

**Zeitschrift:** (Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse  
**Band:** 11 (1934)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Kritisches zur Verkehrsische  
**Autor:** Burckhardt, G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-13978>

### **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:** 04.04.2025

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

G. Burckhardt, Basel.

**Kritisches zur Verkehrsische.**

Die sehr beliebt gewordene Berechnung der Verkehrsische aus den kürzesten fahrplanmässigen Fahrzeiten ist zu primitiv, um ein einigermaßen richtiges Bild der Verkehrsmöglichkeiten bieten zu können. Die Brauchbarkeit der Verkehrsmittel hängt für ernsthafte Reisen und für die Post gar nicht von der Fahrzeit der allerbesten Verbindung ab. Tritt diese doch für die meisten Stationen nur *einmal* täglich auf, bei manchen gar nur einmal wöchentlich, und das selbst auf Eisenbahnen, bei Wochenend- oder Sonntagszügen z. B. und bei direkten Verbindungen, die auf eine kurze Reisesaison beschränkt sind. Deshalb sollte man allgemein auf die schon von Galton verwendete mittlere Geschwindigkeit zurückgreifen. Bei deren Berechnung mag man Züge ausschliessen, die nur an einzelnen Wochentagen oder in kurzer Reisesaison geführt werden. Da für unsere kleinen und grossen Mittelstädte der Verkehr zwischen Stadt und Land lebenswichtig ist, verlohnt es sich wohl, auch die kleinsten Haltestellen in die Darstellung einzubeziehen. Als Grundlage der Isochronenkarte brauchen wir für jede Ausfalllinie ein Verkehrsdiagramm, das die Entfernung als Abszisse und die Reisedauer als Ordinate zeichnet. Verwenden wir dabei die geraden Entfernungen an Stelle der Bahn- oder Strassenlängen, so zeigt das Diagramm sehr deutlich, wie stark die Verkehrsmöglichkeiten durch Umwege verschlechtert werden.

Der wichtigste Faktor der Verkehrsgüte jedoch ist die Häufigkeit der Fahrgelegenheiten, auf der Bahn die Zugsdichte. Jedes Warten auf die nächste Fahrgelegenheit ist im Grunde nichts anderes als eine Verlängerung der Reisedauer. Diese Wartezeit bezeichnet der Quotient Tag: das verdoppelte tägliche Mittel der Zugzahl. Als Tag verwenden wir hier am besten 19 Stunden, da während etwa 5 Nachtstunden (bei uns von 0.30 bis 5.30 Uhr) Ankünfte und Abfahrten unerwünscht sind und ausser bei wenigen Halten von Nachtzügen völlig unterbleiben. Die drei Hauptfaktoren der Verkehrsgüte sind leicht zu einer Indexziffer zu verrechnen, wenn wir zur mittleren Fahrzeit die mittlere Wartezeit addieren und die Summe, die Reisedauer, zur geraden Distanz der Endpunkte in Beziehung bringen. Diese Beziehung leistet die Karte oder das Diagramm. Die Brauchbarkeit meiner Indexzahl möge sich an folgenden Gegenüberstellungen interessanter Verkehrsbeziehungen erweisen. Der Anfangspunkt ist für alle Basel. Alle Zahlen sind abgerundet.

(V) = Vorortbahn. (F) = Fernbahn.

		Doppelte Zugzahl	Warte- zeit	Fahr- zeit	Reise- dauer
Muttenz	V . . . . .	164	7	16	23
»	F . . . . .	56	20	7	27
Pratteln	V . . . . .	97	12	25	36
»	F . . . . .	58	20	12	31

	Doppelte Zugszahl	Warte- zeit	Fahr- zeit	Reise- dauer
Dornach V . . . . .	122	9	28	37
» F . . . . .	22,3	51	12	63
Aesch V . . . . .	88	13	30	43
» F . . . . .	21,6	53	15	68

*Zwischenhalte und Hauptbahnhöfe.*

Villnachern . . . . .	15,2	75	83	158
Brugg . . . . .	22,3	51	74	125
Tecknau . . . . .	24	47	49	96
Olten . . . . .	47,4	24	49	73
Zofingen . . . . .	22,6	51	72	122
Wynigen . . . . .	11,4	100	137	237
Burgdorf . . . . .	21,9	52	112	164
Zollikofen . . . . .	11,4	100	170	270
Bern . . . . .	25,1	45	147	192
Grafenstaden . . . . .	11,6	98	243	341
Strassburg . . . . .	33,6	34	163	197
St. Georgen . . . . .	17,4	66	103	169
Freiburg i. Br. . . . .	34,8	33	77	110

*Neben- und Hauptbahnen.*

Etzgen . . . . .	15	80	83	163
Effingen . . . . .	16	70	72	142
Hölstein . . . . .	18,7	61	58	119
Sissach . . . . .	34	34	34	68
Waldighofen . . . . .	6	190	120	310
Liesberg . . . . .	20,6	55	51	106

