

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1970)

Rubrik: Verkehr und Betrieb

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

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

I. Verkehr

Reiseverkehr

Die Bundesbahnen beförderten im Berichtsjahr 230,8 Mio Reisende, womit die Ergebnisse der Jahre 1967 und 1968 überschritten, das Resultat des Jahres 1969 jedoch um 0,4 Mio Personen oder 0,2% unterschritten wird. Im Personenverkehr der SBB ist im grossen und ganzen eine Stagnation zu verzeichnen. Erfreulicherweise hält jedoch der Trend zu höheren Transportleistungen an: so stieg die Zahl der Personenkilometer von 8071 Mio im Jahre 1969 auf 8168 Mio im Berichtsjahr, was einer Zunahme um 1,2% entspricht.

Wenn auch der Verkehrsumfang im Berichtsjahr nicht ganz befriedigen kann, so fiel das finanzielle Ergebnis etwas besser aus. Der Ertrag aus dem gesamten Reiseverkehr, der den Personenverkehr sowie den Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, stieg gegenüber dem Vorjahr um 11,6 Mio oder 1,9% auf 636,4 Mio Franken. Von 1968 auf 1969 hatte die Zunahme 10,3% betragen, was allerdings zu ungefähr drei Vierteln der am 1. November 1968 in Kraft getretenen Tarifierhöhung zuzuschreiben ist.

Rund ein Viertel der im Berichtsjahr verzeichneten Ertragszunahme ist der guten Entwicklung des internationalen Personenverkehrs zu verdanken. Der schweizerische Einzelreiseverkehr erfuhr praktisch keine Veränderung. Erfreulich entwickelte sich der schweizerische Gruppenreiseverkehr. Die Geschäfts- und touristischen Abonnemente verzeichneten mit Ausnahme der Netzaabonnemente eine Ertragszunahme. Die Einnahmen aus den verkauften Streckenabonnements für beliebige und gelegentliche Fahrten nahmen leicht zu.

In der Beförderung von Motorfahrzeugen durch die Alpentunnel hat sich – nachdem im Jahr 1968 ein beträchtlicher Verkehrsrückgang zu verzeichnen war – der 1969 eingetretene Aufschwung im Berichtsjahr fortgesetzt. Im Gepäckverkehr dagegen sind die Einnahmen weiter zurückgegangen.

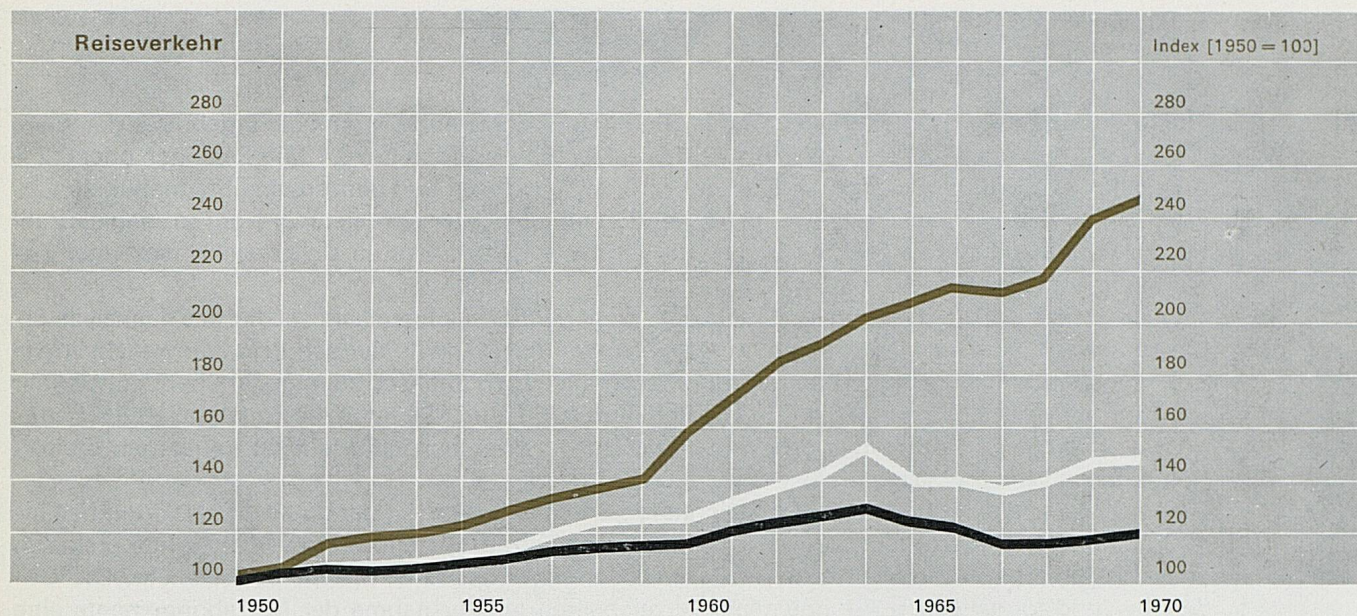
Ein Rückblick auf das verflossene Jahrzehnt zeigt, dass die Zahl der beförderten Personen, die 1960 225,8 Mio betrug, zunächst stark zugenommen und im Expojahr 1964 mit 248 Mio ihren Höchststand erreicht hat. Hierauf ging sie bis 1967 zurück und stabilisierte sich seither bei einem Wert von rund 230 Mio. Zwischen den Stichjahren 1960 und 1970 erhöhte sich der Verkehrsumfang um 5 Mio Personen oder um 2%. In der gleichen Zeitspanne nahmen die geleisteten Personenkilometer um 16% zu. Der Ertrag aus dem Reiseverkehr, der im Jahre 1960 noch 410,0 Mio Franken betrug, erreichte 1970 den um 55% höheren Betrag von 636,4 Mio Franken.

