

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. 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: 18.03.2025

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

SBB auf neuen Wegen

Der Weg der Verkehrsteilung

Der Betrieb der Bundesbahnen rechnet von allen europäischen Bahnen am besten. Pro Kilometer Bahnlänge waren zum Beispiel im Jahre 1934 die SBB 29 000 Goldfranken Betriebsüberschuss ab, die holländischen Bahnen nur 4702 und die belgischen, dänischen, österreichischen und tschechischen nur 2000 bis 3000. Die Kehrtüte der Medaille aber ist die Verbilligung von rund 1100 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 schon Betriebsüberschuss von schätzungsweise 70 Millionen pro 1936 von den Zinsen aufgeschluckt wird und daß dann immer noch rund 82 Millionen Franken fehlen, denn 1935-Millionen sind für Zins, Abschreibungen und Rücklagen erforderlich 150-70=80, und diese 80 Millionen sind eben das veraltete Bundesdefizit, wie es für diesen Jahr vorausgesehen wird.

Dieser Füllort ist in den letzten Jahren immer größer geworden, einmal durch die Häufung der Defizite, dann wegen des allgemeinen Umsatzrückganges in den Krafteinheiten und schließlich wegen der Automobil Konkurrenz. Man sucht also eine Gesundung herbeizuführen und legt die Pläne dazu in verschiedenen Sanierungsprojekten nieder. Alle diese Projekte beschließen zu, eine Verkleinerung zwischen Seltene und Straß, also einen Ausgleich der Konkurrenz Bahn und Auto. Vor 13 Jahren ist der letzte Vorschlag dieser Art das «Verkehrsteilungsgesetz», vom Volk verworfen worden. In der Zwischenzeit hat sich die Lage der Bahnen weiter verschlechtert, während die Autotransporternehmer sich auch untereinander scharfe Konkurrenz machen und im Grunde froh wären, wenn eine energiegeliche Regelung herbeigeführt würde. Das Eisenbahndepartement hat nun einen neuen Entwurf ausgearbeitet (siehe Bild unten) und möchte ihn vom Parlament in Form eines dringlichen Bundesbeschlusses durchdrücken lassen.

Der Weg des Dienens

«Wenn die Autokonkurrenz zu sehr eingeschärft wird, werden die Bahnfahrten wieder teurer und die Bepfeilung der Autotransporter, die Abholer beim Abseher und das Abfahren 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 besetzt auf fast allen Stationen die Möglichkeit, zu bescheidenen Taxen Express-, Eil- und Frachtgüter beim Abseher abholen oder im Haus des Empfängers liefern zu lassen. 5000 Orte sind bereits organisiert, ohne jede Verbilligung des Staatbetriebes, allein durch Berücksichtigung vorhandener privater Unternehmungen, durch bessere Zeiteinsetzung des bisherigen Personals und mittels der ohnehin zurückkehrenden Postautos. Durch letztere findet auch nach Gegenden mit sehr schwachem Verkehr täglich mindestens eine einmalige Bestellung statt, die zu früherer Zeit hatten. Billigkeit und Raschheit sind die Kennzeichen des neuen Dienstes, und aus dieser Förderung ergibt sich auch die Notwendigkeit einer wesentlichen Kürzung der Transportfristen für Güter gesundheitlicher Fracht. So gelangt beispielsweise zu jedem beliebigen Werktag ein bis 18 Uhr in Payerne aufgegebenes Gut bereits um 24 Uhr nach Zürich, eine zu gleicher Zeit in Frauen aufgegebenes Sendung unterliegt um 12 Uhr nach Rheinfelden oder um 16 Uhr nach Appenzel. Das und Verbesserungen, die sowohl für Firmen mit umfangreichem Verkehr als auch für den Privaten der nur gelegentlich Expeditionen vornehmen, eine Beschleunigung und Verbilligung bedeuten, die hinter derjenigen des ausschließlichen Autotransportes nicht mehr zurückbleiben, auf langen Strecken es aber in jeder Hinsicht mit der Autokonkurrenz aufnehmen kann.

Un nouveau service: Expédition et livraison de porte à porte

La CFF s'intéresse point uniquement à rétablir leur situation par des taxes. Ils veulent avant tout se débarrasser au maximum un service qui, jusqu'ici, leur a monopolisé presque exclusif de l'automobile: l'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 prélever de nouveaux frais. Elle utilisera le personnel de la CFF, les autobus postaux et des entreprises privées déjà existantes.

