

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1979)

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: 09.07.2025

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

I. Verkehr

Reiseverkehr

Während die schweizerische Wirtschaft in der ersten Hälfte des Berichtsjahres eine etwas zögernde Konjunkturbelebung verzeichnete, trat in der zweiten Hälfte in vielen Bereichen ein kräftiges Wachstum ein. Das reale Bruttosozialprodukt, das 1978 um 0,2% anstieg, erhöhte sich 1979 um 0,7%. Auch der Bahnreiseverkehr entwickelte sich, gesamthaft gesehen, positiv. Die SBB beförderten insgesamt 205,6 Mio Reisende. Dies sind 2,2 Millionen oder 1,1% mehr als 1978. Nachdem seit 1969 Jahr um Jahr eine wenn auch relativ geringe Abnahme der Reisendenzahl zu melden war, kann nun erstmals wieder eine Zunahme gebucht werden. Auch die in Personenkilometern gerechneten Verkehrsleistungen haben die durch die Rezession unterbrochene positive Entwicklung wieder fortgesetzt. Die 8 294 Mio Personenkilometer (Pkm) liegen um 200 Millionen oder 2,5% über dem Ergebnis des Jahres 1978.

Die Zunahme des Bahnreiseverkehrs dürfte auf verschiedene Faktoren zurückzuführen sein. Es ist anzunehmen, dass sich darin auch die wegen den Benzinpreiserhöhungen gestiegenen Kosten im Strassenverkehr sowie die allgemein angestrebten Einsparungen im Erdöl- resp. Benzinverbrauch widerspiegeln. Die nahe Zukunft wird zeigen, ob eine eigentliche Trendwende eingetreten ist. Die Erhöhung der Zahl der Reisenden und auch der Verkehrsleistungen auf der Schiene ist umso bemerkenswerter, als sich der Bestand an Personenautos 1979 nochmals kräftig, nämlich um rund 100 000 Fahrzeuge oder 4,8%, erhöht hat und nun bereits auf 2,9 Einwohner ein Auto entfällt. Auch ist in Betracht zu ziehen, dass sich das Nationalstrassennetz Jahr um Jahr vergrössert und damit dem Strassenverkehr eine immer bessere Hochleistungs-Infrastruktur zur Verfügung steht. Im Berichtsjahr ist das Netz um weitere 23 km auf total 1058 km angewachsen, und 1980 steht die Eröffnung bedeutender Streckenabschnitte bevor. Dem gegenüber fährt die Bahn weitgehend noch auf Gleisanlagen, die im letzten Jahrhundert für die damaligen Geschwindigkeitserfordernisse trassiert worden sind.

Die Erträge im Personenverkehr stiegen um 3,6 Mio Fr. oder 0,4% an und erreichen 836,7 Mio Fr. Besonders erfreulich war die Entwicklung bei den touristischen und den Geschäfts-Abonnements sowie bei den Streckenabonnements. Dagegen musste im Gruppenreiseverkehr, der einem starken Wettbewerb seitens des Autocars ausgesetzt ist, ein leichter Rückgang hingenommen werden. Auch der internationale Personenverkehr hat etwas weniger Einnahmen eingetragen.

Im gesamten Reiseverkehr, der neben dem Personenverkehr auch den Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, belaufen sich die Erträge auf 868,2 Mio Fr. Dies sind 5,2 Mio Fr. oder 0,6% mehr als im Vorjahr. Dabei war der Gepäckverkehr mit 13,3 Mio Fr. Einnahmen leicht rückläufig, während der Transport begleiteter Motorfahrzeuge mit 18,2 Mio Fr. rund 10% mehr Einnahmen als im Vorjahr erbrachte.

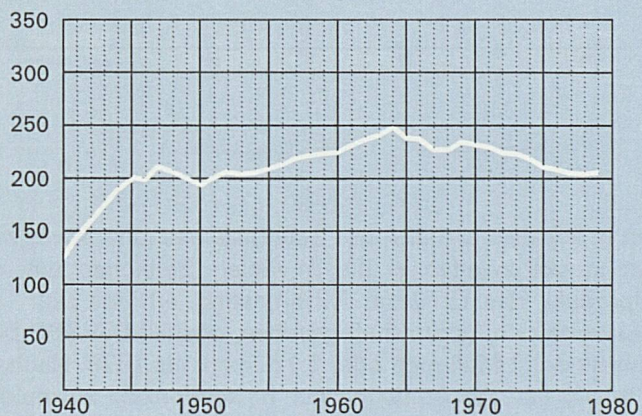
Güterverkehr

Nach fünfjähriger Talfahrt kann 1979 im Güterverkehr (inkl. Post) wiederum ein höherer Gesamtertrag als im Vorjahr verbucht werden: Er ist um 60 Mio Fr. oder rund 6% auf 1034,6 Mio Fr. angestiegen und liegt damit erfreulicherweise über dem budgetierten Ertrag.

