

Verkehr und Betrieb

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1975)**

PDF erstellt am: **15.05.2024**

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

Das Berichtsjahr stand ganz im Zeichen einer sich verschärfenden Wirtschaftsrezession. Die Beschäftigungslage verschlechterte sich zusehends, und am Ende des Jahres waren rund 26 250 Personen ganz und 136 600 teilweise arbeitslos. Die realen Kleinhandelsumsätze verminderten sich um ungefähr 8%. Vor allem wegen des Wegzugs ausländischer Arbeitskräfte sank die Wohnbevölkerung der Schweiz um schätzungsweise 45 000 Personen auf 6,33 Mio Einwohner. Der Ertrag aus dem Reiseverkehr der SBB sank um 3,6%, womit sich der Personenverkehr im Ausgabenbudget unserer Kundenschaft noch relativ gut gehalten hat. Das Preisbewusstsein des bahnreisenden Publikums hat sich aber verstärkt, was im besonderen im sinkenden Anteil der Erstklassreisenden zum Ausdruck kommt. Trotz Rezession hat der private Motorfahrzeugbestand um 4% zugenommen.

Die SBB beförderten im Berichtsjahr 210,6 Mio Personen; das sind 9 Mio Reisende oder 4,1% weniger als im Vorjahr. Auch die Verkehrsleistungen fielen um 3,7% auf 7984 Mio Personenkilometer zurück.

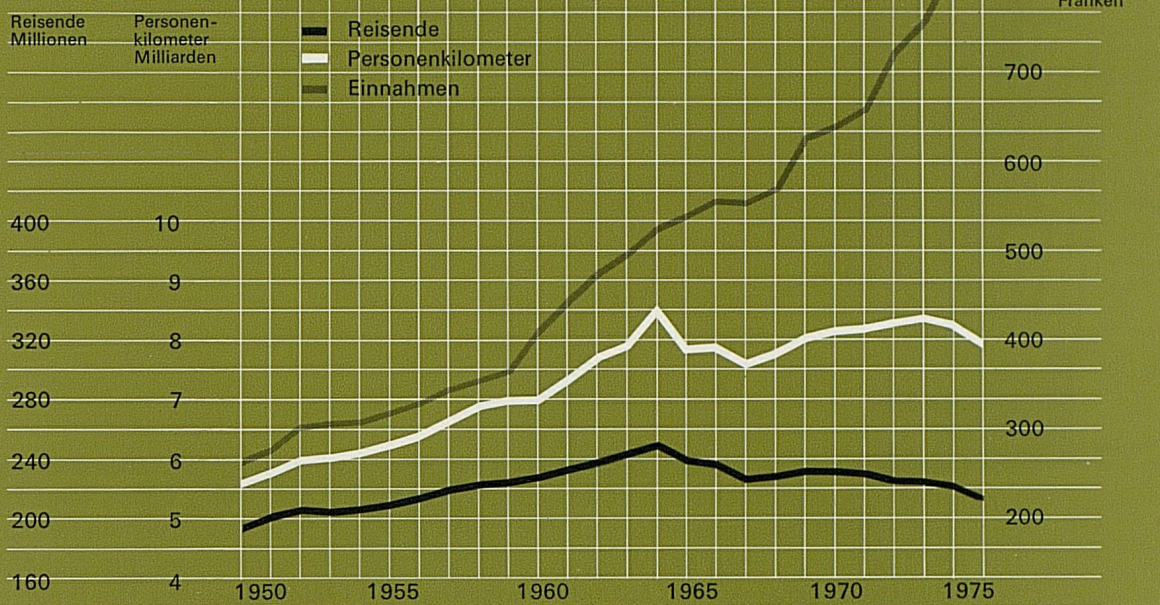
Die Einnahmen aus dem Reiseverkehr betrugen 793,5 Mio Franken, d. h. 3,6% weniger als im Vorjahr. Von der negativen Entwicklung wurden fast sämtliche Verkehrsarten betroffen. So gingen die Einnahmen im Einzelreiseverkehr um 6,4% und bei den Streckenabonnements um 2,7% zurück. Eine Ausnahme machten einzig die touristischen und Geschäftsabonnements mit einer Zunahme von 16,0%. Im Binnenverkehr betrug der Einnahmenrückgang 2,4%. Der internationale Personenverkehr brachte jedoch 3,7% weniger Einnahmen, was nicht zuletzt auf den bedeutend geringeren Gastarbeiterverkehr zurückzuführen ist.

Der Gepäckverkehr erbrachte 12,9 Mio Franken Einnahmen. Sie liegen um 1,0 Mio Franken oder um 7,3% unter dem Ergebnis des Vorjahres. Bei den begleiteten Motorfahrzeugen wurden 17,6 Mio Franken Einnahmen erzielt, was einer Mehreinnahme von 0,9 Mio Franken oder 5,8% entspricht. Zu diesem Ergebnis haben längere Sperrungen der Alpenpässestrassen im Frühling wesentlich beigetragen.

