Zeitschrift: Vierteljahresberichte / Statistisches Amt der Stadt Bern
Herausgeber: Statistisches Amt der Stadt Bern
Band: 19 (1945)
Heft: 3

Artikel: Der Personen- und Güterverkehr im Hauptbahnhof Bern, 1903-1944
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-850104

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: 02.07.2025

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

Der Personen- und Güterverkehr im Hauptbahnhof Bern, 1903—1944.

Der Hauptbahnhof Bern ist mit dem 1. Januar 1945 in den Rang einer Bahnhofinspektion I. Klasse erhoben worden. Er steht nunmehr mit den Bahnhöfen Zürich H. B. und Basel S. B. B. in der obersten Klasse der Bahnhöfe und Stationen der Schweizerischen Bundesbahnen. Da gleichzeitig die Güterexpedition Bern zur Güterverwaltung I. Klasse befördert wurde, nimmt damit Bern neben Basel S. B. B., Zürich H. B. und Genf auch die höchste Rangstufe unter den Güterexpeditionen ein.

Die Klassifikation der Bahnhöfe und Stationen erfolgt alle drei Jahre nach einem Punktierungsverfahren, bei dem die durchschnittlichen Verkehrsleistungen der Dienststellen in den letzten drei Jahren, wie z. B. der Personen- und der Güterverkehr, der Zug- und Wagenverkehr u. a. m. nach Punkten bewertet und je nach der Gesamtzahl der ermittelten Verkehrspunkte die Bahnhöfe und Stationen in eine der vorgesehenen zehn Klassen und die Güterexpeditionen in eine der sechs Klassen eingereiht werden. Die Beförderung des Hauptbahnhofes Bern in die oberste Klasse ist ein eindeutiger Beweis für die erfreuliche Entwicklung, die die Bundesstadt in den letzten Jahrzehnten genommen hat. Aus Anlaß der Beförderung des Hauptbahnhofes Bern hielt es das Statistische Amt für gegeben, in dieser Zeitschrift einen Überblick und zugleich Rückblick über die Entwicklung des Verkehrs des Berner Hauptbahnhofes seit Bestehen der Schweizerischen Bundesbahnen bis zur Gegenwart zu geben.

Verfasser des Aufsatzes ist der Chef der Statistischen Sektion der Bundesbahnen, Herr Dr. O. Lingg.

St. A.

1. Personenverkehr.

Die Entwicklung des Personenverkehrs des Hauptbahnhofes Bern hat sich seit 1903 bis 1944 in seinen Grundzügen wie folgt gestaltet:

Personenverkehr 1903—1944

(ohne Berücksichtigung des Verkehrs der in Bern einmündenden Privatbahnen)

Ausgegebene Billette

Jahr	Einfache Fahrt		Hin- u. Rückfahrt (unverdoppelt)		Streckenabonnemente (umgerechnet in Billette einfacher Fahrt)		Insgesamt	
	Anzahl	Index	Anzahl	Index	Anzahl	Index	Anzahl	Index
1903	131 902	100,0	267 052	100,0	37 553	100,0	436 507	100,0
1905	154 243	116,9	364 304	136,4	49 987	133,1	568 534	130,2
1909	164 340	124,6	452 705	169,5	75 584	201,3	692 629	158,7
1913	215 408	163,3	577 754	216,3	151 048	402,2	944 210	216,3
1915	179 096	135,8	481 432	180,3	118 214	314,8	778 742	178,4