Reiseverkehr

Reisende

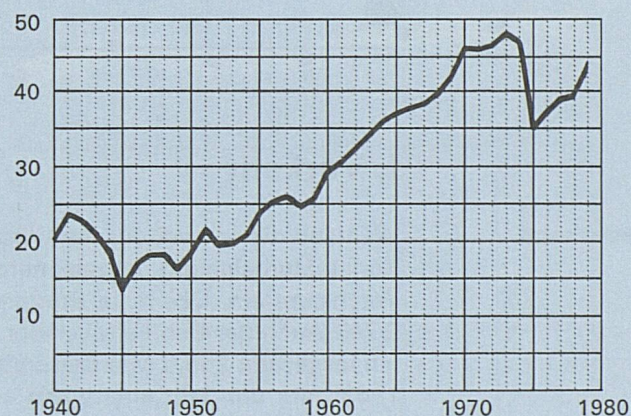
Millionen



Güterverkehr

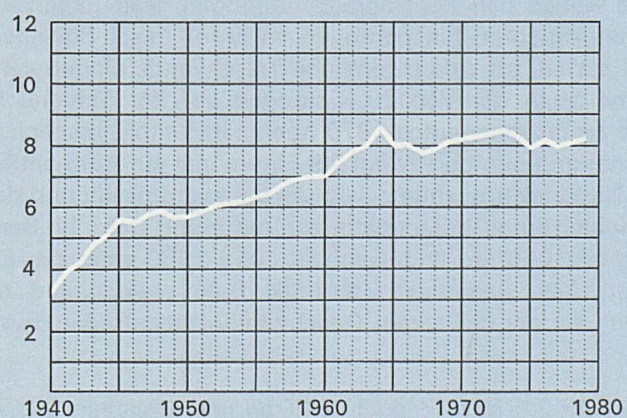
Tonnen

Millionen



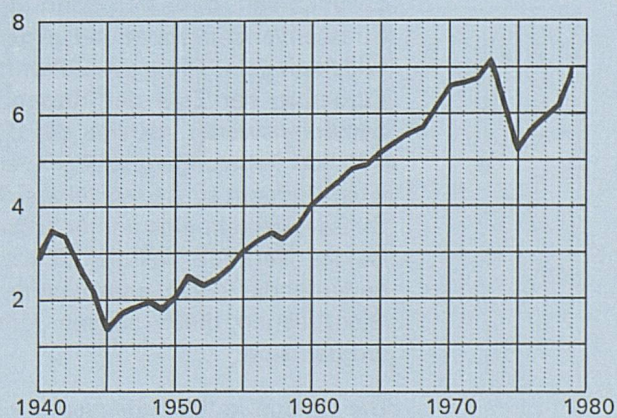
Personenkilometer

Milliarden



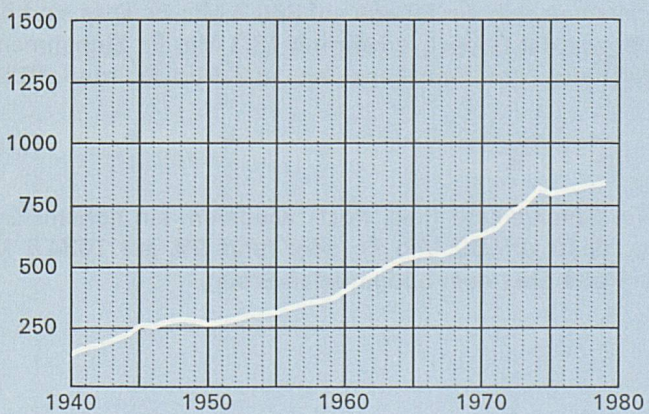
Tonnenkilometer

Milliarden



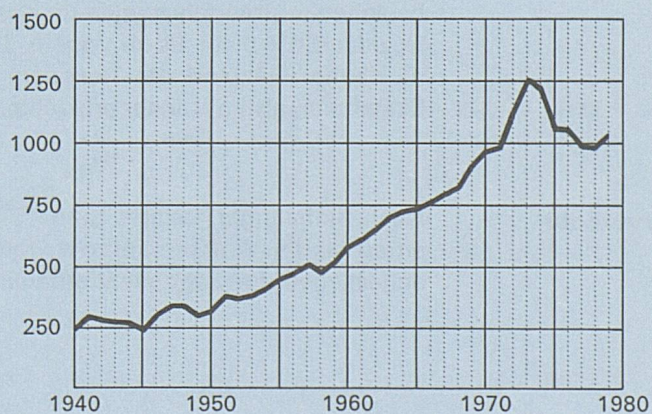
Einnahmen

Millionen Franken



Einnahmen

Millionen Franken



Im Wagenladungsverkehr hat das Transportvolumen um 4,1 Mio Tonnen oder 10,6% zugenommen. Dies brachte Mehrerträge von rund 56 Mio Fr. oder 8% ein. Der seit vielen Jahren rückläufige Stückgutverkehr konnte sich im Berichtsjahr volumenmässig halten. Im Vergleich zum Vorjahr wurde ein Mehrertrag von 8 Mio Fr. oder 4,6% erzielt, und zwar hauptsächlich deshalb, weil die auf 1. Juni 1978 eingeführten Preisanpassungen sich nun erstmals ein ganzes Jahr lang auswirken konnten.

Aus dem Postverkehr resultiert bei praktisch gleich gross gebliebener Transportmenge ein Minderertrag von 4,2 Mio Fr. oder 6,0%.

Entwicklung des Güterverkehrs im Vergleich zu 1978 und zum Rekordjahr 1973

	1973 Mio t	1978 Mio t	1979 Mio t	Veränderung in Prozenten 1978–1979 1973–1979		
Transportvolumen	47,64	39,90	43,98	+ 10,2	–	7,7
Wagenladungsverkehr	45,46	38,51	42,58	+ 10,6	–	6,4
– Binnenverkehr	18,28	15,29	16,76	+ 9,6	–	8,3
– Importverkehr	13,58	11,30	11,71	+ 3,6	–	13,8
– Exportverkehr	2,25	2,23	2,55	+ 14,4	+	13,3
– Transitverkehr	11,35	9,69	11,56	+ 19,4	+	1,9
davon kombinierter Verkehr	1,06	2,46	3,35	+ 36,1	+	216,0
Stückgut	1,83	1,04	1,03	– 0,2	–	43,6
Post	0,35	0,35	0,37	+ 4,7	+	6,3

Der Wagenladungsverkehr ist mit 42,58 Mio Tonnen bis auf rund 2,9 Mio Tonnen an das bisherige Rekordvolumen von 45,46 Mio Tonnen im Jahre 1973 herangekommen. Dieses gute Resultat ist vor allem den günstigen, von den Turbulenzen an der «Ölfront» nicht stark beeinträchtigten konjunkturellen Bedingungen zu verdanken (Konjunkturaufschwung in der Bundesrepublik Deutschland, Stabilisierung des Schweizer-Franken-Kurses auf etwas tieferem Niveau, relativ bescheidene Teuerung in der Schweiz). Allerdings sind dabei bereits wieder die Leistungsgrenzen spürbar geworden, namentlich im Transitverkehr. Schwierigkeiten ergaben sich vor allem bei der Übernahme der Züge durch die Italienischen Staatsbahnen. Auch zeigten sich erste Anzeichen von Wagenmangel im eigenen Land.

