Der Warenverkehr der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen

Autor(en): **Bandi, F.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **35 (1945)**

Heft 35

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-648503

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der Warenverkehr

der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen

Der Warenverkehr schmalspuriger Vororts- und Ueberlandbahnen tritt im allgemeinen wenig in Erscheinung. Keine weiträumigen Güter- und Rangierbahnhöfe ziehen hier die Aufmerksamkeit auf sich. Die imposanten Schlangen von Güterzügen zu 120 und mehr Achsen fehlen, und die Zugsgewichte ergeben selten dreistellige, geschweige denn vierstellige Zahlen. Der Transport von Gütern, Gepäck, Tieren und Post spielt sich bei diesen Schmalspurbahnen vielmehr in einem unauffälligen Rahmen ab, über den man leicht hinwegsieht. So kommt es, dass der Umfang ihres Warenverkehrs recht häufig unterschätzt und dementsprechend ihre Bedeutung für das Wirtschaftsleben verkannt wird. Ebensowenig aber wie der menschliche Körper für einen gesunden Haushalt nur mit den grossen Arterien auszukommen vermag, vielmehr eines ausgedehnten, gut arbeitenden Netzes feiner und feinster Aederchen bedarf, ebensowenig genügt für die glücklicherweise stark dezentralisierte schweizerische Wirtschaft das Netz der Haupt- und Normalbahnen. Die vielen schmalspurigen Nebenbahnen bilden dazu eine unentbehrliche Ergänzung. Man könnte sie, um im Vergleiche zu bleiben, die Kapillaren des Verkehrs nennen.

Es ist der Zweck dieses Artikels, an Hand des Beispieles der VBW unrichtige Vorstellungen zu korrigieren und zu zeigen, welche Rolle in unserer Volkswirtschaft auch kleine Eisenbahnunternehmungen spielen.

Das Einzugsgebiet der VBW ausserhalb der Stadt weist teilweise vollständig ländlichen Charakter auf, sein grösserer Teil hingegen besteht aus Vororten verschiedener Art, vom ausgesprochenen Siedlungstyp bis zur industrie- und gewerbereichen Ortschaft. Immerhin ist die Struktur und die verkehrsgeographische Lage des Einzugsgebietes derart, dass der Personenverkehr den Warenverkehr wesentlich übertrifft. Bloss ein Drittel bis ein Viertel der Einnahmen stammen aus dem Warenverkehr (bei den SBB über 60 Prozent!). Die VBW stehen mit diesem Anteil unter dem Mittel aller schweizerischen Schmalspurbahnen, die gesamthaft gegen zwei Fünftel ihrer Einnahmen aus dem Warentransport erhalten. Das Unternehmen stellt also in dieser Beziehung ein eher ungünstiges Beispiel dar; dennoch weist sein Warenverkehr für sich allein betrachtet einen ganz respektablen Umfang auf, der zeigt, dass die Bahn ihren Anwohnern auch im Sachentransport grosse Dienste leistet. Einige Zahlen mögen das dartun.

Im Jahre 1944 beförderten die VBW an Waren, (Güter, Gepäck und Expressgut, Poststücke) rund 70 000 Tonnen. Das sind 7000 Wagenladungen zu 10 Tonnen oder Wagen mit einer gesamten Zugslänge von rund 70 Kilometer = Distanz Bern—Olten.

Das Verkehrsaufkommen an Gütern allein erreichte 1944 über 66 000 Tonnen, die sich auf rund 75 000 Sendungen verteilten. Das sind pro Werktag etwa 220 Tonnen bzw. 250 Sendungen. Von den 9 Güterabfertigungsstellen der Bahn bewältigten die beiden wichtigsten, nämlich Worb-Dorf und Deisswil, folgende Mengen:

Worb-Dorf	33 000 Sendungen	17 000 Tonnen.
Deisswil	10 000 Sendungen	35 000 Tonnen.

Ein beträchtlicher Teil dieser Güter (Wagenladungen und Stückgut) ist mit Normalbahnwagen auf Rollschemeln, d. h. ohne Umlad auf den Uebergangsstationen von der Normal- zur Schmalspur und umgekehrt, befördert worden. Sind doch im genannten Jahre mehr als 4000 Normalbahn-Güterwagen auf das VBW-Netz übergegangen. Diese Zahl entspricht rund 70 Güterzügen zu 60 Wagen mit einer Gesamtlänge von mehr als 40 Kilometer = Distanz Bern—Spiez. Mehr als die Hälfte dieser Normalbahnwagen war für die Station Deisswil bestimmt, wo der grösste Verfrachter der VBW, die Karton- und Papierfabrik Deisswil, liegt.

