4000 Dörfer werden an das Schienennetz angeschlossen = 4000 villages seront reliés à la voie ferrée

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1935)**

Heft 4

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-778839

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

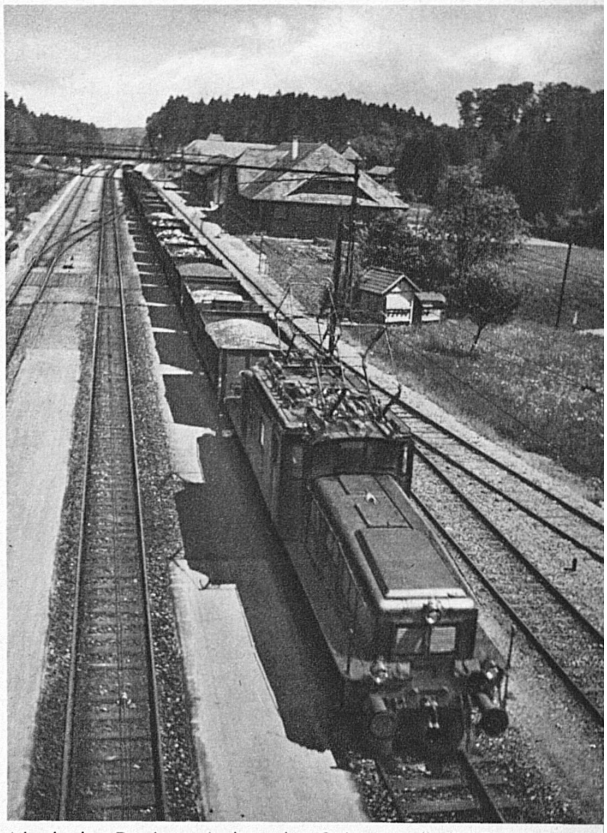
4000 Dörfer werden an das Schienennetz angeschlossen

Obwohl unser Land ein dichtes Eisenbahnnetz besitzt, sind doch hunderte von Ortschaften und Weilern bis heute ohne direkten Bahnanschluss geblieben. Dieser Nachteil ist durch die rasche Entwicklung des Automobils für die eisenbahnlosen Gebiete gemildert, aber noch nicht völlig ausgeglichen worden. Dies deshalb, weil eine planmässige Zusammenarbeit zwischen Schienen- und Strassenverkehr, die eine regelmässige Bedienung auch aller bahnlosen Gegenden ermöglicht, noch immer auf sich warten lässt.

Das soll nun anders werden, weil das am 5. Mai zur Volksabstimmung gelangende **Verkehrsteilungsgesetz** hier Remedur schaffen will. Dieses Gesetz verwirklicht einen Fortschritt, der für alle Volkskreise von grösster Bedeutung ist. Es veranlasst Bahn und Lastautomobil zu einer so engen Arbeitsgemeinschaft, dass inskünftig alle eisenbahnlosen Gebiete eine regelmässige Verkehrsbedienung erhalten und so faktisch das Güterautomobil die Eisenbahn auf der Landstrasse so vollwertig als möglich ersetzt. Neben dieser namentlich für die landwirtschaftlichen Gegenden wichtigen Verkehrsvervollkommnung kommt aber der Verstandesheirat von Bahn und Güterauto noch eine andere Wirkung zu. Der Arbeitsbereich von Schiene und Strasse wird in vernünftiger Weise abgegrenzt, und jedes Verkehrsmittel erhält jene Aufgaben, für deren Bewältigung es sich am besten eignet. Damit wird der volkswirtschaftliche Luxus doppelter Verkehrsbedienung beseitigt und auf dem Gebiet des Gütertransportes mit dem geringsten Aufwand der grösste Nutzen angestrebt. Gleichzeitig wird an die Stelle des erbarmungslosen Kampfes zwischen Bahn und Auto, der die Gefahr grosser Wertzerstörungen nach sich zieht, der **Transportfriede** gesetzt.

