2,25	2,30	2,23	- 3,2	- 0,9
- Transitverkehr	11,35	9,49	9,69	+ 2,0	- 14,6
davon kombinierter Verkehr	1,06	1,96	2,46	+ 26,0	+ 132,0
Stückgut	1,83	1,07	1,04	- 2,7	- 43,2
Post	0,35	0,34	0,35	+ 2,9	

Die Verkehrseinnahmen im Güterverkehr waren mit 974,3 Mio Fr. um 12,2 Mio Fr. tiefer als im Vorjahr (–1,2%). Dabei blieben die Einnahmen des Wagenladungsverkehrs mit 724,4 Mio Fr. unverändert, jene des Stückgutverkehrs verzeichnen mit 180,9 Mio Fr. eine leichte Zunahme (+ 1,6 Mio Fr.) und jene des Postverkehrs eine Abnahme. Im Wagenladungsverkehr entwickelten sich die Durchschnittserträge wie folgt: 1973 21,3 Fr./t (Stand vor der Rezession), 1976 21,9 Fr./t (Tariferhöhung 1975), 1977 19,3 Fr./t (Abkommensmassnahmen zur Markterhaltung) und 1978 18,8 Fr./t (Fortsetzung der Abkommensmassnahmen).

Im schweizerischen Güterverkehr erreichte der Stückgutverkehr 1 037 000 Tonnen (-2,6%). Die Wagenladungstransporte stiegen auf 28,82 Mio Tonnen (+3,0%). Branchenweise sind folgende Unterschiede in der Entwicklung festzustellen:

Ran	g Hauptwarengruppe	1978 (in 1000 t)	Veränderung 1977 (in 1000 t)	en gegenüber dem Maximui (in 1000 t)	m seit 1970 (Jahr)
1.	Erdölprodukte	6777	+ 58	-1256	(1971)
2.	Baumaterialien	5795	- 205	- 3478	(1972)
3.	Nahrungs- und Futtermittel	4677	+ 146	- 499	(1973)
4.	Siderurgische Produkte	3327	+ 145	- 791	(1973)
5.	Chemikalien, Dünger	2222	+ 29	- 561	(1974)
6.	Holz und Papier	2119	+ 2	- 647	(1974)
7.	Maschinen, Fahrzeuge	622	- 11	- 364	(1972)
3.	Feste Brennstoffe	383	+ 15	- 307	(1971)
9.	Textilien, Leder, Gummi	236	- 11	- 17	(1976)

Die Sektoren Erdöl, Baumaterialien und Siderurgie bilden mit 15,9 Mio Tonnen oder 55% die drei Hauptpfeiler des schweizerischen Wagenladungsverkehrs.

Sind im Vergleich zur Periode vor der Rezession durchwegs Transportverluste aufzuweisen, so überwiegen gegenüber dem Vorjahr die Zunahmen. Eine Ausnahme bilden die Baumaterialien. Hingegen war es möglich, im Zementverkehr die Marktposition zu behaupten (Anteil 52%, Tiefpunkt im Jahr 1975 mit 47,5%). Hauptalimente sind die Erdölprodukte mit einem Mengenanteil von 23,5%; sie

konnten sich dank der Abkommenspolitik recht gut halten, wie der Marktanteil von 53% (Vorjahr 55%, 1976 51%) erkennen lässt. Dabei haben die stärker an die Schiene gebundenen Abfuhren von den Inlandraffinerien zufolge der Produktionsdrosselung in der Raffinerie Collombey von 2,9 auf 2,6 Mio t abgenommen, während die grenzüberschreitenden Transporte und die Rheinimporte von 3,45 Mio t auf 3,85 Mio t anstiegen. Im Bereich der siderurgischen Produkte haben die Bahntransporte trotz dem konjunkturbedingten Rückgang des Bedarfes an inländischem Baustahl relativ am stärksten zugenommen, da es der Industrie gelungen ist, vermehrt Exporte zu tätigen.

Im Aussenhandelsverkehr war die Schiene mit 53 (54) % präsent, wobei 11,3 Mio t (+ 5,3%) importiert und 2,23 Mio t (- 3,2%) exportiert wurden. Die etwas rückläufige Entwicklung der Bahnausfuhren ist die Folge der allgemein schwächeren Exportmenge, die namentlich unter der Frankenhausse zu leiden hatte. Demgegenüber konnte der Lastwagen seinen Anteil im grenzüberschreitenden Verkehr wiederum stark steigern. An den (Import-) Abfuhren von den Basler Rheinhäfen war die Bahn mit 4,17 Mio t oder mit 57,3 (56,8) % beteiligt, vermochte also ihre Quote auch dank grösserer Erdölabfuhren leicht zu verbessern.

Nicht zu übersehen ist, dass sich der Motorisierungstrend wiederum verstärkt hat. So wurden im Berichtsjahr 13 700 Nutzfahrzeuge in Betrieb genommen, während es vor einem Jahr noch rund 10 300 und vor zwei Jahren rund 7 900 Einheiten waren. Damit wurde die bereits bestehende Überkapazität auf dem Transportmarkt weiter erhöht. Das im Strassenverkehr angebotene gesamte Ladegewicht, das in der Rezession etwas abgebaut bzw. stillgelegt worden war (1974–1976 10% weniger Lastwagen), dürfte damit die frühere Höhe wieder erreicht haben.

Im Sektor Transitverkehr ist die Durchfuhr von und nach Italien, die 1977 unverändert blieb, 1978 um 2,2% auf 8,76 Mio t gestiegen. Davon entfallen 2,85 Mio t auf die Richtung Süd-Nord (Anstieg um 11%). Zusammen mit dem Transit West-Ost, der etwas rückläufig war, erreichte die gesamte Durchfuhr im Berichtsjahr 9,7 Mio t (+ 2,0%). Dies sind 1,8 Mio t mehr als beim Tiefstand von 1975, aber immer noch 2 Mio t weniger als im Spitzenjahr 1971. Die Analyse zeigt ferner, dass im ersten Halbjahr hauptsächlich wegen des Unterbruchs der Simplonlinie mit nur beschränkten Umfahrungsmöglichkeiten über Borgomanero (Oktober 1977 bis Ende Mai 1978) 400 000 t ausgefallen sind; im zweiten Halbjahr wurde dieser Ausfall aber mit einer Zunahme um 600 000 t mehr als kompensiert.