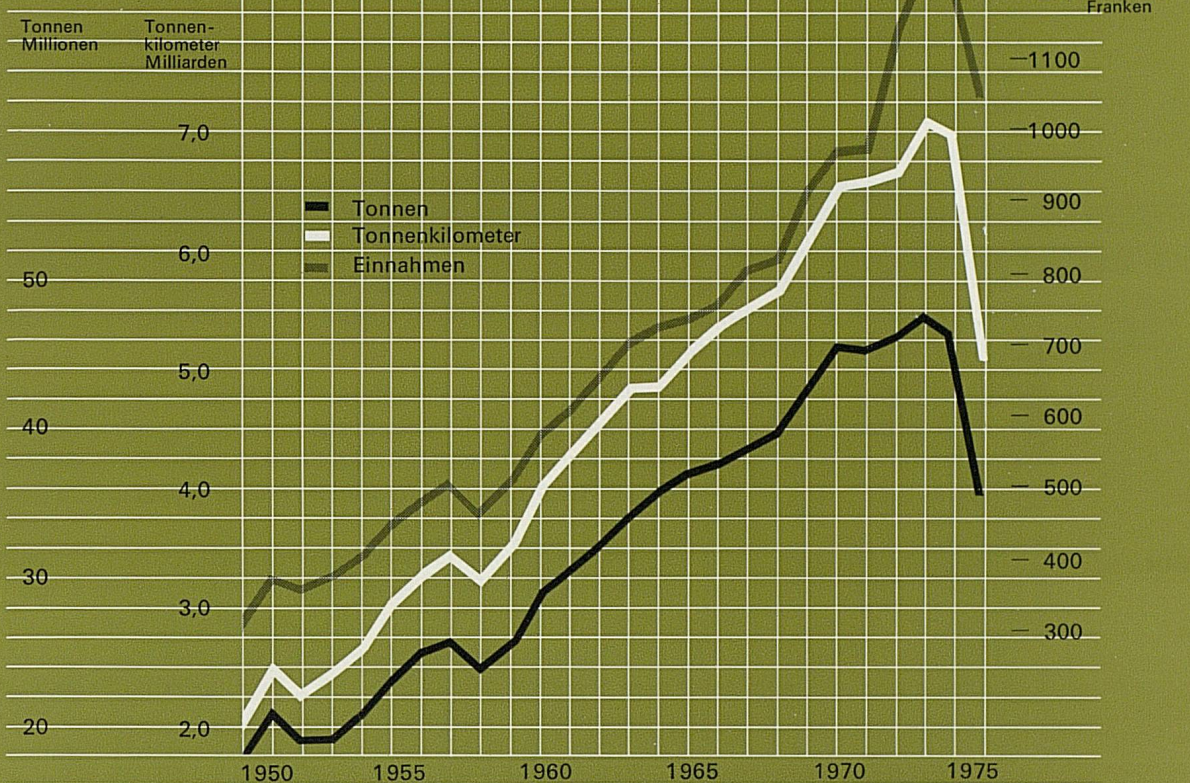
Güterverkehr

Die starke Rezession und der zunehmend schärfere Konkurrenzkampf auf dem Transportmarkt brachten den SBB folgenschwere Verkehrseinbussen im Güterverkehr. Nachdem im Jahre 1974 ein Rückgang von 1,43 Mio Tonnen zu verzeichnen war, ist der Transportausfall im Berichtsjahr sprunghaft auf 11,73 Mio Tonnen (–25,4%) angestiegen. Die beförderte Gesamtmenge von 34,48 Mio Tonnen liegt vergleichsweise knapp unter dem Ergebnis des Jahres 1963. Zwangsläufig beeinflusste diese Mengenentwicklung auch die Frachteinnahmen, welche mit 1056,1 Mio Franken um 171,4 Mio Franken (–14,0%) geringer ausfielen als 1974. Als Folge der Tarifierhöhung auf den 1. Januar 1975 sind sie weniger zurückgegangen als die Menge. Die Abkommensfrachten mussten allerdings dem konkurrenzbedingten Zerfall der Transportpreise angepasst werden.

Reiseverkehr



Güterverkehr



Die mengenmässige Aufteilung nach Verkehrsarten ergibt folgendes Bild:

	1975 Mio t	1974 Mio t	1973 Mio t	Veränderung in Prozenten		
				1975–1974	1974–1973	1975–1973
Binnenverkehr	14,80	19,52	20,11	–24,2	– 2,9	–26,4
– ab Raffinerien	3,39	4,28	4,63	–20,7	– 7,6	–26,8
Importverkehr	9,40	12,70	13,58	–26,0	– 6,5	–30,8
– ab Rheinhäfen	3,33	4,44	3,84	–25,0	+15,4	–13,3
– ab Grenzstationen	6,07	8,26	9,74	–26,5	–15,2	–37,7
Exportverkehr	2,07	2,49	2,25	–16,7	+10,7	– 7,8
Transitverkehr	7,86	11,15	11,35	–29,5	– 1,8	–30,8

Vom Jahresverlust der Bahn von rund 12 Mio Tonnen sind schätzungsweise 7 Mio Tonnen der Rezession zuzuschreiben – wovon etwa ein Drittel auf den Bau- und Energiesektor entfallen –, und etwa 5 Mio Tonnen stellen Marktanteilsverluste an die Konkurrenz dar. Die an die Konkurrenz verlorenen Verkehre sind im Gegensatz zu den konjunkturabhängigen Ausfällen erfahrungsgemäss nur schwer zurückzugewinnen. Soweit der Rückgang der Transportnachfrage auf Strukturänderungen in der Wirtschaft zurückzuführen ist (sog. Redimensionierung), muss er mittelfristig als nicht kompensierbar in Rechnung gestellt werden.

