

Rekordleistungen : SBB an den Kapazitätsgrenzen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1990)**

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675899>

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.

Für diese Gleise gibt es keine Pause: Nachtzüge auf der Gotthard-Südrampe. An der Basis solcher Leistungen stehen Eisenbahnerinnen und Eisenbahner.

Rekordleistungen: SBB an den Kapazitätsgrenzen

Zugrücksteller, Gepäckarbeiter, Depothandwerker, Verwaltungssekretärin, Rottenköchin, Lokomotivführer, Kondukteur, Zugassistentin, Betriebsdisponentin, Bahnhofvorstand, Fahrplangestalter, Gleismonteure, Betriebsplaner – dies sind einige der Berufe, die zusammenwirken, damit die Eisenbahn rollt. Und wie sie rollte: Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr übertrafen die SBB die Spitzenergebnisse der Vorjahre. 264 Millionen Personen wurden im vergangenen Jahr befördert, und noch nie zuvor transportierten die SBB soviel Güter wie 1990: Nämlich 51,8 Millionen oder rund 800 Kilogramm pro Einwohner. Das bedeutet sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr eine Zunahme um rund zwei Prozent.

Diese Mehrleistungen sind nicht zuletzt dem Einsatz des Personals zu verdanken. Dies lässt sich für die SBB im Jahre 1990 auch statistisch zeigen: Der Bestand des Personals stieg 1990 um ein Prozent auf 37 694 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, einschliesslich der 2700 Lehrlinge; sie erbrachten Mehrleistungen, welche den Personalzuwachs prozentmässig deutlich übertreffen.