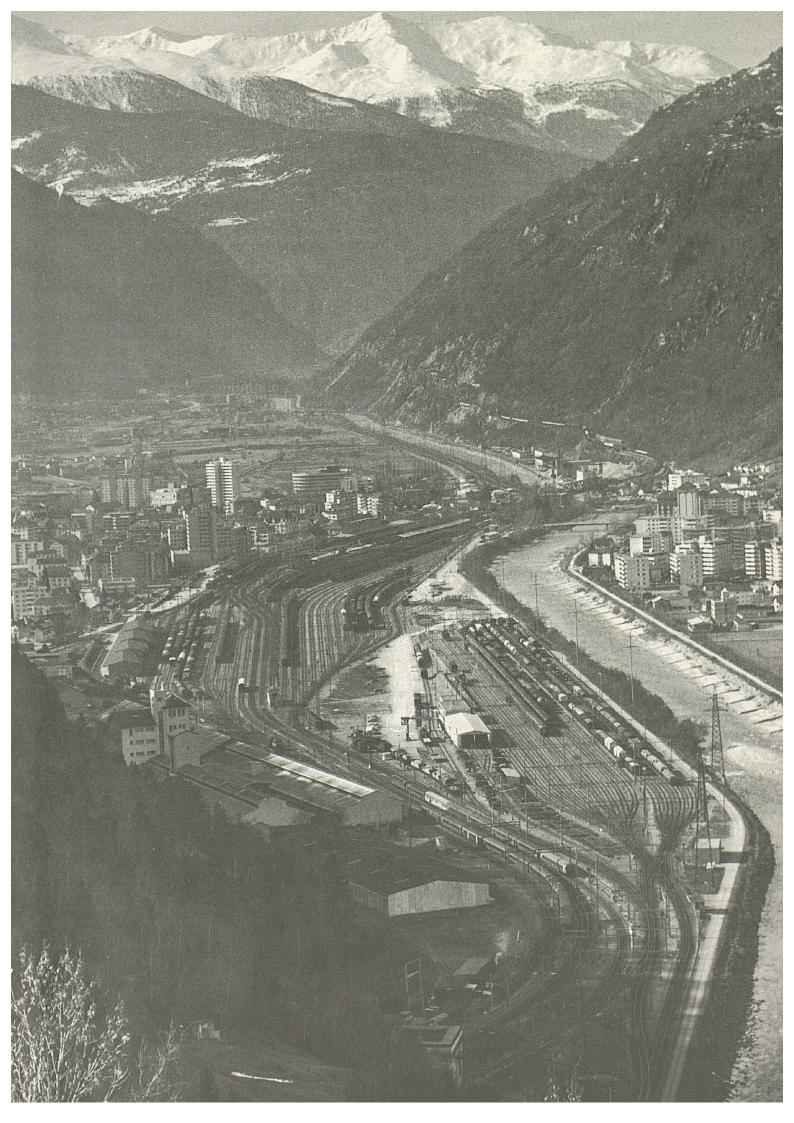
Bei Einschluss des transalpinen schweizerischen Verkehrs (4,3 Mio t) kamen die beiden schweizerischen Alpenbahnen SBB und BLS auf ein Gütertransportvolumen von 13 Mio t (Vorjahr 12,8 Mio t und 1975 10,5 Mio t). Damit war die Beförderungskapazität des Systems, das im Rekordjahr 1973 zu 93% beansprucht war, immerhin wieder zu etwas mehr als 80% ausgenützt.

Der Wettbewerb in Form der Umfahrung der Schweiz auf ausländischen Strassen hat sich weiter verstärkt. So hat der Verkehr via Montblanctunnel auf 4,3 (4,0) Mio t und via Brenner-Autobahn auf 10,24 (9,64) Mio t zugenommen. Aber auch die Bahntransporte am Brenner sind angestiegen, nämlich auf 3,97 (3,62) Mio t; damit besitzt die Schiene noch einen Transportanteil von 28% (1970 waren es noch 54% und 1960 sogar 87%).

Erfreuliche Erfolge sind im kombinierten Verkehr aufzuweisen. Er nahm um insgesamt 26% auf 2,5 Mio t zu, wobei 1,4 Mio t auf Grosscontainer und 1,1 Mio t auf Huckepack entfallen. Die Einnahmen belaufen sich auf insgesamt 31 Mio Fr. Die Grosscontainer wurden auf eine mittlere Distanz von 245 km befördert. Im Huckepack sind über 60 000 Strassenfahrzeuge transportiert worden, wobei die mittlere Distanz hier 239 km beträgt. Unter den 23 europäischen Bahnen, die der Gesellschaft Intercontainer angeschlossen sind, rangieren die SBB an sechster Stelle.

Bahnhof Brig

Vor 100 Jahren – am 1. Juni 1878 – stiess die Bahnlinie im Wallis bis Brig vor und konnte der Bahnhof Brig in Betrieb genommen werden (siehe Fahrplan Seite 8). Heute ist Brig ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt.



II. Tarife und Verkauf

Reiseverkehr

Die im Auftrag des Bundesrates auf den 1. Februar 1978 durchgeführte Tariferhöhung im Streckenabonnementsverkehr (hauptsächlich Berufs- und Schülerverkehr) von durchschnittlich 7,4% führte zu Mehreinnahmen von nur 3,1%. Die Ursachen der rückläufigen Entwicklung des Berufsverkehrs werden gegenwärtig näher untersucht. Die Tarifrevision vom 1. Februar 1978 brachte auch eine strukturelle Neuerung. So können seither auch durchgehende Streckenabonnemente für tägliche Fahrten zwischen Poststationen der PTT und Bahnstationen ausgegeben werden. Dies führte in diesem Verkehr zu günstigeren Preisen.

Verschiedene Verkehrsförderungsmassnahmen, wie «Schweizer Städteplausch», «Schweizerbummler» und «Reka-Wanderpass», wurden auch in diesem Jahr weitergeführt und ausgebaut. Beim
«Schweizer Städteplausch» kann der Kunde ein «Alles-inbegriffen-Wochenende» in einer von 14
Schweizerstädten auswählen. Das Angebot umfasst neben der Bahnfahrt die Unterkunft in Hotels
inkl. Frühstück, freie Eintritte in Museen, Vergünstigungen bei Theaterbesuch, freie Fahrt in den
öffentlichen Verkehrsbetrieben und weitere Extras, die einen unbeschwerten und erlebnisreichen
Wochenendaufenthalt ermöglichen. Das Arrangement «Schweizer Bummler» enthält die Bahnfahrt
vom Wohnort nach Zürich oder Genf, die Busfahrt zum Flughafen, den Flug nach Genf bzw. Zürich
im Grossraumflugzeug und die Rückfahrt zum Wohnort. Der «Reka-Wanderpass» bietet im Frühling
und Herbst die Möglichkeit, eine von vier Gegenden der Schweiz zu erleben. Das Angebot schliesst
die Unterkunft mit Frühstück in Gasthöfen, die freie Benützung aller öffentlichen Verkehrsmittel der
Region, Wandervorschläge und viele Wanderwegkilometer ein.

