Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 28 (1934)
Heft: 20

Artikel: Eisenbahn und Auto
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-927000

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: 08.07.2025

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

Zur Belehrung

Eisenbahn und Auto.

Vor zwei- und dreihundert Jahren spielte sich ein großer Teil des Verkehrs auf dem Wasser ab. Flußabwärts mit der Strömung ging es leicht; flußaufwärts wurden die Schiffe gezogen.

Später wurden die Landwege immer mehr verbessert; es wurden gute Straßen gebaut. Nun verlegte sich ein großer Teil des Verkehrs vom Wasserweg auf den Landweg. Die Güter wurden auf der Landstraße von Ort zu Ort befördert, und die Leute reisten zu Fuß und per Wagen auf den großen Landstraßen.

Vor hundert Jahren kamen die Eisenbahnen auf. In kurzer Zeit zog das Dampfroß den Verkehr an sich. Auf den Straßen wurde es einsam. Fuhrleute, Wagner, Sattler, Schmiede und andere Berufsleute verloren ihre Arbeit. Auch die Gasthöfe mit den großen Stallungen an den Landstraßen standen verlassen da und waren entwertet.

Heute hat die Eisenbahn selbst wieder einen starken Konkurrenten erhalten. Das sind die Kraftfahrzeuge aller Art (Personenautos, Lastwagen, Motorvelos). Diese neuen Verkehrsmittel bedeuten wieder einen großen Fortschritt. Sie sind zum Teil bequemer als die Bahn. Die Fahrten sind nicht an ein Geleise gebunden, und man braucht sich an keinen Fahrplan zu halten. Die Waren können vom Absender direkt zum Empfänger geführt werden; das Umladen fällt weg. Daher hat die Zahl dieser Fahrzeuge sehr stark zugenommen.

	1910	1931
Personenwagen	2 276	63 945
Autobusse	—	1 161
Lastwagen	326	17 195
Traktoren	—	2 032
Motorräder	7 249	46 875

131 208 Motorfahrzeuge aller Art fahren heute auf den schweizerischen Straßen. Im Jahre 1910 traf es auf 515 Einwohner ein solches Fahrzeug, heute schon auf 31 Einwohner. Dazu kommen noch 863 959 Velos im Jahr 1932.

Kein Wunder, daß die Straßen heute wieder sehr belebt sind, manchmal nur zu belebt. An vielen Orten ist der Verkehr auf der Straße lebensgefährlich. Die Unfälle mehren sich von Jahr zu Jahr. Im Jahr 1931 zählte man in der Schweiz 15 407 Straßenunfälle, also täglich mehr als 40. Im gleichen Jahr wurden 398 Personen auf der Straße getötet.

Die Eisenbahnen klagen, daß ihnen diese Motorfahrzeuge einen großen Teil des Verkehrs wegnehmen. Sie machen schlechte Geschäfte, besonders jetzt in der Zeit der Krise. Die Bahn ist im Nachteil gegenüber den Autos. Sie muß alles transportieren. Das Auto aber ist frei. Es kann Frachten ablehnen, die ihm nicht passen. Die Bahn mußte eigene Bahnlinien bauen. Das kostete viel Geld. Die Bahn hat daher große Zinsenlasten für die Bahnanlagen. Die Straßen aber waren schon da; der Motorfahrer konnte diese benützen. Freilich müssen die Besitzer von Motorfahrzeugen nun auch große Abgaben zahlen. Diese Steuern werden benützt, um die Straßen zu verbessern.

Die Bundesbahnen seufzen unter einer schweren Schuldenlast. Es sind die Ankaufskosten, die Auslagen für Bahnbauten, besonders für die Elektrifizierung. Die Schulden betragen rund drei Milliarden Franken. Wie viel müssen die Schweizerischen Bundesbahnen aufbringen zur Verzinsung ihrer Schuld? Zirka 120 Millionen Franken, also etwa 30 Franken auf den Kopf der Bevölkerung. Woher dieses Geld nehmen? Aus dem, was die Bundesbahnen mehr einnehmen als ausgeben. Im Jahr 1929 betrug dieser Ueberschuß noch die Summe von 133 Millionen Franken. Also konnten die Bundesbahnen den Zins geben, und es blieb noch ein Gewinn von 13 Millionen. Schon im Jahr 1931 waren aber die Einnahmen nur noch 104 Millionen größer als die Ausgaben. Im Jahr 1932 wurde es noch schlimmer. Für das Jahr 1934 berechnete man einen Fehlbetrag von 60 Millionen Franken. Die Krise ist nicht vorüber, sie wird im Gegenteil immer schlimmer. Die Gütertransporte gehen zurück, die Leute reisen weniger. Und immer mehr Verkehr wandert von der Schiene auf die Straße ab. So kommen die Bahnen immer mehr in Not. Die jährlichen Fehlbeträge müssen natürlich gedeckt werden. Man muß neues Geld leihen. Dadurch wird die Zinsenlast immer größer.

Jeder Hausvater weiß, daß man nicht immer nur neue Schulden machen kann. Auch die Behörden sehen ein, daß es so nicht weiter gehen kann. Wie jedes Geschäft, sollen die Bundesbahnen ihre Schulden regelmäßig verzinsen und abzahlen können. Ein Teil der Schulden soll auf den Staat, auf die Eidge-

nossenschaft übertragen werden. Dann wird die Zinsenlast für sie kleiner. Freilich werden damit die Schulden des Bundes größer und müssen auch verzinst werden. Der Bund behilft sich dann so, daß er die Steuerschraube noch etwas mehr anzieht.