Der Tarifindex stieg seit 1960 namentlich zufolge der beiden generellen Tarifrevisionen von 1964 und 1968 um 34%, während der Landesindex der Konsumentenpreise eine Erhöhung von 39% verzeichnete. Die Bahnfahrpreise sind somit hinter der allgemeinen Preisentwicklung zurückgeblieben.

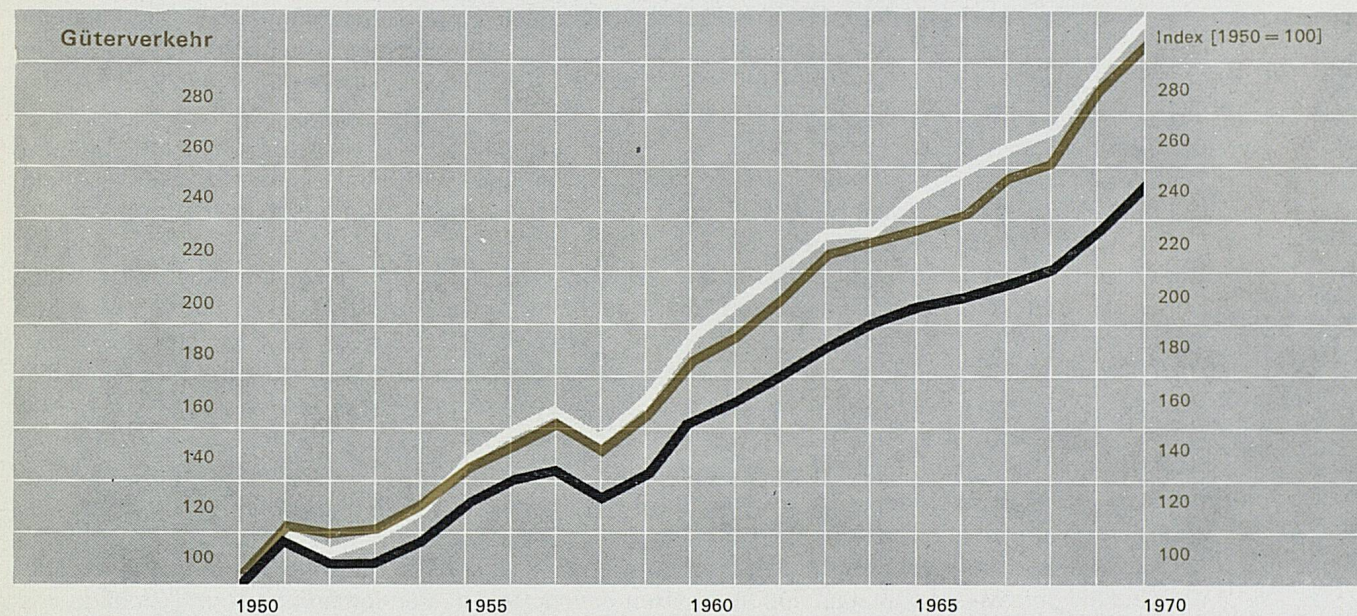
Güterverkehr

Der ausserordentliche Transportaufschwung, der schon das Jahr 1969 gekennzeichnet hatte, setzte sich in der Berichtsperiode unvermindert fort. Im Jahr 1970 wurde die Rekordmenge von 45,6 Mio Tonnen befördert. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 3,0 Mio Tonnen oder 7,2%. Etwas stärker, nämlich um 7,4%, erhöhte sich die Transportleistung, die im Berichtsjahr auf 6,59 Mia Tonnenkilometer stieg. Das monatliche Transportvolumen überschritt fünfmal – im Vorjahr zweimal – die Grenze von 4 Mio Tonnen und erreichte im Oktober den Höchstwert von 4,3 Mio Tonnen. Der anhaltende Verkehrsaufschwung war wiederum der ungebrochenen Wirtschaftsexpansion in der Schweiz und im Ausland zuzuschreiben, wobei der Wachstumsschwerpunkt auf dem Import und der Durchfuhr lag. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind um 53,7 Mio Franken oder 5,8% auf 978,4 Mio Franken angestiegen. Aus strukturellen Gründen – stärkere Benützung der kürzeren Transitrouten, Verlagerung auf billigere Massengüter im Import und Binnenverkehr, unveränderter Export- und Stückgutverkehr – blieb die Ertragszunahme hinter der Volumenexpansion zurück; diese erweist sich damit eher als Mengenkonjunktur.

Die schweizerischen Gütertransporte, die den Aussenhandels- und den Binnenverkehr umfassen, nahmen im Berichtsjahr um 7,1% auf 33,8 Mio Tonnen zu. Der Bahnimport vermochte sich fast im gleichen Ausmass auszuweiten wie die Gesamteinfuhr und erreichte 14,3 Mio Tonnen (+ 10,2%), während der Bahnexport mit 1,9 Mio Tonnen (+ 0,2%) entsprechend den verflachten Ausfuhrmen-



	1950	1955	1960	1965	1970
■ Reisende	193,9 Mio	208,4 Mio	225,8 Mio	238,5 Mio	230,8 Mio
□ Personenkilometer	5,62 Mia	6,27 Mia	7,00 Mia	7,86 Mia	8,17 Mia
■ Einnahmen	264,7 Mio Fr.	317,6 Mio Fr.	409,9 Mio Fr.	537,3 Mio Fr.	636,4 Mio Fr.



