

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

Band: - (1952)

Heft: 1

Artikel: Die Entwicklung der Güterbeförderung seit 1902

Autor: Spillmann, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775023>

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: 19.10.2024

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

Rechts: Der Basler Rheinhafen, der wichtige Güterumschlagsplatz vom Schiff auf die Bahn. Photo: Swissair

A droite: Le port du Rhin de Bâle, important point de transbordement du bateau au chemin de fer.

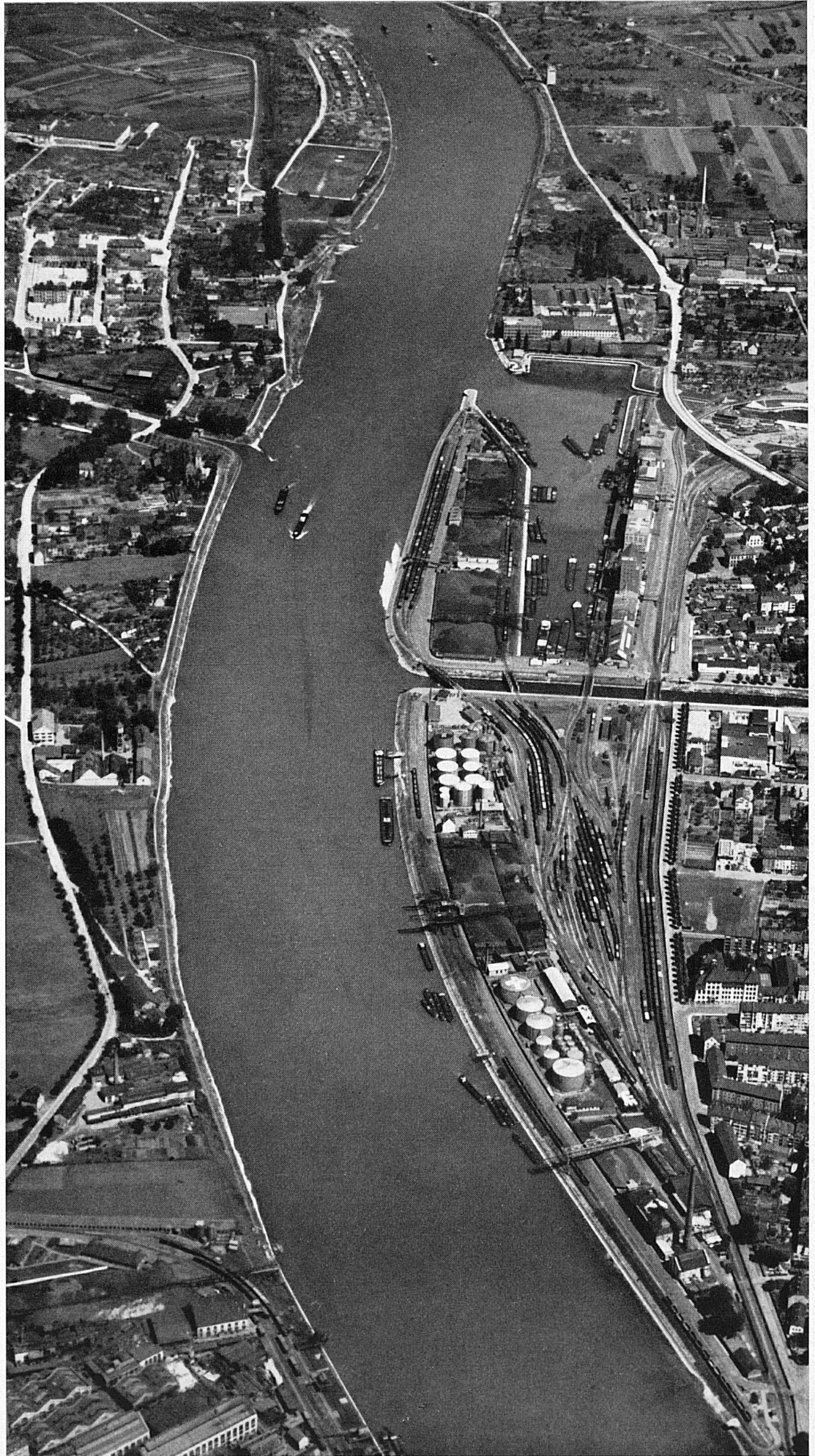
DIE ENTWICKLUNG DER GÜTERBEFÖRDERUNG SEIT 1902