Die Binnentransporte der SBB, welche mit 14,8 Mio Tonnen nach wie vor den mengenmässig bedeutendsten Bereich des Güterverkehrs darstellen, waren im Berichtsjahr um 4,7 Mio Tonnen oder 24,2% kleiner als 1974. Ein Drittel dieses Transportausfalles entfiel allein auf die Raffinerieabfuhr (–0,9 Mio Tonnen) und auf die Zementtransporte (–0,7 Mio Tonnen). Dagegen gelang es der Strassenkonkurrenz, ihren Marktanteil sowohl bei den Raffinerieabfuhr (+0,4 Mio Tonnen) von 17 auf 27% wie auch bei den Zementtransporten (trotz Rückgang um 0,6 Mio Tonnen) von 51 auf 53% auszubauen.

Im Bereich des Massengutverkehrs lagen bisher die klar erkennbaren besonderen Stärken der Bahn. Der Einbruch des Lastwagens namentlich in den Transport von Mineralölprodukten zeigt deutlich, mit welcher Heftigkeit der Konkurrenzkampf Strasse/Schiene heute geführt wird.

Im Aussenhandelsverkehr ist die Bahneinfuhr bei einem gesamten Rückgang des Importvolumens von –18% um 3,3 Mio Tonnen oder 26% zurückgefallen, während mit dem Lastwagen nur 0,14 Mio Tonnen Güter (–1,7%) weniger eingeführt wurden als 1974. Die Rheinhafenabfuhr, welche einen weiteren wichtigen Hinweis für die Entwicklung der Schienen- und Strassentransporte liefern, gingen 1975 gesamthaft um 0,74 Mio Tonnen (–10%) zurück. Dabei konnte sich der Lastwagen bei einem Verkehrsverlust der Bahn von 1,12 Mio Tonnen (–25%) zusätzliche Transporte im Umfang von 0,38 Mio Tonnen (+13%) sichern.

Das gesamte Exportvolumen sank um 9,5%, wobei die Schiene 0,42 Mio Tonnen (–16,7%) verlor, die Strasse aber 40 000 Tonnen (+2,8%) gewann. Der Marktanteil der Strasse am Aussenhandelsverkehr ist dadurch von 38% (1974) auf 45% (1975) angestiegen.

Den prozentual grössten Rückschlag erlitten die SBB mit –29,5% oder 3,3 Mio Tonnen im internationalen Transitverkehr. Der Nord–Süd-Verkehr fiel um 38% zurück. Die mittlere Ausnützung der 1974 im Rahmen der Transportplanung mit den Italienischen Staatsbahnen zugeteilten Wagenquoten betrug bloss 57%, gegenüber 82% via Mont-Cenis und 73% via Brenner/Tauern. Im Süd–Nord-Transit hingegen vermochten die Schweizer Bahnen das allerdings tiefe Vorjahresergebnis zu halten.

Das gesamthaft ungünstige Abschneiden des Schienentransits durch die Schweiz ist auf die rezessive Wirtschaftsentwicklung in Europa und die damit einhergehende Wettbewerbsverschärfung auf dem

Transportmarkt zurückzuführen, wobei die Schienen- und Strassenumfahrung der Schweiz via Frankreich und Österreich durch den hohen Wechselkurs des Schweizer Frankens verstärkt worden ist. Der eigentliche Gewinner war auch 1975 wiederum der Strassentransit, der trotz Rezession seinen Marktanteil vergrössern konnte. So gelang es dem Lastwagen, auf welchen 1970 erst 5,2 Mio Tonnen oder ein Fünftel der gesamten Landtransporte Nord-Süd bzw. Süd-Nord entfielen, seinen Anteil innert fünf Jahren auf 12,5 Mio Tonnen zu verdoppeln, was einer mittleren jährlichen Zuwachsrate von fast 20 % entspricht.

II. Tarife und Verkauf

Reiseverkehr

Seit 1974 liegt der Fahrpreisindex bei 149 Punkten (Basisjahr 1966 = 100), während der Index der Konsumentenpreise von 159,5 Punkten am 1. Januar 1975 auf 165,0 Punkte Ende Dezember 1975 stieg. Dieser Indexstand, aber auch die finanzielle Lage der SBB, hätten an sich eine Anpassung der Tarife an die stark gestiegenen Kosten gerechtfertigt. Ursprünglich war auch eine Erhöhung der Fahrpreise um durchschnittlich 10 % auf den 29. Oktober 1975 geplant und von der Aufsichtsbehörde bereits genehmigt worden. Im Verlaufe des Jahres zeigte sich aber, dass der Markt angesichts der sich weiter verschlechternden Wirtschaftslage eine Tarifierhöhung nur schwer zu verkraften vermöchte. Der von den SBB an den Bundesrat gerichtete Antrag, vorläufig auf die vorgesehene Erhöhung zu verzichten, wurde gutgeheissen.

Aus der Vielzahl von Sondertarifen, die im Sinne einer Sympathiewerbung sowie zur Ausnützung freigewordener Beförderungskapazitäten und zur Erschliessung neuer Einnahmenquellen angeboten wurden, seien lediglich drei Beispiele erwähnt. Im Frühjahr begann erstmals eine Aktion «Tageskarte». Es handelte sich um ein eintägiges «Generalabonnement», das an insgesamt 39 Tagen im Frühling und im Herbst ausgegeben wurde. Die Aktion ist auf grosses Interesse gestossen, so dass die Erwartungen der SBB in bezug auf Mehrverkehr und Mehreinnahmen erfüllt wurden.

In Zusammenarbeit mit der Swissair wurde von Anfang Mai bis Ende Oktober ein gemeinsames Arrangement, der «Schweizerbummler», angeboten. Es bestand aus einer Hinreise per Bahn vom Wohnort des Reisenden nach Zürich oder Genf, einem einfachen Flug zwischen den beiden Flughäfen mit einem Grossraumflugzeug und der Rückreise, wiederum per Bahn, an den Wohnort. Diese Massnahme wird auch während des Winterhalbjahres 1975/76 weitergeführt.

