Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 13 (1937)
Heft: 2

Artikel: CFF SBB auf neuen Wegen
Autor: Roedelberger, F. A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-751556

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

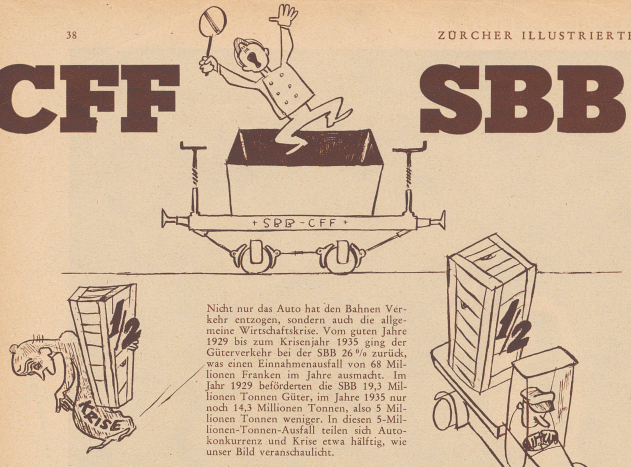
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

CFF SBB auf neuen Wegen

Von Schulden, Autokonkurrenz, Sanierungsplänen und fortschrittlicher Arbeit



Nicht nur das Auto hat den Bahnen Verkehr entzogen, sondern auch die allgemeine Wirtschaftskrise. Vom guten Jahre 1929 bis zum Krisenjahr 1935 ging der Güterverkehr bei der SBB 26 % zurück, was einen Einnahmenausfall von 68 Millionen Franken im Jahre ausmacht. Im Jahr 1929 beförderten die SBB 19,3 Millionen Tonnen Güter, im Jahre 1935 nur noch 14,3 Millionen Tonnen, also 5 Millionen Tonnen weniger. In diesen 5-Millionen-Tonnen-Ausfall teilen sich Autokonkurrenz und Krise etwa hälftig, wie unser Bild veranschaulicht.

De 1929 à 1935, les recettes des CFF ont diminué de 68 millions de fr. par an. Ce chiffre correspond à une chute du trafic de 5 millions de tonnes. La crise est certes responsable de ce déficit, la crise et aussi la concurrence automobile.

Der Weg der Verkehrsteilung

Der Betrieb der Bundesbahnen rentiert von allen europäischen Bahnen am besten. Pro Kilometer Bahnlänge warfen zum Beispiel im Jahre 1934 die SBB 29 000 Goldfranken Betriebsüberschuß ab, die holländischen Bahnen nur 4700 und die belgischen, dänischen, österreichischen und italienischen mußten drauflegen. Die Kehrseite der Medaille aber ist die Verschuldung von rund 3100 Millionen, das macht auf den Kilometer mehr als 1 Million Franken. Die Verzinsung und Tilgung dieser Last, mit der die Schweiz leider ebenfalls an der Spitze steht, kostet jährlich 44 000 Franken pro Kilometer. So kommt es, daß der schöne Betriebsüberschuß von schätzungsweise 70 Millionen pro 1936 von den Zinsen aufgeschluckt wird und daß dann immer noch rund 80 Millionen Franken fehlen, denn 150 Millionen sind für Zins, Abschreibungen und Rücklagen erforderlich: 150—70 = 80, und diese 80 Millionen sind eben das vielerwähnte Bundesbahndefizit, wie es für dieses Jahr vorausgesehen wird.

Dieser Fehlbetrag ist in den letzten Jahren immer größer geworden, einmal durch die Häufung der Defizite, dann wegen des allgemeinen Umsatzrückganges in den Krisenjahren und schließlich wegen der Automobil-Konkurrenz. Man sucht also eine Gesundung herbeizuführen und legte die Pläne dazu in verschiedenen Sanierungsprojekten nieder. Alle diese Projekte beabsichtigen u. a. eine Verkehrsteilung zwischen Schiene und Straße, also einen Ausgleich der Konkurrenten Bahn und Auto. Vor 1½ Jahren ist der letzte Vorschlag dieser Art, das «Verkehrsteilungsgesetz», vom Volke verworfen worden. In der Zwischenzeit hat sich die Lage der Bahnen weiter zugespitzt, während die Autotransportunternehmer sich auch untereinander schärfste Konkurrenz machen und im Grunde froh wären, wenn eine erträgliche Regelung herbeigeführt würde. Das Eisenbahndepartement hat nun einen neuen Entwurf ausgearbeitet (siehe Bild unten) und möchte ihn vom Parlament in Form eines dringlichen Bundesbeschlusses gutheißen lassen. Das Für und Wider um diesen Gesetzesvorschlag wird seit Wochen heftig diskutiert und es scheint, daß Aenderungen im Sinne einer Milderung geplant sind. Verkehrsteilung und Sanierung, wie sie der eben veröffentlichte Entwurf eines neuen, umfassenden Bundesbahngesetzes vorsieht, sind aber auch Meilensteine auf dem Weg zu einer allgemeinen Herabsetzung der Bahntarife.

