

Verkehr und Betrieb

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1973)**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

I. Verkehr

Reiseverkehr

Im Reiseverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen wurden im Berichtsjahr 223,9 Mio Personen befördert. Dies sind rund 440 000 Personen oder 0,2 % weniger als im Jahre 1972. Dank einer höheren durchschnittlichen Reiseweite stieg indessen die Verkehrsleistung um 1,2 % und erreichte 8402 Mio Personenkilometer (Pkm). Wie bereits letztes Jahr setzte sich die rückläufige Entwicklung bei den Streckenabonnements fort, während der Einzelreiseverkehr Mehrfrequenzen aufwies. Der in den Monaten November und Dezember zu verzeichnende Anstieg der geleisteten Personenkilometer ist wesentlich auf das Autofahrverbot an den drei Sonntagen sowie auf die allgemeine Unsicherheit in der Mineralölversorgung zurückzuführen. Der internationale Verkehr nahm in der Richtung Schweiz–Ausland sowie bei den Transitreisen deutlich zu, während er in der Richtung Ausland–Schweiz leicht abnahm.

Seit dem Jahre 1964, als dank dem besonders starken Verkehr zur Schweizerischen Landesausstellung Expo 64 in Lausanne mit 248 Mio Reisenden das bisherige Rekordergebnis im Reiseverkehr der SBB erzielt wurde, sind die Verkehrsergebnisse zunächst zurückgegangen und in den letzten Jahren praktisch stabil geblieben. Wenn man sich vor Augen hält, dass in der Zeitspanne von 1964 bis 1973 die Zahl der in der Schweiz registrierten Personautos und Kombiwagen von 839 400 auf über 1 600 000 angestiegen ist und dass den Automobilisten ein stets wachsendes Schnellverkehrs-Strassennetz zur Verfügung gestellt wird – Ende 1973 standen rund 850 km Nationalstrassen oder 46 % der Gesamtlänge des Nationalstrassennetzes in Betrieb –, so überrascht die Entwicklung im Eisenbahnreiseverkehr keineswegs. Allein Veränderungen grundsätzlicher Art – beispielsweise ein stark verbessertes Reiseangebot auf Schnellverkehrslinien oder aber auf der Seite der Strasse ein anhaltender Mangel an Treibstoffen – könnten wohl dieser Entwicklung Einhalt gebieten.

