

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1978)
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: 07.10.2024

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

Verkehr und Betrieb

I. Verkehr

Reiseverkehr

Im Jahre 1978 beförderten die SBB insgesamt 203,4 Mio Reisende. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um 1%; er ist in erster Linie auf Verkehrseinbussen im Streckenabonnementsverkehr zurückzuführen. Dagegen sind sowohl bei den Verkehrsleistungen als auch bei den Erträgen Zunahmen zu verzeichnen.

Die Verkehrsleistungen liegen mit 8094 Mio Personenkilometern (Pkm) um 0,8% über dem Vorjahresergebnis. Darin kommt die verhältnismässig günstige Entwicklung des Fernverkehrs zum Ausdruck. Dieses positive Resultat konnte trotz einer Rekordzahl neu in Verkehr gesetzter Personenautos erzielt werden. Der Bestand an Personenwagen erhöhte sich gegenüber 1977 um über 122 000 (6,3%). Auch wurde im Berichtsjahr das Nationalstrassennetz um weitere 21 km auf 1035 km ausgedehnt und damit die Infrastruktur für den Fernverkehr auf der Strasse weiter verbessert.

1978 verlief die Konjunktorentwicklung weniger günstig als im Vorjahr. Das reale Bruttosozialprodukt stieg um 1,2% gegenüber 2,7% im Jahre 1977. Die realen Kleinhandelsumsätze verminderten sich im Jahresdurchschnitt um 0,2%, während vor Jahresfrist noch eine Zunahme um 2,3% zu verzeichnen war. In diesem Lichte muss die Zunahme der Erträge im Personenverkehr um 18,6 Mio Fr. oder 2,3% auf 833,1 Mio Fr. als befriedigend beurteilt werden. In allen Bereichen konnten Mehrerträge erzielt werden. Dabei ist die Steigerung bei den Touristischen Abonnements und Geschäftsabonnements mit 8,5% am stärksten. Bei den Streckenabonnements blieb die Ertragssteigerung mit 3,1% (3,7 Mio Fr.) unter den Erwartungen, die in die Erhöhung der Tarife um 7,4% gesetzt wurden. Im internationalen Verkehr entwickelte sich die Richtung Schweiz-Ausland mit 5,4% am günstigsten.

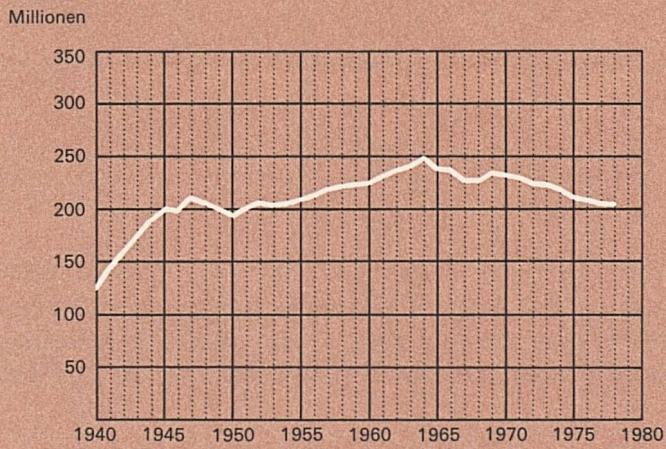
Im gesamten Reiseverkehr, der neben dem Personenverkehr auch den Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, belaufen sich die Erträge auf 863 Mio Fr. Dies sind 20,8 Mio Fr. oder 2,5% mehr als im Jahr zuvor. Dabei resultieren aus dem Gepäckverkehr 13,4 Mio Fr. oder 0,2 Mio Fr. mehr als 1977. Der Transport begleiteter Motorfahrzeuge erbrachte 16,5 Mio Fr. Dies sind 2 Mio Fr. oder 13,6% mehr als im Vorjahr, was hauptsächlich auf die zeitweise Sperrung der San Bernardino-Strasse, das schwache Vorjahresergebnis und die Tariferhöhung vom 1. Februar 1978 zurückzuführen ist.

Güterverkehr

Das Transportvolumen erreichte im Berichtsjahr 39,90 Mio Tonnen oder 2,6% mehr als ein Jahr zuvor; davon entfielen 30,19 Mio t (+ 2,8%) auf den schweizerischen und 9,7 Mio t (+ 2,0%) auf den Transitverkehr. Im Vergleich zum Rezessions-Tief von 1975 haben die Transporte wieder um 5,4 Mio t aufgeholt; gegenüber dem Rekordjahr 1973 besteht jedoch immer noch ein Rückstand von 7,7 Mio t.