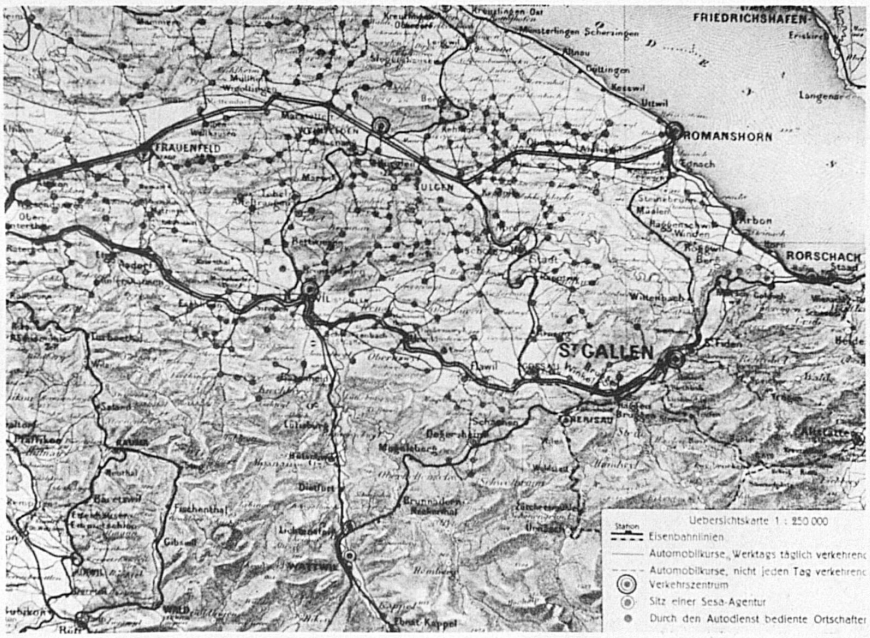
Angesichts der Notlage, in der sich alle unsere Transportanstalten und auch die meisten Autotransportunternehmungen heute befinden, kommt einer gesetzlichen Arbeitsteilung zugleich die Bedeutung des Anfangs einer Sanierung unseres Verkehrswesens zu. Das Gesetz ist daher insbesondere auch als erste Etappe der Sanierung unserer Bahnen zu betrachten.

Schliesslich wird die Verkehrsteilung auch eine bessere Ausnutzung des Bahnapparates ermöglichen und daher bei den hohen festen Kosten des Bahnbetriebes eine Verbilligung der einzelnen Verkehrsleistung herbeiführen. Die Möglichkeit von Tarifherabsetzungen rückt damit in greifbare Nähe. Hoffen wir, dass diese Zusammenhänge am 5. Mai in ihrer Tragweite überall erkannt werden und damit ein Gesetz des Fortschritts und der wirtschaftlichen Vernunft verwirklicht wird!



Nach der Devise « Jedem das Seine » soll die Bahn vorwiegend den Fernverkehr, das Automobil den Nahverkehr erhalten

Suivant la devise « A chacun son dû », le chemin de fer sera principalement chargé des transports à grande distance, et l'autocamion des transports à petite distance



Kartenausschnitt aus dem ersten Astoversuchsgebiet der SBB im Thurgau. Neben der Eisenbahnlinie spannt sich ein ganzes Netz von Güterautomobillinien über das Land

Carte synoptique du réseau de Suisse orientale où a été mis à l'essai le service d'Asto. Les parcours d'autocamion quittent partout la voie ferrée pour se répandre dans la campagne