Jahr	Einfache Fahrt		Hin- u. Rückfahrt (unverdoppelt)		Streckenabonnemente (umgerechnet in Billette einfacher Fahrt)		Insgesamt	
	Anzahl	Index	Anzahl	Index	Anzahl	Index	Anzahl	Index
1918	229 645	174,1	379 675	142,2	68 675	182,9	677 995	155,3
1924	373 851	283,4	533 828	199,9	115 210	306,8	1 022 889	234,3
1926	302 691	229,5	506 687	189,7	108 720	289,5	918 098	210,3
1930	317 332	240,6	564 090	211,2	152 205	405,3	1 033 627	236,8
1934	428 333	324,7	485 496	181,8	173 915	463,1	1 087 744	249,2
1936	371 581	281,7	446 655	167,3	185 825	494,8	1 004 061	230,0
1938	412 531	312,8	427 733	160,2	194 704	518,5	1 034 968	237,1
1944	418 387	317,2	868 377	325,2	350 735	934,0	1 637 499	375,1

Von 1903 bis 1913 ist eine ununterbrochene Zunahme des Personenverkehrs festzustellen. In diesem Zeitraume stieg die Gesamtzahl der ausgegebenen Billette von 437 000 auf 944 000, also um mehr als das Doppelte. Seit Ausbruch des ersten Weltkrieges bis Kriegsende setzte ein jahresdurchschnittlicher Rückgang von 6,4 % auf 678 000 Billette ein, der besonders beim Berufs- und Arbeiterverkehr mit Streckenabonnementen deutlich hervortritt. Der Fremdenverkehr der Stadt Bern erlitt in diesen Kriegsjahren ebenfalls einen bedeutenden Rückgang, indem die Zahl der in den Hotels und Pensionen abgestiegenen Gäste von 211 000 auf 158 000, somit um ein Viertel, zurückfiel. Die Jahre 1919—1924 sind gekennzeichnet durch eine nur von kleineren Rückschlägen unterbrochene bemerkenswerte Fortentwicklung um jährlich 7,1 % auf insgesamt 1,02 Millionen Billette, die allerdings in den nachfolgenden Jahren 1925 und 1926 erneut durch einen erheblichen Rückgang abgelöst wurde. Die günstige Wirtschaftslage der Jahre 1927—1930 führte wiederum zu einer leichten Verkehrsbelebung, die trotz des darauf sich abzeichnenden Konjunkturumschwunges noch bis zum Jahre 1934 in verlangsamtem Tempo anhielt und erst in den beiden nächsten Jahren 1935 und 1936 unter den Rückwirkungen der verschärften Wirtschaftskrise in eine rückläufige Tendenz umschlug. In diesem Zusammenhang mag erwähnt werden, daß während dieser Periode auch der stadtbernische Straßenbahn- und Omnibusverkehr eine ähnlich gerichtete Bewegung eingeschlagen hat; die Zahl der beförderten Personen stieg von 1926 bis 1933 von 23,0 Millionen auf 28,8 Millionen oder im Jahresmittel um 3,3 %, um bis zum Jahre 1937 wieder auf 25,3 Millionen Personen oder jährlich um 3,2 % zurückzugehen. Die nach der im Herbst 1936 erfolgten Abwertung des Schweizerfrankens eingetretene Besserung der wirtschaftlichen Lage wirkte sich bis 1938 in einem erneuten bescheidenen Verkehrsanstieg aus. Ein ganz außergewöhnlicher Verkehrsauf-

schwung setzte mit Ausbruch des zweiten Weltkrieges ein, in dessen Verlauf unter dem Einfluß der kriegswirtschaftlich bedingten Konjunkturbelebung, der weitgehenden Einschränkung des Automobilverkehrs und des stark gesteigerten Militärverkehrs die Gesamtzahl der ausgegebenen Billette, bei einer jährlichen Zunahme von mehr als 100 000 Billetten oder 7,9 %, bis zum Jahre 1944 von 1,03 Millionen auf 1,64 Millionen, somit um 58,2 %, emporschnellte.