Die Verkehrszunahme im schweizerischen Wagenladungsverkehr von 2,19 Mio Tonnen setzt sich wie folgt zusammen: Binnenverkehr + 1,47 Mio Tonnen (+ 9,6%), Exportverkehr + 0,32 Mio Tonnen (+ 14,4%) und Importverkehr + 0,41 Mio Tonnen (+ 3,6%).

Entwicklung des schweizerischen Wagenladungsverkehrs im Vergleich zu 1978

	Binnenverkehr		Export		Import	
	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%
Rohbaustoffe, Kies	+ 413	+ 18	–	–	+ 58	+ 15
flüssige Brenn-/Treibstoffe	+ 320	+ 11	–	–	– 264	– 7
Getreide, Nahrungs- u. Futtermittel	+ 203	+ 15	–	–	– 126	– 5
Eisen, Stahl	+ 135	+ 12	+ 76	+ 19	+ 291	+ 21
Bindemittel	+ 87	+ 3	–	–	–	–
Chemikalien	–	–	+ 66	+ 23	+ 64	+ 8
Papier, Pappe	–	–	+ 49	+ 31	–	–
Holz	–	–	+ 43	+ 9	–	–
Düngemittel	–	–	–	–	+ 58	+ 13
Erdölderivate	–	–	–	–	+ 31	+ 19

Die starke Zunahme des Rohbaustoff- und Kiesverkehrs ist grösstenteils vermehrten Ganzzugstransporten für den Nationalstrassenbau in den Räumen St. Gallen und Luzern (+ 230 000 Tonnen), für den Aushub des Milchbuck-Tunnels in Zürich und für den Bau des Neumarktes in Zürich-Oerlikon (+ 100 000 Tonnen) gutzuschreiben. Beim Zuwachs der Mineralöltransporte im Binnenverkehr handelt es sich um zusätzliche Raffinerieabfuhrungen, welche als Folge der relativ stark angestiegenen Rotterdampreise (Spotmarkt) grösstenteils bisherige Abfuhrungen ab den Rheinhäfen verdrängten. Auch der Kohlenverkehr der Eisenbahn erlebte eine Renaissance. Ebenfalls im Zusammenhang mit der Entwicklung auf dem Erdölsektor muss der starke Zuwachs der Bahnimporte von chemischen Grundstoffen, Düngemitteln und Erdölderivaten gesehen werden. Hier dürfte es sich um Lagerkäufe in Erwartung weiterer starker Preiserhöhungen handeln. Im Bereich des Nahrungsmittelverkehrs vollzog sich eine ähnliche Verlagerung wie im Mineralölverkehr, indem die Mühlen angehalten waren, ihren Bedarf vermehrt ab Inlandslagern zu decken.

Die Nutzfahrzeugkapazität der Strasse hat sich 1979 um 5% erhöht, wobei am meisten Neuimmatrikulationen bei den schweren Fahrzeugen erfolgten (+ 37% bei der Kategorie mit einem Gesamtgewicht von über 19 Tonnen). Deshalb ist es nicht erstaunlich, dass es den SBB trotz starkem Verkehrszuwachs, stabilen Bahnfrachten und leicht höheren Preisen der Strassentransportunternehmer in einigen Bereichen nicht gelungen ist, ihren mengenmässigen Marktanteil zu halten. So ist beispielsweise der Anteil der SBB am Zementverkehr von 51,7% im Jahre 1978 auf 51,5% im Berichtsjahr gesunken. Der Anteil am Importverkehr sank von 53,1% auf 52,4%, jener des Exportverkehrs von 52,2% auf 51,7%.