Ganz generell wurden auch die Informationen verbessert. Um den Kunden das Angebot der Bahn besser bekanntzumachen, wurde das Sortiment der gratis abgegebenen Fahrplanauszüge erheblich erweitert.

Seit Ende März 1978 wird für die Region Basel das «Basler Regio-Billett» ausgegeben. Es handelt sich um ein eintägiges Generalabonnement, das zur Fahrt auf allen konzessionierten Verkehrsunternehmungen der Region unter Einschluss der Linien der SBB berechtigt.

Von Ende April bis anfangs Juni wurde die Aktion «Fahrvergünstigung für Kleingruppen» durchgeführt. Je nach Grösse der Gruppe (mindestens jedoch 3 Erwachsene) betrug die Preisermässigung 16–30%. Die Aktion diente vor allem der Marktabklärung im Rahmen der «Neukonzeption Verkauf Personenverkehr» (siehe Seite 18).

Güterverkehr

Der verschärfte Konkurrenzdruck erlaubte im Wagenladungsverkehr auch im Berichtsjahr keine Preiserhöhungen. Im Binnenverkehr erforderte das rauhe Wettbewerbsklima ein flexibles Preisverhalten. Eine für die Schiene günstige Marktentwicklung zeigte sich in den Bereichen Futtermittel, Düngemittel, Glas, Siderurgie, Bindemittel und feste Brennstoffe. Hier konnten die gesteckten Ziele, Markterhaltung und Marktsteigerung, erreicht werden. In den übrigen Warengruppen wie Getreide, Chemie, Papier, Textilien, Baustoffe und flüssige Brennstoffe mit meist rückläufigen Wachstumsraten gelang es, die Marktanteile zu sichern. Die 1977 eingeleitete Aktion zur Förderung des Wagenladungsverkehrs wurde im ersten Quartal 1978 mit Erfolg abgeschlossen. Die damit erreichte Verbreiterung der Basis für die Marktbearbeitung ermöglichte in der Folge eine verstärkte Verkaufstätigkeit.

Mit dem Slogan «Für Güter die Bahn» wurden besondere Werbekampagnen für die Branchenbereiche Baumaterial («massig»), Getränke («spritzig») und Grosscontainer («wuchtig») mit gezielten Kundenkontakten durchgeführt. Die im Herbst 1978 begonnene Kampagne für Mineralöltransporte wird 1979 noch weitergeführt.

Im Stückgutverkehr wurden die Bahnen im Berichtsjahr im Rahmen der Sparmassnahmen des Bundes von der gesetzlichen Beförderungs- und Tarifpflicht entbunden (Volksabstimmung über

die Massnahmen zur Ausgleichung des Bundeshaushaltes vom 4.12.1977; Inkraftsetzung auf 1.1.1978 durch Bundesratsbeschluss vom 26.8.1978).

Für Preisanpassungen als Beitrag zur Verbesserung der Finanzlage der SBB boten die Konkurrenzverhältnisse allerdings wenig Spielraum. So wurden auf Juni 1978 in den veröffentlichten Tarifen lediglich die Mindestfrachten etwas angehoben sowie bei den vergünstigten Aktionsfrachten gewisse Vereinfachungen und ein teilweiser Abbau der Preisreduktionen vorgenommen.

Die allgemeine Verflachung der Konjunktur im europäischen Wirtschaftsraum sowie die fortgesetzte Verteuerung des Schweizerfrankens, die im zweiten Semester 1978 ihren bisherigen Höhepunkt erreicht hat, beschränkten die Entwicklung des aussenwirtschaftlichen Verkehrs. Die starke Auslandabhängigkeit der Schweiz kommt immer mehr auch im Verkehrsmarkt zum Ausdruck, wo sich der Wettbewerb unter den Verkehrsträgern zusehends verschärft. So wurde die internationale Stellung der SBB weiterhin belastet durch die sehr angriffige Umfahrungskonkurrenz auf Schiene und Strasse, die sich das Güteraufkommen im Aussenhandel gegenseitig streitig machen. Überschüssige Transportkapazitäten beeinflussen seit der Rezession das Preisgefüge fortlaufend negativ. Zwar wurde in Österreich auf 1. Juli 1978 eine Transitgebühr für Strassentransporte eingeführt; sie vermochte jedoch ebensowenig wie die Tariferhöhung der fremden Bahnen auf das schweizerische Tarif- und Preisniveau entsprechend durchzuschlagen.

Die verschobenen Wertrelationen im Bereich der europäischen Währungen bewirkten eine zum Teil relevante Verlagerung der Siderurgielieferungen im Raum der Europäischen Gemeinschaften. So ging der für die Schweiz interessante Absatz von Eisen- und Stahlprodukten aus der BRD zurück, dafür nahm die Lieferung von französischen und belgischen Gütern nach Italien zu. Die Schweizer Bahnen konnten den Rückgang aus den deutschen Herkünften dank dem überdurchschnittlichen Anteil an den von Frankreich und Belgien neu getätigten Lieferungen mengenmässig mehr als wettmachen. Die konkurrenzbedingte Preissituation in diesem spezifischen Verkehrsmarkt brachte jedoch entsprechend niedrigere Nettoeinnahmen. Die verbesserte Wettbewerbsfähigkeit der italienischen Stahlprodukte am europäischen Markt hat sich auf das Güteraufkommen durch die Schweiz in der Süd–Nord-Richtung günstig ausgewirkt. Im Siderurgiebereich sind auch die im Berichtsjahr neu aus der Schweiz nach dem nachbarlichen Ausland getätigten Exporte zu nennen, die eine erfreuliche Weiterentwicklung der Zusammenarbeit zwischen den SBB und der schweizerischen Wirtschaft darstellen.