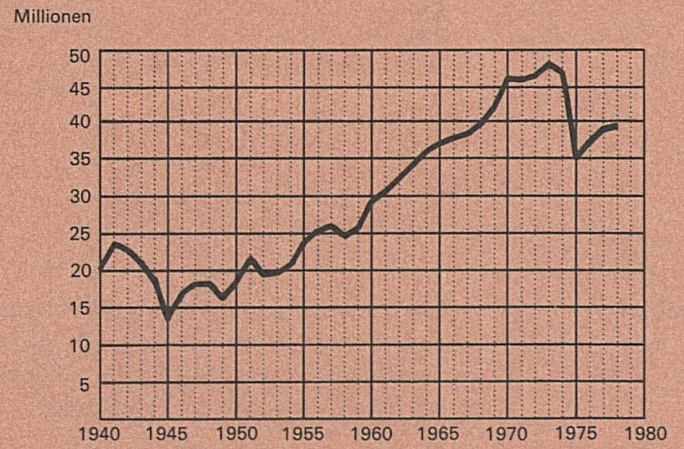
Reiseverkehr

Reisende

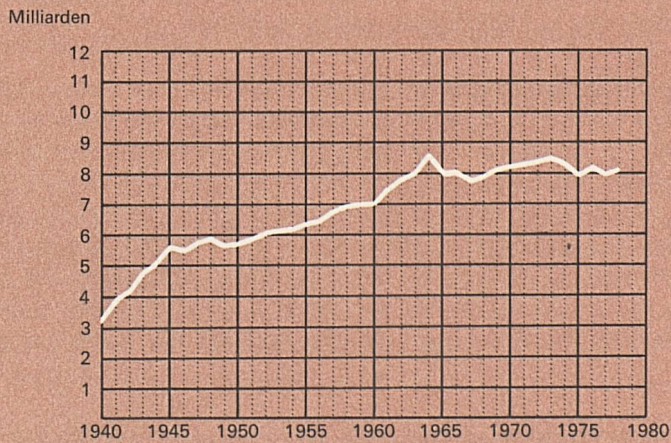


Güterverkehr

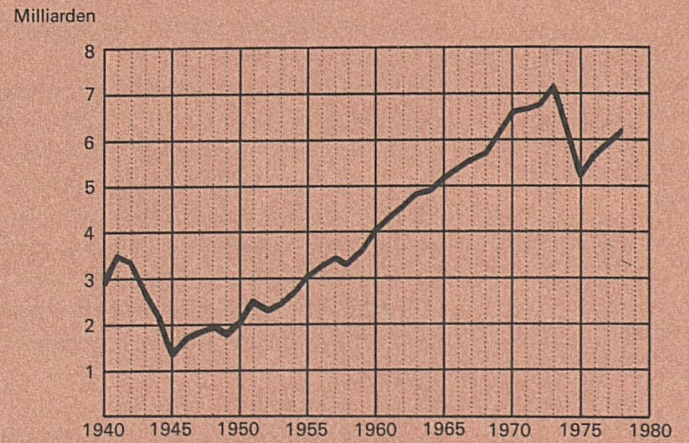
Tonnen



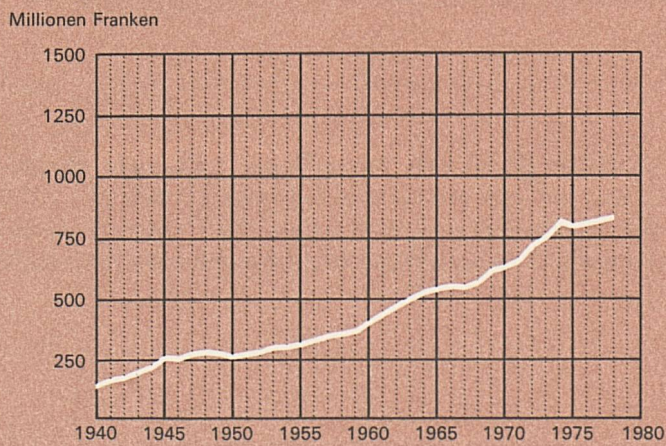
Personenkilometer



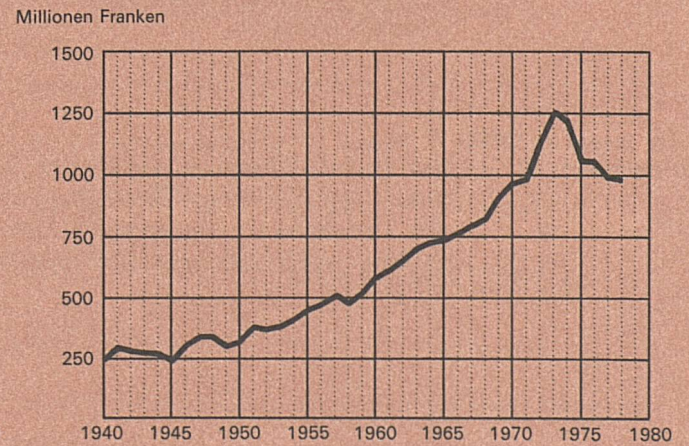
Tonnenkilometer



Einnahmen



Einnahmen



Die mengenmässige Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr und zum Rekordjahr ergibt folgendes Bild:

| | 1973 | 1977 | 1978 | Veränderung in Prozenten | |
|----------------------------|-------|-------|-------|--------------------------|-----------|
| | Mio t | Mio t | Mio t | 1977–1978 | 1973–1978 |
| Transportvolumen | 47,64 | 38,89 | 39,90 | + 2,6 | – 16,2 |
| Wagenladungsverkehr | 45,46 | 37,48 | 38,51 | + 2,7 | – 15,3 |
| – Binnenverkehr | 18,28 | 14,95 | 15,29 | + 2,3 | – 16,4 |
| – Importverkehr | 13,58 | 10,74 | 11,30 | + 5,3 | – 16,8 |
| – Exportverkehr | 2,25 | 2,30 | 2,23 | – 3,2 | – 0,9 |
| – Transitverkehr | 11,35 | 9,49 | 9,69 | + 2,0 | – 14,6 |
| davon kombinierter Verkehr | 1,06 | 1,96 | 2,46 | + 26,0 | + 132,0 |
| Stückgut | 1,83 | 1,07 | 1,04 | – 2,7 | – 43,2 |
| Post | 0,35 | 0,34 | 0,35 | + 2,9 | – |