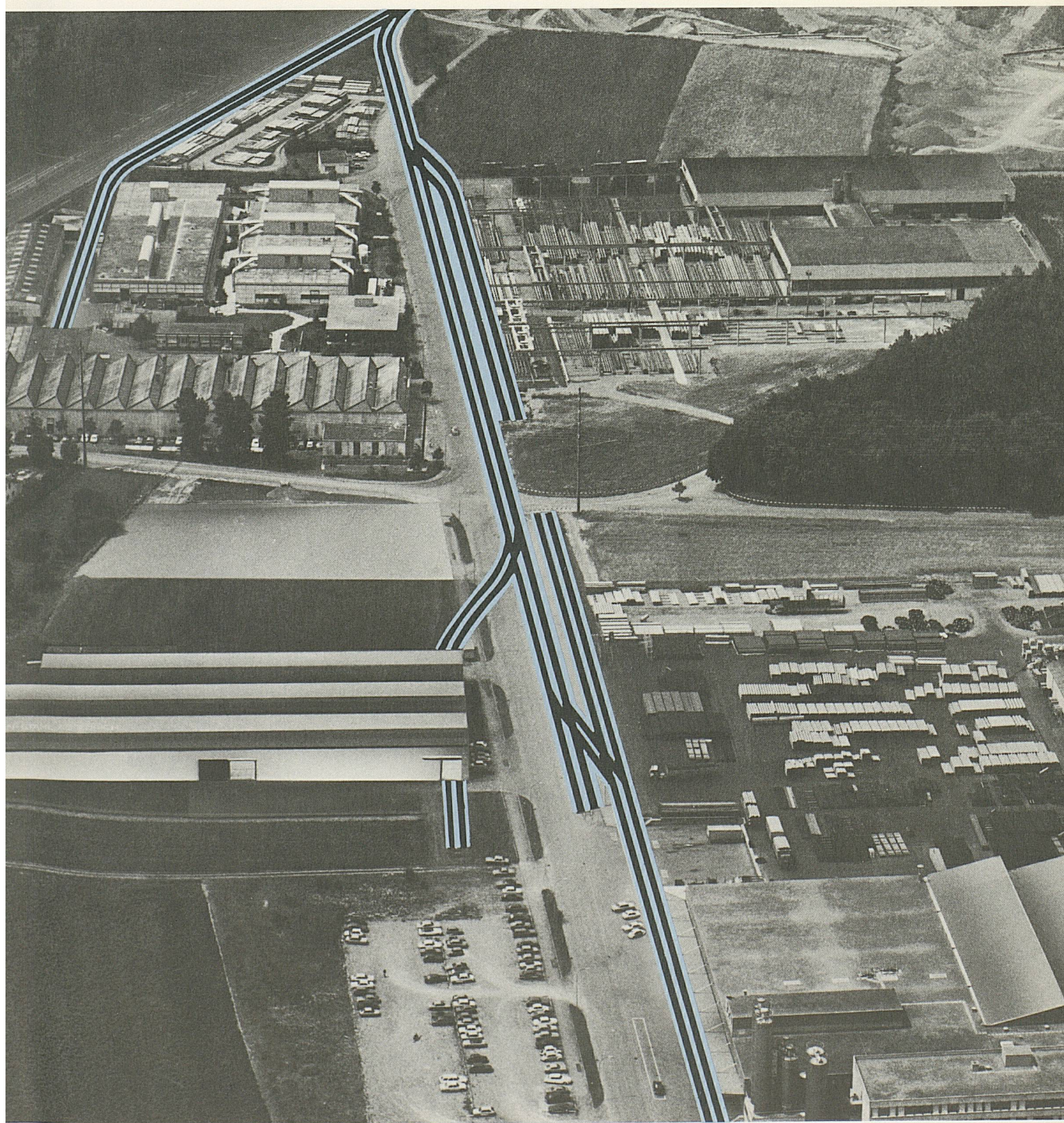
Im internationalen Transit ist im Berichtsjahr ein unerwartet hoher Mehrverkehr zu verzeichnen. Er stieg von 9,69 Mio Tonnen im Jahre 1978 um 1,87 Mio Tonnen oder 19,4% auf 11,56 Mio Tonnen. Damit ist das bisherige Rekordergebnis aus dem Jahre 1971 wiederum erreicht worden. Die Hauptursache liegt darin, dass sich die industrielle Produktion in der EG im Berichtsjahr im Vergleich zu 1978 um 4% ausgeweitet hat, also wesentlich stärker als in den beiden Vorjahren (+ 2,4% resp. + 2,2%). Dabei ist der Warenaustausch im innergemeinschaftlichen Handel deutlich angestiegen. Italien, das eine Jahresteuern von 15% aufweist, verzeichnete einen eigentlichen Import-Boom.

Angeichts der ausserordentlich starken Ausweitung der gesamten Transportnachfrage, der bereits gut ausgelasteten Umfahrungslinien via Brenner und Modane sowie der stark beschäftigten Lastwagenbetriebe und Güterschiffahrt hätten die SBB und die BLS einen noch höheren Transportanteil übernehmen sollen. Dem stand aber der Umstand entgegen, dass das Zugsangebot der Italienischen Staatsbahnen trotz Sondermassnahmen – u.a. Aufhebung von 850 Reisezügen, um Triebfahrzeuge und Personal für den Güterverkehr freizumachen – dem gestiegenen Verkehrsaufkommen nicht zu genügen vermochte. Deshalb hat sich auch die Zahl der Zugsabstelltage innert Jahresfrist fast verdreifacht. Die Unpaarigkeit des Transits – der Verkehr in der Richtung Nord-Süd ist wesentlich grösser als jener in der umgekehrten Richtung – hat sich im letzten Jahr zudem wesentlich verstärkt. So ist beispielsweise der Verkehr aus der Bundesrepublik Deutschland nach Italien im Berichtsjahr um 0,8 Mio Tonnen oder 30% angestiegen, jener in umgekehrter Richtung hat hingegen um 0,01 Mio Tonnen oder 1% abgenommen.

Im Transitverkehr Vallorbe-Iselle konnte 1979 mit 0,75 Mio Tonnen eine absolute Rekordmenge befördert werden (1978: 0,31 Mio Tonnen). Dabei haben die betrieblichen Schwierigkeiten auf der

Private Anschlussgleise an das Schienennetz der SBB

Mannigfaltig sind die Vorteile, die ein privates Anschlussgleis den Firmen bietet: Es ermöglicht direkte Wagenladungs-transporte über das schweizerische und europäische Schienennetz zu den vielen tausend Unternehmen, die ebenfalls über ein Anschlussgleis verfügen. Es gewährleistet höhere Sicherheit und Unabhängigkeit in der Transportabwicklung. Die produzierten Güter können oft ohne Zwischenlagerung in die Güterwagen verladen werden. Der Güterwagen steht während acht Geschäftsstunden kostenlos für das Be- und Entladen zur Verfügung, so dass sich diese Arbeitsabläufe gemäss den innerbetrieblichen Bedürfnissen einplanen lassen.





französischen Konkurrenzlinie via Modane ihren Teil zu diesem Ergebnis beigetragen. In der Süd–Nord-Richtung ist der Transitverkehr mit 0,014 Mio Tonnen nach wie vor unbedeutend.

Dadurch hat sich die Unpaarigkeit der Verkehrsströme Nord–Süd und Süd–Nord auch am Simplon weiter vergrößert. Mit der Behebung der betrieblichen Schwierigkeiten auf der Modane-Route und nach Vollendung des dortigen Streckenausbaus (1982) wird ein Teil des Mehrverkehrs zwischen Vallorbe und Iselle wegfallen.