Die starken Kursbewegungen mehrerer ausländischer Währungen gegenüber dem Schweizerfranken haben im Jahre 1978 im Güterverkehr und in geringem Ausmass auch im Reiseverkehr zu ausserordentlich grossen Ertragsverlusten geführt. Ihnen stehen gewisse Währungsgewinne aus den Verkehrsabrechnungen mit ausländischen Bahnverwaltungen und aus Einkäufen im Ausland gegenüber. Eine von den Fachabteilungen durchgeführte Untersuchung hat ergeben, dass der Ertragsverlust der SBB zufolge Währungsschwankungen im Gütertransitverkehr allein im Jahr 1978 gegen 100 Mio und im internationalen Personen- und Gepäckverkehr etwa 20 Mio Franken betragen dürfte, während die erzielten Währungsgewinne schätzungsweise rund 20 Mio Franken erreichen. Per Saldo ergibt sich somit für 1978 ein Einnahmenverlust in der Grössenordnung von 100 Mio Franken. Jedenfalls handelt es sich hier um einen recht beachtlichen Teil des total 622,6 Mio Franken betragenden Fehlbetrages des Jahres 1978.

Wesentliche Änderungen sind schliesslich in Bezug auf die Güterverkehrsabrechnung zu melden. Der 1971 erteilte Auftrag, die Abrechnung des schweizerischen Wagenladungsverkehrs zu modernisieren und diejenige des internationalen Güterverkehrs in die elektronische Datenverarbeitung zu integrieren, konnte nach Überwindung beträchtlicher Anlaufschwierigkeiten im Berichtsjahr weitgehend abgeschlossen werden. Seit der Realisierung dieses Projektes wenden die SBB unter den europäischen Bahnen eines der modernsten Abrechnungsverfahren an. Frachtberechnung, Anteilszuscheidung und Fakturierung an die Kunden sind heute Bestandteil einer vollmechanisierten Ver-

H: DHI DHI S

GENÈVE-ST-MAURICE-BRIGUE



ा) अन् अनि स

SUISSE OCCIDENTALE

Service à dater du 1er Juin 1878

Le départ des trains pour toute la Suisse est réglé sur l'heure de Berne, qui avance de 26 minutes sur celle de Paris.

(PARIS) PONTARLIER-LAUSANNE LAUSANNE-PONTARLIER (PARIS)

## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ##	Correspondance & LAUSANNE pour KVIANITE BAINS, AMPRILOS of THUNGN (Basic Service)	de S.Maures NOMS DES GARES basin bas
	U U U U U U U U U U	71. CPR. CPR. C ST. MAURICE 57-15 3 - 7-10 - 11 05 1 20 8 55
de Genère NOMS DES GARES funite funite funite funite living Brut 11 funite funi	de Pontactire NOMS DES GARES Inches 103 103 103 104 105	I m (m) Ventry
A. P. C.		
	10 11 12 13 14 15 15 15 15 15 15 15	### NUMS DES GARES 1 5 58 54 75 55 54 54 54 54 54
1 to 1 to 1 to Reals		PR. C. PR. C. PR. C. Story do Street, MATIN MATIN MATER SOUR MATER SOUR MATER SOUR SOUR SOUR SOUR SOUR SOUR SOUR SOU
1 A TO A WAY O A WAY O A TO A STATE OF THE PARTY OF THE P	Tri to to LAUSANNE an 7.5 9.33 5.31 5.37 1 5.0 1.31 to VALLOREER An 7.0 1.03 1.03 5.4 2.21	- Tue- Bargas
Tae s til 1 m Cully	10 30 30 20 PONTABLIER # 30 10 30 647 -	1 4 1 4 4 5 1 5 1 6 1 1 7 1 7 1 7 1 7 1 7 1 7 1 7 1 7 1
		U 1 1 1 1 1 1 1 1 1
1	(PARIS) PONTARLIER-NEUCHATEL NEUCHATEL-PONTARLIER (PARIS)	12 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1
11 2 4 - NUITE (1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-	Service direct entre la France et la Suisse par Pontartier et Neuchâtel.	and 1 m 1 30 Office of being , - 5 50 7 42 - 15 30 5 2 - 2 114 22 18 12 1
	Trajet direct de PARIS à BERNE en 14 h heures et réciproquement.	1
at min a milit-Leonard	PRINTED TO SECURE AND SECURE AND SECURE ASSESSMENT ASSE	1 m cha 11 Burier - 6 56 8 20 - 1
	PRI HE FALCE ANY SOURS GES - LARIES ANY SOURCE NOW SES - LARIES ANY	1 VIVII VIVII 7 0 0 0 0 0 0 0 0 0
	California Cal	
BRIOUE AND THE STATE OF THE STA	1 1 1 2 2 2 2 2 2 2	
PRIX SEE PLACES 51-4 55-7 67-11 69-13	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	1
BOUVERET DE 6 40 MATTER TO SOUR MORE	FOR PRINTING NOTE CITES ABBITS Some part Some part	7 2010 11 12 13 14 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15
m m to Vouvry	The state of the s	1 2 2 2 3 3 3 3 3 3 4 3 4 3 4 3 4 3 4 3 4
1 1 St-MAURICE 6	Built Bolligan	
	LAUSANNE-PAYERNE-LYSS LYSS-PAYERNE-LAUSANNE	REPUE TO THE TOTAL PROPERTY AND THE PURPLE T
LAUSANNE-FRIBOURG-BERNE	LAUSANNE-PAYERNE-LYSS LYSS-PAYERNE-LAUSANNE LYSS-PAYERNE-LAUSANNE LYSS-PAYERNE-LAUSANNE	BERNE-FRIBOURG-LAUSANNI
LAUSANNE-FRBOURG-BERNE	LAUSANNE-PAYERNE-LYSS LYSS-PAYERNE-LAUSANNE 1 1 1 1 1 1 1 1 1	BERNE-FRIBURG-LAUSANNI
LAUSANNE-FRIBURG-BERNE	LAUSANNE-PAYERNE-LYSS LYSS-PAYERNE-LAUSANNE 1 1 2 2 3 3 4 4 4 4 4 4 4 4	BERNE-FRIBOURG-LAUSANNI
LAUSANNE-FRIBOURG-BERNE	LAUSANNE-PAYERNE-LYSS LYSS-PAYERNE-LAUSANNE 1 1 1 2 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	BERNE-FRIBOURG-LAUSANNI
LAUSANNE—FRIBOURG—BERNE	LAUSANNE-PAYERNE-LYSS LYSS-PAYERNE-LAUSANNE 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	BERNE-PRIOURG—LAUSANNI
LAUSANNE—FRIBOURG—BERNE	LAUSANNE-PAYERNE-LYSS LYSS-PAYERNE-LAUSANNE 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	BERNE-PRIOURG—LAUSANNI
LAUSANNE-FRIBOURG-BERNE	LAUSANNE-PAYERNE-LYSS LYSS-PAYERNE-LAUSANNE 1	BERNE—PRIORG—LAUSANN 1
LAUSANNE-FRIBOURG-BERNE	LAUSANNE-PAYERNE-LYSS LYSS-PAYERNE-LAUSANNE	BERNE-PROURG-LAUSANN 1
LAUSANNE—FRIBOURG—BERNE	LAUSANNE-PAYERNE-LYSS LYSS-PAYERNE-LAUSANNE	BERNE-FRIBOURG-LAUSANNI 1
LAUSANNE—FRIBOURG—BERNE THE THE LAUSANNE—FRIBOURG—BERNE THE THE LAUSANNE TO THE LAUSAN THE THE LAUSAN THE LA	LAUSANNE-PAYERRE-LYSS LYSS-PAYERRE-LAUSANNE LO 12	BERNE-FRIBOURG-LAUSANNI 1
LAUSANNE—FRIBOURG—BERNE	LAUSANNE-PAYERRE-LYSS LYSS-PAYERRE-LAUSANNE	BERNE-PROURG-LAUSANN 1
LAUSANNE—FREDURG—BERNE	LAUSANNE PAYERNE - LAUSANNE LYSS - LAUSANNE LYSS - PAYERNE - LAUSANNE LYSS - LAUSANNE LYSS - PAYERNE - LAUSANNE LYSS	BERNE—PROURG—LAUSANN 1
LAUSANNE—FRIBOURG—BERNE	LAUSANNE-PAYERNE-LYSS LYSS-PAYERNE-LAUSANNE	BERNE-FIBOURG-LAUSANN
LAUSANNE—FRIBOURG—BERNE	LAUSANNE PAYERNE - LAUSANNE LYSS - LAUSANNE LYSS - PAYERNE - LAUSANNE LYSS - PAYERNE - LAUSANNE LYSS - LAUSANNE LYSS - PAYERNE - LAUSANNE LYSS - LAUSANNE LY	BERNE-PROURG-LAUSANN 1
LAUSANNE—FRIBOURG—BERNE	LAUSANNE-PAYERNE-LAUSANNE LYSS-PAYERNE-LAUSANNE LYSS-PAYERNE LYSS-PAYERNE LYSS-PAYERNE-LAUSANNE LYSS-PAYERNE LYSS-PAYERNE LYSS-PAY	BERNE-PROURG-LAUSANN 1
LAUSANNE—FRIBOURG—BERNE	LAUSANNE PAYERNE - LAUSANNE 1 1 1 1 1 1 1 1 1	BERNE-PROURG-LAUSANN 1