	1950	1955	1960	1965	1970
■ Tonnen	18,0 Mio	23,3 Mio	29,2 Mio	37,1 Mio	45,6 Mio
□ Tonnenkilometer	2,08 Mia	3,06 Mia	4,04 Mia	5,19 Mia	6,59 Mia
■ Einnahmen	325,0 Mio Fr.	454,7 Mio Fr.	582,4 Mio Fr.	746,2 Mio Fr.	978,4 Mio Fr.

gen praktisch auf dem Stand des Vorjahres verblieb. Die binnenschweizerischen Transporte nahmen etwas stärker zu als vor Jahresfrist, nämlich um 5,4% (4,4%) auf 17,6 Mio Tonnen, wobei der Stückgutverkehr unverändert 2,2 Mio Tonnen ausmachte. Charakteristisch für den schweizerischen Wagenladungsverkehr war, dass die Transporte aller Branchen – Kohle und Textilien ausgenommen – angezogen haben, mit Schwerpunkt auf den Massengütern, wie Baumaterialien, Bindemittel, Mineralöl, Eisen und Holz.

Der internationale Bahntransit dehnte sich um 7,7% aus und erreichte den neuen Höchststand von 11,5 Mio Tonnen. Davon waren 7,2 Mio Tonnen (64%) für Italien bestimmt, 3,2 Mio Tonnen (27%) stammten aus Italien, und 1,1 Mio Tonnen (9%) durchquerten die Schweiz im Verkehr zwischen anderen Ländern. An der gesamten Durchfuhr waren die Gotthardlinie mit 7,9 Mio Tonnen (70%) und die Simplonlinie mit 2,5 Mio Tonnen (22%) beteiligt. Den nördlichen Grenzpunkt Basel berührten 9,0 Mio Tonnen (79%) und den südlichen Grenzpunkt Chiasso 6,7 Mio Tonnen (59%). So erfreulich dieser anhaltende Aufschwung des Transitverkehrs ist, so kann doch nicht übersehen werden, dass verschiedene Gründe – vor allem die Unruhen in Italien und gewisse Kapazitätsschwierigkeiten der Bahnen, die allerdings durch eine flexible Mengenplanung Nord/Süd gemildert werden konnten – teilweise zu einer ertragsvermindernden Verkehrsumschichtung geführt haben. Dies betrifft vor allem den Transit Deutschland–Italien, der mit 3,7 Mio Tonnen im Vergleich zu 1969 nicht mehr zugenommen hat, da verschiedene Güter, wie Schrott, bearbeitete Metalle, Maschinen und Holz, zum Teil auf andere Verkehrsträger und Konkurrenzrouten übergegangen sind. Dagegen sind Zunahmen zu verzeichnen im Transit Italien–Deutschland sowie im Transitverkehr zwischen Italien einerseits und Frankreich, den Beneluxstaaten und Grossbritannien anderseits.

Eine bedeutende Zunahme erfuhr neuerdings der kombinierte Verkehr. Insgesamt wurden rund 41 000 beladene Transcontainer (im Vorjahr 23 000) mit einer Nutzlast von 670 000 Tonnen (370 000 Tonnen) befördert, und zwar hauptsächlich im Transit. Auch im Hucklepackverkehr ist eine erfreuliche Zunahme zu verzeichnen. Bei dieser Transportart werden ganze Lastwagenzüge auf Spezialeisenbahnwagen verladen und im Hundertkilometertempo auf der Schiene über die langen Strecken transportiert, während die Feinverteilung der Transporte am Ziel wiederum auf der Strasse erfolgt. Der Hucklepackverkehr zwischen Basel und Melide einerseits sowie zwischen Düsseldorf und Milano anderseits stieg von 4 000 Lastwagen im Vorjahr auf 5 300 Einheiten im Berichtsjahr mit einem Bruttogewicht von 113 000 Tonnen (Vorjahr 83 000 Tonnen). An der gesamten Durchfuhr war der kombinierte Verkehr bereits mit 6% beteiligt.

Eindrücklich ist einmal mehr die Feststellung, dass der grenzüberschreitende Bahngüterverkehr, umfassend den Import, den Export und den Transit, mit zusammen 27,7 Mio Tonnen volle 61% der gesamten Gütertransporte repräsentiert und mit nicht weniger als 70% (2,15 von 3,05 Mio Tonnen) zur Verkehrszunahme beitrug. Der grenzüberschreitende Bahngüterverkehr ist besonders stark mit dem Raum der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) verflochten, sind doch 74% des direkten Imports, 54% des Exports und 93% der Durchfuhr mit den Ländern der EWG verbunden.

Im Rückblick auf das vergangene Jahrzehnt 1960–1970 haben die Gütertransporte der SBB folgende Entwicklung zu verzeichnen:

	1960	1970	Zunahme in %
Güterzugs-Kilometer Mio	24,0	30,6	28
Transportvolumen Mio Tonnen	29,2	45,6	56
– Import/Export sowie Binnenverkehr	23,0	34,1	48
– Transitverkehr	6,2	11,5	85
Verkehrsleistung Mia Tonnenkilometer	4,04	6,59	63
Frachteinnahmen Mio Franken	582,4	978,4	68

Im Zuge eines starken Wirtschaftswachstums in der Schweiz und eines expansiven Güteraustausches zwischen den Transitpartnern hat sich das Transportvolumen der Bundesbahnen im letzten Jahrzehnt gesamthaft um 56% erhöht. Der Transitverkehr allein stieg sogar um 85%. Die tonnenkilometrischen Verkehrsleistungen haben um 63% zugenommen. Der Verkehrsanstieg war mehrfach stärker als die