Von der Staatsbahn erwartete die schweizerische Volkswirtschaft ganz allgemein eine möglichst billige und dazu eine raschere Vermittlung der Güter als dies unter dem Regime der ehemaligen Privatbahnen möglich gewesen war. Die Bundesbahnen waren von Anfang an bestrebt, den Betrieb zu verbessern und vor allem auch die Beförderung der Güter den Bedürfnissen des Handels und der Wirtschaft weitgehend anzupassen. In erster Linie mußten sie den von den Privatbahnen übernommenen Lokomotiv- und Güterwagenpark vermehren. Durch zweckmäßigeres und für größere Leistungen geeigneteres Material war es möglich, die Fahrgeschwindigkeit und die Belastung der Güterzüge zu erhöhen. Güterzüge, die früher nur 25 km in der Stunde zurücklegten, verkehrten bereits im Jahre 1903 mit Geschwindigkeiten von 35 bis 45 km pro Stunde, je nach Beschaffenheit der Strecke. Später, nach Einführung der durchgehenden Güterzugsbremse, in den Jahren 1928/1930, war es möglich, die Geschwindigkeit bis auf 65 km pro Stunde, in den letzten Jahren gar auf 80 bis 90 km zu erhöhen. Der schnellste Güterzug legt die Strecke Chiasso-Basel in 5 Stunden 10 Minuten zurück.

Die Güterzüge, mit denen die vom Absender selbst verladenen Güter sowie viele Einzelsendungen befördert werden, verkehrten anfänglich nur streckenweise mit Halt auf allen Zwischenstationen. So mußten z. B. die Güterzüge Basel-

Unten: Ablaufberg im Rangierbahnhof Basel-Muttenerfeld. Photo: SBB

Ci-dessous: Dos d'âne dans la gare de triage de Bâle-Muttenerfeld.



Rechts: Im neuen elektrischen Stellwerk des Berner Hauptbahnhofs. – Darunter: Behaglich läßt sich's die Zeitung lesen.

Photos: Würsten, Baumgartner

Chiasso in Basel, Olten, Aarau, Rotkreuz, Arth-Goldau, Erstfeld, Biasca und Bellinzona neu zusammengestellt werden. Die Verkehrsentwicklungsstellenfreilich die SBB in den folgenden Jahren vor stets neue Probleme. Um die Güter rascher und mit weniger Arbeitsaufwand an den Bestimmungsort bringen zu können, wurde der Fernverkehr vom Nahverkehr geschieden. Es wurden Ferngüterzüge, direkte Güterzüge und Nahgüterzüge geschaffen. 1926 wurde zur weiteren Beschleunigung des Stückgüterumlaufes in den großen Güterhallen der Nachtendienst eingeführt. Und seit 1935 ist die Stückgüterbeförderung vollständig neu organisiert worden. Man hat die Kurswagen mit den langen Sammel- und Abgabestrecken durch den beweglicheren Stationswagen ersetzt. Als Umladestationen wählte man Bahnhöfe, die einen erheblichen Ortsverkehr und gute Umladeverhältnisse aufweisen, die ferner hinsichtlich der Zahl der von ihnen aus verkehrenden Stückgüterwagen die größten Vorteile bieten. In der ganzen Schweiz wurden 46 Umladzentren, 11 große, 19 mittlere und 16 kleinere vorgesehen. Bei der heutigen Organisation werden die Stückgüter sozusagen restlos in Stationswagen von den Zwischenstationen nach den Umladzentren und von diesen auf die Zwischenstationen befördert. Auf diese Weise werden alle bis 18 Uhr aufgelieferten Gütersendungen noch am gleichen Abend abtransportiert und während der Nacht umgeladen; sie treffen am folgenden Tag am Bestimmungsort ein. So gelangt z. B. eine abends in Lugano aufgebene Sendung bereits am andern Vormittag nach Zürich oder Winterthur, mittags nach Bern oder Biel und abends nach Appenzell, Lausanne oder Genf, während vor 30 Jahren eine Stückgüterumladung von Arbon nach Genf oder umgekehrt 8 Tage unterwegs war. Für den Stückgüterumschlag in den Güterhallen sind sukzessive geeignete Transportmittel eingesetzt worden, um den Güterverlad zu erleichtern und die Beschädigungsgefahr herabzusetzen. Auf kleinen Plattformwagen werden die kleineren Gutstücke zu größeren Transporteinheiten zusammengefaßt. Für schwere, voluminöse Güter sind Spezial-Kistenroller, für den Transport von Sperrholz- und Pavatexplatten besondere Rollkarren vorhanden. Seit dem Monat Juli letzten Jahres werden in den Güterhallen in Bern, Luzern und Zürich Versuche mit dem Einsatz von Pallets (Transportbrettern) gemacht, die dazu dienen, die kleineren Gutstücke zusammengefaßt vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof zu befördern. – Um den Kunden den Versand ihrer Stückgüter zu erleichtern, namentlich wenn zerbrechliche oder sonstige besonders sorgfältig zu behandelnde Waren expediert werden sollen, stellen die Eisenbahnen einen prakti-