6 pp 4 pp 2 pp	S 2 Gentre Dir.	State of	DESCRIPTION OF THE PERSON OF T	Maria Sala		No. of Con-		1000	1			٠
	Laurens Arr.	1	13	10.30	T	7 W.	1	11.10	180	I iii	0.501	
de Lausenos	NOMS DES GARES		625 Barbari Site 1,14	125 Bushes Little	163 127 10117 1, 14	129 Smiles (1,74	631 Sector Ent.	133 1032 1, 1 st.	635 Bothself Sate 114	157 feeder 1, 1, 1 d.		
70 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 0	LAUSANNE . po Renens	ED MITERIAL PRINTERS	THE PROPERTY OF THE PARTY OF TH	5 12 5 12 5 14 5 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 1	These do push postuments	8 10 8 20 8 26 8 26 8 46 9 10 9 20 9 20 9 20 9 20 10 06 10 15 10 24 10 24 10 25 10 2	THE PROPERTY OF THE PARTY OF TH	1 34 1 1 30 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	STREET COURSE	# 255 # 255 # 256 # 256	7 15 7 15 17 15 15 17 15 15 17 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15	The state of the s

3 M Varmarous 13 M Varmarous 13 M Orgins Sikabbin 14 M Orgin	 7 11 4.0 10 7 23 12 10 7 23 12 10 7 31 4 10 7 31 4 10 7 31 5 10 7 50 F 10 7 50 F 10 8 57 - 11 8 11 -	OS - 254 25 - 254 27 - 268 27 - 268 27 - 271 25 + 67 2 28 25 + 67 2 28 26 2 38 - 60 21 3 00 3 50 01 3 00 3 50 01 3 07 4 17	- 6 30 - 6 42 - 6 50 - 7 10 - 7 17 17 14 20 7 7 17 14 4 20 7 7 17 18 17 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18	11111111 868668 01116111111 848681 011161110
Total Paris Pari	\$ 250 550 5 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	15 170 1	1 304 4 64 m 1 304 4 64 m 15 - 1 6 1 m 15 - 1 7 30 m 1 301 - 7 30 m 1 301	Hrd dorming

	YVERDUN-PAYERNE-FRIBOURG
10 10 10 10 10 10 10 10	1 1
PRESCRIPTO	Table Tabl
BULLE-ROMONT	ROMONT-BULLE
1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	- 10 10 mm.
- BULLE Page - 8.50 40 55 1 50 7 30 - 55 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50	NOMONT 110, 110, 110, 110 110