Bevölkerungsvermehrung (+ 15%) und kam beim Aussenhandels- und Binnenverkehr (+ 48%) nahe an die Erhöhung des realen Bruttosozialproduktes heran (+ 55%). Der internationale Transitverkehr vermochte in dieser Periode rund 2,2 Mia Franken an «Devisen» für die schweizerische Ertragsbilanz beizutragen. Diese Summe macht gegen 30% der Güterverkehrseinnahmen aus und hat sich günstig auf die Inlandtarife ausgewirkt. So ist der Index der Gütertarife von 1960 bis 1970 nur um 22% gestiegen (Revisionen 1962, 1967 und 1969). Die um 63% höhere Güterverkehrsleistung der SBB ist mit dem praktisch gleichen Personalbestand von rund 41 000 Mann erbracht worden. Die betrieblichen Zugleistungen sind dabei dank besserer Auslastung der Güterzüge nur um 28% angestiegen, was als bemerkenswerter Rationalisierungserfolg gewertet werden kann.

II. Tarife und Verkauf

Reiseverkehr

Im schweizerischen Verkehr war das Jahr 1970 wie schon das Vorjahr durch Tarifstabilität gekennzeichnet. Die immer stärkere Kosteninflation wird aber künftig nur noch zum Teil durch Rationalisierung und Produktivitätsgewinne aufgefangen werden können, so dass baldige Tarifanpassungen nicht zu umgehen sind, um so mehr als – wie oben erwähnt – die Bahnfahrpreise in den letzten zehn Jahren weniger angestiegen sind als der Landesindex der Konsumentenpreise.

Das auf den 1. November 1968 eingeführte verbilligte Halbtaxabonnement für ältere Personen erfreute sich steigender Beliebtheit. Im Jahre 1970 konnten rund 280 000 dieser Abonnemente verkauft werden. Eine Untersuchung über die Auswirkungen der «Altersabonnemente» auf den Verkehrsertrag ergab allerdings, dass der durch die Vergünstigung ausgelöste Mehrverkehr die Preisverbilligung nicht ganz zu kompensieren vermochte. Andererseits hat diese Aktion den Bundesbahnen einen erfreulich spürbaren Goodwill eingetragen.

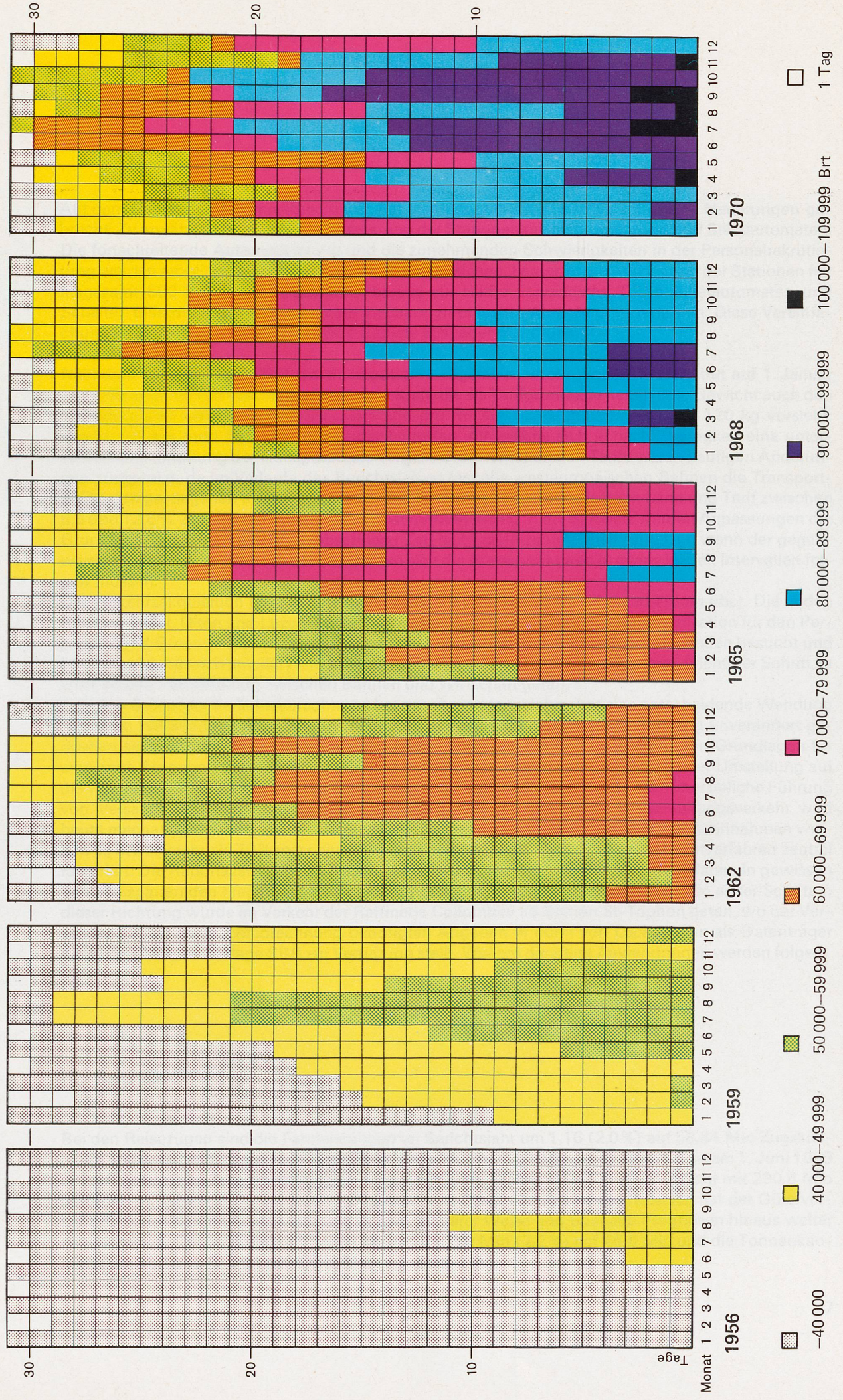
Der Verkauf der beiden Arten von Pauschalarrangements, die Bahnbillet und Hotelleistung einschliessen, entwickelte sich gegenläufig. Einerseits ging der Badereiseverkehr leicht zurück, während andererseits der Verkauf der Arrangements für Reisen nach Paris gesteigert werden konnte. Die von den Bahnhöfen organisierten Sammelreisen nach schweizerischen Zielen erfuhren aus betrieblichen Gründen, über welche im folgenden Kapitel «Betrieb» näher berichtet wird, gewisse Einschränkungen.