Güterverkehr

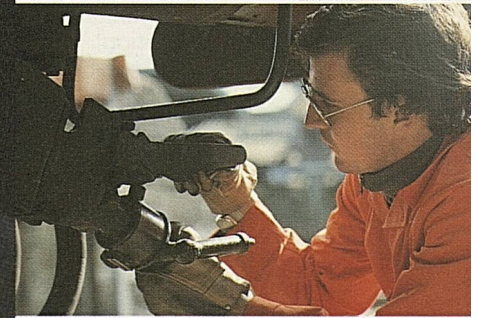
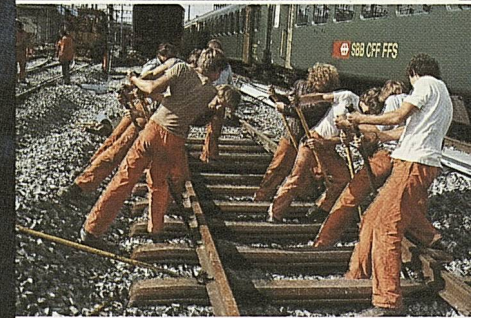
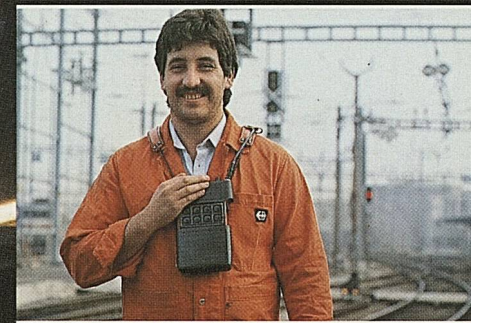
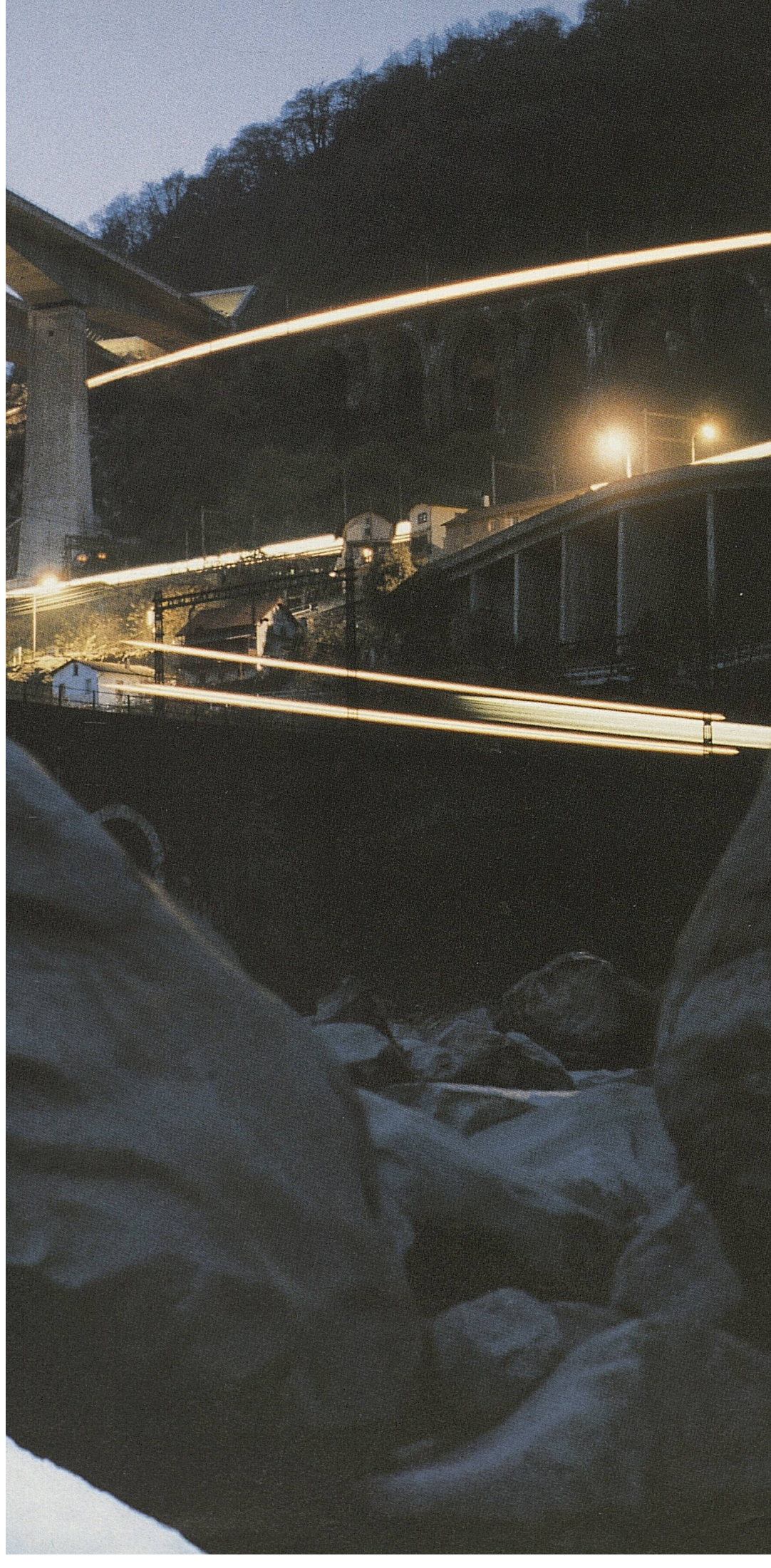
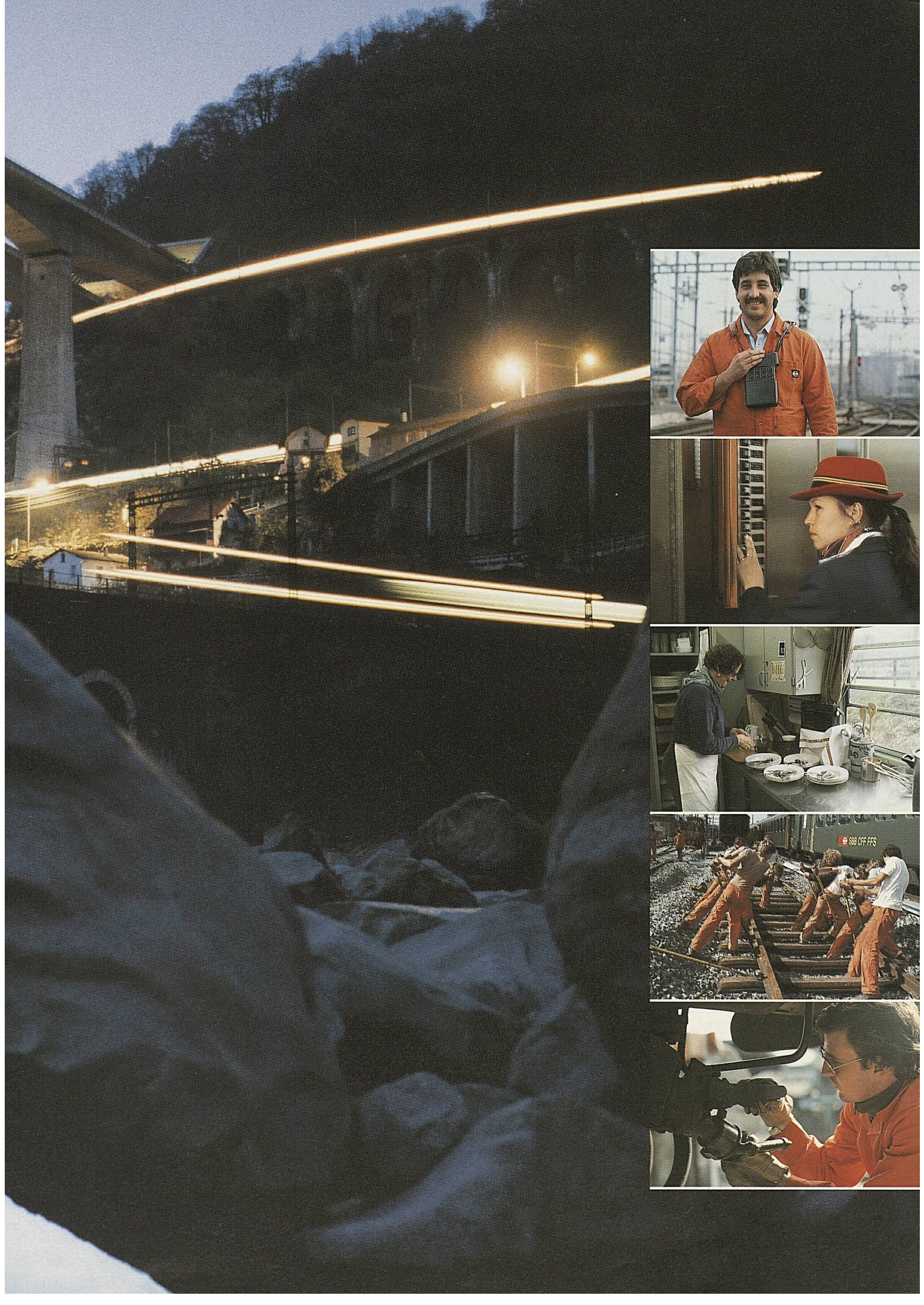
Die Stärke der Schiene im Güterverkehr liegt im Transport über lange Distanzen und besonders durch das schwierige Gelände der Alpen. 17,8 Prozent Zunahme waren im Huckepackverkehr 1990 zu verzeichnen; der Transport beladener Lastwagen von Grenze zu Grenze erweist sich mehr und mehr als eine sinnvolle Lösung im Alpen-transit, spart er doch Energie und senkt die Umweltbelastung. Die 15 Millionen Tonnen, die sowohl im Transit als auch im Huckepack befördert wurden, ersparten den Schweizer Strassen täglich die Fahrt von 4000 Lastwagen.