BRIGUE-ST-MAURICE-GENÈVE

te ti-Maurice	NOMS DES GARES	30				8-51 basin	是		4-56 basis			58	2
一日日日	MATERIAL PROPERTY.	25	088	124	38	1.14		000	1,14	100		11.114	层
85 85 40 2 05 1 35 1 — 3 75 1 65 1 45	ST-MAURICE ST. Monthey. Vouvry BOUVERET. Ar.	famings to HITCH	1111	7 10 7 23 7 39 7 30	3	11 05 11 30 11 30	11111	1111	1 52 2 06 2 31 2 35	1111	1111	8 05 8 13 8 37 8 48	1111
	HE :	1111	Jeres	1	1000		1111		DO	1111	611	4110	1111
PRINT BEST PLATES	Etges art.	1	4	7	508	8-122	re 10	511	14	16	72-18	240	il
de Lateranne	NOMS DES GARES	-	Inin	Parent.	Berhand Minte.	Busins	Milet !	Inches	Page 1	m	tanba	ta A	Н
BATTE ITE		MATERIAL PROPERTY.		1,2,34 MATER	1,14. nosa	MATTER	S.TA.	Mista.	KATIN	114	12.14	MICH.	D4
	BRIGUE		MATIN	1				75	10 37	繭		4.50	31
0 5 5	Rarogna		1	3	111	7 38 7 50	18	1	10 54			5 04	201
2 2 2	Gampel	L'auverture de la Rection	51	=		Ha	THEFT IT	1	14 12 11 19		3	5 01 5 15 5 23 5 30 5 30 6 12 6 13 6 44 6 33 6 44 6 55 77 07 77 27	20
建 100 年 200 年 40	Loodone.	-	-		111	100	3	HIHHHH	11 41 11 50	100	THEFT THE PARTY OF	5 41	
	Grances	100	5 1	5	国	8 52	三	温	11 50			0 01	3 1
1 45 7 50 5 5	St-Laonard		1	1	-	9 13 9 30		13	12 10		13	6 til	:1
EMIT MAN	o Ardon	L'auverture	41	535	=	9 42		=	12 3	1		6 13	Ħ
2 60 5 70 5 7	Martigny		3 1	5 19		10 03	12		12 50		1	7 06	
	Vernayaz	A	SHIP.	6 37	-	10 30	13	围	4 11 11 11 11	B	130	7 20	
海 為 物	AND SERVICE OF THE PARTY OF	100	n.	8 37	9	10 52	PER S	12	12		200	7.47	(20)
	ST-MAURICE	1	-	73		11 20	118	1	14	4 10	H		H
	HEX (her in him)	15	6 5	7 2	=	11 30 11 38 11 46	H	3	2 11	4 25	18	18 21 h	00
3 00 1 M 1 F	Roche Villeneuve	=	6 11	8.00				=	2 34	4 15	20.00	8 44 5	NOCK
		EGHT	6 00 6 11 6 30 6 37 8 36 8 36	7 34 7 35 7 35 7 35 8 35 8 35 8 35 8 34 8 35 8 36 8 36 8 36 8 36 8 36 8 36 8 36 8 36	HEFFERE	12 83 12 89 12 17	#3	=	2 4	15 (1) 95 to		# 500 B	6 42
	MONTREUX Vernex	13	6 31	8 73	=	12 17	38	2	130	15 21 15 21	Nie in	9 (6)	7 (6)
X REF WELLS	Burier La Tour de Peils	=	8 50 7 Ot	8 14		1	T.	2		15 J	題	9 15	7 10
THE RESERVE	NEVEY BURAPHOEIN	2	7 10	8 50 9 00	HILL	12 4	1	HHILLIHE	3 2	5 47 5 57	製品	0 10 0 10	7 20
M 55 3	Cally Latry	1	7 01 7 10 7 10 7 30 7 40 7 50	9 12 9 30	2	12 33 12 41 12 30 12 37	= 1	=	3 4	6 (7	31	9 52	7 45
	LAUSANNE *	15			12500	1 05		-	100	0 2	3.0	1010	8 10
	Renews.			10 0	2000	Continue Named of	1 33	3 45	4 4		7 10	7	
4 10 10 7	MORGES	6 17 6 17 6 37	8 46	10 20		Southful present is	1 54				7 37	=	H
A ROLL BOOK AND REAL	a Aubenne Allaman .	6 37	9 10	10 41	200		2 66	3 44 3 57 4 67	5.2	11.	7 47	=	
2 20 1 20 1 2	Bolle Gilly Burningl	0 44	9 23	10 8		E	1	4 01		1 5	8 06	1	Ħ
100 100 10	Gland (bos)			14 15	1 05 1 16 1 37	Seete.	2 35	1 4 21	0.0	4) 52	8 23		7 15
IN THE	Ceppet	7 19	9 54	11 31	1 12	HEN	1	A 51	6.2	41	8 30 8 48	1=	1
1 TO 1 CO. P	Celigny Coppet Versoix Genthod-Ballevue Chambesy	7 34	10 13		1 54	层	2	8 12 8 19	6 3	의 등학	8 54	-	7 52 7 58
6 20 4 No 2 2	GENEVE	7 4	10 21	££ 57	2 15	0.25%	3-	5 30	6 N		9 05	-	8 05
non un	Bar A Res & Park	Battis	major.	DES	-	mit	Sept.		8008	景	No. TO	-	딞
1 田田田	Alpha-heine de Torin	3	学数	0 004 6 346 9 126	111	Ξ	S Ohs	1 Mrs		1	i.	3	
N - N MILE !	Nines.	NES	2 20	113	1 10	E33	115	15 254	=	15	133	3	

and the second second second second second	IDOUIG	JEST)	and allowed to		dink	Section	mbah	md)
Smithet by	2 2	111	18	111	11 M to 1	111	* #:	100
US do 11.00 11 12 M E1-Ball Dep. 13 32 9 40 0 70 M Eartab 20 80 2 45 2 30 M Date (va Chee)	- 1 30a - 2 57a - 3 80a - 3 30a	101	1 1 1 1 1	4	1 Mm 1 Mm 11 Mm	9 the 1 mi 2 mi 2 mi	110	
II - 7 50 ES E Lauerba (villanguar) Dep.	- 100 - 100	7 80 s 1 00m	6 Mm	1	10 30m. 1 kl s	18:	2	
1 10 1 10 (10 December 10 dec	= 14:		111:	150	11 50 /	1 101	3	
NONS DES GARES	S62 Gd Morted Saules Minte Saules	566 Berbar Rists	01-89		12-18	14	576 Betor Este	
GERNE	March Martin	7 35	10.30	BOLD?	2 77	6.25	B (0)	200
m m K Therishans	- 6 09	7 DE 8 11	向性的	1	2 34	6 41	8 37	
1 m t w so Flamatt (spec)	- 82	8 28 9 10	10 12	() 当()	3 67	7 (4	8 55 9 15	
1 00 1 00 0.35 Guin (habaya)	- 8 53	9 30	11 11	1	3 18	7 37	9 35	
AN AN 1- FRIBOURG NO.		10 15	11.26	0	3 42	7 47		围
1 m 2 m to Neyras	8 08 7 28 8 17 7 46	10 51	加品級		4 63	8 10	1	2
5 m 2 m 2 m Chenens	5 26 8 02	1 1 23 1 1 38	11 50	EEE	4 20	831		=
S to A to 3 to ROMONT (M/) . Are	EXAMPLE DAY	11 10	12.04	10	4 11	8 42	1	8
to be am Biviries	5.55 8.55 6.00 8.26 8.24 8.36	1 10	12 01	1	4 55	8 M	3	3
8 40 8 50 4 50 Ores	6 42 8 43 6 55 9 -	1 42	12.33		5 17	9 30	31	=
s m t _ am Chenhres (tes)	7 21 8 17 7 22 9 36	234	12 57		5 49	9 47	图制	3
to to 7 to 1 to LAUSANNE And	7 43 9 35	3 10	F 177	里	6.07	10 65	三十	8
STREET MANUAL PROPERTY AND ADDRESS OF THE PARTY AND ADDRESS OF THE PART	MATTER MARRY	min I	pile	200	200		CHECKER	
1 to 1 to Palls Sente	13to -	7 #1	4 101	-	Ξ.	140.0	-	=
0 20 4 50 3 50 5 5 Genden Arr.	1 75m 7 17 m	1 10:	1 25 1	2	9 CE 1	744 00	=	-
\$ 1 - 1 at 1 - 0 41 Perer 407.	1 15 m 15 07 h 1 15 m 15 15 m	181	111	3	7 441	5 22 10	1940 O	3
2 45 2 80 2 70 2 2 80 8 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 8	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	100	Sec.	8	100	1 22	14313	