Die Bundesbahnen waren auch im Berichtsjahr bestrebt, die Erfassung des internationalen Marktes in Zusammenarbeit mit den ausländischen Reisebüros, den Agenturen der Schweizerischen Verkehrszentrale und den ausländischen Bahnunternehmungen zu intensivieren. Erstmals wurde der Eurailpass auch in Südafrika, Australien, Neuseeland und Hongkong angeboten, wobei durchaus befriedigende Verkaufsergebnisse resultierten. In den bisherigen Verkaufsgebieten konnte der Absatz gegenüber dem Vorjahr um mehr als ein Drittel gesteigert werden, womit die Zahl der verkauften Eurailpässe erstmals die Zahl von 100 000 überschritt. Die von den Reisebüros verkauften Rail Inclusive Tours erfreuen sich weiterhin steigender Beliebtheit. Der von einer Gruppe europäischer Bahnunternehmungen für Jugendliche bis zum einundzwanzigsten Altersjahr versuchsweise eingeführte Ausweis «Rail Europ Junior», der im grenzüberschreitenden Verkehr Anrecht auf 25% Ermässigung gibt, wurde in der Schweiz verhältnismässig gut abgesetzt. Im Berichtsjahr machten rund 12 000 Jugendliche von dieser Vergünstigung Gebrauch.

Der sich verschärfende Konkurrenzkampf um den Kunden erfordert stets höhere Werbeanstrengungen. Erstmals wurde im Berichtsjahr mit dem Schweizerischen Reisebüro-Verband eine gemeinsame Inserataktion durchgeführt mit dem Ziel, die Reisebüros als Partner der Eisenbahn noch besser bekanntzumachen. An der Schweizer Mustermesse in Basel und am Comptoir Suisse in Lausanne wurden die Ausstellungsstände der SBB mit Anerkennungsurkunden ausgezeichnet. Zudem errang ein Telespot der SBB am «International Film and TV Festival of New York 1970» unter 3000 Bewerbern die Bronzemedaille. Im übrigen sprechen die vielen vom Publizitätsdienst durchgeführten Werbeaktionen für sich selbst.

Tagesleistungen im Güterverkehr auf der Gotthard-Bergstrecke

Übersicht über die täglich in beiden Richtungen geführten Bruttotonnen (Brt)



Auf dem Gebiet der Verkehrsabrechnung hat die Periode 1960–1970 verschiedene Neuerungen gebracht. Zu erwähnen ist einmal die Ausrüstung der Stationen mit insgesamt rund 300 Billetautomaten. Die fortschreitende Automatisierung und die zunehmenden Schwierigkeiten in der Personalrekrutierung werden möglicherweise eine weitere Aktion auslösen. Ferner ist die Ausrüstung der Stationen mit insgesamt 500 Schalter-Billetdruckern bereits zur Hälfte verwirklicht. Diese Billetautomaten und Schalter-Billetdrucker ermöglichen ein mechanographisches Abrechnungsverfahren. Diese Vereinfachung ist in der Folge auch auf weitere Gebiete ausgedehnt worden.

Güterverkehr

Nachdem auf 1. Januar 1969 die Stückguttarife allgemein erhöht worden waren, trat auf 1. Januar 1970 die sogenannte Volumentarifizierung in Kraft, die als Tarifgrundlage neben dem Gewicht auch den beanspruchten Laderaum berücksichtigt und pro m³ ein Mindesttaxgewicht von 120 kg vorsieht. Davon werden rund 13% der Stückgüter betroffen, für welche sich je nach Sperrigkeit eine unterschiedliche Erhöhung der Transportkosten ergibt. Die internationalen Tarife waren häufigen Änderungen ausgesetzt, da im Verlaufe des Berichtsjahres fast alle westeuropäischen Bahnen die Transportpreise den gestiegenen Kosten anpassten. Die Erhöhungen betrugen je nach Land und Tarif zwischen 6,5 und 12,5%. Zuzufolge der inflationären Kostenentwicklung in der Schweiz werden Anpassungen der Grundtarife des Güterverkehrs in absehbarer Zeit nicht mehr zu umgehen sein. Und wenn der gegenwärtige Inflationsrhythmus andauert, werden sich die Preiskorrekturen in relativ kurzen Intervallen folgen müssen.

Die Verkehrsakquisition ging in eine mehr selektiv-systematische Marktbearbeitung über. Die in den Räumen Basel, Olten und Luzern versuchsweise eingeführte Verkehrsberaterorganisation für den Personen- und Güterverkehr, in deren Rahmen die Kundschaft in regelmässigen Abständen besucht und beraten wird, hat sich bewährt und soll ausgedehnt werden. Damit ist ein weiterer, wichtiger Schritt zu einer echten Partnerschaft zwischen Bahnen und Wirtschaft getan.

