

# Die Lasten und Leistungen der schweizerischen Eisenbahnen für Staat, Volk und Wirtschaft

Autor(en): **Andreae, C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 6

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-52309>

## **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.

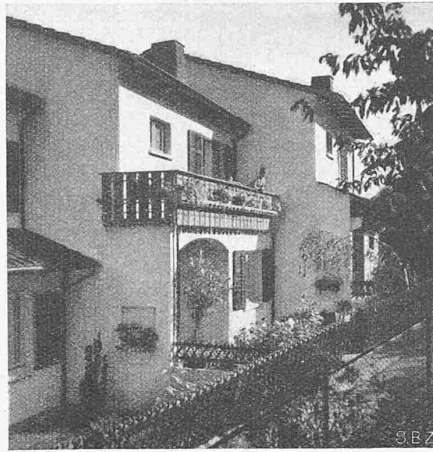


Abb. 4 und 5. Häusergruppe am Bahnweg aus NW. — Dipl. Baumeister H. AEBERLI, Kilchberg

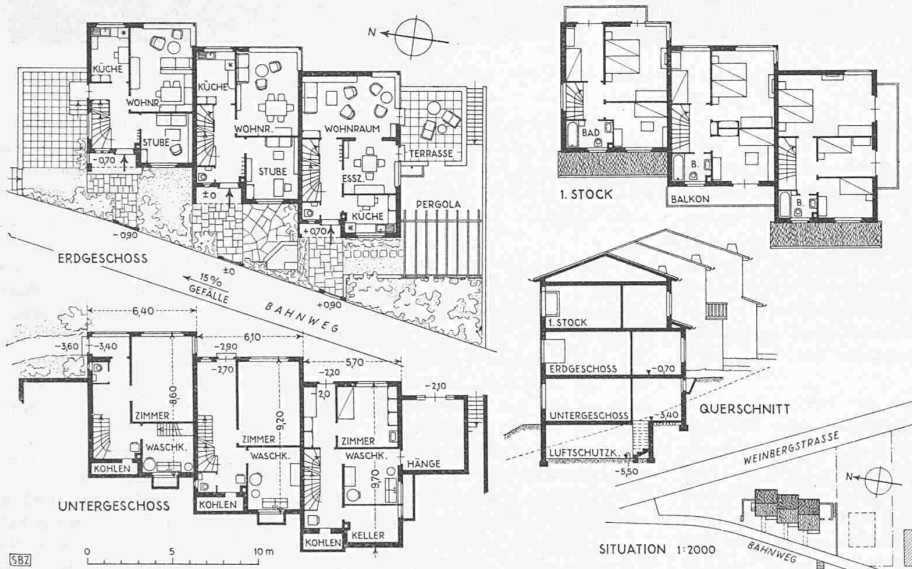


Abb. 1. Grundrisse und Schnitte 1:400, Lageplan 1:2000

Nuancen: die originelle Durchführung einer einheitlichen Dachebene für die ganze Ostseite (s. Abb. 2 u. 3) und die Rücksichtnahme auf das gegen Norden spitz zulaufende Grundstück dadurch, dass die Häuser im Grundriss umso breiter und weniger tief sind, je näher sie jener Ecke liegen (Abb. 1). Obwohl die drei Häuser durch die östliche Dachhälfte und durch die architektonische Haltung zu einem einheitlichen Ganzen verbunden sind, ist doch innerhalb dieses Rahmens bei jedem Haus eine gewisse Individualisierung zu verzeichnen, die sich auch in der liebevollen Gestaltung der kleinen Vorgärten zeigt. Die ganze Anlage entspricht in natürlichster Art dem Hanggelände, dem Verlauf des dieses schief durchschneidenden Bahnweges und der Berücksichtigung von Wind- und Aussicht-Richtung (Südost). Der Bau konnte erst nach reiflicher Prüfung, u. a. durch die kant. Heimatschutzkommission, mit Ausnahmebewilligung erstellt werden, und es gebührt den zuständigen Behörden, besonders Gemeindeingenieur A. Bräm S.I.A., Dank dafür, dieser wohlgelegenen Lösung gegen private Widerstände zum Durchbruch verhelfen zu haben. — Baujahr 1939/40, Baukosten 70 Fr./m<sup>3</sup>.