Die Verkehrseinnahmen im Güterverkehr waren mit 974,3 Mio Fr. um 12,2 Mio Fr. tiefer als im Vorjahr (– 1,2%). Dabei blieben die Einnahmen des Wagenladungsverkehrs mit 724,4 Mio Fr. unverändert, jene des Stückgutverkehrs verzeichnen mit 180,9 Mio Fr. eine leichte Zunahme (+ 1,6 Mio Fr.) und jene des Postverkehrs eine Abnahme. Im Wagenladungsverkehr entwickelten sich die Durchschnittserträge wie folgt: 1973 21,3 Fr./t (Stand vor der Rezession), 1976 21,9 Fr./t (Tariferhöhung 1975), 1977 19,3 Fr./t (Abkommensmassnahmen zur Markterhaltung) und 1978 18,8 Fr./t (Fortsetzung der Abkommensmassnahmen).

Im schweizerischen Güterverkehr erreichte der Stückgutverkehr 1 037 000 Tonnen (– 2,6%). Die Wagenladungstransporte stiegen auf 28,82 Mio Tonnen (+ 3,0%). Branchenweise sind folgende Unterschiede in der Entwicklung festzustellen:

| Rang | Hauptwarengruppe | 1978 | Veränderungen gegenüber | | |
|------|----------------------------|-------------|-------------------------|--------------------------------------|--------|
| | | (in 1000 t) | 1977 (in 1000 t) | dem Maximum seit 1970 (in 1000 t) | (Jahr) |
| 1. | Erdölprodukte | 6777 | + 58 | – 1256 | (1971) |
| 2. | Baumaterialien | 5795 | – 205 | – 3478 | (1972) |
| 3. | Nahrungs- und Futtermittel | 4677 | + 146 | – 499 | (1973) |
| 4. | Siderurgische Produkte | 3327 | + 145 | – 791 | (1973) |
| 5. | Chemikalien, Dünger | 2222 | + 29 | – 561 | (1974) |
| 6. | Holz und Papier | 2119 | + 2 | – 647 | (1974) |
| 7. | Maschinen, Fahrzeuge | 622 | – 11 | – 364 | (1972) |
| 8. | Feste Brennstoffe | 383 | + 15 | – 307 | (1971) |
| 9. | Textilien, Leder, Gummi | 236 | – 11 | – 17 | (1976) |

Die Sektoren Erdöl, Baumaterialien und Siderurgie bilden mit 15,9 Mio Tonnen oder 55% die drei Hauptpfeiler des schweizerischen Wagenladungsverkehrs.

Sind im Vergleich zur Periode vor der Rezession durchwegs Transportverluste aufzuweisen, so überwiegen gegenüber dem Vorjahr die Zunahmen. Eine Ausnahme bilden die Baumaterialien. Hingegen war es möglich, im Zementverkehr die Marktposition zu behaupten (Anteil 52%, Tiefpunkt im Jahr 1975 mit 47,5%). Hauptalimente sind die Erdölprodukte mit einem Mengenanteil von 23,5%; sie

konnten sich dank der Abkommenspolitik recht gut halten, wie der Marktanteil von 53% (Vorjahr 55%, 1976 51%) erkennen lässt. Dabei haben die stärker an die Schiene gebundenen Abfahrten von den Inlandraffinerien zufolge der Produktionsdrosselung in der Raffinerie Collombey von 2,9 auf 2,6 Mio t abgenommen, während die grenzüberschreitenden Transporte und die Rheinimporte von 3,45 Mio t auf 3,85 Mio t anstiegen. Im Bereich der siderurgischen Produkte haben die Bahntransporte trotz dem konjunkturbedingten Rückgang des Bedarfes an inländischem Baustahl relativ am stärksten zugenommen, da es der Industrie gelungen ist, vermehrt Exporte zu tätigen.

Im Aussenhandelsverkehr war die Schiene mit 53 (54) % präsent, wobei 11,3 Mio t (+ 5,3%) importiert und 2,23 Mio t (– 3,2%) exportiert wurden. Die etwas rückläufige Entwicklung der Bahnausfahrten ist die Folge der allgemein schwächeren Exportmenge, die namentlich unter der Frankenhause zu leiden hatte. Demgegenüber konnte der Lastwagen seinen Anteil im grenzüberschreitenden Verkehr wiederum stark steigern. An den (Import-) Abfahrten von den Basler Rheinhäfen war die Bahn mit 4,17 Mio t oder mit 57,3 (56,8) % beteiligt, vermochte also ihre Quote auch dank grösserer Erdölabfahrten leicht zu verbessern.

Nicht zu übersehen ist, dass sich der Motorisierungstrend wiederum verstärkt hat. So wurden im Berichtsjahr 13 700 Nutzfahrzeuge in Betrieb genommen, während es vor einem Jahr noch rund 10 300 und vor zwei Jahren rund 7 900 Einheiten waren. Damit wurde die bereits bestehende Überkapazität auf dem Transportmarkt weiter erhöht. Das im Strassenverkehr angebotene gesamte Ladegewicht, das in der Rezession etwas abgebaut bzw. stillgelegt worden war (1974–1976 10% weniger Lastwagen), dürfte damit die frühere Höhe wieder erreicht haben.