Doch nicht nur die Tonnage im Güterverkehr hat zugelegt, noch stärker stieg der Ertrag. 1286 Millionen Franken sind ein neuer Rekord und das Verdienst der Anstrengungen am hartumkämpften Markt. Jeder zweite Franken im Güterverkehr

stammt heute aus den internationalen Transporten; keine Zunahme war im inländischen Güterverkehr zu verzeichnen, was mit regionalen Besonderheiten zu tun hat: Dem Wegfall von Kiestransporten in der Region Zürich nach der Vollen-dung der S-Bahn und dem zeitweisen Wegfall von Mineralöltransporten aus der Raffinerie von Cressier.

Gerade der Gütertransport hat unter dem dichter werdenden Bahnverkehr auf dem beschränkten Schienennetz oft zu leiden, und Güterzüge werden aufs Wartegleis gestellt, um die Reisezüge erst einmal rollen zu lassen. Doch wenn auch das Schienennetz nicht einfach vergrössert werden kann und das Personal sich nicht so einfach vermehren lässt, Profis im Betriebsablauf finden immer wieder Reserven, die sich durch geschickte Regie nutzen lassen. Indem jede Woche rund 30 Ton-Züge über die Verbindung Lötschberg–Simplon geleitet werden konnten, entlasteten sie die Gotthard-Achse. Solche Verlagerungen ergaben per Saldo eine Erhöhung der Transportleistung im Alpen-transit von insgesamt rund fünf Prozent. Reserven können auch ausgeschöpft werden, wenn es beispielsweise gelingt – durch frühzeitige Absprachen mit den Bahnen in den Nachbarländern – Stahl-Züge im Transitverkehr speditiv über die Grenze zu bringen. Auf







diese Weise wurden 1990 die Wagenabstelltage um einen Fünftel gesenkt.