Nahezu die Hälfte der zusätzlichen Transporte im Transitverkehr ist 1979 auf den erneut starken Anstieg des kombinierten Verkehrs entfallen (Gross-Container und Huckepack). Der Gross-Container-Verkehr hat um 0,7 Mio Brt oder 48% zugenommen, womit ein Volumen von etwas mehr als 2 Mio Brt erreicht wurde. Hier ist nebst der starken Zunahme des Milchverkehrs und der Übernahme von Transporten der Hongkong-Container-Lines via Venedig auf die vermehrten Transporte ab dem näher zur Schweizergrenze gelegenen Terminal Fiorenzuolo hinzuweisen.

Der Huckepackverkehr stieg um 0,2 Mio Brt oder 21% auf 1,3 Mio Brt an. Während der Kurzstrecken-Huckepack Altdorf–Cadenazzo stagnierte und jener auf der Strecke Basel–Lugano sich nur geringfügig erhöhte (+ 0,03 Mio Brt), nahm der internationale Verkehr allein um 0,2 Mio Brt oder 43% zu. Hier ist von besonderer Bedeutung, dass die Schweizer Strecke durch die Stabilisierung des SFr.-Kurses und durch den Anstieg der Lastwagenfrachten als Folge der weiteren Verteuerung der Treibstoffe konkurrenzfähiger geworden ist. Erfreulicherweise haben somit die für die Schiene betriebswirtschaftlich interessanten Transporte am meisten zugenommen. Dies führt gleichzeitig zur stärksten Entlastung der Strasse. Die SBB befürchten nun allerdings, dass diese sehr positive Entwicklung durch die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels im Herbst 1980 erheblich beeinträchtigt wird und sich im Transitverkehr ganz generell beträchtliche Ertragsausfälle ergeben werden. Die unternehmerisch möglichen Massnahmen – weiterer Ausbau des rationellen Huckepackangebotes (vgl. «Huckepack-Konzept 1984», Seite 22) – sind eingeleitet.

II. Tarife und Verkauf

Reiseverkehr

Im Laufe des Berichtsjahres wurde die Ausgabe durchgehender Streckenabonnemente für tägliche Fahrten zwischen Stationen konzessionierter Transportunternehmen und jenen der SBB erheblich erweitert. Für die Pendler hat dies neben einer Vereinfachung beim Bezug der Abonnemente namhafte Verbilligungen zur Folge. Ferner werden die Schüler- und Lehrlingsabonnemente neuerdings für beliebige Strecken ausgegeben und nicht mehr nur für solche zwischen Wohnort und Schul- bzw. Lehrort.

Das im Jahre 1972 für die Jugendlichen eingeführte Abonnement Inter-Rail ist auf reges Interesse gestossen. Das Abonnement ist einen Monat gültig und berechtigt zum Bezug von Billetten zum halben Preis im Ausgabeland und zur freien Fahrt in 20 andern beteiligten Ländern. Dank Heraufsetzung der Bezugsberechtigung vom 23. auf das 26. Altersjahr wurden in der Schweiz im Berichtsjahr 14 000 Abonnemente verkauft, 13% mehr als im Vorjahr. Seit März 1979 wird versuchsweise ein ähnliches Abonnement für über 65jährige Personen ausgegeben. Das Verkaufsergebnis ist aber noch bescheiden.

Um den Kunden das Angebot der Bahn noch besser bekanntzumachen, wurde das Sortiment der gratis abgegebenen Städtefahrpläne erneut stark erweitert. Diese Fahrpläne werden heute für 51 Städte in 1,4 Mio Exemplaren verteilt.

Die Vereinbarungen zur Förderung bestimmter organisierter Verkehre wirken sich nach wie vor positiv aus. So konnten die Reiseorganisationen Wasteels und CIT, die sich seit Jahren mit dem

◀ Bahn entlastet Strasse: Huckepack-Verkehr

Gastarbeiterverkehr befassen, im Berichtsjahr im Transit 386 000 Reisende in Regel- und Extrazügen buchen. Dank einer verstärkten Akquisition und einer guten Betreuung der Kunden unterwegs ist es diesen Organisationen gelungen, das Verkehrsaufkommen trotz ausgeprägter Konkurrenz durch Personenauto, Autocar und Flugzeug zu halten. Die sich vor allem mit Jugendreisen befassenden Verkaufs- und Vertriebsorganisationen Transalpino und Eurotrain haben 1979 dank vermehrter Werbung und gezielter Akquisition rund 210 000 Transitfahrten (+ 10%) und 100 000 Fahrten nach und ab der Schweiz (+ 20%) verkauft, wobei Regelzüge benützt wurden. Die Organisationen Intersoc und Club Méditerranée, die sich vorwiegend auf Extrazüge abstützen, weisen mit 182 000 bzw. 55 000 Reisenden im Verkehr nach und von der Schweiz einen Rückgang von 4% aus. Dieser liegt im Rahmen der allgemeinen Abschwächung des Ferienreiseverkehrs nach der Schweiz im vergangenen Jahr.

Auf den 1. Dezember 1979 führten die am direkten schweizerischen Gepäckverkehr beteiligten Transportunternehmen den Stücktarif ein. Für jeden Gegenstand wird unabhängig von der Entfernung und bis zu einer bestimmten Gewichtsgrenze eine Einheitsfracht erhoben. Die normale Stückfracht beträgt 5 Fr. je Gepäckstück und Gewichtseinheit von 30 kg, für gewisse Gegenstände wie Kinderwagen oder Skis die Hälfte. Wer nicht im Besitze eines Fahrausweises ist, kommt nicht in den Genuss dieser für die Bahnreisenden geltenden günstigen Preise, sondern hat den doppelten Betrag zu bezahlen. Die mit dem neuen System angestrebten Vereinfachungen werden sich erst am 1. Mai 1980 voll auswirken, wenn die neuen Abfertigungspapiere eingeführt und auch die Gepäckleitzahlen angewendet werden.