Im Sektor Transitverkehr ist die Durchfuhr von und nach Italien, die 1977 unverändert blieb, 1978 um 2,2% auf 8,76 Mio t gestiegen. Davon entfallen 2,85 Mio t auf die Richtung Süd–Nord (Anstieg um 11%). Zusammen mit dem Transit West–Ost, der etwas rückläufig war, erreichte die gesamte Durchfuhr im Berichtsjahr 9,7 Mio t (+ 2,0%). Dies sind 1,8 Mio t mehr als beim Tiefstand von 1975, aber immer noch 2 Mio t weniger als im Spitzenjahr 1971. Die Analyse zeigt ferner, dass im ersten Halbjahr hauptsächlich wegen des Unterbruchs der Simplonlinie mit nur beschränkten Umfahrungsmöglichkeiten über Borgomanero (Oktober 1977 bis Ende Mai 1978) 400 000 t ausgefallen sind; im zweiten Halbjahr wurde dieser Ausfall aber mit einer Zunahme um 600 000 t mehr als kompensiert.

Bei Einschluss des transalpinen schweizerischen Verkehrs (4,3 Mio t) kamen die beiden schweizerischen Alpenbahnen SBB und BLS auf ein Gütertransportvolumen von 13 Mio t (Vorjahr 12,8 Mio t und 1975 10,5 Mio t). Damit war die Beförderungskapazität des Systems, das im Rekordjahr 1973 zu 93% beansprucht war, immerhin wieder zu etwas mehr als 80% ausgenützt.

Der Wettbewerb in Form der Umfahrung der Schweiz auf ausländischen Strassen hat sich weiter verstärkt. So hat der Verkehr via Montblanctunnel auf 4,3 (4,0) Mio t und via Brenner-Autobahn auf 10,24 (9,64) Mio t zugenommen. Aber auch die Bahntransporte am Brenner sind angestiegen, nämlich auf 3,97 (3,62) Mio t; damit besitzt die Schiene noch einen Transportanteil von 28% (1970 waren es noch 54% und 1960 sogar 87%).

Erfreuliche Erfolge sind im kombinierten Verkehr aufzuweisen. Er nahm um insgesamt 26% auf 2,5 Mio t zu, wobei 1,4 Mio t auf Grosscontainer und 1,1 Mio t auf Huckepack entfallen. Die Einnahmen belaufen sich auf insgesamt 31 Mio Fr. Die Grosscontainer wurden auf eine mittlere Distanz von 245 km befördert. Im Huckepack sind über 60 000 Strassenfahrzeuge transportiert worden, wobei die mittlere Distanz hier 239 km beträgt. Unter den 23 europäischen Bahnen, die der Gesellschaft Intercontainer angeschlossen sind, rangieren die SBB an sechster Stelle.

Bahnhof Brig

Vor 100 Jahren – am 1. Juni 1878 – stiess die Bahnlinie im Wallis bis Brig vor und konnte der Bahnhof Brig in Betrieb genommen werden (siehe Fahrplan Seite 8). Heute ist Brig ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt.



II. Tarife und Verkauf

Reiseverkehr

Die im Auftrag des Bundesrates auf den 1. Februar 1978 durchgeführte Tarifierhöhung im Streckenabonnementsverkehr (hauptsächlich Berufs- und Schülerverkehr) von durchschnittlich 7,4% führte zu Mehreinnahmen von nur 3,1%. Die Ursachen der rückläufigen Entwicklung des Berufsverkehrs werden gegenwärtig näher untersucht. Die Tarifrevision vom 1. Februar 1978 brachte auch eine strukturelle Neuerung. So können seither auch durchgehende Streckenabonnemente für tägliche Fahrten zwischen Poststationen der PTT und Bahnstationen ausgegeben werden. Dies führte in diesem Verkehr zu günstigeren Preisen.

Verschiedene Verkehrsförderungsmaßnahmen, wie «Schweizer Städteplausch», «Schweizerbummler» und «Reka-Wanderpass», wurden auch in diesem Jahr weitergeführt und ausgebaut. Beim «Schweizer Städteplausch» kann der Kunde ein «Alles-inbegriffen-Wochenende» in einer von 14 Schweizerstädten auswählen. Das Angebot umfasst neben der Bahnfahrt die Unterkunft in Hotels inkl. Frühstück, freie Eintritte in Museen, Vergünstigungen bei Theaterbesuch, freie Fahrt in den öffentlichen Verkehrsbetrieben und weitere Extras, die einen unbeschwerten und erlebnisreichen Wochenendaufenthalt ermöglichen. Das Arrangement «Schweizer Bummler» enthält die Bahnfahrt vom Wohnort nach Zürich oder Genf, die Busfahrt zum Flughafen, den Flug nach Genf bzw. Zürich im Grossraumflugzeug und die Rückfahrt zum Wohnort. Der «Reka-Wanderpass» bietet im Frühling und Herbst die Möglichkeit, eine von vier Gegenden der Schweiz zu erleben. Das Angebot schliesst die Unterkunft mit Frühstück in Gasthöfen, die freie Benützung aller öffentlichen Verkehrsmittel der Region, Wandervorschläge und viele Wanderwegkilometer ein.

Ganz generell wurden auch die Informationen verbessert. Um den Kunden das Angebot der Bahn besser bekanntzumachen, wurde das Sortiment der gratis abgegebenen Fahrplanauszüge erheblich erweitert.