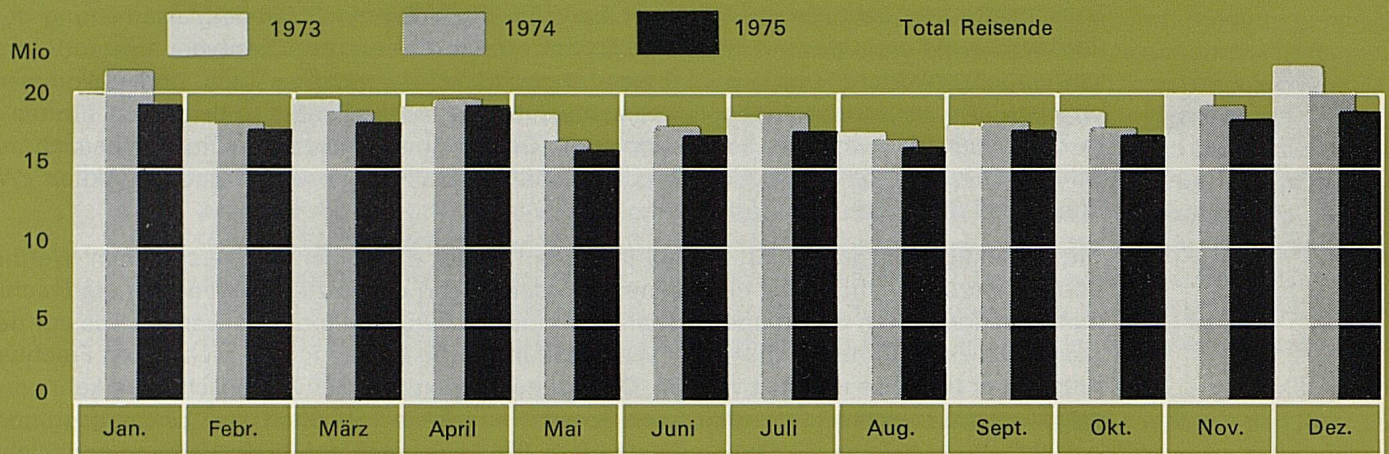
Ab 1. Dezember 1975 wird neben dem einmonatigen auch ein ganzjähriges Halbtaxabonnement für Jugendliche abgegeben. Gleichzeitig wurde die obere Altersgrenze für den Bezug des Abonnementes von 21 Jahren auf 23 Jahre heraufgesetzt.

Güterverkehr

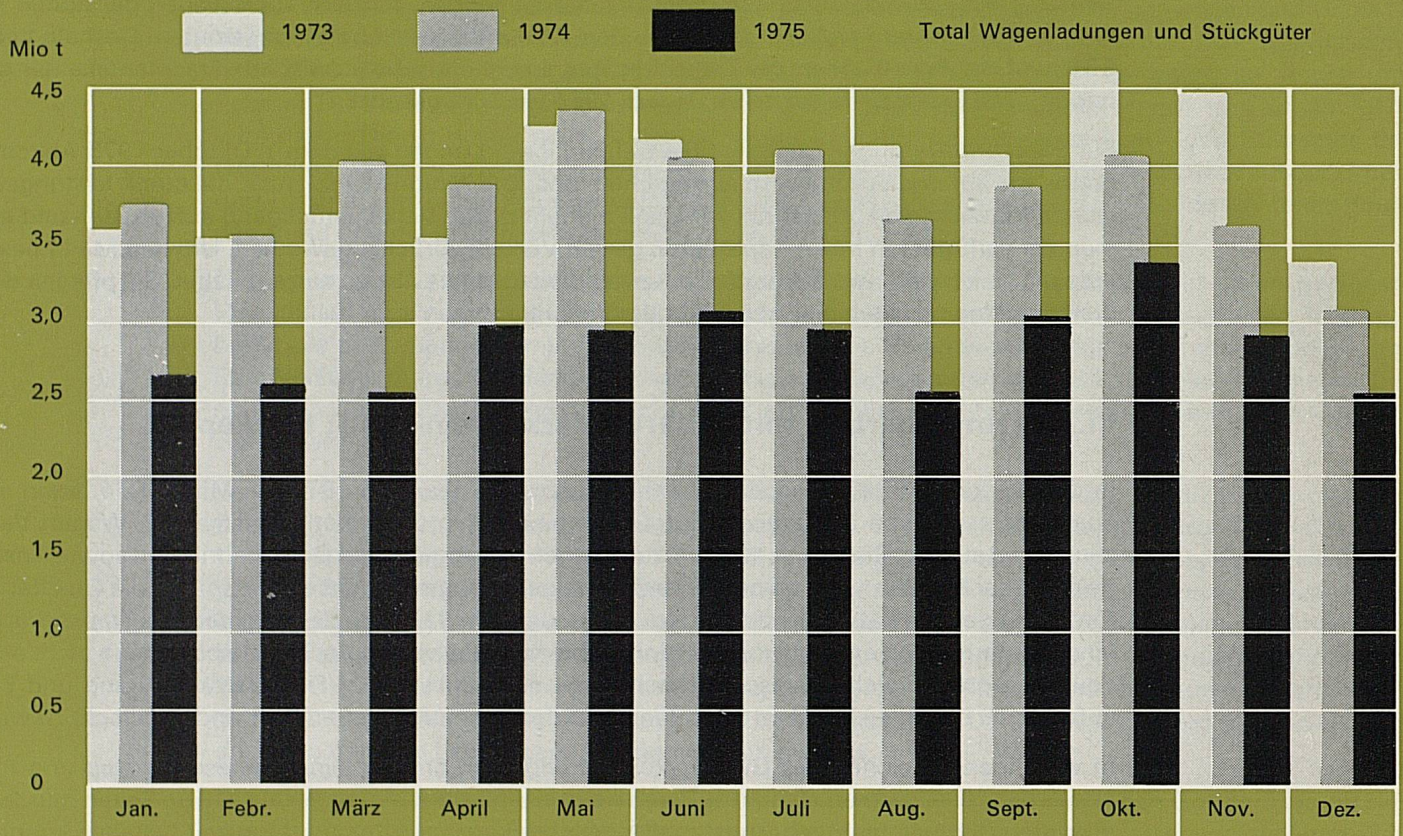
Auf den 1. Januar 1975 sind im Güterverkehr neue Beförderungspreise in Kraft getreten. Im Durchschnitt wurden die Wagenladungsfrachten um 16–17 % und die Stückgutfrachten um 23 % erhöht. Wegen der sich rasch verschlechternden Finanzlage der Bahnen sind bereits im Herbst 1974 Vorbereitungen für neue Tarifmassnahmen im Jahr 1976 getroffen worden. Zuhanden der Kommerziellen Konferenz wurden auch konkrete Vorlagen ausgearbeitet. Angesichts der unüberblickbaren Wirtschaftslage lehnten es jedoch die in diesem Gremium vertretenen Wirtschaftszweige ab, auf eine neue Tarifierhöhung mit Wirkung ab 1. Januar 1976 einzutreten. Diese Haltung und der zunehmende Verkehrsrückgang haben die SBB bereits im Frühjahr 1975 bewogen, auf die vorgesehene Tarifrunde offiziell zu verzichten.