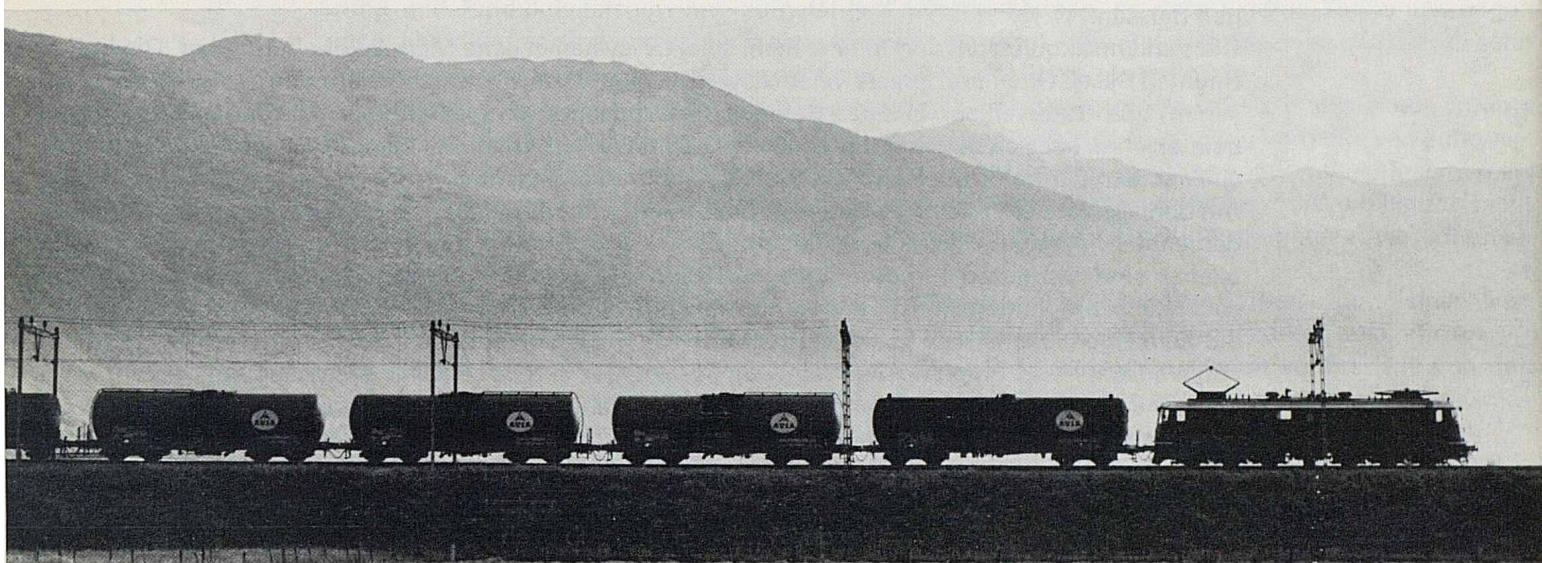
Auf dem Gebiet der Verkehrsabrechnung hat das vergangene Jahrzehnt eine entscheidende Wendung gebracht. Während die Abrechnungsmethoden in ihren Grundzügen jahrzehntelang unverändert geblieben sind, wurden die in den fünfziger Jahren vorbereiteten und auch erprobten Grundlagen für eine neue Abrechnungskonzeption nun in den sechziger Jahren verwirklicht. Mit der Umstellung auf die vierteiligen Frachtbriefe und der Einführung von Registriertarifen wurde die früher übliche Führung von Versand- und Empfangsbüchern überflüssig. Der schweizerische Wagenladungsverkehr wird heute mechanographisch auf der Datenverarbeitungsanlage abgerechnet. Die Frachteinnahmen werden zu etwas mehr als 70% maschinell zentral berechnet und über das Kontokorrentverfahren zentral fakturiert. Die Rationalisierungsbestrebungen gehen weiter, und die Tendenz geht dahin, in gewissen Verkehrssparten den Frachtbrief als Abrechnungsträger überhaupt auszuschalten. Ein erster Schritt in dieser Richtung wurde im Verkehr der Raffinerie Collombey ab Station St-Triphon getan, wo der Versender die für die Frachtabrechnung benötigten Angaben in Form von Lochstreifen als Datenträger direkt der Computeranlage SBB zur Verfügung stellt. Weitere derartige Anwendungen werden folgen.

III. Betrieb

Bei den Reisezügen sind die Fahrleistungen im Berichtsjahr um 1,16 (2,0%) auf 58,84 Mio Zugskilometer angewachsen. Diese Mehrleistungen sind allein auf die Verbesserungen in dem am 1. Juni 1969 in Kraft getretenen Zweijahresfahrplan zurückzuführen. Während im Personenverkehr mit 230,8 Mio beförderten Reisenden im grossen und ganzen eine Stagnation zu verzeichnen ist, hat der Güterverkehr dank der Konjunkturerentwicklung in spektakulärer Weise und über alle Prognosen hinaus weiter zugenommen. Die beförderten Tonnen stiegen um 3,0 Mio (7,2%) auf 45,6 Mio und die Tonnenkilometer um 452 Mio (7,4%) auf 6,592 Mia (vgl. Seite 1 ff.).