Ferner wird ein Abkommen zwischen Bahn und Auto geschaffen. Die beiden Verkehrsmittel sollen sich in Zukunft in die Arbeit teilen: der Fernverkehr durch die Bahn, der Nahverkehr durch das Auto. Güter und Tiere, die weiter als 30 km zu spedieren sind, übernimmt die Bahn zur Beförderung. Unter 30 km aber regiert das Auto, wenn nicht ausdrücklich Bahntransport verlangt wird. Auf diese Weise soll der Kampf zwischen Bahn und Auto beigelegt werden. Jedes Verkehrsmittel erhält diejenige Aufgabe, die es am besten lösen kann. Der Personenverkehr bleibt gleich wie bisher.

Nicht nur die Bundesbahnen leiden Not, sondern auch die Privatbahnen. Diese haben auch Schulden im Betrage von etwa 900 Millionen Franken. Auch ihnen hat die Straße viel Verkehr abgenommen, und sie rufen auch um Hilfe. Der gewöhnliche Mann kann nicht verstehen, wie diese Schuldenlasten einmal abgetragen werden können, besonders wenn die schlimmen Zeiten noch lange anhalten. Hier kann man nur hoffen.

Ich will — und ich kann!

Alexander der Große wurde einmal in einer Schlacht geschlagen. Sein Heer wurde zersprengt, er selbst aber konte sich nur mit großer Mühe das Leben retten, indem er sich in eine Ruine flüchtete. Dort saß er hinter zerfallenen Mauern und dachte niedergeschlagen über das grausame Geschick nach, das ihn heimgesucht hatte. Wie er so planlos zu Boden starrte, da sah er eine Ameise, die sich bemühte, ein Stücklein Holz, das viel größer war als sie selbst, aufzuheben und wegzutragen. Wohl zwanzigmal versuchte sie es, und zwanzigmal ward ihr die Last zu schwer, zwanzigmal mußte sie das Holzstückchen fallen lassen. Aber sie ließ sich nicht entmutigen. Und siehe! Zum einundzwanzigstemal gelang es ihr, das Holzstückchen zum nahen Ameisennest zu befördern. Als Alexander der Große dies gesehen hatte, wußte er, was er zu tun hatte. Er schlich hervor, sammelte im geheimen seine Kriegsleute und zog dem Feind entgegen und — schlug ihn. — Wir aber lernen daraus gar manches. Erstens: Das Leben ist ein Kampf. Und ein jeder von uns wird in diesem Kampf Niederlagen erleben. Wahrscheinlich auch Du, junger Mensch, der Du mitten im Leben stehst! Aber wenn es Dir auch oft scheinen will, es sei nirgends ein Ausweg zu finden, dann denk an die Ameise. Dann versuch's halt immer und immer wieder mit dem alten Weg, wenn Du keinen neuen zu finden vermagst, zwanzigmal, wenn nötig — und Du wirst siegen!

Friedr. Bieri.

Pumpen.

Müde und durstig komme ich auf die Eisenbahnstation. Gar zu gerne hätte ich noch einen Schluck Wasser. Aber der Brunnen vor der Station schien ausgetrocknet zu sein. Doch halt, da ist ein Hebel. Da kann man pumpen, und der Brunnen spendet frisches Wasser. Eine herrliche Einrichtung, so eine Pumpe. Sie ist wie die gute Fee im Märchen, die den Wunsch sofort erfüllt.

So denkt wohl auch Köbi. Ihm fehlt zwar nicht Wasser, sondern Geld. Sein Beutel ist leer. Und doch sollte er Verschiedenes kaufen. „Da gehe ich einfach zu meinem lieben Freund und Schicksalsgenossen Edi, den pumpe ich an. Sicher gibt er mir Geld.“ Richtig, der gute Edi gibt ihm zehn Franken, und nach einigen Tagen noch einmal fünf Franken. Er ist auch so unvorsichtig, keine Quittung zu verlangen. Hoch und heilig verspricht Köbi, das Geld am nächsten Zahltag zu bringen. Aber Edi wartet vergeblich. Er mahnt seinen Schuldner. Köbi hat allerlei Ausreden. Edi wartet wieder; er wird nun bös und macht Vorwürfe. Schon ist mehr als ein Jahr vorbei. Edi mahnt wieder. Da wird Köbi unverschämt und sagt, er sei überhaupt nichts schuldig. Was soll Edi machen? Nichts kann er machen. Er hat ja keinen Beweis in der Hand, keine Quittung. So muß er sein Geld verlieren. Dazu hat er noch großen Verdruß und lebt nun in Feindschaft mit seinem frühern Freund. Aber auch für Köbi war dieser Pump ein Schaden. Er kam in Schulden und wurde ein Lügner und Betrüger. Borgen bringt Sorgen, für beide Teile.

Gewiß kann es jedem passieren, daß er plötzlich in Not kommt und nicht mehr weiß wo aus. Liebe Gehörlose, dann gehet nicht zu euren Schicksalsgenossen, um sie anzupumpen. Schreibet eurem Taubstummenseelsorger oder eurem Fürsorgeverein. Dort weiß man Rat und leistet,