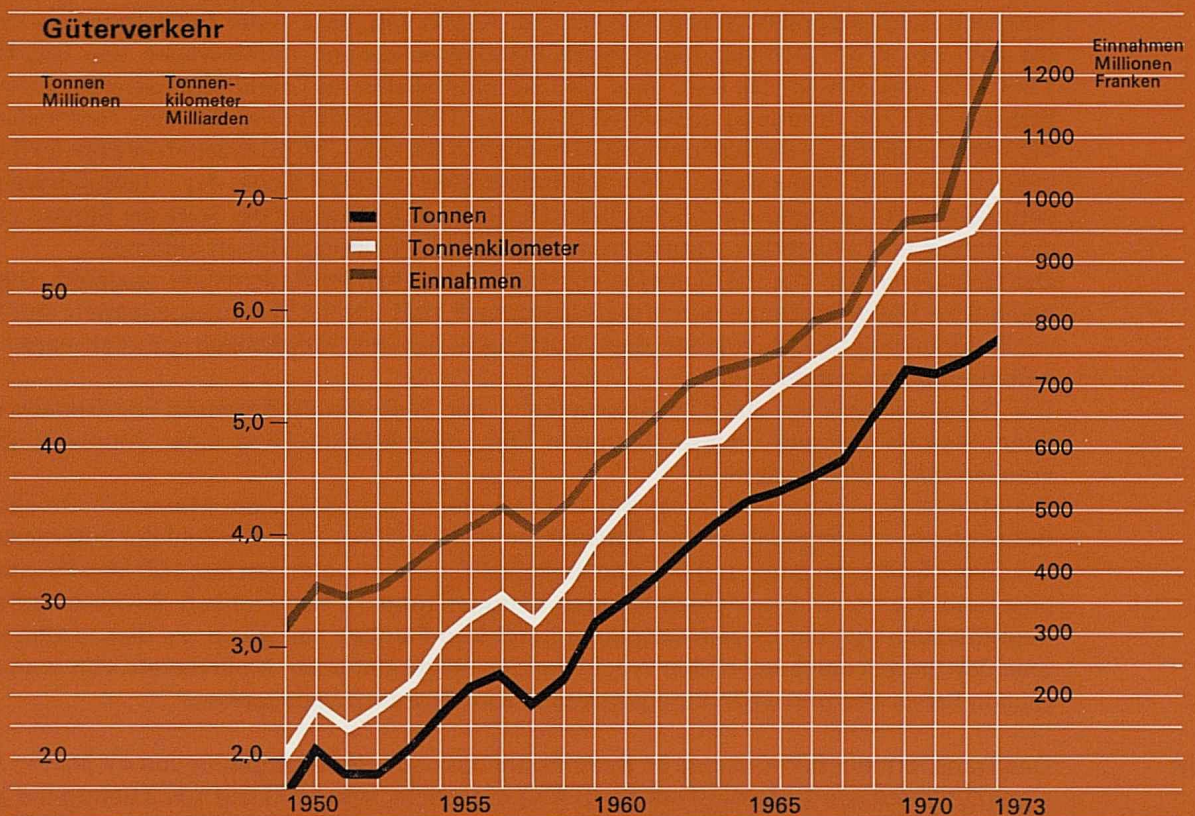
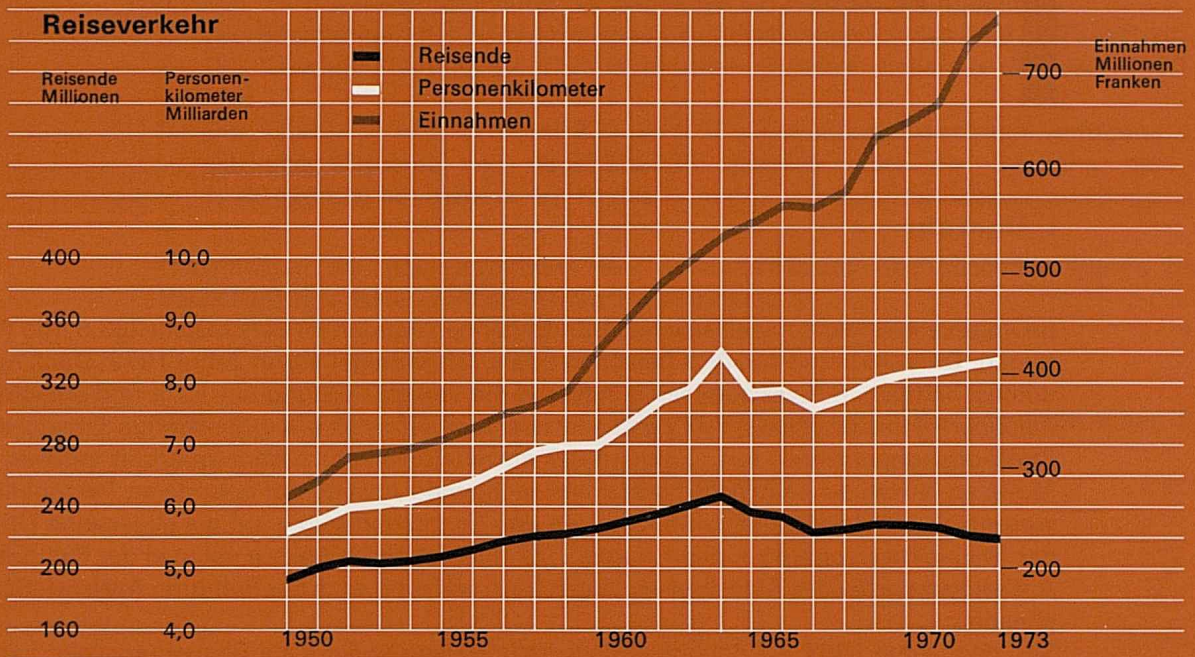
Der Gepäckverkehr, der 1972 etwas rückläufig war, hat im Berichtsjahr stagniert. Die Transporte begleiteter Motorfahrzeuge durch die Alpentunnel sind um 9,4 % zurückgegangen. Auch diese Entwicklung erstaunt nicht, solange dem Automobilisten die Möglichkeit geboten wird, Alpentunnel gebührenfrei zu durchfahren.

Die Gesamteinnahmen aus dem Reiseverkehr, der auch die Beförderung von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, betrugen 756,4 Mio Franken, was einer Zunahme um 34,5 Mio Franken oder 4,8 % entspricht.

Die Monate November und Dezember 1973 verdienen angesichts der Mineralölkrise eine besondere Betrachtung. Im Vergleich zu den Ergebnissen des Vorjahres stieg die Zahl der beförderten Personen um über 2 Millionen oder rund 6 %. Die Verkehrsleistungen waren um fast 100 Mio Personenkilometer oder rund 7 % höher. Die Mehreinnahmen betrugen rund 12 Mio Franken. Zu diesem erfreulichen Ertragszuwachs trug der Einzelreiseverkehr mit 9 Mio Franken bei. Allein die drei autofreien Sonntage brachten an den entsprechenden Wochenenden insgesamt einen Mehrverkehr von rund einer halben Million Reisenden und einen Ertragszuwachs von mehr als 2 Mio Franken.

Güterverkehr

Das Transportvolumen erreichte im Berichtsjahr das neue Höchstergebnis von 47,64 Mio Tonnen, was einer Zunahme von 1,55 Mio Tonnen (3,4 %) entspricht. Von 1971 auf 1972 betrug der Zuwachs nur 680 000 Tonnen (1,5 %), und von 1970 auf 1971 hatte sich sogar ein Rückgang von 220 000 Tonnen (0,5 %) ergeben. Nach der starken Expansion in den Jahren 1969 und 1970 und der folgenden Verfla-



chung zeichnete sich somit 1973 wieder ein stärkerer Verkehrsanstieg ab. Massgebend beteiligt waren daran der Aussenhandels- und Binnenverkehr, während der internationale Transit den letztjährigen Rückschlag nur zur Hälfte aufzuholen vermochte und mit 11,35 Mio Tonnen gegenüber dem 1971 erzielten Rekord von 11,64 Mio Tonnen zurückblieb.