Part for C for C Language Direction Directio	BIN	12003	100	1 41	5 M .	a be n		11 10 1		111:	100
4 00 a 3 th H Perse		=	NE	1	1 at n	200 St to	1 10	3 90 4	200	m	
3 to 1 to 5 to 5 Beens	Name of	-	130 +	-	5-Y	0.00	5 Mm	000	9-45 m	240.00	100
E MILE OF THE PARTY IN THE PART	1	1	121	多量的	6 15 m	12	100		130	12:	
na mi tit th. T at B Bale (va ffee)	()		5 06 1	1050	1	10	10 50 m	35	181	1	32
5 85 4 501 3 45 m / Soleure		1953	121	1 155 m	10 05 m	00	TH:	33	ı	m	
3 40 8 55 4 50 4 Beans	-	C-00	2 15 1	1011	Tille	210 -	10.75.0		\$ 05 x	2004	-
S SI S SI S - Selement	(SE)	(A)	1221	1 10 m	# 85 W		11 33 10	7 =	5 48 s	9.48 4	554
THE STATE OF THE S	RESIDE.	1000	_	626	128	Section 1	-	154		638	Total S
PUI DE PLICE		m	124	Sandral	11	620	123	168	126	Series.	265
de Neuraltel NOMS DES GARES		Bushet	Steadout	200	bearer.	To.	deshu	100	Seesa.	Ten.	200
PAIPAIPA		1,5,24.	KEIA	1.14	3,2%	2, 2 st.	1,114	1,216	6214	1,14	257
Talla Te BIENNE	1	MATER	MATTER	MATUN	MATER	Ablin	Apin.	8008	POIA 6 30	7 %	100
1 to 1 to Decame			B 55	9 -	10 M	12 33	2 37	4 47	6 45	7 35	
Gléresse			3645	9.20	1000	-	2 57	-	1	7 52	848
tot to m Landeren	=	3	6 24	9 15		1 25	3 (0	4.42	8 59 7 05	8 77	
(B) on m Greenier			6 34	10 01	運	t 46	3 21		7 11	8 30	12
in to 30 Corneux	=	-	8 42	10 09	11 07	2 19	3 22		7.20	8 52	33
	1	100		10 37	11 13	2 33	2 45	5 00	2.27	9 05	Ka
NEUCHATEL	500	1 -	7 08	\$5 30		SERVICE SERVICE	965	55000	7 48	525	F S
10 to to Colombier	当	B 11	· 7 10	11 42	11 30		4.11		7 M		21
1 to m m Dondry	(5)	5 22	7 30	12 -		92.50	1 1		8 10		
1 in 1 m is Bevalz.	1	5 30	7 30	12 11	11 31		4122		8 15 8 15	3	#
T M I M T & Vaumarone	2	8 47	7 47	12 21	Committee of		4 40	Postar	8 34	2	118
1 00 1 m 1 to Concise	-	B 55	8.00	12 45	12 03	-	A 55		8 42		H
2 % 1 m tit Grandson	一	6 11	B 18	1 06	12 th	1	5 12		8 14	30	-
1 1 1 1 1 2 TVERDON (NO. Am	12	6 12	8 32 8 32	1 45	12 11		B 15	86	9 10	-	111
am as a m Ependen	12	8 33	8 41	1 48	200	No.	1 2 2	8-8i	9.20	200	11
1 11 3 m T m Chavernay-Orbe	-	8 43			12 41	-	5 46 5 57	lerne.	9.40	1	71.
3 00 4 15 2 15 Eclépens	=	1000	+9.08	September 1	me t		1		No.	三台	35
IN IN IN COSSONAY (NO.)	=	7 00	9 15	2 50	1 02	100	6 10	新	10 05		1000
1 m 5 m 2 m Bussigny	12	7 10		2 0	1	2	6 24	1	10 tt	1	900
I IN AM LAUSANNE A.	-	7 30	9 47	3 2		120	0.40		10 20	8,363	1000
THE REAL PROPERTY AND ADDRESS.	1000	BATTA	Baffel	- Ann	NO.	And.	-	Real Property	100	468	-
6 % 4 M 2 mm 2 Centras der	=	10 24 0	120	4 kgs	12:	10年	In:	823	5 40 m	1	3
Lancas	5-2	8 18 H	65.00+	4 304	1 10 6	10-0	THE	Red.	5 62 m	1	100
	7/2	to the	(10 k)s (12 k2)	123	1 171	1	2 44.	25	3 33 W	CAN	1
THE REPORT OF THE PARTY OF THE	1	り二	1 47	\$ 00 a	1-2	22	950	2	10 47 m	-	100
	-	10000	-	-		10000					1000
			LAT	ZSANNI	- D	OPPLINE	BUE VY	4 S, GI	ENTUR	at Pit	1000

arbeitungskette. Diese umfasst u.a. die Abrechnung gegenüber den 90 konzessionierten Transportunternehmungen sowie den 22 ausländischen Bahnen. Im Sinne eines vermehrten Datenaustausches
werden international den Partnerbahnen die verarbeiteten Daten auf Magnetband zur Verfügung
gestellt. Die monatliche Fakturierung von 70 bis 80 Mio Fr. an die 15 000 Kunden des Güterverkehrs
erfolgt über eine zentrale Kundenkartei. Dabei werden 60% der einkassierten Beträge über ein Bankoder Postscheckkonto direkt belastet. Der Austausch der Magnetbänder zwischen PTT und SBB
erlaubt zudem eine vollmechanisierte Zahlungsüberwachung. Auch können Tarifänderungen
künftig mit geringerem administrativem Aufwand durchgeführt werden. Änderungen von Frachtsätzen und Tarifbestimmungen lassen sich durch einfache Tabellenänderungen in Kraft setzen. Mit
diesem Abrechnungsverfahren verfügen die Bahnen zudem über ein Informationssystem, das die
meisten Wünsche der kommerziellen Verkehrsüberwachung zu befriedigen vermag.