*Alle Züge (A) und Schnellzüge (S).*

Zürich A . . . . .	30	38	110	148
» S . . . . .	17,3	66	82	148
Luzern A . . . . .	19,2	60	105	164
» S . . . . .	15,6	73	92	165
Bern A . . . . .	25,1	45	147	192
» S . . . . .	15,1	76	123	199
Mühlhausen A . . . . .	44,1	26	37	63
» S . . . . .	30,1	38	29	66
Colmar A . . . . .	26	44	91	135
» S . . . . .	20	58	72	130
Strassburg A . . . . .	33,6	34	163	197
» S . . . . .	22	52	120	172
Freiburg i. Br. A . . . . .	34,8	33	77	110
» S . . . . .	22,5	51	53	104

*Die zwei Bahnen nach Biel.*

Ueber Münster . . . . .	17,6	65	115	180
Ueber Olten . . . . .	12,5	91	141	232
Beide . . . . .	30,1	38	125	163

Wir beginnen den Gang durch die Tabelle mit dem 2. Abschnitte. Er stellt neben mehrere Hauptbahnhöfe die unmittelbar vorausgehenden Zwischenhalte und zeigt am deutlichsten, wie das erwähnte

Diagramm des Bahnverkehrs aussieht. Auf einer ungefähr konstanten Wartezeit baut sich eine von Halt zu Halt wachsende Fahrzeit auf, bis nach dem letzten Zwischenhalte ein Hauptbahnhof folgt. Hier sinkt die Wartezeit, weil mehr Züge halten; zugleich sinkt die mittlere Fahrzeit, weil die hinzukommenden Züge schneller fahren. Um zu sehen, wie sich die Verkehrsgablung im Diagramm auswirkt, vergleiche man Zofingen (2) \*) Luzern, Bern (4) und Biel (5) mit Olten (2) oder (in 4) Colmar und Strassburg mit Mülhausen, endlich Sissach (3) mit Pratteln (1) oder Effingen (3) und Tecknau (2) mit Muttenz (1).

Im 3. Teile liegen die Halte eines Paares jedesmal gleich weit von Basel entfernt an zwei sehr verschiedenen Bahnen, der erste an einer mit Dampf betriebenen Neben-, der zweite an einer elektrischen Hauptbahn. Es zeigt sich, dass zum Unterschiede der Reisedauer die Wartezeit meist beträchtlich mehr beträgt als die Fahrzeit.

Der 4. Teil vergleicht die Chancen des Fahrgastes, der alle Züge in Betracht zieht, mit denen eines andern, der wenn möglich nur Schnellzüge benützt. Der Zuwachs an mittlerer Fahrzeit, den der erste in Kauf nimmt, hält auf der Strecke Basel—Zürich dem Zuwachs an Wartezeit die Waage, dem sich der andere unterzieht. Beinahe ebenso stehen die Chancen auf den drei folgenden Strecken. Einen kleinen Vorsprung erkaufte sich der Schnellzugsbenützer auf Fahrten nach Kolmar und Freiburg. Nach Strassburg wird nur noch der Mittellose im langsamen Zuge fahren.

Nach Biel führt neben der Bahn über Delsberg und Münster die zwar flachere und gestrecktere, doch längere über Olten, dessen verwickelter Verkehrsknoten auch längere Aufenthalte bedingt. Der letzte Teil der Tabelle zeigt, wie sich die beiden Möglichkeiten zu kürzerer Wartezeit und mittlerer Fahrzeit kombinieren.

Am deutlichsten erweist sich die Brauchbarkeit meiner Zahlen im 1. Teile der Tabelle. Die hier angeführten Vorort- und Fernbahnpaare eignen sich zur Vergleichung, weil sie alle elektrisch betrieben werden, ungefähr gleich fern vom mittlern Standorte Basels beginnen und auch die in Betracht fallenden Vorortviertel ähnlich berühren. In der Verschiedenheit der erhaltenen Zahlen drückt sich also nur das Wesen der Vorort- und der Fernbahnen aus. Bei den ersten dauert die Fahrt reichlich doppelt so lang. Dennoch hat die Vorortbahn dank ihrer winzigen Wartezeit den Verkehr fast völlig an sich gerissen. Nur der Bahnhof Pratteln mit den langsamen und den beschleunigten Zügen der beiden Bahnen nach Zürich und nach Olten, also eine der verkehrsreichsten Strecken, kann sich zahlenmässig noch gegenüber der Vorortbahn behaupten. Tatsächlich überwiegt der Vorteil niedriger Abonnementspreise den Nachteil der ungünstigen Lage des Bahnhofs. Die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse stimmen also mit meinen Zahlen sehr gut überein. (A.-Ref.)

\*) Die eingeklammerte Zahl nennt den Abschnitt der Tabelle.