Die Frachteinnahmen stiegen um 112 Mio Franken (9,8%) auf total 1258,1 Mio Franken. Positiv beeinflusst wurde das Ergebnis vor allem durch die Tarifierpassung, gewisse Strukturveränderungen, die kommerzielle Selektionspolitik und den Mehrverkehr. Der aus den Tarifmassnahmen vom 1. Januar 1973 erwartete Mehrertrag konnte realisiert werden.

Das Jahresergebnis ist die Resultante verschiedener, zum Teil sogar gegenläufiger Entwicklungen bei den Verkehrsarten, Relationen, Wirtschaftsbranchen und Warengruppen. Die Analyse nach Transportkategorien zeigt, dass sich der von der schweizerischen Wirtschaft getragene Aussenhandels- und Binnenverkehr um 3,9% (im Vorjahr 3,5%) auf 35,95 Mio Tonnen erhöht hat. Damit erreichte er praktisch den mittleren Wert der Güterprognose SBB 1970–1985 – für 1973 wurden 36 Mio Tonnen erwartet – und harmonisiert zudem mit dem Anwachsen des realen Bruttosozialproduktes (4,3%). Der Bahnimport hat bei stationär gebliebenen Rheinhafenabfuhr um 3,1% auf 13,58 Mio Tonnen abgenommen, wobei sich allerdings das Mineralöl zum Teil auf die Inlandraffinerien verlagerte. Die Einfuhr per Bahn war geringer als in den drei Vorjahren 1970–1972, während der Import mittels Lastwagen seit 1970 um 2 Mio Tonnen expandierte.

Einen günstigen Verlauf nahm die Bahnausfuhr. Dank der Export-Konjunktur und namentlich infolge der starken HolzAusfuhr stieg sie um 13,5% (im Vorjahr 10,8%) auf 2,25 Mio Tonnen. Der Zunahme auf der Schiene von 270 000 Tonnen steht eine solche von 160 000 auf der Strasse gegenüber, womit das letztjährige Wachstumsverhältnis von 2:1 gehalten werden konnte.

Obwohl der grenzüberschreitende Strassengüterverkehr mit 13% die extrem hohe Zuwachsrate des Vorjahres (18%) nicht mehr erreichte, beträgt der Anteil des Lastwagens am Aussenhandelsverkehr Schiene/Strasse nun bereits 38,4% (1972 = 35,9%, 1970 = 31,5%). Der Binnenverkehr bildet mit 20,12 Mio Tonnen (42%) den Hauptanteil der Transporte der SBB. Sein Wachstum erreichte bei 1,5 Mio Tonnen 8,1% (Vorjahr 4,1%). Nahrungs- und Futtermittel (Getreide), Holz und Papier, siderurgische Produkte und – gegen Jahresende – insbesondere Mineralöl (+ 500 000 Tonnen, + 7%) expandierten; rückläufig oder unverändert waren die Transporte von Baumaterialien (— 250 000 Tonnen, — 3%), Chemikalien, Textilien und Maschinen. Die rückläufige Tendenz des Stückgutverkehrs bestätigte sich. Wie im Vorjahr verminderte er sich um 7,3% und beträgt nun noch 1,83 Mio Tonnen.

Der internationale Transitverkehr vermochte die Zuwachsrate des Aussenhandels- und Binnenverkehrs nur zur Hälfte zu erreichen. Beachtlich ist immerhin, dass trotz anhaltender konjunktureller, sozialer und betrieblicher Schwierigkeiten, die den Güteraustausch mit Italien behinderten, der Transitverkehr gegenüber dem Vorjahr zunahm. Insgesamt ergab sich ein Transportvolumen von 11,35 Mio Tonnen (+ 1,9%).

Interessanterweise sind im Verkehr mit Italien entgegengesetzte Tendenzen feststellbar. Der Transit Nord–Süd stieg um 842 000 Tonnen und erreichte den Spitzenwert von 7,48 Mio Tonnen, der Transit Süd–Nord ging hingegen um 474 000 Tonnen auf 2,83 Mio Tonnen zurück. Die Transporte auf den andern Transitrelationen fielen um 160 000 Tonnen auf 1,04 Mio Tonnen. Die Analyse ergibt, dass insbesondere die Warengruppen Bearbeitete Metalle, Papierwaren und Rohbaustoffe expandierten. Gegenüber dem Vorjahr haben auch Schrott und Sammelgut zugenommen. Mengenmässig verloren haben dagegen Obst und Gemüse, Fertigbaustoffe, Chemikalien, Maschinen und Fahrzeuge, Textilien sowie Kohle.