Das von Flugreisenden mitgeführte Reisegepäck kann nun im Sinne eines Versuchs von einigen Bahnhöfen aus direkt nach dem Bestimmungsflughafen des Reisenden abgefertigt werden (vgl. Seite 11).

Grosse Werbekampagnen wurden für den Wintersportverkehr, die Bekanntmachung des Fahrplanangebotes (Slogan «Bahn-nah»), die Bodenseeschifffahrt («eine Brise Ferien») und das Halbtaxabonnement mit Tageskarten (Ferienvorschlag für «Daheimgebliebene») durchgeführt.

Güterverkehr

Zu Beginn des Berichtsjahres wurde die Marktlage durch eine gesteigerte Transportnachfrage bei anhaltendem Konkurrenzdruck geprägt. Bessere Marktchancen ergaben sich vor allem im letzten Jahresdrittel dank der Stabilisierung des SFr-Kurses, den Tarifierhöhungen ausländischer Bahnen und dem treibstoffbedingten Kostenanstieg bei der Konkurrenz. Die Härte des Wettbewerbes wurde dadurch etwas gemildert. Zuzufolge Ausbaus des kommerziellen Verkaufsapparates in den Kreisen war eine intensivere Akquisitionstätigkeit möglich.

Mit der auf Branchenzielsetzungen abgestützten Marktbearbeitung wurde mit Erfolg ein vermehrt leistungsorientiertes und marktgerechtes Verkaufen angestrebt. Gesamthaft lag der Grad der Zielerreichung über den Branchenvorgaben. Analog zur Wirtschaftsentwicklung konnten in den Bereichen Früchte/Gemüse, Nahrungsmittel, Düngemittel, Chemie, Papier/Holz, Glas, Textilien, Siderurgie, Baustoffe/Bindemittel und feste Brennstoffe Marktgewinne erzielt werden. In den übrigen Warengruppen mit meist rückläufigen Zuwachsraten wie Getreide/Futtermittel, Maschinen, Stein-/Tonwaren und flüssige Brennstoffe ist es gelungen, die Marktanteile zu halten.

Besondere Aufmerksamkeit und Aktivität galt den Fragen der Anschlussgleise. Ein Anschlussgleis zu einem Industriebetrieb ist bester Garant für die Erhaltung und Gewinnung von Wagenladungsverkehr. Die im Frühjahr 1979 begonnene Kampagne für die Erstellung von Anschlussgleisen wird 1980 weitergeführt.

Die für den Stückgutverkehr angesichts des in den letzten Jahren stark gesunkenen Verkehrsvolumens durchgeführten eingehenden Studien über die wirtschaftlichsten Transportlösungen konnten abgeschlossen werden. Dabei hat sich ergeben, dass die Variante «Zusammenlegung von Frachtgut und Schnellgut in eine Einheitsbeförderungsart» unter den heutigen Voraussetzungen

nicht verwirklicht werden kann, weil die beabsichtigte Neuorganisation mit einer Stückgutmenge von 1 Mio Tonnen betrieblich nicht durchführbar ist und die zu erwartenden Ertragsverluste aus dem wegfallenden Schnellgut durch Kosteneinsparungen nicht kompensiert werden können. Diese beiden Beförderungsarten werden somit vorläufig beibehalten. Hingegen wurde eine andere Form der Redimensionierung eingeleitet. Dazu gehört namentlich die Schliessung von rund 50 Stationen mit kleinem Verkehrsaufkommen für die Stückgutabfertigung; der Versender von Stückgut kann auf Nachbarstationen ausweichen. Ferner werden auf den Fahrplanwechsel 1980 acht der insgesamt 40 Umladezentren geschlossen; für den Lokalverkehr bleiben diese Bahnhöfe jedoch nach wie vor geöffnet. Schliesslich wird der Schnellgutfahrplan reduziert; dabei wird aber mindestens eine planmässige Zu- und Abfuhr pro Tag gewährleistet.

III. Betrieb

Im Reiseverkehr nahmen die Zugskilometer pro Tag von 177 224 im Jahre 1978 auf 178 592 km zu (+ 0,77%). Die Mehrleistungen sind insbesondere auf eine Angebotsverbesserung im Schnellzugsverkehr zurückzuführen. Um Verkehrsspitzen zu bewältigen und besonderen Transportwünschen zu entsprechen, wurden 10 669 Extra- und Entlastungszüge geführt, und zwar 3758 im internationalen und 6911 im internen Verkehr; im Vorjahr waren es insgesamt 9879 Züge (3673 internationale, 6206 interne).

Die Reisegeschwindigkeit der Züge konnte in den letzten Jahren auf verschiedenen Strecken dank dem Ausbau von Stationsanlagen und baulichen Verbesserungen auf Streckenabschnitten leicht erhöht werden. Die nachstehende Tabelle zeigt die «Spitzenreiter».