Diese stürmische Entwicklung im Güterverkehr hat zu einer kaum abreisenden Anspannung der Betriebslage und zu häufigen Störungen in der Betriebsabwicklung geführt. Die Schwierigkeiten wurden durch den Personalmangel noch akzentuiert. War es beispielsweise bis vor 1–2 Jahren noch möglich, Rückstände in den grossen Rangierzentren über das Wochenende durch Anordnung von Sonntagsdienst abzubauen, so kann diese flexible Lösung wegen des Personalmangels nun nicht mehr in Erwägung gezogen werden. Im Gegenteil, die prekären Personalverhältnisse zwangen ab Oktober 1970 zur Schliessung des Rangierbahnhofes Basel SBB an Sonntagen. Dadurch werden wöchentlich rund 50 Dienstreisen eingespart. Ähnliche Verhältnisse bestehen auch im Rangierbahnhof Zürich, wo der bisherige Pikettdienst an Sonntagen ebenfalls aufgehoben werden musste. Mit diesen und weiteren organisatorischen Massnahmen konnten wöchentlich rund zwölf Dienstreisen eingespart werden.

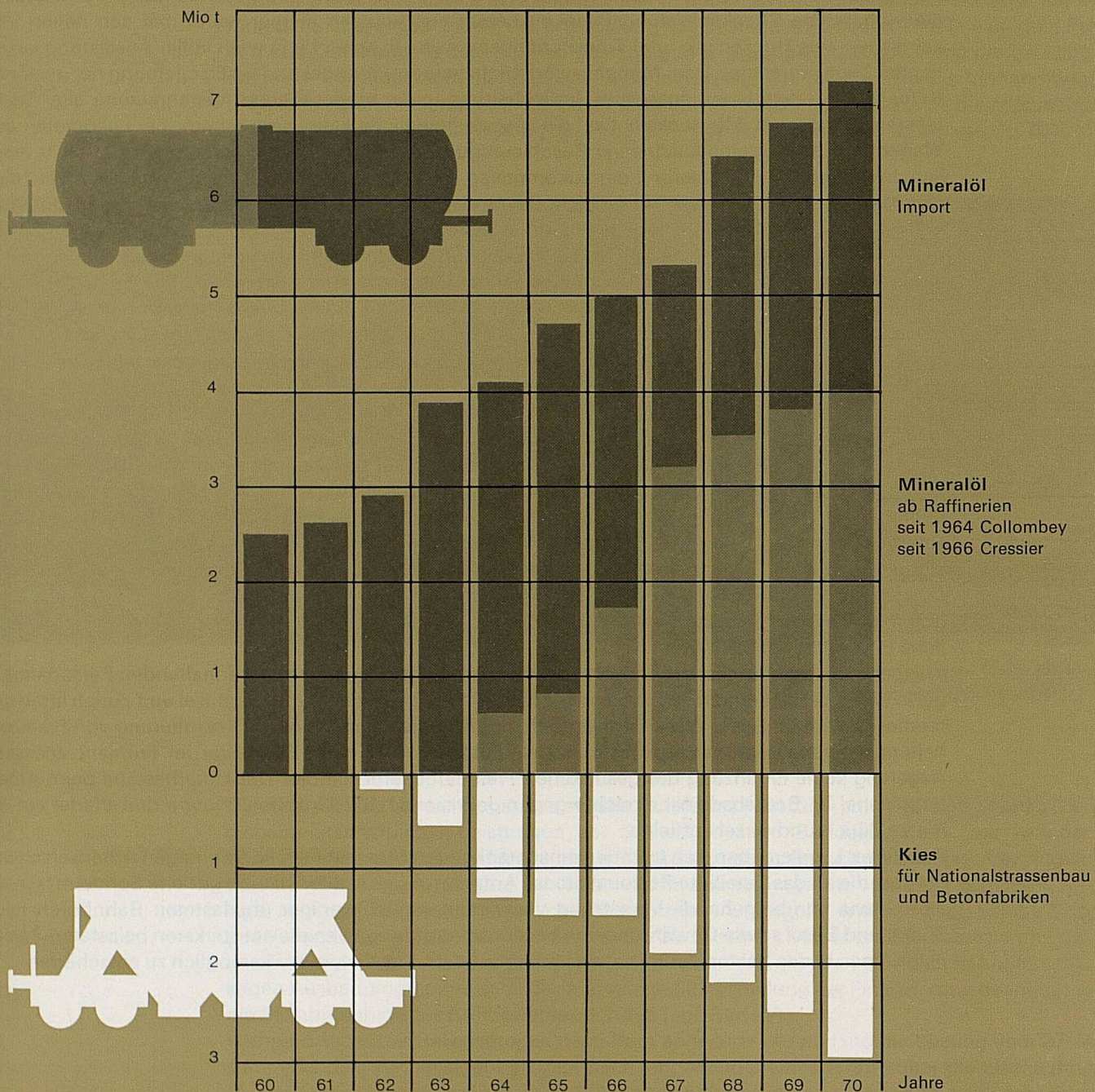
Auch in anderen Dienstzweigen im Bereich grosser Städte gibt der Personalbestand zu Besorgnis Anlass. Die Austritte mehren sich (vgl. Seite 20), und Mitarbeiter, die zum Wechsel von Dienststellen auf dem Lande in die Zentren bereit wären, lassen sich kaum mehr finden. Die höhere Ortszulage allein bietet offenbar zu wenig Anreiz.



Die allgemein sehr angespannte Situation wurde in den verkehrsreichen Sommermonaten noch verschärft. Chronische Verspätungen internationaler Schnellzüge wirkten sich ungünstig auf die Planmässigkeit der Betriebsabwicklung und damit auf die Arbeit des Personals aus. Die vielen Abweichungen vom Fahrplan hatten auch einen Mehrbedarf an Lokomotivführern zur Folge, denn die immer wiederkehrenden und zum Teil grossen Verspätungen führten laufend zu Änderungen in den Dienstplänen und damit zu einer Verschlechterung der Rotation. Das ist einer der Gründe, warum – wie auch beim übrigen Personal – grosse Rückstände an Ruhe- und Ausgleichstagen hingenommen werden mussten.