Diese Entwicklung hat verschiedene Ursachen. Neben den Ernteverlusten Italiens und der Verlagerung des Bezuges von Frischobst und Gemüse durch Deutschland, Skandinavien und Benelux auf andere Länder fallen die Produktionsausfälle der italienischen Industrie stark ins Gewicht; allein durch Streiks gingen 20,4 Mio Arbeitstage verloren. Bemerkbar machte sich auch eine verschärfte Konkurrenz durch Umfahrung der Schweiz, besonders auf der Strasse und in der Richtung Süd–Nord. Sie wurde begünstigt durch die andauernden Betriebsschwierigkeiten, Annahmesperren und Kapazitätsengpässe der Italienischen Staatsbahnen. So hat sich die Zahl der «Zugsabstelltage» im Transitver-

kehr verdoppelt (22 459 Tage gegenüber 11 250 Tage im Jahre 1972). Auch die Zahl der «Bahnhof-Sperrtage» an der Südgrenze ist stark angestiegen: Domodossola war an 155 Kalendertagen, Chiasso an 154 Tagen und Pino an 91 Tagen für den Transitverkehr ganz oder teilweise gesperrt. Es erstaunt daher, dass sich der Nord-Süd-Verkehr im erwähnten Ausmass entwickeln konnte. Die Zunahme war nur möglich dank der wiedereingeführten Transportplanung und des um 55 % höhern Einsatzes von rationellen Blockzügen im Bereich der hier überwiegenden Massengüter, wo der positive Einfluss wesensgerechter Transporte beispielhaft zum Ausdruck kam.

Angesichts der Mineralölkrise sahen sich Politik, Wirtschaft und Verkehr plötzlich mit unerwarteten Problemen und einer schwierig zu beurteilenden Entwicklung konfrontiert. Im Transportsektor ergab sich durch den entstehenden «Versorgungsschock» vorerst eine starke Steigerung des Mineralölverkehrs. Sie leistete einen wesentlichen Beitrag zum guten Jahresergebnis und kompensierte auch Ausfälle, die wegen der restriktiven Konjunkturpolitik, insbesondere bei den Baumaterialtransporten, aufgetreten sind. Aus der Sicht zu Jahresbeginn 1974 bildet die Ölkrise weniger ein Problem der Mengenversorgung als der Energie-Preissteigerung, von der allerdings auch verzögernde Auswirkungen auf die Importe und auf das Wirtschaftswachstum ausgehen dürften, das ohnehin – wie schon im Berichtsjahr – einen abgeschwächten Trend aufweist.

Aus dieser Sicht ist das verhältnismässig hohe Transportvolumen von 1973 wohl nur mit Mühe zu halten, jedenfalls im schweizerischen Güterverkehr, während der internationale Transit weiterhin aufholen könnte, sofern es gelingt, die Betriebsverhältnisse an der Südgrenze – wozu Schritte eingeleitet sind – wirksam zu sanieren.