Seit Ende März 1978 wird für die Region Basel das «Basler Regio-Billett» ausgegeben. Es handelt sich um ein eintägiges Generalabonnement, das zur Fahrt auf allen konzessionierten Verkehrsunternehmungen der Region unter Einschluss der Linien der SBB berechtigt.

Von Ende April bis anfangs Juni wurde die Aktion «Fahrvergünstigung für Kleingruppen» durchgeführt. Je nach Grösse der Gruppe (mindestens jedoch 3 Erwachsene) betrug die Preisermässigung 16–30%. Die Aktion diente vor allem der Marktabklärung im Rahmen der «Neukonzeption Verkauf Personenverkehr» (siehe Seite 18).

Güterverkehr

Der verschärfte Konkurrenzdruck erlaubte im Wagenladungsverkehr auch im Berichtsjahr keine Preiserhöhungen. Im Binnenverkehr erforderte das rauhe Wettbewerbsklima ein flexibles Preisverhalten. Eine für die Schiene günstige Marktentwicklung zeigte sich in den Bereichen Futtermittel, Düngemittel, Glas, Siderurgie, Bindemittel und feste Brennstoffe. Hier konnten die gesteckten Ziele, Markterhaltung und Marktsteigerung, erreicht werden. In den übrigen Warengruppen wie Getreide, Chemie, Papier, Textilien, Baustoffe und flüssige Brennstoffe mit meist rückläufigen Wachstumsraten gelang es, die Marktanteile zu sichern. Die 1977 eingeleitete Aktion zur Förderung des Wagenladungsverkehrs wurde im ersten Quartal 1978 mit Erfolg abgeschlossen. Die damit erreichte Verbreiterung der Basis für die Marktbearbeitung ermöglichte in der Folge eine verstärkte Verkaufstätigkeit.

Mit dem Slogan «Für Güter die Bahn» wurden besondere Werbekampagnen für die Branchenbereiche Baumaterial («massig»), Getränke («spritzig») und Grosscontainer («wichtig») mit gezielten Kundenkontakten durchgeführt. Die im Herbst 1978 begonnene Kampagne für Mineralöltransporte wird 1979 noch weitergeführt.

Im Stückgutverkehr wurden die Bahnen im Berichtsjahr im Rahmen der Sparmassnahmen des Bundes von der gesetzlichen Beförderungs- und Tarifpflicht entbunden (Volksabstimmung über

die Massnahmen zur Ausglei chung des Bundeshaushaltes vom 4. 12. 1977; Inkraftsetzung auf 1. 1. 1978 durch Bundesratsbeschluss vom 26. 8. 1978).

Für Preisanpassungen als Beitrag zur Verbesserung der Finanzlage der SBB boten die Konkurrenzverhältnisse allerdings wenig Spielraum. So wurden auf Juni 1978 in den veröffentlichten Tarifen lediglich die Mindestfrachten etwas angehoben sowie bei den vergünstigten Aktionsfrachten gewisse Vereinfachungen und ein teilweiser Abbau der Preisreduktionen vorgenommen.

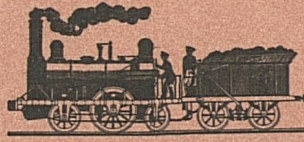
Die allgemeine Verflachung der Konjunktur im europäischen Wirtschaftsraum sowie die fortgesetzte Verteuerung des Schweizerfrankens, die im zweiten Semester 1978 ihren bisherigen Höhepunkt erreicht hat, beschränkten die Entwicklung des aussenwirtschaftlichen Verkehrs. Die starke Auslandsabhängigkeit der Schweiz kommt immer mehr auch im Verkehrsmarkt zum Ausdruck, wo sich der Wettbewerb unter den Verkehrsträgern zusehends verschärft. So wurde die internationale Stellung der SBB weiterhin belastet durch die sehr angriffige Umfahrungskonkurrenz auf Schiene und Strasse, die sich das Güteraufkommen im Aussenhandel gegenseitig streitig machen. Überschüssige Transportkapazitäten beeinflussen seit der Rezession das Preisgefüge fortlaufend negativ. Zwar wurde in Österreich auf 1. Juli 1978 eine Transitgebühr für Strassentransporte eingeführt; sie vermochte jedoch ebensowenig wie die Tariferhöhung der fremden Bahnen auf das schweizerische Tarif- und Preisniveau entsprechend durchzuschlagen.

Die verschobenen Wertrelationen im Bereich der europäischen Währungen bewirkten eine zum Teil relevante Verlagerung der Siderurgielieferungen im Raum der Europäischen Gemeinschaften. So ging der für die Schweiz interessante Absatz von Eisen- und Stahlprodukten aus der BRD zurück, dafür nahm die Lieferung von französischen und belgischen Gütern nach Italien zu. Die Schweizer Bahnen konnten den Rückgang aus den deutschen Herkünften dank dem überdurchschnittlichen Anteil an den von Frankreich und Belgien neu getätigten Lieferungen mengenmässig mehr als wettmachen. Die konkurrenzbedingte Preissituation in diesem spezifischen Verkehrsmarkt brachte jedoch entsprechend niedrigere Nettoeinnahmen. Die verbesserte Wettbewerbsfähigkeit der italienischen Stahlprodukte am europäischen Markt hat sich auf das Güteraufkommen durch die Schweiz in der Süd-Nord-Richtung günstig ausgewirkt. Im Siderurgiebereich sind auch die im Berichtsjahr neu aus der Schweiz nach dem nachbarlichen Ausland getätigten Exporte zu nennen, die eine erfreuliche Weiterentwicklung der Zusammenarbeit zwischen den SBB und der schweizerischen Wirtschaft darstellen.