Der Gepäck- und Expressgutverkehr darf sich ebenfalls sehen lassen. 1943 transportierten die VBW weit über 3000 Tonnen (= 300 Wagenladungen zu 10 Tonnen).

An Poststücken sind 1943 635 Tonnen befördert worden.

Es handelt sich dabei um

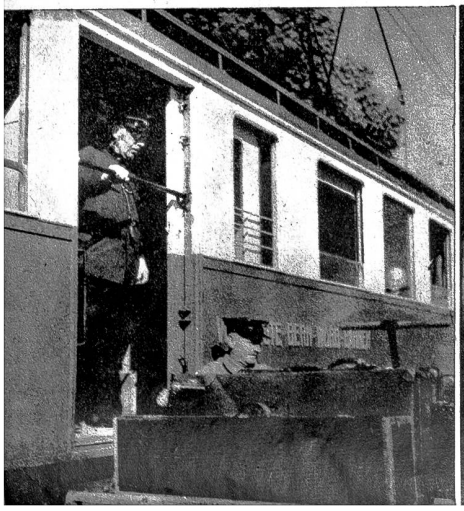
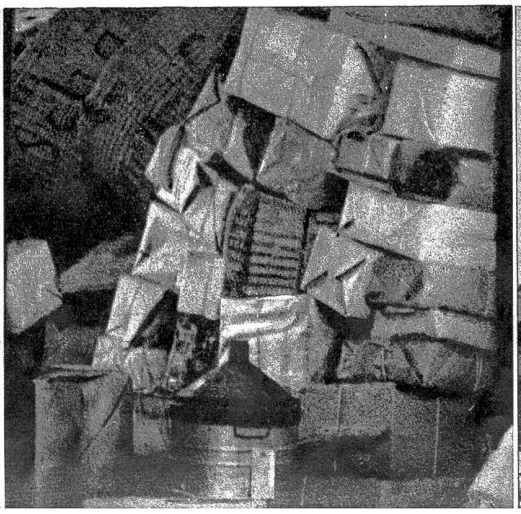
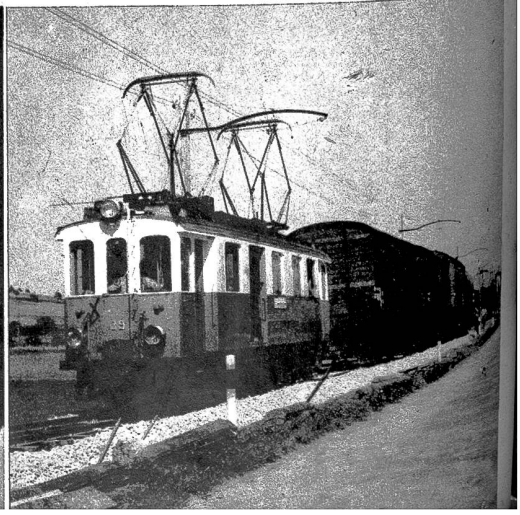
191 000	Pakete bis zu 5 Kilo
27 000	Pakete über 5 Kilo
Total 218 000	Poststücke (ohne Briefsäcke).

Im Jahre 1944 waren es sogar rund 250 000 Pakete.

Aus solchen Zahlen geht klar das grosse Interesse hervor, welches die Postverwaltung am guten Funktionieren der schweizerischen «Verkehrs-Kapillaren» besitzt.

Wie die meisten Bahnen ihrer Gattung sind auch die VBW mit den Güter- und Gepäcktarifen in das gesamtschweizerische Bahntarif-System eingebaut. Das bedeutet, dass Warensendungen nach und von allen Landesgegenden direkt abgefertigt werden können und unterwegs nicht durch eine sog. Umbehandlung aufgehalten werden. Ausserdem sind die VBW verschiedenen internationalen Tarifen angeschlossen und daher in der Lage, die entsprechenden Vorteile zu bieten.

Die Beförderungspläne, die einen möglichst raschen Transport der Güter sichern sollen, werden in enger Zusammenarbeit mit den SBB aufgestellt, so dass auch in dieser Beziehung die Kunden der Bahn eine möglichst gute Transportleistung erhalten.

All diese Umstände, wie weitgehend umladfreie Beförderung in Normalbahnwagen, Anwendung direkter schweizerischer und internationaler Tarife usw., bringen es mit sich, dass das Einzugsgebiet der VBW über einen Warentransportdienst verfügt, der seinen Bewohnern kaum zum Bewusstsein bringt, dass sie es nicht mit einer grossen normalspurigen Durchgangslinie zu tun haben, sondern mit einer bescheidenen schmalspurigen Eisenbahn, für die der Volksmund stets nur das Diminutiv übrig hat.

Dr. F. Bandi.