II. Tarife und Verkauf

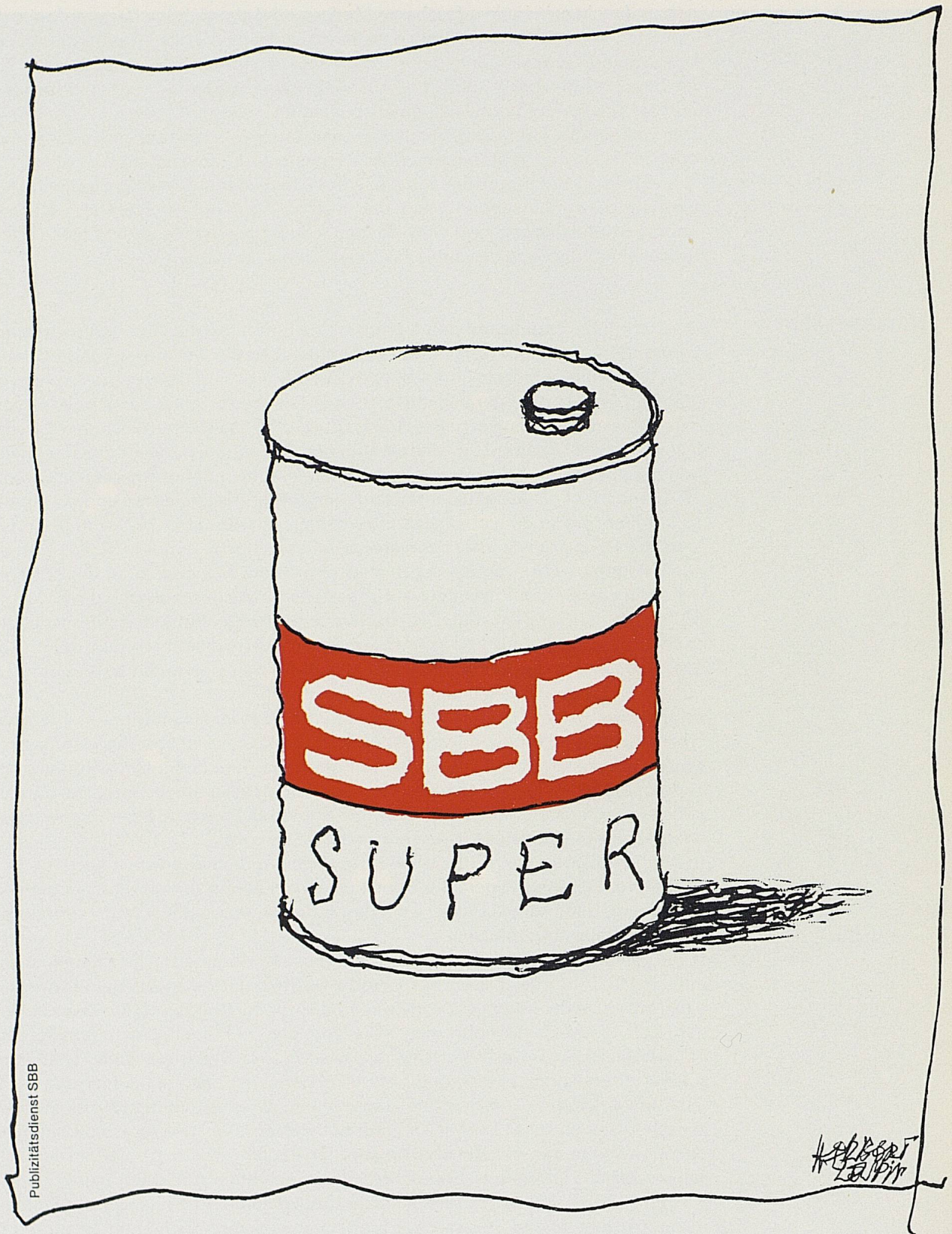
Reiseverkehr

Die auf den 1. November 1973 geplante Tarifierhöhung musste auf Intervention des Bundesrates aufgeschoben werden und konnte erst auf 1. Februar 1974 in Kraft treten. Für die SBB bedeutet dieser Aufschub einen Einnahmefehl von rund 21 Mio Franken mit entsprechendem Anwachsen der Fehlbeträge.

Die Tarifierhöhung vom 1. Februar 1974 beträgt durchschnittlich 12,9%. Strukturell ist diese Tarifrevision gekennzeichnet durch einen Abbau des Retourrabattes im Nahverkehr mit entsprechender Schonung der Preise einfacher Fahrt. Für einen Bereich bis zu 30 km beträgt die Rückfahrermässigung noch 15%; sie steigt in den anschliessenden Entfernungsbereichen an, um bei 65 km den bisherigen Stand von 25% zu erreichen. Ein Abbau des Retourrabattes – er wird allerdings schrittweise realisiert – drängt sich auf, um die notwendigen Vereinfachungen in Verkauf und Fahrausweiskontrolle durchführen zu können. Dies ist vor allem im Nahverkehr notwendig, wo im Hinblick auf die sog. Tarifverbünde auch eine Harmonisierung unter den verschiedenen Verkehrsträgern anzustreben ist. Dem Retourrabbat kommt auch nicht die verkehrsfördernde Bedeutung zu, die man ihm lange Zeit beigemessen hat. Bei einem Tarifsysteem ohne Retourrabbat wird von niedrigeren Preisen einfacher Fahrt auszugehen sein, so dass sich die Verteuerung für die Hin- und Rückfahrt in relativ engen Grenzen hält. Bei den übrigen Verkehrsmitteln wie auch bei den ausländischen Bahnen hat der Retourrabbat in der vergangenen Zeit stark an Boden verloren.

Im Berufs- und Schülerverkehr (Streckenabonnemente für tägliche Fahrten der Serien 12 und 20) ist die Verteuerung mit 18,2% überdurchschnittlich. Dieser Schritt war unvermeidlich, ist doch dieser ausgesprochene Spitzenverkehr Ursache grosser Fehlbeträge in der Personenverkehrsrechnung.

Die auf vermehrte Bahnbenützung abzielende Werbung unter den Jugendlichen wurde weitergeführt. Das Halbtaxabbonnement für junge Leute zwischen 16 und 21 Jahren (Jugendabbonnement) wurde erneut vom 1. März bis 30. November 1973 ausgegeben. Der Verkauf konnte gegenüber dem Vorjahr um 32% gesteigert werden und erreichte einen Absatz von über 28 000 Abonnements. Gleichzeitig wurde eine umfassende Untersuchung über die Reisegewohnheiten der Jugend durchgeführt, um gezielte Massnahmen für die Zukunft treffen zu können. Die Bearbeitung dieses heteroge-



nen und recht schwierig erfassbaren Marktes wird als wichtige Daueraufgabe der Schiene betrachtet. Auf internationaler Ebene wurde das unter dem Namen «Inter-Rail» bekannte europäische, einmonatige Jugend-Generalabonnement vom Mai bis Oktober erneut ausgegeben. In der Schweiz konnten im Berichtsjahr über 13 000 dieser Abonnemente verkauft werden. Die Ausweiskarte «Rail Europ Junior» wurde 1973 zum letztenmal abgegeben.

Der Verkauf des «Schweizer Ferienpasses», der es ausländischen Reisenden erlaubt, während 8, 15 oder 30 Tagen die meisten Bahnen frei zu benützen, konnte um 40 % gesteigert werden.

Am 15. März 1973 wurde das schweizerische Invalidenabonnement eingeführt. Es handelt sich um ein ganzjähriges Halbtaxabonnement, das in seiner Form und im Preis dem Altersabonnement entspricht und an Invalide abgegeben wird, die im Genuss einer Rente der Eidgenössischen Invalidenversicherung stehen. Bis Ende des Jahres wurden 7384 Abonnemente bezogen.