Die schnellsten Züge der SBB auf bestimmten Strecken

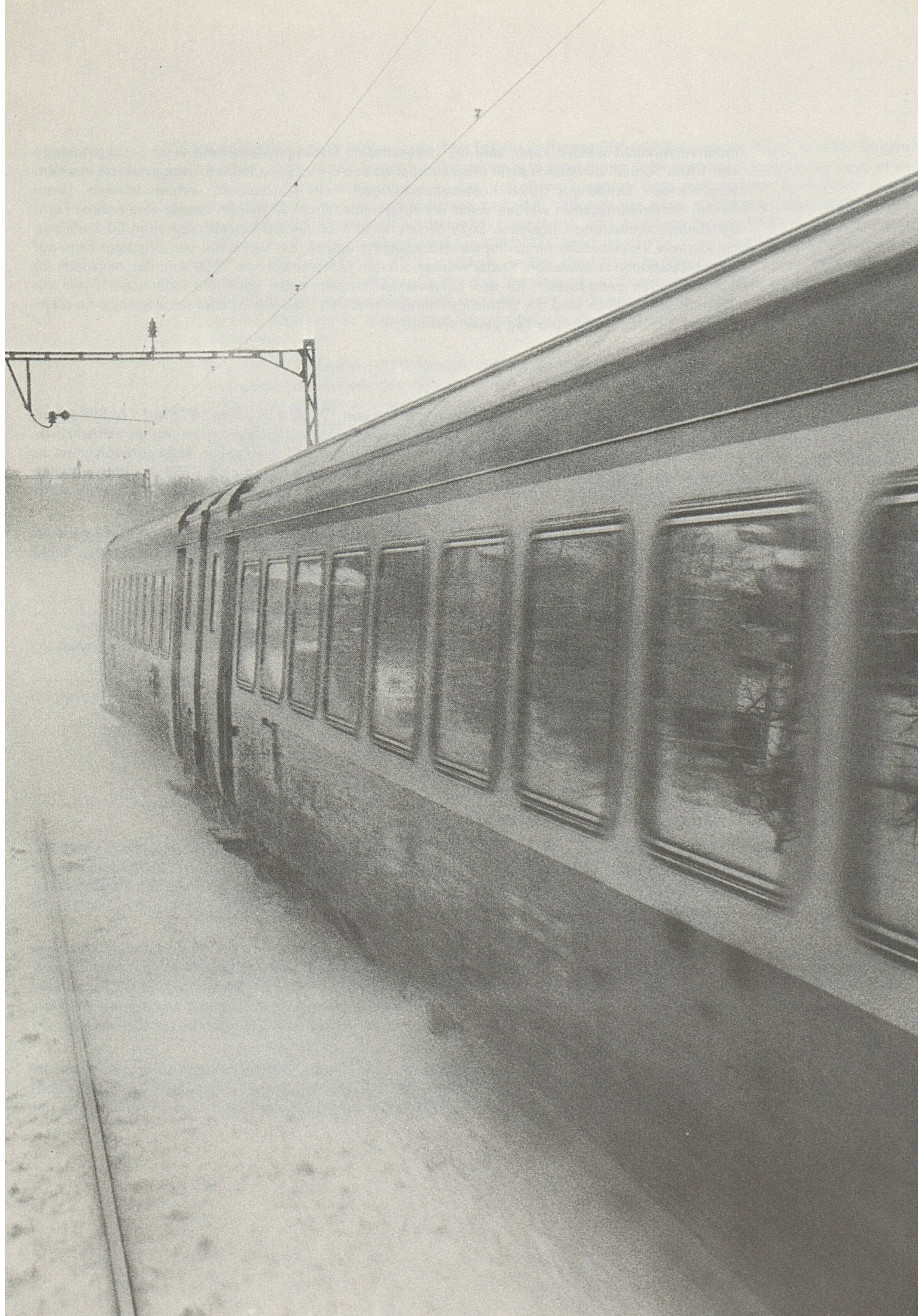
Zug	Strecke	Distanz km	Reisezeit Std. Min.	Anzahl Zwischen- halte	Reisegeschwindigkeit km/h
TEE 25 Lemano	Genève–Brig	206	1 55	1	107
109 (*)	Genève–Zürich	279	3 08	3	89
104 (*)	Zürich–Bern	122	1 22	0	88
266	St. Gallen–Zürich	84	0 59	1	85
274	Chur–Zürich	117	1 24	2	84
421	Chiasso–Basel	321	4 24	3	73

(*) = mehrere Züge mit gleicher Reisegeschwindigkeit

Den Bestrebungen auf Geschwindigkeitserhöhung sind relativ enge Grenzen gesetzt, weil das Streckennetz zum überwiegenden Teil bereits im letzten Jahrhundert angelegt worden ist und wegen seinen Krümmungsverhältnissen die Ausnützung der heutigen technischen Möglichkeiten der Eisenbahn nicht gestattet. Wesentlich höhere Reisegeschwindigkeiten liessen sich nur durch den Bau neuer Linien erreichen.

Auf der elektronischen Platzreservierungsanlage der SBB wurden 1 763 000 Sitzplätze sowie Liege- und Schlafwagenplätze gebucht. Dies sind rund 39 000 Plätze oder 2,3% mehr als im Vorjahr. Damit wurde ein neuer Höchstwert erreicht. Nachdem in der Schweiz 41 Bahnhöfe und 27 Reisebüros über besondere Buchungsterminals verfügen, welche in direkter Verbindung zur zentralen Datenverarbeitungsanlage der SBB in Bern stehen, hat der Reisende die Möglichkeit, Platzreservierungen sehr rasch vornehmen zu lassen.

Das den Eidg. Räten in der Dezembersession unterbreitete Zeitgesetz hätte dem Bundesrat die Kompetenz einräumen sollen, in der Schweiz ab 1980 die Sommerzeit einzuführen und sich so dem von allen Nachbarländern und weiteren Staaten bereits getroffenen Beschluss auf Anwendung der



Sommerzeit anzuschliessen. Der Nationalrat wies diesen Gesetzesentwurf jedoch zur weiteren Abklärung an die vorberatende Kommission zurück. Damit bleibt es in der Schweiz im Jahre 1980 bei der bisherigen Zeitregelung. Weil man in den Nachbarländern die Uhren vom 6. April bis 27. September 1980 um eine Stunde vorrückt, werden die internationalen Züge eine Stunde früher in den schweizerischen Grenzbahnhöfen eintreffen und abfahren. Ohne Änderung der schweizerischen Eisenbahnfahrpläne würden im internationalen Verkehr an der Grenze einstündige Stillager bzw. Anschlussbrüche entstehen. Um die damit verbundenen Angebotsverschlechterungen und betrieblichen Schwierigkeiten so weit wie möglich zu vermeiden, mussten die Fahrpläne von insgesamt 1690 Zügen (rund ein Drittel aller Züge) – nämlich von 360 Schnellzügen, 470 Regionalzügen und 860 Güterzügen – angepasst werden. Trotz diesen Bemühungen liessen sich leider gewisse Fahrplanverschlechterungen nicht umgehen.