A droite: Dans le nouveau poste électrique de commande de la gare principale de Berne. – Ci-dessous: Cette façon de lire le journal n'est-elle pas des plus confortables?

schen, starken Kleinbehälter zur Verfügung. Seit 1935 bemühen sich die SBB, den Haus-Haus-Dienst auszubauen. In den Eisenbahn-Franko-Domizil-Dienst (EFD) sind rund 5000 Ortschaften einbezogen. Zahlreiche große Firmen spedieren ihre Waren heute als EFD-Sendungen. An das Netz der SBB sind 980 Verbindungsgeleise angeschlossen, welche die wichtigsten Industrie- und Handelsfirmen mit der Bahn verbinden. Um auch den Kunden ohne Anschlußgeleise den Transport der Güter in Wagenladungen ohne Umladung des Gutes von Haus zu Haus zu ermöglichen und die Gesamttransportkosten Schiene-Straße zu verbilligen, haben die Bundesbahnen seit 1939 in Zürich und Winterthur, seit 1950 in Basel und Genf Straßenrollschemele im Gebrauch stehen. Ferner sind seit einem Jahr Großbehälter eingesetzt. An Stelle gewöhnlicher Güterwagen wird ein Eisenbahntraggewagen mit 3 geschlossenen oder 3 offenen Behältern verwendet. Anlässlich der Container-Ausstellung vom Frühjahr 1951 in Zürich wurde hier auf diese Neuerung hingewiesen. Die Eilgüter werden im allgemeinen mit Personen-, Eilgüter- und Güterzügen befördert. Die ganzen Wagenladungen werden indessen in zahlreichen Fällen auch den Schnell- und Eilzügen mitgegeben. Dem Transport der Früchte wird besonders Rechnung getragen, indem jedes Jahr während der Erntezeiten der Erdbeeren und Aprikosen im Wallis, der Kirschen im Baselbiet und Fricktal besondere Eilgüterzüge über Nacht eingelegt werden, die es ermöglichen, die bis am Abend geernteten Früchte am andern Morgen früh in den Städten auf den Markt zu bringen. Für den internationalen Handel sowie für die Wirtschaft der einzelnen Länder ist das Vorhandensein guter internationaler Verkehrsverbindungen von größter Bedeutung, damit sich der gegenseitige Warenaustausch rasch und zuverlässig abwickeln kann. Für leichtverderbliche Güter, wie z. B. Frischgemüse, Früchte, Fische, hängt die Sicherstellung des Absatzes und die Möglichkeit, sie in von den Produktionsgebieten weit entfernte Konsumzentren überhaupt liefern zu können, im wesentlichen von der raschen Beförderung ab. So werden heute Wagen mit Lebensmitteln ab Bologna über Chiasso-Basel-Dünkirchen in 54 Stunden nach London befördert. Wagen, die in Chiasso um 6.10 Uhr abgehen, treffen am gleichen Tag um 23.27 Uhr in Köln ein. Ohne Unterlaß geben sich derart die SBB die größte Mühe, dem Lande, dessen Handel und Wirtschaft ein den höchsten Anforderungen gerecht werdendes Verkehrsmittel zu schaffen.

A. Spillmann, Sektionschef bei der Betriebsabteilung der Generaldirektion SBB.