Hingegen wurden auf dieses Datum verschiedene administrative Reformen durchgeführt. Ein neues computergerechtes Abfertigungs- und Verrechnungsverfahren erforderte eine klare Trennung der Beförderungs- und Tarifbestimmungen für Wagenladungen und Stückgut. Die schweizerischen Güterta-

Reiseverkehr



Güterverkehr



rife wurden bei dieser Gelegenheit in einer kundenbezogenen Gliederung und Gestaltung neu herausgegeben.

Waren die letzten Jahre für die Bahnen durch Kapazitätsengpässe gekennzeichnet, so erwies sich das Berichtsjahr sehr bald als ein Jahr der Überkapazitäten. Die noch bei der Ausarbeitung der letzten Tarifanpassung praktizierte selektive Tarifpolitik musste – unter dem Druck der entstandenen starken Lastwagenkonkurrenz – bald einmal einer akquisitorisch aggressiven Tarif- und Abkommenspolitik weichen. Um der zunehmenden Verkehrsabwanderung auf die Strasse zu begegnen, führten die SBB in Zusammenarbeit mit den konzessionierten Transportunternehmungen im Tarifbereich auch verschiedene zeitlich befristete Aktionen durch. Die beiden bedeutendsten sind die Aktion «Wagenladung» und die Aktion «Stückgut».

Mit der Aktion «Wagenladung» sollen in diesem Sektor die Folgen des verschärften Wettbewerbes und der Rezession möglichst eingedämmt werden. Die in den letzten Jahren über die Frachtabkommen durchgeführten Selektionsmassnahmen mussten zurückgenommen werden. Die auf den 1. Januar 1975 eingeführte Erhöhung der Wagenladungstarife konnte in den wichtigsten Frachtvereinbarungen nur teilweise realisiert werden. Die Bahnen verloren im schweizerischen Verkehr vom bereits reduzierten Gesamtverkehrsaufkommen sowohl aus Preis- als auch aus Leistungsgründen noch wesentliche Anteile an die Strassenkonkurrenz. Die Ende 1975 geführten Verhandlungen mit Grossverfrachtern und Wirtschaftsverbänden zeigen, dass im Wagenladungsverkehr für 1976 weitere Serviceverbesserungen und Preiskorrekturen auf dem Abkommensweg nötig sein werden, um die Verkehrsanteile zu halten und verlorenen Verkehr zurückzugewinnen.

Im internationalen Güterverkehr verloren die SBB nicht nur durch die Rezession und durch eine starke Senkung der Lastwagenfrachten grosse Transportmengen, sondern auch wegen der hohen Bewertung des Schweizer Frankens gegenüber den Währungen der Umfahrrouten. Deshalb haben die SBB und die Privatbahnen die Transitfrachten sowie die schweizerischen Frachtanteile der direkten Import- und Exporttarife auf den 1. Januar 1976 um 10 % gesenkt.

Für Stückgutsendungen offerieren die Bahnen ihren Kunden seit dem 1. Oktober 1975 Abkommenspreise, die auf den Wettbewerb ausgerichtet sind. Die Aktion «Stückgut», die durch leistungsverbessernde Massnahmen unterstützt wird, soll mithelfen, den Verkehrsrückgang aufzuhalten und im Rahmen der verfügbaren freien Kapazitäten gezielt Verkehr zurückzugewinnen. Um den Markt besser bearbeiten zu können, werden auch die Aussendienste in die Aktion eingeschaltet. Sie pflegen die Kundenkontakte und leiten den Abschluss der Vereinbarungen ein.

III. Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsmitteln: Huckepack

In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre, besonders aber von 1970 bis Mitte 1974, litten mehrere europäische Bahnen auf ihren Hauptgüterverbindungen unter Kapazitätsmangel. Wegen Verkehrsstauungen auf den Strecken sowie Verstopfungen in Rangier- und Grenzbahnhöfen sowie Anschlussgeleisen der Kunden mussten beladene Güterzüge oft abgestellt werden, wodurch die Qualität der Beförderung gelitten hat. Dies hatte zur Folge, dass die Bahn als wesensgerechtes Transportmittel für lange Entfernungen an Bedeutung verlor. Dabei kann «wesensgerecht transportieren» nicht allein bedeuten, grösstmögliche Transporteinheiten mit möglichst wenig Transportwiderstand und Energieaufwand zu bewegen, sondern auch den besonderen Anforderungen der Kunden gerecht zu werden.

In wichtigen Bereichen des Güterverkehrs drängt sich anstelle einer unbeschränkten und ruinösen Konkurrenz eine partnerschaftliche Zusammenarbeit Bahn/Lastwagen auf. Beide Seiten müssen dabei aber das erforderliche Mass an unternehmerischer Verantwortung und Freiheit behalten können. Eine solche, bis heute allerdings in nur beschränktem Ausmass praktizierte Form der Zusammenarbeit ist Huckepack. Dies ist die Bezeichnung für ein kombiniertes Transportsystem, bei dem beladene und

leere Strassenfahrzeuge auf einer Teilstrecke mit speziellen Tragwagen auf der Schiene befördert werden. Die Bahn garantiert ab besonderen Verladebahnhöfen und nach verbindlichen Fahrplänen eine rasche Beförderung.

In der Schweiz haben die SBB den Huckepacktransport im Jahre 1968 eingeführt. Die unternehmerische Zusammenarbeit mit gewerblichen Strassentransporteurs und privaten Spediteuren aus dem In- und Ausland erfolgt im Rahmen der Aktiengesellschaft HUPAC SA, Chiasso. Diese Unternehmung, an der die SBB als Minderheitsaktionär beteiligt sind, bezweckt die Beschaffung und den Einsatz privater Eisenbahn-Tragwagen in der Schweiz und im angrenzenden Ausland. Der Betrieb der Verladebahnhöfe in Basel, Melide, Wohlen, Milano, Köln, Mannheim, Neuss und Rotterdam erfolgt ebenfalls durch die HUPAC SA oder durch ihre Korrespondenten KOMBIVERKEHR AG in Deutschland und NV TRAILSTAR in den Niederlanden. Die Beförderungsverträge mit den verladenden Lastwagenunternehmen werden von der HUPAC SA abgeschlossen. Die SBB treten gegenüber diesen Unternehmen nicht als Vertragspartner auf; sie verrechnen die Traktionskosten an die HUPAC SA, welche dieselben zusammen mit den anderen Betriebskosten in die Tarife für den Transport der Lastwagen einkalkuliert.

Der Huckepackverkehr – und zwar der Verkehr auf der Strecke Melide–Basel sowie auf den Strecken nach Deutschland, Holland und Italien – hat sich in den letzten Jahren stark entwickelt: Wurden im Jahre 1969 insgesamt 3666 Sendungen mit 77 799 Bruttotonnen befördert, so waren es 1972 bereits 8388 Sendungen mit 182 485 Tonnen und 1975 sogar 13 045 Sendungen mit 303 124 Tonnen (+ 7 % gegenüber 1974).

Im Sinne der Entlastung der Gotthardstrasse wird seit August 1975 ein besonderer Kurzstrecken-Huckepackverkehr zwischen Altdorf und Airolo betrieben. Mit vorläufig nur acht Tragwagen und 12 bis 13 Verladeplätzen wurden bis Ende des Berichtsjahres wöchentlich zwischen 50 und 240, oder gesamthaft 2500 Strassenfahrzeuge (Lastwagen, Anhänger, Sattelschlepper) befördert; im Januar und Februar 1976 waren es sogar zwischen 770 und 780 Strassenfahrzeuge je Monat. Im Frühjahr 1976 wird dieser Dienst weiter nach Süden verlängert und dann die gesamte Nord- und Südrampe des Gotthards umfassen. Der Erfolg dieser Massnahmen zur Entlastung der Gotthardstrasse auf der Urner- und Tessinerseite hängt jedoch nicht zuletzt auch davon ab, welche flankierenden Massnahmen durch den Bund und die beiden betroffenen Kantone ergriffen werden.

Es gilt nun, das Huckepackangebot auf den bestehenden Linien auszubauen und auf andere geeignete Hauptlinien und Verkehrsknotenpunkte auszudehnen. Beim Huckepack «schweizerischer Prägung» bleibt der Lastwagenunternehmer Frachtführer, der die Verantwortung für das Transportgut gegenüber Versendern und Empfängern trägt. Für Verlad, Transport und Auslad kontrahiert er mit einer besonderen Gesellschaft, welche zwischen ihm und der Bahn steht und seine Interessen gegenüber der Bahn wahrnimmt.

Jene Lastwagenunternehmen, die regelmässig die Huckepackdienste benützen, können sich finanziell an der Huckepackunternehmung beteiligen. Die fachliche Zusammenarbeit erleichtert die Lösung der gegenseitigen Probleme. Für die Bahnen ergibt sich daraus die Chance, auch Teilleistungen von Transportaufträgen erbringen zu können, die ohne Huckepack aus transporttechnischen, servicemässigen und preislichen Gründen von den Kunden nicht der Schiene übergeben würden. Die Bahnen sind für solche Güter Knotenpunkttransporteure, die regelmässige, planmässige und rasche Verbindungen, vor allem im sog. «Nachtsprung», anbieten. Die Fläche wird nicht von den Bahnen bedient, sondern von den hiezu geeigneteren Strassenfahrzeugen. Damit ist sowohl den Kunden als auch der Bahn und den Lastwagenunternehmen gedient.