Le nouveau projet «rail-route»

Plus de 3 milliards de dettes, un déficit qui ne cesse d'augmenter, un trafic en voie de diminution et avant tout la concurrence automobile, nécessitent une urgente réorganisation des CFF. Le projet «rail-route», soumis au suffrage populaire en 1935, a été rejeté. Mais l'idée a été reprise sous une autre forme par le département de M. Pilet-Golaz, idée dont nous vous présentons les points essentiels.

Die «Bindungen», welche das neue Verkehrsteilungsgesetz für die draufgängerischen Automobile vorsieht:

Les restrictions prévues par le nouveau projet «rail-route» sont:

Ueber 50 km im Umkreis wird jeglicher Fernverkehr mit einer Abgabe belastet.

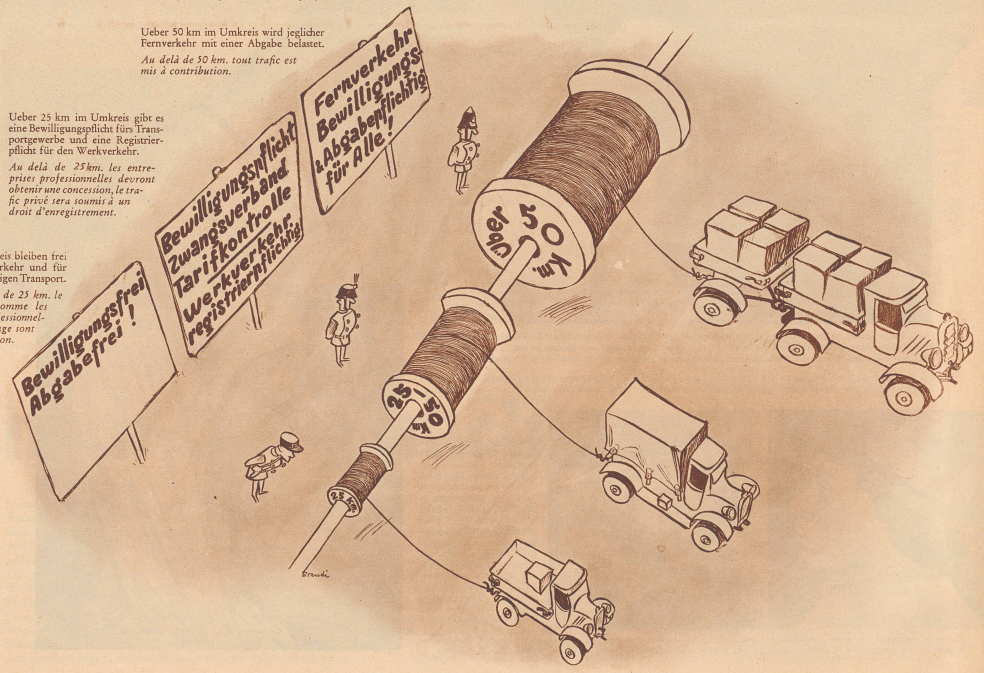
Au delà de 50 km. tout trafic est mis à contribution.

Ueber 25 km im Umkreis gibt es eine Bewilligungspflicht fürs Transportgewerbe und eine Registrierpflicht für den Werkverkehr.

Au delà de 25 km. les entreprises professionnelles devront obtenir une concession, le trafic privé sera soumis à un droit d'enregistrement.

25 km im Umkreis bleiben frei für den Werkverkehr und für den gewerbsmäßigen Transport.

Dans un rayon de 25 km. le trafic privé comme les entreprises professionnelles de camionnage sont libres d'obligation.