Wie sich seit Ausbruch des letzten Weltkrieges der Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen und der im Bahnhof Bern einmündenden Privatbahnen entwickelt hat, geht aus nachstehender Übersicht hervor:

Personenverkehr 1938—1944
Ausgegebene Billette
(Billette einfacher Fahrt, Hin- und Rückfahrt unverdoppelt, Streckenabonnemente umgerechnet in Billette einfacher Fahrt)

Jahr	Schweizerische Bundesbahnen		Bern–Neuenburg-bahn		Gürbetal-bahn		Schwarzenburg-bahn		Insgesamt	
	Anzahl	Index	Anzahl	Index	Anzahl	Index	Anzahl	Index	Anzahl	Index
1938 .	1 034 968	100,0	120 404	100,0	48 175	100,0	35 076	100,0	1 238 623	100,0
1939 .	1 073 606	103,7	120 721	100,3	40 903	84,9	38 101	108,6	1 273 331	102,8
1940 .	1 226 256	118,5	134 741	111,9	54 584	113,3	43 757	124,7	1 459 338	117,8
1941 .	1 447 132	139,8	169 502	140,8	65 159	135,3	65 546	186,9	1 747 339	141,1
1942 .	1 468 189	141,9	186 188	154,6	53 668	111,4	64 820	184,8	1 772 865	143,1
1943 .	1 631 677	157,7	212 629	176,6	60 765	126,1	73 038	208,2	1 978 109	159,7
1944 .	1 637 499	158,2	242 890	201,7	63 124	131,0	104 670	298,4	2 048 183	165,4

Darnach ist der gesamte Personenverkehr, gemessen an der Zahl der ausgegebenen Billette, stetig von 1,24 Millionen auf 2,05 Millionen Billette, also um 65,4 % oder jahresdurchschnittlich um 8,7 % angewachsen, wobei sowohl bei den Schweizerischen Bundesbahnen als auch bei den Privatbahnen der Streckenabonnementsverkehr stärker zugenommen hat als der Verkehr mit gewöhnlichen Billetten. Verhältnismäßig den größten Verkehrszuwachs verzeichnen die Schwarzenburgbahn mit einer jährlichen Zunahme von 20,0 %, bedingt durch den hauptsächlich im Jahre 1944 stark vermehrten Abonnementsverkehr und die Bern-Neuenburgbahn von 12,4 %, während bei den Schweizerischen Bundesbahnen eine jährliche Steigerung von 7,9 % und bei der Gürbetalbahn von 4,6 % festzustellen ist.

In ähnlicher Weise gestaltete sich die kriegszeitliche Entwicklung des Personenverkehrs in anderen Schweizerstädten; so stieg die Gesamtzahl der ausgegebenen Billette von 1938 bis 1944 im Hauptbahnhof Zürich jährlich

um 6,2 %, im Bahnhof Basel S. B. B. um 6,9 %, in Genf um 9,0 %, in Lausanne um 7,6 % und in Luzern um 11,1 %. Es sei hier vergleichsweise beigefügt, daß auch der stadtbernische Straßenbahnverkehr in den Kriegsjahren einen bedeutenden Aufschwung genommen hat; denn die Zahl der beförderten Personen erhöhte sich von 27,6 Millionen auf 37,9 Millionen, d. h. um 37,4 % oder jahresdurchschnittlich um 5,4 %.

Über den Personenverkehr der wichtigsten Bahnhöfe im Jahre 1944 orientiert nachstehende Übersicht.

Personenverkehr 1944

Bahnhof	Ausgegebene Billette [1]) Anzahl	Bruttoeinnahmen Fr.
Zürich H. B.	3 636 582	25 723 346
Bern H. B.	2 048 183	13 614 486
Lausanne	1 827 586	9 364 647
Winterthur	1 561 517	4 424 080
Basel S. B. B.	1 497 799	11 185 058
Genf	1 303 207	9 309 077
Luzern	1 158 874	6 790 278
St. Gallen	914 058	4 497 956
Olten	871 896	2 824 196