Die starken Kursbewegungen mehrerer ausländischer Währungen gegenüber dem Schweizerfranken haben im Jahre 1978 im Güterverkehr und in geringem Ausmass auch im Reiseverkehr zu ausserordentlich grossen Ertragsverlusten geführt. Ihnen stehen gewisse Währungsgewinne aus den Verkehrsabrechnungen mit ausländischen Bahnverwaltungen und aus Einkäufen im Ausland gegenüber. Eine von den Fachabteilungen durchgeführte Untersuchung hat ergeben, dass der Ertragsverlust der SBB zufolge Währungsschwankungen im Gütertransitverkehr allein im Jahr 1978 gegen 100 Mio und im internationalen Personen- und Gepäckverkehr etwa 20 Mio Franken betragen dürfte, während die erzielten Währungsgewinne schätzungsweise rund 20 Mio Franken erreichen. Per Saldo ergibt sich somit für 1978 ein Einnahmenverlust in der Grössenordnung von 100 Mio Franken. Jedenfalls handelt es sich hier um einen recht beachtlichen Teil des total 622,6 Mio Franken betragenden Fehlbetrages des Jahres 1978.

Wesentliche Änderungen sind schliesslich in Bezug auf die Güterverkehrsabrechnung zu melden. Der 1971 erteilte Auftrag, die Abrechnung des schweizerischen Wagenladungsverkehrs zu modernisieren und diejenige des internationalen Güterverkehrs in die elektronische Datenverarbeitung zu integrieren, konnte nach Überwindung beträchtlicher Anlaufschwierigkeiten im Berichtsjahr weitgehend abgeschlossen werden. Seit der Realisierung dieses Projektes wenden die SBB unter den europäischen Bahnen eines der modernsten Abrechnungsverfahren an. Frachtberechnung, Anteilszuscheidung und Fakturierung an die Kunden sind heute Bestandteil einer vollmechanisierten Ver-

CREMINS DE LA SUISSE OCCIDENTALE DE FER



Service à dater du 1^{er} Juin 1878

Le départ des trains pour toute la Suisse est réglé sur l'heure de Berne, qui avance de 26 minutes sur celle de Paris.

GENÈVE-ST-MAURICE-BRIGUE

| GENÈVE | | ST-MAURICE | | BRIGUE | |
|----------------|-------|------------|-------|--------|-------|
| Noms des Gares | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Genève | 8 40 | 10 00 | 11 20 | 12 40 | 14 00 |
| Chambéry | 9 00 | 10 20 | 11 40 | 13 00 | 14 20 |
| Annemasse | 9 15 | 10 35 | 11 55 | 13 15 | 14 35 |
| Yverdon | 9 30 | 10 50 | 12 10 | 13 30 | 14 50 |
| St-Maurice | 9 45 | 11 05 | 12 25 | 13 45 | 15 05 |
| Brigue | 10 00 | 11 20 | 12 40 | 14 00 | 15 20 |

(PARIS) PONTARLIER-LAUSANNE

Service direct entre la Suisse et la France par Lausanne et Pontarlier.
Trajet direct de PARIS à LAUSANNE en 13 heures et réciproquement.

| PARIS | | PONTARLIER | | LAUSANNE | |
|----------------|-------|------------|-------|----------|-------|
| Noms des Gares | 691 | 692 | 693 | 694 | 695 |
| Paris | 10 00 | 11 20 | 12 40 | 14 00 | 15 20 |
| Pontarlier | 10 15 | 11 35 | 12 55 | 14 15 | 15 35 |
| Lausanne | 10 30 | 11 50 | 13 10 | 14 30 | 15 50 |

LAUSANNE-PONTARLIER (PARIS)

BRIGUE-ST-MAURICE-GENÈVE

| BRIGUE | | ST-MAURICE | | GENÈVE | |
|----------------|-------|------------|-------|--------|-------|
| Noms des Gares | 696 | 697 | 698 | 699 | 700 |
| Brigue | 15 30 | 16 50 | 18 10 | 19 30 | 20 50 |
| St-Maurice | 15 45 | 17 05 | 18 25 | 19 45 | 21 05 |
| Genève | 16 00 | 17 20 | 18 40 | 20 00 | 21 20 |

(PARIS) PONTARLIER-NEUCHÂTEL

Service direct entre la France et la Suisse par Pontarlier et Neuchâtel.
Trajet direct de PARIS à BERNE en 14 heures et réciproquement.

| PARIS | | PONTARLIER | | NEUCHÂTEL | |
|----------------|-------|------------|-------|-----------|-------|
| Noms des Gares | 691 | 692 | 693 | 694 | 695 |
| Paris | 10 00 | 11 20 | 12 40 | 14 00 | 15 20 |
| Pontarlier | 10 15 | 11 35 | 12 55 | 14 15 | 15 35 |
| Neuchâtel | 10 30 | 11 50 | 13 10 | 14 30 | 15 50 |

NEUCHÂTEL-PONTARLIER (PARIS)

BRIGUE-LOUÈCHE

| BRIGUE | | LOUÈCHE | |
|----------------|-------|---------|-------|
| Noms des Gares | 701 | 702 | 703 |
| Brigue | 15 30 | 16 50 | 18 10 |
| Louèche | 15 45 | 17 05 | 18 25 |