Der Weg des Dienens

«Wenn die Autokonkurrenz zu sehr eingeschränkt wird, werden die Bahnfrachten wieder teurer und die Bequemlichkeiten des Autotransports, das Abholen beim Absender und das Abliefern beim Empfänger fallen dahin.» Wird das so sein? Der neue Haus-Haus-Dienst der SBB, von dem wir die ersten Bilder bringen, beweist, daß sich die Bundesbahnen mit viel Geschick den Bedürfnissen des Publikums anpassen. Heute schon besteht auf fast allen Stationen die Möglichkeit, zu bescheidenen Taxen Expreß-, Eil- und Frachtgüter beim Absender abholen oder ins Haus des Empfängers liefern zu lassen. 5000 Orte sind bereits organisiert, ohne jede Vermehrung des Staatsbetriebes, allein durch Berücksichtigung vorhandener privater Unternehmungen, durch bessere Zeitausnützung des bahneigenen Personals und mittels der ohnehin zirkulierenden Postautobusse. Durch letztere findet auch nach Gegenden mit sehr schwachem Verkehr täglich mindestens eine einmalige Bestellung statt, die sie früher nicht hatten. Billigkeit und Raschheit sind die Kennzeichen des neuen Dienstes, und aus dieser Forderung ergab sich auch die Notwendigkeit einer wesentlichen Kürzung der Transportfristen für Güter gewöhnlicher Fracht. So gelangt beispielsweise an jedem beliebigen Werktag ein bis 18 Uhr in Payerne aufgegebenes Gut bereits um 24 Uhr nach Zürich, eine zu gleicherZeit in Frutigen aufgegebene Sendung anderntags um 12 Uhr nach Rheinfelden oder um 16 Uhr nach Appenzell. Das sind Verbesserungen, die sowohl für Firmen mit umfangreichem Verkehr als auch für den Privaten, der nur gelegentlich Speditionen vornimmt, eine Beschleunigung und Verbilligung bedeuten, die hinter derjenigen des ausschließlichen Autotransportes nicht mehr zurücksteht, auf langen Strecken es aber in jeder Hinsicht mit der Autokonkurrenz aufnehmen kann.

Un nouveau service: Expédition et livraison de porte à porte

Les CFF n'entendent point uniquement chercher à rétablir leur situation par des lois. Ils veulent avant tout se débrouiller en modernisant un service qui, jusqu'ici, fut le monopole presque exclusif de l'automobile: Expédition et livraison de porte à porte. Faire prendre le colis chez l'expéditeur pour le transporter, à grande ou petite vitesse et à frais minimes à la porte du destinataire. Cette organisation a le grand avantage de ne point prévoir de nouveaux frais. Elle utilisera le personnel des CFF, les autobus postaux et des entreprises privées déjà existantes.

Bearbeitung: F. A. Roedelberger
Photos: Dr. Schenker
Zeichnungen: Brandi

Mehr Beweglichkeit, Tempo und Billigkeit sind die Eigenschaften des neuen Haus-Haus-Dienstes. An Orten, wo nicht schon genügend Camionnagemittel in Gebrauch sind, bedienen sich die SBB ortsansäßiger Unternehmer und des schon vorhandenen bahneigenen Personals. Als Transportmittel dienen je nach den Verhältnissen Pferdefuhrwerke, Lieferautos, Fahrräder mit Anhängern, Handwagen und dergleichen.

Où les moyens de camionnage sont insuffisants, les CFF utilisent des chars ou des bicyclettes dont leurs employés se servent pour le service de porte à porte.

Auch dieser Lötschentaler mit seinem Maulesel arbeitet für den Haus-Hausdienst, auf Wegen, die dem Auto ohnehin nicht zugänglich sind. Der neue Dienst ist also nicht nur Abwehr der Konkurrenz, sondern auch Dienst am Kunden.

Ce paysan du Valais et son mulet facilite le service de porte à porte, sur les chemins inaccessibles à l'auto. Il ne s'agit pas seulement de lutter contre la concurrence, mais de répondre aux désirs de la clientèle.

Dieser Milchfuhrmann kommt alle Tage zur Station. Warum soll er sein Wägeli nicht etwas besser ausnützen, indem er für den Haus-Hausdienst auf der von ihm ohnehin befahrenen Strecke Botendienste tut? Das ist billig, dient dem Kunden, verschafft dem Fuhrmann Nebeneinnahmen und belastet die Bahn nicht.

Et pourquoi ne profiterait-on pas des courses régulières du laitier à la station, pour lui demander de contribuer au service porte à porte?