Die bedeutende Stellung des Hauptbahnhofes Bern im Personenverkehr, soweit dieser in der Zahl der ausgegebenen Billette zum Ausdruck gelangt, tritt deutlich hervor; nimmt doch Bern mit einer Ausgabe von 2,05 Millionen Billetten und 13,61 Millionen Franken Bruttoeinnahmen nach dem Hauptbahnhof Zürich, der allerdings mit 3,64 Millionen Billetten und 25,72 Millionen Franken Bruttoeinnahmen weitaus an erster Stelle steht, den zweiten Rang ein. Die vorherrschende Rangstufe, die der Bahnhof Winterthur hinsichtlich der ausgegebenen Billette vor Basel und Genf aufweist, trotzdem Basel fast die dreifache und Genf mehr als die doppelte Bevölkerungszahl von Winterthur verzeichnen, erklärt sich aus dem großen Abonnementsverkehr dieses Bahnhofes, der allein 47 % des gesamten Personenverkehrs ausmacht, dagegen in Basel nur 20 %, in Genf 31 %, in Zürich 29 % und in Bern 24 %.

An der Gesamtzahl der von sämtlichen Bahnhöfen und Stationen der Schweizerischen Bundesbahnen ausgegebenen Billette sind der Hauptbahnhof Zürich mit 3,8 % und der Hauptbahnhof Bern mit 2,2 % beteiligt, während von den aus dem Personenverkehr fließenden Gesamtbruttoeinnahmen 10,9 % auf Zürich und 5,8 % auf Bern entfallen.

[1]) Billette einfacher Fahrt, Hin- und Rückfahrt unverdoppelt, Streckenabonnemente umgerechnet in Billette einfacher Fahrt.

2. Güterverkehr.

Die Erfahrungstatsache, daß der Güterverkehr der Eisenbahnen rascher und in stärkerem Ausmaße als der Personenverkehr von den Konjunkturschwankungen beeinflußt wird, tritt auch in der zeitlichen Bewegung des Güterverkehrs des Hauptbahnhofes Bern deutlich in Erscheinung.

Die Entwicklung des Güterverkehrs des Berner Hauptbahnhofes hat in den Jahren 1903 bis 1944, in großen Linien gezeichnet, den folgenden Verlauf genommen.

Güterverkehr 1903—1944
(ohne Berücksichtigung des Verkehrs der in Bern einmündenden Privatbahnen)

Jahr	Versand		Empfang		Insgesamt	
	Tonnen	Index	Tonnen	Index	Tonnen	Index
1903	58 417	100,0	212 849	100,0	271 266	100,0
1907	69 465	118,9	216 481	101,7	285 946	105,4
1912	81 698	139,9	260 524	122,4	342 222	126,2
1914	91 277	156,2	232 453	109,2	323 730	119,3
1916	129 698	222,0	244 155	114,7	373 853	137,8
1922	65 100	111,4	165 472	77,7	230 572	85,0
1924	64 308	110,1	189 787	89,2	254 095	93,7
1927	54 258	92,9	162 168	76,2	216 426	79,8
1932	50 739	86,9	217 939	102,4	268 678	99,0
1936	44 710	76,5	177 439	83,4	222 149	81,9
1938	47 909	82,0	189 499	89,0	237 408	87,5
1944	122 601	209,9	219 461	103,1	342 062	126,1

Die Jahre 1903—1912 sind gekennzeichnet durch eine nur von geringen Rückschlägen aufgehaltene langsame Aufwärtsbewegung des gesamten Güterverkehrs von 271 000 auf 342 000 Tonnen oder jahresdurchschnittlich um 2,6 %. In den beiden folgenden Jahren 1913 und 1914 stellte sich alsdann ein kleiner Rückgang ein, der ausschließlich den Empfangsverkehr betrifft, während der Versandverkehr weiterhin leicht ansteigend war. Die Kriegsjahre 1915 und 1916 brachten vorübergehend einen hauptsächlich auf den Versandverkehr entfallenden bedeutenden Verkehrszuwachs von 324 000 auf 374 000 Tonnen, d. h. jährlich um mehr als 25 000 Tonnen oder 7,5 %. Die Verkehrsgestaltung in der elfjährigen Periode 1917—1927 stand im Zeichen einer langsamen, fast ununterbrochenen rückläufigen Tendenz, in deren Verlauf der gesamte Güterverkehr jährlich um 4,8 % auf einen seit Bestehen der Schweizerischen Bundesbahnen nie erreichten Tiefstand von 216 000 Tonnen sank. Von diesem Rückschlag sind der Versand- und