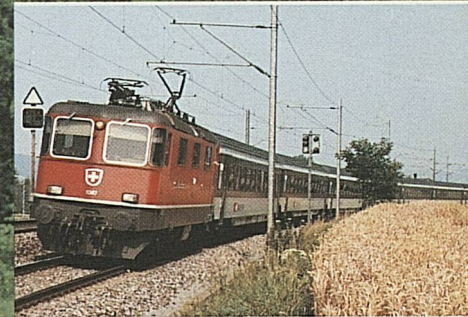
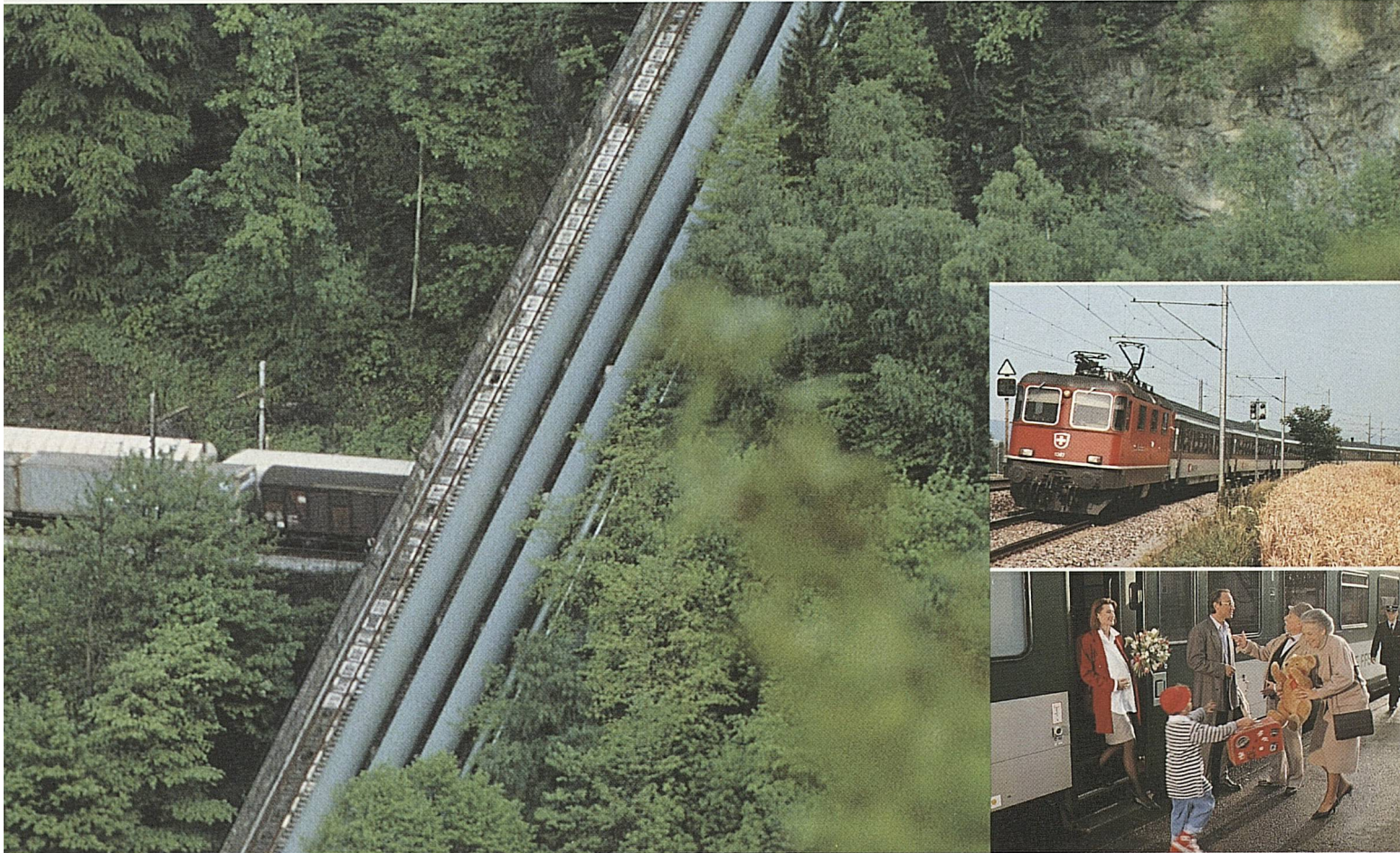
Erfreulicherweise hat sich die Anspannung beim Bestand an Lokomotivführern gegen Jahresende hin etwas gelockert, was einer der Gründe war, weshalb die anfallende Gütertonnage bewältigt werden konnte. Wie angespannt die Situation namentlich beim Betriebspersonal aber weiterhin ist, zeigt sich darin, dass dieses noch rund 100 000 Rasttage nicht hatte einziehen können – auch das ist ein Mass des Personaleinsatzes.