Güterverkehr

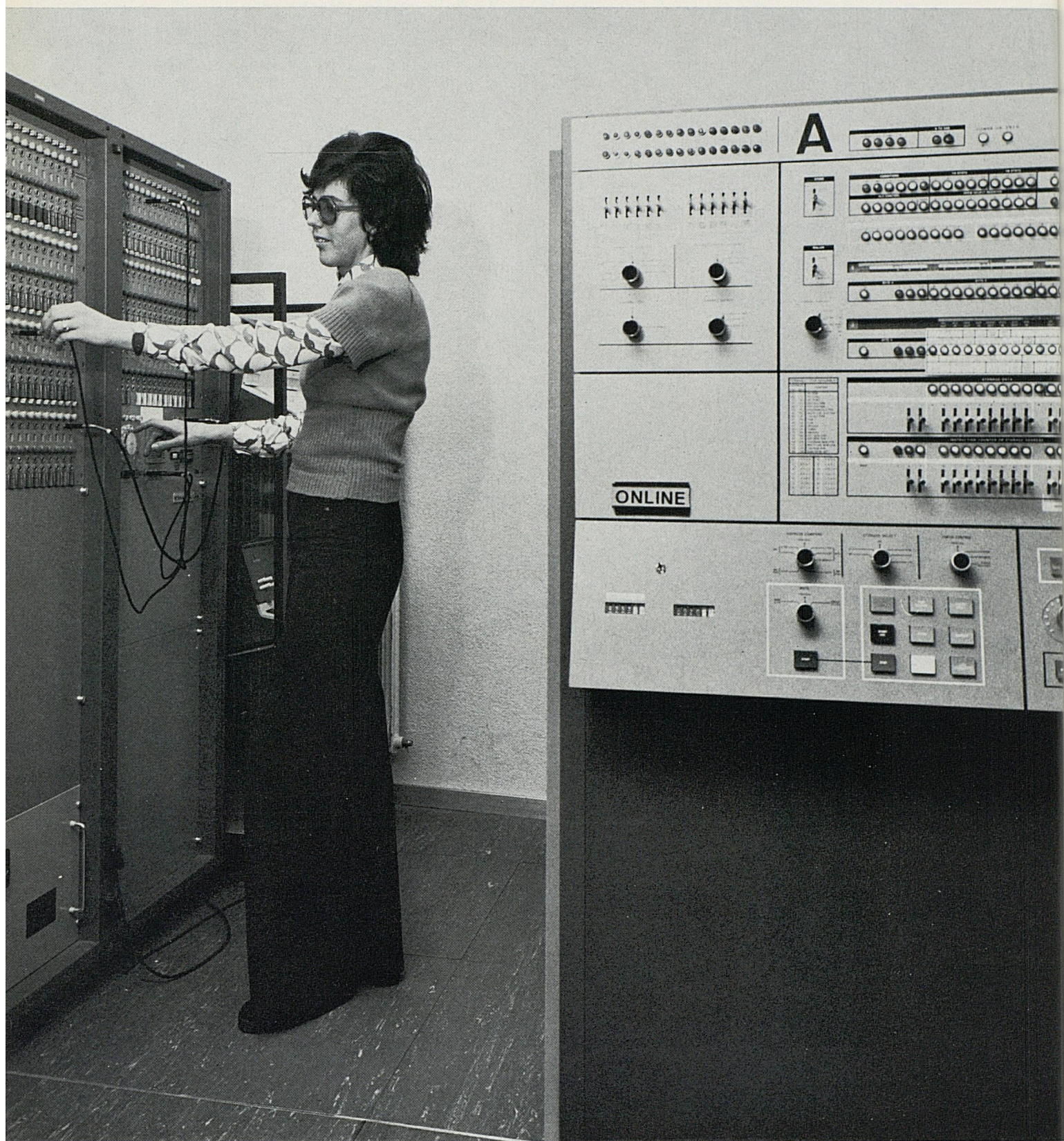
Das Jahr 1973 brachte auf den 1. Januar eine Erhöhung der Gütertarife um rund 10 %, nachdem diese bereits auf 1. Januar 1972 um rund 14 % angehoben werden mussten. Die sich beschleunigende Teuerung sowie der steigende Finanzbedarf der SBB machten die erneute Anpassung der Frachten unumgänglich. Im Gefolge der allgemein steigenden Preisniveaus der schweizerischen Wirtschaft konnte diese Massnahme ohne negative Auswirkungen auf das Gütertransportvolumen durchgeführt werden. Damit sind die Gütertarife in eine zweijährige Stillhalteperiode eingetreten, haben sich doch die Bahnen gegenüber der Wirtschaft im Sinne einer Anti-Inflationsmassnahme verpflichtet, für die Jahre 1973 und 1974 die Wagenladungstarife unverändert zu belassen und die Stückgutfrachten nur dann zu erhöhen, wenn die Lebenshaltungskosten seit Dezember 1972 um 5 % oder mehr ansteigen. Der kritische Teuerungsstand ist dann aber bereits im Monat August 1973 überschritten worden, weshalb auf 1. Februar 1974 – der ursprüngliche Termin vom 1. Januar 1974 wurde vom Bundesrat auf Antrag der Eidgenössischen Preisüberwachungsstelle hinausgeschoben – die Stückguttarife linear um rund 5 % angehoben worden sind. Gleichzeitig ist die bereits früher beschlossene Erhöhung des Volumengewichtes von 120 auf 150 kg pro Kubikmeter verwirklicht worden. Nach Ablauf des zweijährigen Stillhalteabkommens stehen im Hinblick auf die weiter anhaltende Teuerung neue Tarifierhebungen auf den 1. Januar 1975 bevor.