Empfangsverkehr, mengenmäßig betrachtet, in annähernd gleichem Ausmaße betroffen worden. Eine ähnliche rückläufige Entwicklung verzeichnen in der gleichen Zeit die anderen Bahnhöfe der größeren Schweizerstädte, mit Ausnahme von Basel. So beträgt der Ausfall an Transportmengen im Hauptbahnhof Zürich jahresdurchschnittlich 3,0%, in Genf 6,8%, in Lausanne und St. Gallen je 1,3% und in Luzern 4,4%. Dieser Rückgang dürfte im wesentlichen als Folge der wirtschaftlichen Depression der Nachkriegsjahre und der nur langsam sich anbahnenden Erholung sowie der zunehmenden Konkurrenz des motorisierten Straßenverkehrs zu betrachten sein. Die günstigen Konjunkturjahre 1928—1932 führten alsdann wiederum zu einer andauernden Erhöhung des Güterverkehrs von 216 000 auf 269 000 Tonnen. Die Wirtschaftskrise der Jahre 1933—1936, die in der Stadt Bern durch einen Rückgang der Bautätigkeit von rund 1400 auf 400 neuerstellte Wohnungen und eine Verschlechterung des Arbeitsmarktes von fast 800 auf über 3000 Arbeitslose aufs deutlichste gekennzeichnet ist, bewirkte neuerdings eine Verminderung des Güterumschlages auf 222 000 Tonnen. Mit der auf die Frankenabwertung folgenden wirtschaftlichen Besserung setzte wieder eine leichte Verkehrsbelebung ein, die im zweiten Weltkrieg in einen nur im Jahre 1942 durch einen kleinen Rückschlag unterbrochenen bedeutenden Verkehrsaufschwung von 237000 auf 342 000 Tonnen, d. h. jährlich von mehr als 17 000 Tonnen oder 6,3%, überging.

Die Gesamtentwicklung des Güterverkehrs im Berner Hauptbahnhof während des letzten Weltkrieges veranschaulicht folgende Übersicht:

Güterverkehr 1938—1944
(Versand und Empfang)

Jahr	Schweizerische Bundesbahnen		Bern–Neuenburg-bahn		Gürbetalbahn		Schwarzenburg-bahn		Insgesamt	
	Tonnen	Index	Tonnen	Index	Tonnen	Index	Tonnen	Index	Tonnen	Index
1938 .	237 408	100,0	6 204	100,0	9 648	100,0	3082	100,0	256 342	100,0
1939 .	308 019	129,7	11 262	181,5	8 167	84,6	3929	127,5	331 377	129,3
1940 .	333 570	140,5	10 652	171,7	10 424	108,0	3933	127,6	358 579	139,9
1941 .	333 836	140,6	12 161	196,0	11 833	122,6	5474	177,6	363 304	141,7
1942 .	309 262	130,3	16 525	266,4	9 863	102,2	5705	185,1	341 355	133,2
1943 .	333 056	140,3	17 391	280,3	10 921	113,2	6509	211,2	367 877	143,5
1944 .	342 062	144,1	19 430	313,2	9 429	97,7	9306	301,9	380 227	148,3

Es geht daraus hervor, daß der gesamte Güterverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen und der im Bahnhof Bern einmündenden Privatbahnen im