LAUSANNE-FRIBOURG-BERNE

| LAUSANNE | | FRIBOURG | | BERNE | |
|----------------|-------|----------|-------|-------|-------|
| Noms des Gares | 704 | 705 | 706 | 707 | 708 |
| Lausanne | 16 00 | 17 20 | 18 40 | 19 50 | 21 10 |
| Fribourg | 16 15 | 17 35 | 18 55 | 20 05 | 21 25 |
| Berne | 16 30 | 17 50 | 19 10 | 20 20 | 21 40 |

LAUSANNE-PAYERNE-LYSS

| LAUSANNE | | PAYERNE | | LYSS | |
|----------------|-------|---------|-------|-------|-------|
| Noms des Gares | 709 | 710 | 711 | 712 | 713 |
| Lausanne | 16 00 | 17 20 | 18 40 | 19 50 | 21 10 |
| Payerne | 16 15 | 17 35 | 18 55 | 20 05 | 21 25 |
| Lyss | 16 30 | 17 50 | 19 10 | 20 20 | 21 40 |

LYSS-PAYERNE-LAUSANNE

BERNE-FRIBOURG-LAUSANNE

| BERNE | | FRIBOURG | | LAUSANNE | |
|----------------|-------|----------|-------|----------|-------|
| Noms des Gares | 709 | 710 | 711 | 712 | 713 |
| Berne | 16 00 | 17 20 | 18 40 | 19 50 | 21 10 |
| Fribourg | 16 15 | 17 35 | 18 55 | 20 05 | 21 25 |
| Lausanne | 16 30 | 17 50 | 19 10 | 20 20 | 21 40 |

LAUSANNE-NEUCHÂTEL-BIENNE

| LAUSANNE | | NEUCHÂTEL | | BIENNE | |
|----------------|-------|-----------|-------|--------|-------|
| Noms des Gares | 714 | 715 | 716 | 717 | 718 |
| Lausanne | 16 00 | 17 20 | 18 40 | 19 50 | 21 10 |
| Neuchâtel | 16 15 | 17 35 | 18 55 | 20 05 | 21 25 |
| Bienne | 16 30 | 17 50 | 19 10 | 20 20 | 21 40 |

FRIBOURG-PAYERNE-YVERDON

| FRIBOURG | | PAYERNE | | YVERDON | |
|----------------|-------|---------|-------|---------|-------|
| Noms des Gares | 719 | 720 | 721 | 722 | 723 |
| Fribourg | 16 00 | 17 20 | 18 40 | 19 50 | 21 10 |
| Payerne | 16 15 | 17 35 | 18 55 | 20 05 | 21 25 |
| Yverdon | 16 30 | 17 50 | 19 10 | 20 20 | 21 40 |

YVERDON-PAYERNE-FRIBOURG

BIENNE-NEUCHÂTEL-LAUSANNE

| BIENNE | | NEUCHÂTEL | | LAUSANNE | |
|----------------|-------|-----------|-------|----------|-------|
| Noms des Gares | 714 | 715 | 716 | 717 | 718 |
| Bienne | 16 00 | 17 20 | 18 40 | 19 50 | 21 10 |
| Neuchâtel | 16 15 | 17 35 | 18 55 | 20 05 | 21 25 |
| Lausanne | 16 30 | 17 50 | 19 10 | 20 20 | 21 40 |

BULLE-ROMONT

| BULLE | | ROMONT | |
|----------------|-------|--------|-------|
| Noms des Gares | 724 | 725 | 726 |
| Bulle | 16 00 | 17 20 | 18 40 |
| Romont | 16 15 | 17 35 | 18 55 |

ROMONT-BULLE

Nota. - La voie 102 de la ligne Pontarlier-Lausanne correspond à la bifurcation de Bulle pour la direction d'Yverdon. - La voie 101 de la direction d'Yverdon correspond à la bifurcation de Bulle pour la direction de Pontarlier-Lausanne.
Le train 101 de la ligne de Yverdon correspond à l'arriver à Bulle le 10 pour la direction de Pontarlier-Lausanne.
Les voyageurs qui prennent un des trains des gares de Bulle, Yverdon et de Val-de-Travers, sont avertis dans les trains directs P. L. M. correspondants, des dates de départ de ces trains P. L. M.

arbeitungskette. Diese umfasst u. a. die Abrechnung gegenüber den 90 konzessionierten Transportunternehmungen sowie den 22 ausländischen Bahnen. Im Sinne eines vermehrten Datenaustausches werden international den Partnerbahnen die verarbeiteten Daten auf Magnetband zur Verfügung gestellt. Die monatliche Fakturierung von 70 bis 80 Mio Fr. an die 15 000 Kunden des Güterverkehrs erfolgt über eine zentrale Kundenkartei. Dabei werden 60% der einkassierten Beträge über ein Bank- oder Postscheckkonto direkt belastet. Der Austausch der Magnetbänder zwischen PTT und SBB erlaubt zudem eine vollmechanisierte Zahlungsüberwachung. Auch können Tarifänderungen künftig mit geringerem administrativem Aufwand durchgeführt werden. Änderungen von Frachtsätzen und Tarifbestimmungen lassen sich durch einfache Tabellenänderungen in Kraft setzen. Mit diesem Abrechnungsverfahren verfügen die Bahnen zudem über ein Informationssystem, das die meisten Wünsche der kommerziellen Verkehrsüberwachung zu befriedigen vermag.