Im internationalen Verkehr hatten die neuen schweizerischen Binnentarife sowie verschiedene Tarifierhebungen der Partnerländer die Anpassung praktisch aller bestehenden Verbandstarife zur Folge. Die Konkurrenzstellung der SBB zu den umliegenden Bahnen im Umfahrungswettbewerb sowie zu den andern Verkehrsträgern im In- und Ausland wird dabei weniger durch die höheren Preise als durch die anhaltenden Betriebsschwierigkeiten und Kapazitätsengpässe beeinträchtigt, insbesondere durch den wiederholten Rückstau des Verkehrs an der Südgrenze.

In Ausrichtung auf die gespannte Betriebslage wurde die selektive Akquisition im Güterverkehr noch vermehrt auf die wesensgerechten und kostendeckenden Verkehre konzentriert. Durch bessere Wagenauslastung, Bildung von Blockzügen und schnelleren Wagenumlauf wurde versucht, den Betriebsapparat optimaler auszunützen.

In die gleiche Zielrichtung geht der im Rahmen der Kommerziellen Konferenz gefasste Beschluss vom Januar 1973, für die Lösung des «Problems Stückguttransporte» eine sogenannte «Projektgruppe» einzusetzen. In der unter dem Vorsitz von Herrn Dr. M. Rüegg von der Zürcher Handelskammer stehenden Kommission sind nebst den SBB und den PTT auch die folgenden Institutionen vertreten: Schweizerischer Gewerbeverband, Schweizerischer Bauernverband, Treuhandverband Schweizerischer Autotransportgewerbe und Offizielle Bahncamionneure, Vereinigung der Spediteure und privaten Camionneure, Schweizerische Transportbenützervereinigung (Swiss Shipper's Council), Schweizerischer Gewerkschaftsbund, Verband Schweizerischer Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs sowie das Eidgenössische Amt für Verkehr. Die enge Verbindung zur Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption ist gewährleistet. Die Projektgruppe Stückgut, die sich am 9. April 1973 konstituierte und seither zu fünf weiteren Sitzungen zusammentrat, hat die Aufgabe, ein neues Konzept für den Stückguttransport mit mindestens drei Varianten auszuarbeiten, das bedarfsge-





recht, kostendeckend, arbeitskräftesparend, wesensgerecht im Einsatz der Transportmittel und umweltfreundlich ist. In enger Fühlungsnahme zum Stab «Gesamtverkehrskonzeption» führte die Projektgruppe eine Befragung bei rund 800 Industrie- und Handelsbetrieben durch, um dem Mangel an statistischen Unterlagen zu begegnen und die Bedürfnisse der Verfrachter zu erforschen. Auch war eine aktive Mitgestaltung der Verkehrserhebung 1974 des Eidgenössischen Statistischen Amtes bei allen Verkehrsträgern möglich, aus der wichtige ergänzende Ergebnisse erwartet werden. Schliesslich wurden die derzeitigen Stückguttransport-Organisationsformen im In- und Ausland bei Bahnen, Postbetrieben, gewerbsmässigen Strassentransportunternehmungen und Werkverkehrsfirmen studiert und verglichen. Gleichzeitig wurde versucht, die jeweiligen Kostenverhältnisse zu klären. An Grundsatzfragen stehen im Vordergrund die integrale Beförderungspflicht der Bahnen, ihre sogenannte «Daseinsvorsorge» im Stückgutverkehr, die Preisbildungen, die Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Betrieben und Privatunternehmen sowie Überlegungen der stufenweisen, praktischen Verwirklichung neuer Lösungen. Aus der grossen Zahl möglicher Modelle wird die Projektgruppe durch einen umfassenden Evaluationsprozess einige praktikable Lösungsvarianten auszuwählen und diese der Kommerziellen Konferenz zu unterbreiten haben. Die Ergebnisse dieser Evaluation werden auf Ende 1974 erwartet.

III. Betrieb

Im Reiseverkehr stieg die Verkehrsleistung von 8306 Mio Personenkilometern (Pkm) im Jahre 1972 auf 8402 Mio Pkm (+ 1,2%) im Berichtsjahr. Bei den in Zugskilometern gemessenen Betriebsleistungen ist bei den Reisezügen eine Zunahme um 0,4% auf 59,29 Mio zu verzeichnen, so dass sich für 1973 eine leichte Produktivitätssteigerung ergibt. In der Abwicklung des Reiseverkehrs sind im Vergleich zum Vorjahr keine wesentlichen Änderungen zu verzeichnen. Insgesamt wurden 8358 Extra- und Entlastungszüge geführt, wovon 3506 Züge auf den internationalen Verkehr entfallen. Im Zusammenhang mit dem Sonntagsfahrverbot für Motorfahrzeuge vom 25. November sowie vom 2. und 9. Dezember 1973 setzten die SBB zur Bewältigung des grösseren Reiseverkehrs insgesamt 96 Ergänzungszüge ein.

In den 80 den SBB gehörenden Liegewagen, die für den internationalen Verkehr zur Verfügung gestellt werden, wurden 1973 total 440 500 Reisende befördert, was gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung von 6% gleichkommt. Die Wagen waren im Durchschnitt zu 60% belegt, ein Ausnützungsgrad, der zu befriedigen vermag.