Verlauf der Kriegsjahre eine ganz beträchtliche Steigerung von 256 000 auf 380 000 Tonnen, somit um 48,3 % oder jahresdurchschnittlich um 6,8% erfuhr. Die verhältnismäßig größte Zunahme weisen die Bern-Neuenburgbahn und die Schwarzenburgbahn mit einer jährlichen Erhöhung von 21,0% bzw. 20,2 % auf. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen stellt sie sich auf 6,3 %, während der Verkehr der Gürbetalbahn nach einem bescheidenen Aufstieg im Jahre 1944 wieder auf den Stand des letzten Vorkriegsjahres sank. Desgleichen haben die Bahnhöfe der übrigen schweizerischen Großstädte in der Kriegszeit einen vermehrten Güterumschlag zu verzeichnen, der im Hauptbahnhof Zürich im Jahresmittel um 2,6 %, im Bahnhof Basel S. B. B. um 4,8% und im Bahnhof Genf um 8,0 % zunahm.

Der Güterverkehr der wichtigsten Bahnhöfe betrug im Jahre 1944:

Güterverkehr 1944

Bahnhof	Versand und Empfang Tonnen	Bruttoeinnahmen (Gepäck-, Tier- u. Güterverkehr) Fr.
Basel S. B. B.	2 474 148	19 120 691
Genf	1 065 872	13 650 201
Zürich H. B.	791 108	15 874 236
Basel-Kleinhüningerhafen	749 500	1 708 082
Schaffhausen	479 912	3 812 170
Bern H. B.	380 227	7 534 797
Basel-St. Johann	378 159	3 598 932
Luzern	350 488	5 192 075

Steht der Hauptbahnhof Bern im Vergleich zu den Verkehrszahlen der acht größten Bahnhöfe hinsichtlich der ausgegebenen Billette und der Personenverkehrseinnahmen an zweiter Stelle, so nimmt er im Güterverkehr bezüglich der Transportmengen mit 380 000 Tonnen den sechsten und bezüglich der Bruttoeinnahmen aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr mit 7,53 Millionen Franken den vierten Rang ein. An erster Stelle steht hier aus verständlichen Gründen der Grenzbahnhof Basel S. B. B., auf den mit 2,47 Millionen Tonnen 10,2 % des gesamten Versand- und Empfangsverkehrs der Schweizerischen Bundesbahnen und mit 19,12 Millionen Franken 6,4 % der gesamten Bruttoeinnahmen entfallen. Der Anteil des Hauptbahnhofes Bern am gesamten Versand- und Empfangsverkehr beträgt 1,6 % und an den gesamten Bruttoeinnahmen 2,5 %.

3. Zugsverkehr.

Über den Zugsverkehr des Hauptbahnhofes Bern im Jahre 1944 orientiert folgende Übersicht:

Mittlere Zugsdichte 1944
(Tägliche Zahl der ein- und ausfahrenden Züge)

Linien	Reisezüge	Güterzüge	Insgesamt
Bern—Olten	50,8	36,3	87,1
Bern—Thun	44,7	31,7	76,4
Bern—Freiburg	43,7	6,5	50,2
Bern—Biel	28,3	17,4	45,7
Bern—Luzern	24,6	7,2	31,8
Bern—Kerzers—Neuenburg	49,3	3,4	52,7
Bern—Belp—Thun	26,2	1,0	27,2
Bern—Schwarzenburg	24,1	1,7	25,8
Zusammen	291,7	105,2	396,9

Es ist daraus zu ersehen, daß im Hauptbahnhof Bern während des Jahres 1944 im Tagesdurchschnitt insgesamt 397 ein- und ausfahrende Züge, davon 292 Reisezüge und 105 Güterzüge, verkehrten. Den dichtesten Zugsverkehr verzeichnen die Linien Bern—Olten mit täglich 87 Zügen und Bern-Thun mit 76 Zügen. Es folgen die Linien Bern—Kerzers—Neuenburg mit einer mittleren Zugsdichte von 53, Bern—Freiburg von 50 und Bern—Biel von 46 Zügen, denen sich die übrigen in den Bahnhof Bern einmündenden Linien Bern—Luzern, Bern—Belp—Thun und Bern—Schwarzenburg in mehr oder weniger kurzen Abständen anschließen.

SBV - 5400