Die künftigen Marktmöglichkeiten des Huckepackverkehrs im Transit durch den Gotthard lassen sich aus der Verkehrsentwicklung der letzten Jahre erkennen. Ab 1970 hat der Strassenverkehr Nord–Süd progressiv zugenommen, während der Bahntransit durch die Schweiz abnahm, durch Österreich stagnierte und nur über die französische Modanelinie noch leicht zunahm.

Wenn die SBB bis 1990 etwa 10 bis 15% des zukünftigen gesamten Strassentransits Nord–Süd sowie einen Teil des innerschweizerischen Gotthardverkehrs übernehmen möchten, so würde das gesamthaft etwa 2,5 Mio Tonnen Transporte in Form von Huckepack bedeuten. Da die heutige Gotthardlinie nur Transporte von Lastwagen mit einer seitlichen Eckhöhe bis zu 350 cm erlaubt (Modane 354 cm, Brenner 360 cm), müssen – um dieses Ziel trotz der bis dahin durchgehenden Nationalstrasse N2 Basel–Chiasso und des Gotthard-Strassentunnels zu erreichen – die Tunnelprofile soweit als möglich ausgeweitet werden. Um möglichst viele in- und ausländische Unternehmer für die Huckepacklösung im alpenüberwindenden Güterverkehr zu gewinnen, wären ferner Starthilfen des Bundes an die Lastwagenunternehmer für die trotzdem notwendigen Profilanpassungen ihrer Fahrzeuge von grossem Nutzen.

IV. Betrieb

Das Leistungsangebot im Reiseverkehr, der Fahrplan, wird im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten in zweijährigem Rhythmus an die Bedürfnisse des Verkehrs angepasst. Auf den 1. Juni wurde der neue Reisezugfahrplan der Periode 1975–1977 eingeführt, der vor allem im Schnellzugsverkehr wesentliche Neuerungen aufweist. Die neue Heitersberglinie zwischen Aarau und Zürich wurde in Betrieb genommen, und gleichzeitig sind auch die neuen Zugkompositionen mit klimatisierten Wagen in Dienst gestellt worden.

Trotz Leistungsverbesserung (im Jahresdurchschnitt sind 2,4% mehr Zugskilometer gefahren worden) sind die Personenkilometer um 3,7% zurückgegangen. Insgesamt wurden 8994 (1974: 8450) Extra- und Entlastungszüge geführt, wovon 3792 (3466) im internationalen Verkehr und 5202 (4984) im internen Verkehr.

Auf der elektronischen Platzreservierungsanlage der SBB in Bern sind im Berichtsjahr 1,6 (1,71) Mio bestellte Plätze (Sitz-, Liegewagen- und Schlafwagenplätze) verarbeitet worden.

Die starke Rückbildung des Güterverkehrsaufkommens, die am Jahresende noch nicht völlig zum Stillstand gekommen ist, und der verschärfte Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse bewirkten im Berichtsjahr – gemessen in Tonnen – einen Verkehrsrückgang von 25,4%. Dieser zwang zu einer laufenden Überprüfung und Anpassung des quantitativen Leistungsangebotes im Güterzugfahrplan.

Daraus resultierte bei den gefahrenen Zugkilometern gegenüber 1974 eine Abnahme um 10,1% und bei den geleisteten Zugstunden um 11,5%. Dieser Abbau ist geringer als der Verkehrsrückgang. Er erklärt sich jedoch aus dem Umstand, dass hier nicht zu weit gegangen werden konnte, um nicht die Leistungsqualität gegenüber der Kundschaft zu verschlechtern. Während des ganzen Jahres musste auch eine grössere Anzahl nicht benötigter Güterwagen abgestellt werden. Bei den bahneigenen Wagen schwankte ihre Zahl je nach Verkehrsaufkommen zwischen 3500 (November 1975) und 10 000 (Spitze vom 4. August 1975) bei einem Gesamtbestand von 26 000 Wagen.

Dank der Entspannung der Betriebslage konnten mit umfassenden und gezielten organisatorischen Massnahmen wesentliche Leistungsverbesserungen in bezug auf Planmässigkeit und Schnelligkeit der Transportabwicklung realisiert werden. Sie bilden sowohl im Wagenladungs- wie auch im Frachtstückgutverkehr eine wertvolle Ergänzung der Massnahmen im kommerziellen und tarifarischen Bereich.

Schweizerische Nordostbahn.

Vom 15. Mai 1856 an bis zur Eröffnung der Bahnstrecke Zürich-Deikofen.

Zürich-Romanshorn.

Von Zürich nach Romanshorn.