Angesichts dieser vielen, ab 6. April 1980 wirksamen Fahrplanänderungen werden das Amtliche Kursbuch und die privaten Winterfahrpläne (ursprüngliche Gültigkeitsdauer bis 31. Mai 1980) auf diesen Zeitpunkt vorzeitig ausser Kraft gesetzt; unverändert gültig bleiben lediglich die Postautofahrpläne und die allgemeinen Tarifangaben. An die Stelle des Winterkursbuches tritt für die Zeit vom 6. April bis 31. Mai 1980 ein Interims-Kursbuch. Neu erstellt werden auch viele andere Fahrplan-imprimata wie Dienstfahrpläne des fahrenden Personals, Zugbildungspläne sowie Ein- und Ausfahrtabellen in den Bahnhöfen. Andere Imprimata hingegen, darunter der Plakatsfahrplan und die kleinen Städte-Taschenfahrpläne, können aus zeitlichen und personellen Gründen nicht neu herausgegeben werden. In dem ab 1. Juni 1980 gültigen Sommerfahrplan können die Fahrplan-Besonderheiten von Anfang an berücksichtigt werden. Jedenfalls setzten die SBB alles daran, die Probleme «Zeitinsel Schweiz» bestmöglichst zu lösen. Der Personal- und Sachaufwand hiefür ist jedoch sehr gross.

Neben dieser durch die Nichteinführung der Sommerzeit bedingten Sonderaktion mussten die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme der Flughafenlinie Zürich am 1. Juni 1980 abgeschlossen und die umfangreichen Arbeiten für das Neue Reisezugkonzept, das 1982 eingeführt werden soll, weitergeführt werden (vgl. Seite 21).

Die gemeinsamen Abklärungen von Swissair und SBB über die Möglichkeiten, für das Reisegepäck im Verkehr über den Flughafen Zürich eine durchgehende Transportkette Bahn–Flugzeug zu schaffen, führten zu einem positiven Ergebnis. Man kam überein, für dieses sog. Fly-Gepäck ausgedehnte Versuche durchzuführen. Sie begannen am 1. Juni auf den Bahnhöfen Luzern und Engelberg. Am 1. Dezember wurde der Probetrieb ausgedehnt auf Grindelwald, Interlaken, Mürren und Wengen sowie Arosa, Chur, Davos Platz/Dorf und St. Moritz. Die Neuerung besteht darin, dass die Flugreisenden ihr Reisegepäck bereits bei diesen Bahnhöfen zum direkten Versand an die verschiedenen Bestimmungsflughäfen (z. B. New York) aufgeben können. Das Fluggepäck ist somit nicht mehr zweimal aufzugeben, zuerst für den Bahntransport und nachher für den Flug; der Reisende muss sich auf dem Flughafen nicht mehr um sein Reisegepäck kümmern. Den im Flugverkehr vorgeschriebenen Sicherheitsbestimmungen wird Rechnung getragen. Der Probetrieb hat bereits gezeigt, dass das neue Angebot von den Kunden sehr geschätzt wird. Mit der Eröffnung der Flughafenlinie am 1. Juni 1980 werden acht weitere Bahnhöfe Fly-Gepäck abfertigen können. Aufgrund der gesammelten Erfahrungen wird dann entschieden, ob dieses Fly-Gepäck definitiv eingeführt wird. Für dieses System kämen im Prinzip rund 100 Bahnhöfe der SBB und der konzessionierten Transportunternehmungen in Frage.

Der Güterverkehr konnte bei einer gegenüber dem Vorjahr wesentlich grösseren Transportnachfrage im allgemeinen flüssig abgewickelt werden. Schwierigkeiten traten jedoch im Verkehr nach Italien auf, so dass die Verladequoten zeitweise und zum Teil drastisch gekürzt werden mussten. Trotz dieser restriktiven Massnahmen gegenüber der verladenden Wirtschaft, die leider eine geringere Ausnützung der Transportkapazität mit sich brachten, konnte über die beiden Alpenübergänge Gotthard und Simplon eine Verkehrszunahme erzielt werden. Auf der Gotthardlinie beträgt der

Zuwachs 1 878 800 Brt oder 7,3%. Weil die Simplonlinie auf italienischem Gebiet bis Ende Mai 1978 unterbrochen war, lassen sich hier keine exakten Vergleiche 1979/78 anstellen. Überdurchschnittlich zugenommen hat der fast ausschliesslich mit Ganzzügen beförderte Huckepack- und Containerverkehr zwischen den Niederlanden bzw. Deutschland und Italien.

Mit der Verkehrszunahme im zweiten Halbjahr stieg die Nachfrage nach Güterwagen beträchtlich. Dies, aber auch die längeren Umlaufzeiten der Wagen (vor allem im Verkehr nach Italien) sowie der Umstand, dass Wagenaushilfen von ausländischen Bahnen nicht erhältlich waren, führte zu gewissen Engpässen; zeitweise konnte nicht mehr allen Bestellungen termingerecht entsprochen werden. Beim Einsatz der Spezialwagen mit Schwerkraftentlad waren besondere Massnahmen erforderlich, um den stark zunehmenden Kohleimport bewältigen zu können. In einigen Industriezweigen wird die Kohle das Erdöl weitgehend verdrängen. Daher werden Lösungen gesucht, die eine baldige Bereitstellung von weiteren Schwerkraftentladewagen gewährleisten.

Der Internationale Güterwagenverband (RIV-Verband) und der Internationale Personen- und Gepäckwagenverband (RIC-Verband), beide im Jahre 1921 gegründet, wurden auf den 31. Dezember 1979 aufgelöst. Die SBB haben während all diesen Jahren die Geschäftsführung besorgt. Vom 1. Januar 1980 an werden entsprechend der Zielsetzung des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) alle Fragen betreffend den Übergang der Güter- und Personenwagen von diesem Verband behandelt.