Personenverkehr

Die Eisenbahn, die einst als Beförderungsmittel im Güterverkehr, in Minen und Steinbrüchen erfunden wurde, hat sich im öffentlichen Bewusstsein vor allem als Personenbahn festgesetzt. Täglich benützen 700 000 Personen die SBB, was der Bevölkerung der Kantone Luzern und St. Gallen zusammen entspricht. 1990 stiegen rund 2 Prozent mehr Reisende als im Vorjahr in die Züge ein, und sie fuhren im Durchschnitt etwas weiter: Insgesamt 11,1 Milliarden «Personenkilometer». Angestiegen ist vor allem der Reiseverkehr zwischen den Städten, die ja im Stundentakt miteinander verbunden sind. Zugfahrten in Verbindung mit Hotelübernachtungen oder Freizeitaktivitäten

geniessen wachsenden Zuspruch, eine Bestätigung für die SBB, sich nicht nur auf den Transport von Ort zu Ort zu beschränken, sondern vermehrt das Umfeld der Reise einzubeziehen. Das Halbpreisabonnement hat vielen die Schwellenangst vor dem für sie fremden Verkehrsmittel genommen. Heute verfügen über 1,9 Millionen Menschen in der Schweiz über ein solches Abonnement, etwa 40 Prozent der erwachsenen Bevölkerung. Nahezu verdoppelt hat sich auch die Zahl der Generalabonnenten.

Wasser ist zum Fahren da: Druckleitung, kreuzende Güterzüge bei Amsteg. Wo immer möglich, erhöhen die SBB die Leistung ihrer Wasserkraftwerke.



Energie

All diese Leistungen erbringen die SBB auf einem Netz, das grösstenteils im letzten Jahrhundert erstellt worden ist und in einem Umfeld, wo Ressourcen zunehmend knapp werden: Arbeitskraft, Boden, Energie. Damit mehr Züge fahren können, braucht es mehr Strom. Die Zunahme machte 1990 3,3 Prozent aus, die zu einem Teil vom dichteren Zugverkehr auf der 1990 in Betrieb genommenen S-Bahn Zürich konsumiert, aber auch durch den beträchtlichen Mehrbedarf der BLS ausgelöst wurde. Da der Ausbau von Wasserkraftanlagen aus Gründen des Landschaftsschutzes an eine Grenze stösst, der Bau von Kohle- und Ölkraftwerken wegen der Luftreinhalteverordnung prak-

tisch ausgeschlossen ist und für den Bau von Kernkraftwerken bis ins Jahr 2000 ein Moratorium besteht, werden die Bahnen mehr und mehr mit ausländischem Strom fahren müssen, wenn nicht im Zusammenhang mit dem Heimfall von Kraftwerken an den Bund neue Reserven für sie angezapft werden können.

* * *

Leider bedeuten die erfreulichen Leistungssteigerungen im Güterwie im Personenverkehr nicht automatisch, dass damit der Anteil der Bahn am Gesamtverkehr sich verbessert hätte, sind doch Reisebedürfnisse und Gütertransport insgesamt gewachsen.

Reisen, begegnen, jublieren: Der Bundesrat fährt am 10.1.1991 zur Eröffnung des eidgenössischen Jubiläumsjahrs nach Bellinzona (unterstes Bild).