Stationen.	Güterzug I.	An der Stelle des Güterzuges am Sonntag.	Postzug III.	3 u g V.	3 u g VII.	3 u g IX.
	Morgens. Uhr. Min.	Morgens. Uhr. Min.	Morgens. Uhr. Min.	Mittags. Uhr. Min.	Mittags. Uhr. Min.	Abends. Uhr. Min.
Zürich (Posthof) . . Abg.	4 15	5 51	8 —	1 10	4 56	8 12
Deikofen (Bahnhof) . .	4 55	6 31	8 42	1 50	5 36	8 52
Wallisellen	—	+6 38	8 49	1 57	5 43	+8 59
Effretikon	—	6 56	+9 6	2 15	6 1	9 17
Kemptthal	—	7 4	9 14	2 23	6 9	9 25
Postwagen Anf. von Schaffhausen	—	—	8 40	—	—	—
Winterthur . . . Anf.	5 45	7 14	9 23	2 32	6 18	9 34
Postwagen Abg. nach Schaffhausen	6 20	—	2 40	—	—	—
„ „ „ Uznach	—	—	—	—	—	—
Eisenbahn „ „ St. Gallen	6 5	7 25	9 32	2 38	6 25	—
Winterthur . . . Abg.	6 —	7 24	9 28	2 37	6 23	—
Biesenbungen	6 17	7 38	—	2 52	6 37	—
Jellikon	6 32	7 50	—	3 4	6 49	—
Anf. von Stein u. Tiefenhofen	—	—	8 40	—	—	—
„ „ „ St. Gallen	—	—	7 50	—	—	—
Frauenfeld	6 46	+7 58	9 56	3 12	+6 57	—
Postwagen n. St. Gallen u. Constanz	—	—	—	3 40	—	—
„ „ „ Stein u. Tiefenhofen	—	—	—	4 15	—	—
Felben	7 —	8 7	—	3 21	+7 6	—
Mülheim	7 15	8 17	—	3 31	7 16	—
Postwagen Abg. nach Constanz	7 40	—	—	—	—	—
Märstetten	+7 30	8 26	—	+3 40	7 25	—
Postwagen Anf. von Wyl . .	—	—	—	—	5 50	—
Weinfelden	7 44	8 34	10 23	3 48	7 33	—
Postwagen nach Constanz . .	—	—	—	—	7 40	—
„ „ „ Wyl	8 —	—	—	—	—	—
Bürglen	7 58	8 42	—	3 56	7 41	—
Sulgen	8 11	8 50	10 33	4 4	7 49	—
Postm. n. Büllesfeld, Gehr, Geroldau	8 30	—	—	4 5	—	—
Amriswil	8 35	9 7	—	4 21	8 6	—
Postwagen nach Arbon u. Norfisch	—	—	—	4 30	—	—
„ „ „ St. Gallen . .	8 35	—	—	—	—	—
Romanshorn . . . Anf.	8 52	9 20	10 58	4 33	8 18	—
Postwagen nach Constanz . .	9 —	—	—	—	—	—
„ „ „ St. Gallen . .	—	—	—	5 —	—	—

Von Romanshorn nach Zürich.

Stationen.	3 u g II.	3 u g IV.	3 u g VI.	Postzug VIII.	Güterzug X.	An der Stelle des Güterzuges am Sonntag.
	Morgens. Uhr. Min.	Morgens. Uhr. Min.	Mittags. Uhr. Min.	Mittags. Uhr. Min.	Abends. Uhr. Min.	Abends. Uhr. Min.
Postwagen Anf. von St. Gallen	—	—	8 45	—	—	—
„ „ „ Constanz . .	—	—	—	—	4 40	—
Romanshorn . . . Abg.	—	6 35	11 7	3 —	4 50	5 55
Postwagen Anf. von Norfisch	—	—	11 —	—	—	—
„ „ „ Anf. von Constanz .	—	6 30	—	—	—	—
„ „ „ St. Gallen	—	—	—	—	5 —	—
Amriswil	—	6 49	11 21	—	5 12	6 9
Postwagen Abg. nach St. Gallen	—	8 35	—	—	—	—
„ „ „ Anf. von St. Gallen	—	—	—	—	—	—
„ „ „ Anf. von Büllesfeld	—	6 50	—	—	5 12	—
Sulgen	—	7 6	11 37	—	5 37	6 26
Bürglen	—	7 13	11 44	—	5 48	6 33
Postwagen Anf. von Constanz .	—	—	11 35	—	—	—
„ „ „ Wyl	—	—	—	—	5 50	—
Weinfelden	—	7 21	11 51	3 34	6 —	6 41
Postwagen Abg. nach Wyl . .	—	8 —	—	—	—	—
Märstetten	—	+7 30	11 59	+3 40	6 13	6 49
Postwagen Anf. von Constanz .	—	—	—	—	6 —	—
Mülheim	—	7 37	12 6	—	6 26	6 57
Felben	—	7 47	12 16	—	6 41	+7 6
Postm. Anf. v. Constanz u. St. Gallen	—	7 50	—	—	—	—
Frauenfeld	—	+7 58	12 26	4 4	+6 57	7 17
Postm. Abg. n. St. Gallen	—	—	3 40	—	—	—
„ „ „ Tiefenhofen u. Stein	—	—	—	4 15	—	—
Jellikon	—	8 8	12 36	—	7 12	7 28
Biesenbungen	—	8 25	12 52	—	7 37	7 45
Winterthur Anf.	—	8 35	1 2	4 36	7 52	7 55
Postwagen Anf. von Schaffhausen	—	8 40	—	—	7 5	—
Eisenbahn Anf. von St. Gallen	—	8 30	12 55	4 30	7 50	—
Winterthur Abg.	6 —	8 45	1 7	4 41	8 5	8 5
Postm. Abg. nach Schaffhausen	—	—	2 40	—	—	—
Kemptthal	6 12	8 56	1 18	4 50	8 21	8 16
Effretikon	6 22	+9 6	1 28	4 58	8 36	8 27
Wallisellen	+6 38	9 20	1 42	5 10	+8 59	8 43
Deikofen (Bahnhof) . .	6 46	9 28	1 50	5 17	9 11	8 52
Zürich (Posthof) . . Anf.	7 26	10 8	2 30	5 57	9 51	9 32