III. Betrieb

Im Reiseverkehr nahmen die Zugskilometer pro Tag von 175 135 im Jahre 1977 auf 177 224 km zu (1,19%). Um Verkehrsspitzen zu bewältigen und besonderen Transportwünschen entgegenzukommen, wurden 9 879 Extra- und Entlastungszüge (Vorjahr 10 290) geführt, und zwar 3 673 (3 591) im internationalen und 6 206 (6 699) im internen Verkehr. Auf der elektronischen Platzreservierungsanlage der SBB wurden 1,72 Mio Sitz-, Liege- und Schlafwagenplätze gebucht, das sind 0,06 Mio oder 3,9% mehr als im Vorjahr.

Der Grossverkehr anlässlich des Eidg. Turnfestes in Genf konnte reibungslos abgewickelt werden. Von den insgesamt 49 000 Turnerinnen und Turnern benützten 47 000, also fast 96%, die Bahn. Für die Beförderung der Teilnehmer und Besucher wurden 97 Extrazüge geführt, 56 nach und 41 ab Genf; am 25. Juni, dem Spitzenverkehrstag, waren dafür 384 Personenwagen nötig.

Der Güterverkehr nach Italien konnte im allgemeinen flüssig abgewickelt werden. Schwierigkeiten ergaben sich auf der Simplonlinie infolge des lange dauernden Streckenunterbruches nach dem Einsturz der Eisenbahnbrücke bei der auf italienischem Gebiet liegenden Station Verbania-Pallanza am 8. Oktober 1977 sowie allgemein wegen zahlreichen Streiks des italienischen Eisenbahn- und Zollpersonals. Der Unterbruch der Simplonlinie dauerte bis zum 27. Mai 1978 und hatte beträchtliche Auswirkungen auf die Lenkung des Güterverkehrs; wegen der beschränkten Leistungsfähigkeit der einspurigen Umfahrungslinie über Borgomanero wurde ein Teil des Verkehrs, soweit er nicht andere Wege suchte, über die Gotthardlinie geleitet. In der ersten Jahreshälfte wurde der Betriebsablauf zusätzlich erschwert, indem neue italienische Vorschriften die Verzollungsmöglichkeiten für siderurgische Produkte und Textilien drastisch einschränkten (Beschränkung auf wenige Bahnhöfe). Interventionen auf Regierungsebene führten ab Mitte Jahr zu einer Lockerung dieser Vorschriften.

Das auf den Fahrplanwechsel 1977/78 systematisch verbesserte Leistungsangebot im Güterzugfahrplan zeitigte gute Ergebnisse. Der Mehrverkehr des Jahres 1978 von 2,5% (+ 0,963 Mio Nettotonnen) konnte gegenüber dem Vorjahr mit 1% weniger Zugkilometer bewältigt werden, und die Zahl der Zugstunden liess sich bei Aufrechterhaltung des vollen Leistungsangebotes sogar um rund 4% senken.

Im Abschnitt «Planung und Studien» wird näher dargelegt, dass die Studien über eine völlige Neugestaltung des Reisezugfahrplanes im Herbst 1978 abgeschlossen werden konnten und dass das

Eisenbahnfahrplan vor 100 Jahren

Ab 1. Juni 1878 verkehrten zwischen Lausanne und Brig in jeder Richtung täglich drei Personenzüge. Fuhr man um 7.20 Uhr in Brig ab, so kam man um 13.05 Uhr in Lausanne an. Die Fahrkosten (einfach, 2. Klasse) entsprachen etwa drei Taglöhnen eines Bahnarbeiters.

neue Reisezugkonzept, welches einen weitgehend systematisch aufgebauten Fahrplan bringen wird, im Frühjahr 1982 eingeführt werden soll (siehe Seite 16). Zur Zeit wird das neue Konzept noch eingehend überprüft. In den nächsten Jahren ergibt sich folgendes «Fahrplan-Programm»:

- 1979, 27. Mai: ordentlicher Fahrplanwechsel mit einer Reihe von Verbesserungen (Anpassung des Fahrplans von Schnellzügen, um in Basel 22 Anschlüsse mit den neuen Intercity-Zügen der Deutschen Bundesbahn herzustellen, die im Stundentakt ankommen und abfahren werden, neuer Städteschnellzug St. Gallen–Bern usw.).
- 1980, 1. Juni: Anschluss des Flughafens Zürich Kloten an das Eisenbahnnetz. Ab 1. Juni 1980 werden die Schnellzüge der West-Ost-Linie Genf-Bern-Zürich-St. Gallen-Rorschach und jene der Linie Zürich-Romanshorn über die neue Flughafenlinie fahren. Ferner werden einzelne Direktverbindungen zwischen dem Flughafen und Luzern, Chur, Interlaken/Brig sowie dem Tessin eingeführt. Zwischen Zürich HB und Zürich Flughafen (resp. Bassersdorf) werden überdies Regionalzüge im Stundentakt eingesetzt, so dass auf dieser Strecke in jeder Richtung täglich insgesamt rund 50 Züge verkehren (das Bedienungskonzept ist am 8. Dezember mit dem ersten Entwurf für den Fahrplan 1979/81 veröffentlicht worden).
- 1981, 31. Mai: Übergangsfahrplan mit Inbetriebnahme der neuen Bahnlinie Olten–Rothrist und des Rangierbahnhofes Zürich Limmattal.
- 1982, Ende Mai: Neues Reisezugkonzept.

Das Angebot im Reiseverkehr wird somit in den nächsten Jahren grundsätzliche Änderungen und einige wichtige Verbesserungen erfahren.