### Die Lasten und Leistungen der schweizerischen Eisenbahnen für Staat, Volk und Wirtschaft<sup>1)</sup>

Die Bundesversammlung hat einem Kredit von 125 Mio Fr. für die Privatbahnhilfe zugestimmt, über dessen Verteilung gegenwärtig verhandelt wird. Mit Botschaft vom 19. Dezember 1941 hat sodann der Bundesrat der Bundesversammlung eine Ver-

<sup>1)</sup> Die Lasten und Leistungen der schweizerischen Eisenbahnen für Staat, Volk und Wirtschaft von Dr. Willy Spörri, Heft 4 der «Schweizerischen Beiträge zur Verkehrswissenschaft», herausgegeben von Dr. iur. F. Volmar, Prof. an der Universität Bern unter Mitwirkung von Dr. iur. F. Hess, Direktor des Kreises III der SBB, Ing. Dr. H. Hunziker, Gen.-Dir. P. T. T., Ing. P. Kradolfer, Gen.-Dir. der SBB. Verlag Stämpfli & Cie., Bern 1941. Preis geb. Fr. 5.50. (Heft 1 bis 3 vgl. SBZ, Bd. 118, S. 25, 67 und 304).

fassungsänderung vorgeschlagen, die die Grundlage bilden soll für ein Gesetz, das den Transport auf der Eisenbahn, der Strasse, zu Wasser und in der Luft regelt. Dieses sollte unter Dach sein, wenn am 15. August 1945 die befristete Autotransportordnung abläuft. Die Sanierung der SBB gehört ebenfalls zu den dringenden Aufgaben, und eine vorberatende Kommission hat einen Entwurf zu einem neuen Eisenbahngesetz ausgearbeitet, da sich eine Revision des in vielen Teilen veralteten und überholten schweizerischen Eisenbahnrechtes immer gebieterischer aufdrängt. Die wissenschaftliche Untersuchung der einschlägigen Rechts- und Wirtschaftsverhältnisse und deren Bekanntmachung sind daher in diesem Zeitpunkt, wo sich die Öffentlichkeit in allernächster Zeit eingehend mit diesen Fragen wird beschäftigen müssen, höchst aktuell. Das hat wohl die Herausgeber veranlasst, kurz nacheinander in den «Schweiz. Beiträgen zur Verkehrswissenschaft» zwei Arbeiten aufzunehmen, die sich mit diesen Problemen befassen, die Arbeit von Dr. H. R. Meyer über das Problem Schiene/Strasse<sup>2)</sup> und die vorliegende, deren Inhalt wir im Folgenden kurz darstellen möchten.

Bei den Diskussionen in der Presse und im Publikum über die wirtschaftliche Lage unserer Eisenbahnen und ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber andern Verkehrsmitteln werden im allgemeinen, weil zu wenig bekannt oder als selbstverständlich hingenommen, die Lasten und Leistungen übersehen, die Gesetzgebung und Tradition den Bahnen überbinden. Die den Bahnen auferlegten Verpflichtungen blieben auch bestehen, als jene ihrer Monopolstellung verlustig gegangen waren, und der nicht mit allgemeinen wirtschaftlichen Bindungen behinderte Strassenverkehr das wirtschaftliche Gleichgewicht der Eisenbahnen bedrohte. Eine dauerhafte Eisenbahnsanierung wird daher um eine Anpassung dieser bahnseitigen Verpflichtungen an die veränderten Verhältnisse nicht herumkommen.

Der Verfasser bespricht im ersten Hauptteil nacheinander die Leistungen der Bahnen für die verschiedenen staatlichen Verwaltungen und die sich daraus ergebenden Lasten. Zunächst für die Post. Das frühere Transportmonopol der Post, das zur Zeit der ersten Eisenbahngründungen den Kantonen erhebliche Einnahmen brachte, wurde z. T. durch die Bahnen abgelöst. Daraus entwickelte sich das heutige Verhältnis, dessen gesetzliche Grundlage die Art. 19 bis 21 des Eisenbahngesetzes von 1872 und Art. 4 des Nebenbahngesetzes von 1899 bilden. Die gegenseitige Abgrenzung zwischen den beiden Verkehrs-Institutionen ist gekennzeichnet durch eine weitgehende und in hohem Masse entschädigungslose Belastung der Bahnen. Wie das kam, wird vom Verfasser durch Schilderung der historischen Entwicklung, der Entstehung der massgebenden Gesetze und des Einflusses des Auslandes gezeigt. Das Verhältnis Post/Eisenbahn soll nach dem erwähnten Entwurf zum neuen Eisenbahngesetz so geregelt werden, dass die Bahnen wie bisher weitgehend in den Dienst der Postbeförderung gestellt werden, wobei aber anderseits die Post zu einer angemessenen Abgeltung der bahnseitigen Postleistungen angehalten wird.