Im März 1973 nahm die Zentrale für die Bewirtschaftung der RIC-Wagen (CARIC) bei der Betriebsabteilung der Generaldirektion ihre Tätigkeit auf. Der CARIC obliegt die Aufgabe, die etwa 500 im internationalen Verkehr rollenden Personenwagen (Schlafwagen, Liegewagen und gewöhnliche Wagen) sowie die 250 in Spitzenverkehrszeiten hinzukommenden Personenwagen möglichst rationell einzusetzen.

Auf der elektronischen Platzreservierungsanlage SBB in Bern, die am 28. Mai 1972 voll in Betrieb genommen wurde, sind im Berichtsjahr bereits über 1,7 Mio Platzbestellungen verarbeitet worden. An diese Anlage sind 66 Buchungsstellen – in 39 verschiedenen Bahnhöfen sowie in 27 privaten Reisebüros – angeschlossen. Dass die Platzreservierungen dank dieser modernen Anlage durchschnittlich in einer Minute vorgenommen werden können, wird von den Bahnkunden ausserordentlich geschätzt.

Rascherer Güterwagen-Umlauf dank Computer

Auch für das Sammeln und Verteilen der Meldungen über den Güterwagen-Umlauf wird die elektronische Datenverarbeitungsanlage der SBB eingesetzt, und zwar im Echtzeitbetrieb. Die Bahnhöfe und Grosskunden können den Computer in Bern über das Fernmeldenetz direkt anwählen und ihre Meldungen über abgehende Wagenladungen ins System eingeben sowie die für sie bestimmten Meldungen über ankommende Wagen abrufen.

Im Güterverkehr ist – trotz teilweiser Überlastung der Anlagen und trotz Personalknappheit – ein erneuter Anstieg der Verkehrsleistungen zu verzeichnen, nämlich von 6703 Mio Tonnenkilometern im Jahre 1972 auf 7140 Mio Tonnenkilometer im Berichtsjahr oder um 6,5%. Zur Bewältigung dieses Transportvolumens war eine nur um 0,3% erhöhte Betriebsleistung notwendig; die Zugskilometer stiegen von 31,13 auf 31,21 Mio.

Der Binnenverkehr wickelte sich, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, normal ab. Anders war die Lage im grenzüberschreitenden Verkehr, und zwar vor allem im Verkehr mit Italien; hier haben die Schwierigkeiten, von denen schon im Geschäftsbericht 1972 die Rede war, noch zugenommen. So mussten viele Transitzüge auf der Fahrt nach dem Süden angehalten und vorübergehend abgestellt werden. Durch diese Transportverzögerungen wurden nicht nur die Betriebsabwicklung erschwert und die Produktion verringert, sondern nicht zuletzt auch die Kunden verstimmt. Dass wegen dieser Zwischenhalte auch manche, mitunter nur schwer zu erbringende und kostspielige Zusatzleistungen erforderlich waren, darf nicht unerwähnt bleiben.

Auf schweizerischen Bahnhöfen und Stationen wurden im Berichtsjahr 2,6 Mio Wagen beladen (im Jahre 1972 2,7 Mio). Im internationalen Verkehr wurde an den Grenzen eine Million beladene Wagen übernommen (im Vorjahr 1,1 Mio). Die Inbetriebnahme von rund 1100 neuen Güterwagen – vor allem der Eingang von 100 Drehgestell-Flachwagen und 100 Drehgestell-Zementsilowagen – sowie die Vergrößerung des Wagenparks der «EUROP»-Gemeinschaft schufen die Möglichkeit, den Wünschen der Kunden noch besser nachzukommen.

Um den Bestimmungsstationen – und damit den Empfängern – das Eintreffen von Wagenladungen vorzumelden und dadurch eine Beschleunigung des Wagonumlaufes zu erzielen, wurde von der Betriebsabteilung seinerzeit eine besondere Meldeorganisation geschaffen: Versandanzeigen über das Bahnfernschreibnetz an drei Meldezentralen (Lausanne, Luzern und Zürich), wo diese Meldungen gesammelt, von Hand umsortiert und partienweise an die Empfangsbahnhöfe übermittelt werden.

Diese Funktionen des Sammelns, Abspeicherns, Sortierens und Weiterleitens der Fernschreibermeldungen besorgt nun die elektronische Datenverarbeitungsanlage (EDV), und zwar seit 1. Oktober 1973 in einer ersten Etappe für die Fernschreibteilnehmer im Einzugsgebiet der bisherigen Meldezentrale Lausanne. Diese Teilnehmer – 60 Meldestellen der SBB und BLS sowie 5 Grosskunden – können den Computer in Bern im Echtzeitbetrieb direkt anwählen, ihre Meldungen über abgehende Wagenladungen ins System eingeben und die für sie bestimmten Meldungen über ankommende Wagen abrufen. Das Meldeverfahren wird dadurch beschleunigt, und die Datenqualität wird durch programmierte Kontrollen verbessert. In der EDV-Zentrale werden die Meldungen gleichzeitig als Basisdaten für das Wagen-Informations-, Kontroll- und Abrechnungs-System (WIKAS) abgespeichert und hier für etwa 20 regelmässige Auswertungen über die Transportabwicklung, die Wagenausnutzung sowie für kommerzielle Belange verwendet. (Siehe Bild Seite 8.)