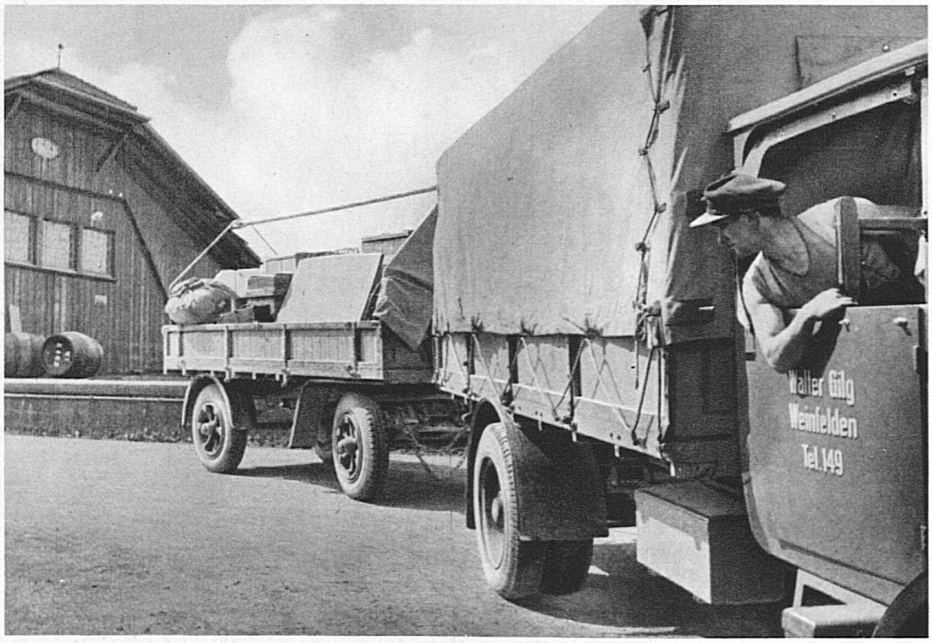
4000 villages seront reliés à la voie ferrée

Certes, nous possédons en Suisse un réseau ferroviaire très dense. Mais des milliers de bourgades et de hameaux n'ont pas de chemin de fer. Depuis que l'automobile a surgi, ces localités sont moins à l'écart du grand mouvement des affaires; il leur manque cependant, pour les marchandises, ce service de distribution et de ramassage qu'assure la poste pour les lettres et les paquets. Grâce à la coopération du rail et de la route, cette lacune sera comblée.

Tel est le but de la **loi soumise au peuple le 5 mai.** Cette loi a une grande importance pour tous les milieux de la population. Le chemin de fer et l'automobile coopéreront si étroitement que désormais toutes les contrées dépourvues de voie ferrée auront un service régulier de transports. L'entente conclue entre les deux anciens adversaires aura d'autres effets heureux. Le champ d'activité du chemin de fer et de l'autocamion sera strictement délimité, et chacun assurera les tâches qui lui conviennent le mieux. On épargnera ainsi le luxe d'un double service. Les marchandises seront transportées avec le maximum de célérité et le minimum de frais. Aux malheurs de la guerre succéderont les **bienfaits de la paix.** Et la prospérité sera rendue à nos entreprises de transport.

La crise financière accable aussi bien les chemins de fer que les entreprises de transport par automobile. Le partage légal du trafic est une première mesure de salut. La loi doit être considérée comme la première étape de l'assainissement financier de nos chemins de fer.

Enfin, grâce au partage du trafic, les chemins de fer seront mieux utilisés et les frais d'exploitation répartis sur un plus grand nombre de transports; la nouvelle loi permettra ainsi de réduire les tarifs. Puisse le peuple suisse ne pas oublier, le 5 mai, les effets désastreux d'un non et les bienfaits du oui!



L'autocamion rendra visite à toutes les localités du pays, selon un horaire régulier. Il leur offrira tous les avantages d'une liaison directe à la voie ferrée

Das Güterautomobil als fahrbares Anschlussgeleise, das dem hintersten Dorf die Vorteile einer regelmässigen Warenzufuhr und -abfuhr vermittelt

Un quai où se fait la transmission des marchandises entre le rail et la route

An der Nahtstelle, wo Lastauto und Eisenbahnwagen ihren Inhalt austauschen und Güterarbeiter und Chauffeur sich gegenseitig an die Hand gehen

Sous le nouveau régime, les formalités de consignation et de livraison des marchandises seront extrêmement simples

Die Formalitäten sind denkbar einfach und werden an Ort und Stelle erledigt