Die Leistungen der Eisenbahnen für die Telegraphen- und Telefonverwaltung, die in Art. 22 und 23 des Eisenbahngesetzes von 1872 festgelegt sind, haben für die Wirtschaftlichkeit der Bahnen eine weniger grosse Bedeutung, werden aber vom Verfasser der Vollständigkeit halber ebenfalls kurz behandelt. Wichtiger ist das Kapitel über die Leistungen der Eisenbahnen für die Landesverteidigung. Hervorgegangen aus einigen auf die Kriegszeit beschränkten Verpflichtungen, sind die Militärlasten im Laufe der Zeit immer mehr ausgebaut und auf den Friedensbetrieb ausgedehnt worden. Nach Art. 14, Abs. 3

<sup>2)</sup> Besprochen in SBZ, Bd. 118, S. 67.



Fig. 5. Côté gauche

L'intérieur du magasin transformé par l'arch. RENÉ KELLER, Lausanne. — Vues de l'entrée



Fig. 6. Côté droit

und 4 des Eisenbahngesetzes von 1872 können die Bahnen verpflichtet werden, Bahnbauten auszuführen, die zwar einem militärischen Bedürfnis entsprechen, aber vom Standpunkt des Zivilbetriebes aus nicht nötig sind. Für solche Bauaufgaben werden die Bahnen entschädigt, wobei immerhin die ihnen aus diesen Bauten erwachsenden Vorteile in Anrechnung zu bringen sind. Dieser vom Gesetz als Regel aufgestellte Grundsatz hat indessen nur beschränkte Bedeutung, seitdem die SBB hinsichtlich dieser Entschädigungsfrage durch den Bundesratsbeschluss vom 11. April 1913 einer Sonderregelung unterstellt worden sind, derzufolge die Kosten militärischer Bauten vorwiegend auf die SBB abwälzt werden.

Von besonderer Bedeutung sind jedoch die betrieblich-tarifischen Verpflichtungen der Bahnen zugunsten der Militärverwaltung. In den kantonalen Konzessionen vor 1872 wurden jeweiligen die Bahnen verpflichtet, bei Truppenzügen im effektiven Kriegsdienst auf Requisition des Befehlshabers diese Truppen samt ihrem Material gegen Vergütung der Hälfte der niedrigsten Taxe zu befördern. In Art. 25 des Eisenbahngesetzes von 1872 wurde aber den Bahnen die Verpflichtung auferlegt, Militär überhaupt, auch in Friedenszeiten, zur halben Taxe zu befördern. Dadurch entstehen den Eisenbahnen Mindereinnahmen, denen Minderausgaben der Militärverwaltung gegenüberstehen. Es liegt hier, wie bei der Post, die teilweise Abwälzung einer dem Staate zufallenden Last auf die Bahnen vor. Die Belastung der Bahnen ist umso grösser, als die Tendenz besteht, den Begriff der Militärtransporte weiter auszudehnen als im Sinne des E. G. liegt. Der aus den mit Transportgutschein ausgeführten Transporten entstehende Einnahmefall wird in Friedenszeiten für die SBB und Privatbahnen zusammen auf jährlich rd. 2 Mio Fr. geschätzt, wobei die an Militärpersonen direkt verabfolgten Fahrweise nicht eingerechnet sind. Für die Kriegszeit setzt das Militärtransportreglement vom 1. Juli 1907 die Militärtaxe sogar auf  $\frac{1}{4}$  der Normaltaxe herunter. — Der Entwurf zum neuen Eisenbahngesetz strebt auch hier eine den Interessen der Bahnen besser Rechnung tragende Regelung an.