Der schwierigen Lage wurde mit verschiedenen betriebsorganisatorischen Massnahmen begegnet, wobei in erster Linie Vorkehrungen zur Lenkung des Verkehrsaufkommens Erfolg versprochen. Parallel dazu liefen Anstrengungen zur beschleunigten Ablieferung des bestellten Rollmaterials, und schliesslich wurde versucht, Teile von im Bau befindlichen Grossanlagen dem Betrieb vorzeitig zur Verfügung zu stellen.

Markante Beispiele für wesensgerechten Bahntransport in Blockzügen



Tausend Blockzüge mit je über 1000 Bruttotonnen leisten die Arbeit von rund dreissigtausend Lastwagenzügen – ein wichtiger Beitrag der Schiene zur Entlastung der Strassen

Während im Reiseverkehr die Möglichkeiten zur kurzfristigen Steuerung des Verkehrsvolumens eng begrenzt sind, konnte im Güterverkehr nach Italien mit der Deutschen Bundesbahn und den Französischen Staatsbahnen innert kurzer Zeit eine wirksame Transportprogrammierung ins Leben gerufen werden. Der Zufluss an Transitgütern liess sich auf diese Weise dem Übernahmevermögen der Italienischen Staatsbahnen im Süden besser anpassen, und der regelmässiger Verkehrsfluss erlaubte zudem, die vorhandene Streckenleistungsfähigkeit besser auszunützen. Ferner wurde bei den neuen Verkehrsarten, wie Huckepack- und Transcontainerverkehr, in erster Linie nach voller Auslastung bestehender Züge getrachtet. Dem Mangel an Triebfahrzeugen – eine sekundäre Erscheinung der gestörten Betriebslage – wurde mit äusserster Zurückhaltung in der vorgesehenen Ausrangierung alter Triebfahrzeuge begegnet. Mit Rücksicht auf die ausgelasteten Fabrikationsprogramme der Lokomotiv- und Wagenfabriken war eine kurzfristige Beschleunigung der Ablieferungsprogramme leider nicht möglich. Immerhin soll die Lieferung der Lokomotiven Re 4/4 II ab Herbst 1971 in etwas rascherer Folge durchgeführt werden. In den Haupt- und Depotwerkstätten wurde alles daran gesetzt, um Unterhalt und Reparatur der Triebfahrzeuge in einem rascheren Rhythmus zu vollziehen. Dem erhöhten Bedarf an Lokomotivführern, welcher durch die Abweichungen vom Fahrplan entstand, trug eine sorgfältig abgewogene Verkürzung der Umschulungszeit der Führeranwärter Rechnung.

Die getroffenen Massnahmen wirkten sich nach Abflauen der Sommerverkehrsspitzen in einem planmässigeren Betriebsablauf im Spätherbst aus. So sank beispielsweise die Zahl der rückständigen Ruhe- und Ausgleichstage des Lokomotivpersonals in den drei letzten Monaten des Jahres um 12 000 auf 8770 Tage.

Im Bereich der festen Anlagen war es nicht möglich, kurzfristig einen merklichen Kapazitätswachstum zu erzielen. Nur im Rangierbahnhof Muttenz II, dessen Vollendung für das Jahr 1975 vorgesehen ist, konnte eine Geleisegruppe vorzeitig dem Betriebsdienst für das Abstellen von Wagen zur Verfügung gestellt werden. Weitergehende Vorkehrungen hätten aufwendigen Provisorien gerufen, welche die definitive Fertigstellung der Gesamtanlagen verzögern würden. Dazu kommt die Tatsache, dass die Bauprogramme der grösseren Objekte für das Berichtsjahr keine Vollendung sofort verwendbarer Anlageteile vorsahen. Erfreulicherweise sind die Arbeiten für den modernen Rangierbahnhof Lausanne-Denges nun soweit gediehen, dass diese Anlage auf den Fahrplanwechsel im Mai 1971 in Betrieb genommen werden kann. Sie wird für die Abwicklung des Güterverkehrs in der Westschweiz wesentliche Erleichterungen bringen.

Wie bereits ausgeführt, ist die ohnehin schwierige Betriebslage durch den anhaltenden Personalmangel in den grossen Zentren noch verschärft worden. Vor allem die Bahnhöfe Basel und Zürich litten unter diesen Verhältnissen. War es früher noch möglich, die Abgänge durch Rekrutierung von Fremdarbeitern einigermaßen auszugleichen, so erlaubte die neue, vom Bundesrat im Frühjahr erlassene Regelung keine Ergänzung des gesunkenen Fremdarbeiterbestandes. Der Unterbestand beim Arbeiterpersonal im Betriebsdienst erreichte gegen Jahresende 462 Einheiten, wovon drei Viertel auf die Plätze Zürich und Basel entfielen.

Aus dieser Lage ergaben sich trotz den einschränkenden Massnahmen an Sonntagen Arbeiterschwerungen, die an das beteiligte Personal grosse Anforderungen stellten. Durch gezielte Sondermassnahmen – wie vorübergehende Versetzung von Arbeitern aus weniger überlasteten Bahnhöfen nach Zürich und Basel sowie Gewährung von Leistungsvergütungen an die am stärksten belasteten Personalgruppen in den beiden Zentren – wurde versucht, die Lage so weit wie möglich zu entschärfen.