BRUNNINGER, F. A. BUCHHEIMER
PROJEKTIONEN & KUNSTWERKE
ZÜRICH-BAHNSI



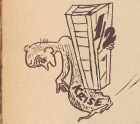
Mehr Billigkeit, Tempo und Billigkeit sind die Eigenschaften des neuen Haus-Haus-Dienstes. An Orten, wo nicht schon genügend Kommissionen in Gebrauch sind, bedienen sich die SBB ebenfalls Unternehmungen und die schon vorhandenen fahrbereiten Personen. Als Transportmittel dienen je nach den Verhältnissen Herdfuhrwerke, Lieferwagen, Fahrrad mit Anhänger, Handwagen und Bergelassen.

Ob die Systeme des Kommissionen sind unzureichend, die CFF bedienen sich über ein der Bicyclisten, deren ihre employés se servent pour le service de porte à porte.

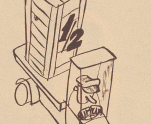


Auch dieser Lieferant mit seinem Multi-Teilnehmer arbeitet für den Haus-Hausdienst, auf Wagen, die dem Auto ebenfalls nicht zugänglich sind. Der neue Dienst ist also nicht nur Abwehr der Konkurrenz, sondern auch Dienst am Kunden. Das im Bild, dient dem Kunden, verschafft dem Publikum Nebenarbeiten und belastet die Bahn nicht.

Es erwarten sie profitieren auf der Seite der Posten, erpedieren die Lieferungen zu La station, pour lui demander de contribuer au service porte à porte!



Nicht nur das Auto hat den Bahnen Verkehr entzogen, sondern auch die allgemeine Wirtschaftskrise. Vom vorigen Jahre 1929 bis zum Krisenjahr 1933 ging der Güterverkehr bei den SBB 26 1/2 Prozent, was einen Einminderungsfall von 68 Millionen Tonnen Gütern im Jahre 1933 auf noch 143 Millionen Tonnen, also 5 Millionen Tonnen weniger, in diesem 5-Millionen-Tonnen-Ausfall teilen sich Autokonkurrenz und Krise etwa hälftig, wie unser Bild veranschaulicht.



De 1929 à 1933, les recettes de la CFF ont diminué de 88 millions de fr. par an. Ce chiffre correspond à une chute de trafic de 3 millions de tonnes. La crise est certes responsable de ce déficit, la crise et aussi la concurrence automobile.

Le nouveau projet «rail-route»

Plus de 3 milliards de dettes, un déficit qui ne cesse d'augmenter, un trafic en voie de déclin et devant tout la concurrence automobile, nécessitent une urgente réorganisation des CFF. Le projet «rail-route», soumis au suffrage populaire en 1933, 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.

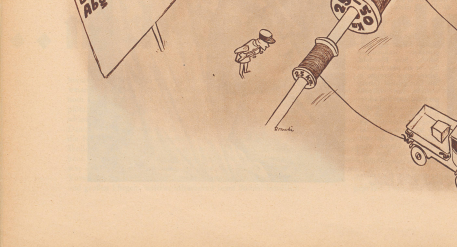
Die «Bindungen», welche das neue Verkehrsteilungsgesetz für die draufgängerischen Automobile vorsieht:

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

Über 50 km im Umkreis wird teglicher Fernverkehr mit einer Abgabe belassen. Au delà de 50 km, tout trafic est mis à contribution.

Über 25 km im Umkreis können für ein Bewilligungsgeld für Transporterwerb und eine Registriergebühr für den Werkverkehr. Au delà de 25 km, les entreprises professionnelles devront obtenir une concession, le trafic sera soumis à un droit d'enregistrement.

25 km im Umkreis können für den Werkverkehr und für den gewerblichen Transport. Dans un rayon de 25 km, le trafic sera soumis à un droit d'enregistrement.



Über 50 km im Umkreis wird teglicher Fernverkehr mit einer Abgabe belassen. Au delà de 50 km, tout trafic est mis à contribution.

Über 25 km im Umkreis können für ein Bewilligungsgeld für Transporterwerb und eine Registriergebühr für den Werkverkehr. Au delà de 25 km, les entreprises professionnelles devront obtenir une concession, le trafic sera soumis à un droit d'enregistrement.

25 km im Umkreis können für den Werkverkehr und für den gewerblichen Transport. Dans un rayon de 25 km, le trafic sera soumis à un droit d'enregistrement.