III. Betrieb

Im Reiseverkehr nahmen die Zugskilometer pro Tag von 175 135 im Jahre 1977 auf 177 224 km zu (1,19%). Um Verkehrsspitzen zu bewältigen und besonderen Transportwünschen entgegenzukommen, wurden 9 879 Extra- und Entlastungszüge (Vorjahr 10 290) geführt, und zwar 3 673 (3 591) im internationalen und 6 206 (6 699) im internen Verkehr. Auf der elektronischen Platzreservierungsanlage der SBB wurden 1,72 Mio Sitz-, Liege- und Schlafwagenplätze gebucht, das sind 0,06 Mio oder 3,9% mehr als im Vorjahr.

Der Grossverkehr anlässlich des Eidg. Turnfestes in Genf konnte reibungslos abgewickelt werden. Von den insgesamt 49 000 Turnerinnen und Turnern benützten 47 000, also fast 96%, die Bahn. Für die Beförderung der Teilnehmer und Besucher wurden 97 Extrazüge geführt, 56 nach und 41 ab Genf; am 25. Juni, dem Spitzenverkehrstag, waren dafür 384 Personenwagen nötig.

Der Güterverkehr nach Italien konnte im allgemeinen flüssig abgewickelt werden. Schwierigkeiten ergaben sich auf der Simplonlinie infolge des lange dauernden Streckenunterbruches nach dem Einsturz der Eisenbahnbrücke bei der auf italienischem Gebiet liegenden Station Verbania-Pallanza am 8. Oktober 1977 sowie allgemein wegen zahlreichen Streiks des italienischen Eisenbahn- und Zollpersonals. Der Unterbruch der Simplonlinie dauerte bis zum 27. Mai 1978 und hatte beträchtliche Auswirkungen auf die Lenkung des Güterverkehrs; wegen der beschränkten Leistungsfähigkeit der einspurigen Umfahrungslinie über Borgomanero wurde ein Teil des Verkehrs, soweit er nicht andere Wege suchte, über die Gotthardlinie geleitet. In der ersten Jahreshälfte wurde der Betriebsablauf zusätzlich erschwert, indem neue italienische Vorschriften die Verzollungsmöglichkeiten für siderurgische Produkte und Textilien drastisch einschränkten (Beschränkung auf wenige Bahnhöfe). Interventionen auf Regierungsebene führten ab Mitte Jahr zu einer Lockerung dieser Vorschriften.

Das auf den Fahrplanwechsel 1977/78 systematisch verbesserte Leistungsangebot im Güterzugfahrplan zeitigte gute Ergebnisse. Der Mehrverkehr des Jahres 1978 von 2,5% (+ 0,963 Mio Nettotonnen) konnte gegenüber dem Vorjahr mit 1% weniger Zugkilometer bewältigt werden, und die Zahl der Zugstunden liess sich bei Aufrechterhaltung des vollen Leistungsangebotes sogar um rund 4% senken.

Im Abschnitt «Planung und Studien» wird näher dargelegt, dass die Studien über eine völlige Neugestaltung des Reisezugfahrplanes im Herbst 1978 abgeschlossen werden konnten und dass das

Eisenbahnfahrplan vor 100 Jahren

Ab 1. Juni 1878 verkehrten zwischen Lausanne und Brig in jeder Richtung täglich drei Personenzüge. Fuhr man um 7.20 Uhr in Brig ab, so kam man um 13.05 Uhr in Lausanne an. Die Fahrkosten (einfach, 2. Klasse) entsprachen etwa drei Tagelöhnen eines Bahnarbeiters.

neue Reisezugkonzept, welches einen weitgehend systematisch aufgebauten Fahrplan bringen wird, im Frühjahr 1982 eingeführt werden soll (siehe Seite 16). Zur Zeit wird das neue Konzept noch eingehend überprüft. In den nächsten Jahren ergibt sich folgendes «Fahrplan-Programm»:

1979, 27. Mai: ordentlicher Fahrplanwechsel mit einer Reihe von Verbesserungen (Anpassung des Fahrplans von Schnellzügen, um in Basel 22 Anschlüsse mit den neuen Intercity-Zügen der Deutschen Bundesbahn herzustellen, die im Stundentakt ankommen und abfahren werden, neuer Städteschnellzug St. Gallen–Bern usw.).

1980, 1. Juni: Anschluss des Flughafens Zürich Kloten an das Eisenbahnnetz. Ab 1. Juni 1980 werden die Schnellzüge der West–Ost-Linie Genf–Bern–Zürich–St. Gallen–Rorschach und jene der Linie Zürich–Romanshorn über die neue Flughafenlinie fahren. Ferner werden einzelne Direktverbindungen zwischen dem Flughafen und Luzern, Chur, Interlaken/Brig sowie dem Tessin eingeführt. Zwischen Zürich HB und Zürich Flughafen (resp. Bassersdorf) werden überdies Regionalzüge im Stundentakt eingesetzt, so dass auf dieser Strecke in jeder Richtung täglich insgesamt rund 50 Züge verkehren (das Bedienungskonzept ist am 8. Dezember mit dem ersten Entwurf für den Fahrplan 1979/81 veröffentlicht worden).

1981, 31. Mai: Übergangsfahrplan mit Inbetriebnahme der neuen Bahnlinie Olten–Rothrist und des Rangierbahnhofes Zürich Limmattal.

1982, Ende Mai: Neues Reisezugkonzept.

Das Angebot im Reiseverkehr wird somit in den nächsten Jahren grundsätzliche Änderungen und einige wichtige Verbesserungen erfahren.