Der Verfasser behandelt sodann die ausserordentlichen Leistungen unserer Bahnen während des Krieges 1914/18 und der Nachkriegszeit. Die SBB beziffern den Einnahmefall auf den Militärtransporten, wozu auch die Gefangenen-, Internierten- und Verwundetentransporte gehören, auf über 16 Mio Fr., die Privatbahnen auf 2 Mio. Ebenso bedeutend sind aber auch die Leistungen für die wirtschaftliche Landesverteidigung, sowie für die zur Besserung des Arbeitsmarktes nach Kriegsende zu hohen Preisen ausgeführten Bauarbeiten, ferner die beschleunigte Elektrifikation. Die SBB beziffern die daraus entstandene Ueberkapitalisierung auf 100 Mio, wovon 60 Mio durch Bundesbeitrag gedeckt wurden. Die beschleunigte Elektrifikation verursachte den Privatbahnen einen Mehraufwand von rd. 10 Mio. Die der «Kohlengewinnenschaft» verbliebenen 350000 Tonnen Kohle mussten mit einer Ueberzahlung von  $47\frac{1}{2}$  Mio von den SBB übernommen werden; bei den Privatbahnen betrug diese Ueberzahlung  $1\frac{1}{2}$  Mio. Dazu kamen noch weitere Belastungen, wodurch die ausserordentlichen Leistungen der Bahnen aus der Kriegs- und Nachkriegszeit auf nahezu  $\frac{1}{2}$  Milliarde anstiegen.

Bahnfremde Verpflichtungen mannigfacher Art charakterisieren also die Beziehungen der Bahnen zum Staat. Lasten von z. T. grösster Bedeutung und Tragweite, mit denen man den Staat nicht unmittelbar belasten wollte, wurden den Eisenbahnen überbunden.

\*

Der zweite Hauptteil des Buches behandelt die ausserordentlichen Leistungen der Bahnen für Volk und Wirtschaft. Es sind solche baulicher, betrieblicher und kommerzieller Natur. Vorangestellt wird das Gebiet der Tarifpolitik; denn nirgends tritt die durch allgemein-volkswirtschaftliche und soziale Gesichtspunkte und Rücksichten gekennzeichnete wirtschaftspolitische Sonderbehandlung der Eisenbahnen wohl auffälliger zutage als auf dem Gebiete der Tarifpolitik.

Zunächst die Personentarifpolitik. In der Periode vor der Verstaatlichung verfolgte jede Bahngesellschaft ihre eigene Tarifpolitik. Die Personentarifpolitik jener Zeit bietet ein höchst mannigfaltiges, allgemeinwirtschaftlich gesehen auch ein höchst unerfreuliches Bild. Hauptursache jener Zersplitterung war die Verschiedenartigkeit der kantonalen Konzessionen. Auch empfanden die damals noch vorwiegend erwerbswirtschaftlich eingestellten Privatbahnen wenig Lust, ihre Tarifpolitik allzusehr allgemeinwirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkten unterzuordnen.

Der der Verstaatlichungsabstimmung vorangehende Kampf führte zu mannigfachen Tarifversprechen, die in der Folge von den SBB einzulösen waren, und die deren Tarifpolitik zum vorherein mit Auflagen und Verpflichtungen verschiedener Art belastet haben. Von grosser sozialer und volkswirtschaftlicher Bedeutung, aber für die SBB auch von grosser Tragweite, ist sodann Art. 9 des Tarifgesetzes, der bestimmt, dass für den Abonnentenverkehr, mit Einschluss der Generalabonnemente, der Arbeiter- und Schülerabonnemente, für Gesellschaften und Schulen und für den Rundreiseverkehr besondere Ermässigungen zu gewähren seien. Den Beweis dafür, wie weit die SBB diese Verpflichtungen erfüllt haben liefert der gewaltige Aufschwung des Abonnentenverkehrs. So entfallen beispielsweise bei den SBB im Jahre 1934 von 114 Mio Personenfahrten nur deren 40 Mio, also etwa  $\frac{1}{3}$ , auf die gewöhnlichen Tarife. Von den verbilligten Fahrten entfallen 41 Mio auf die besonders niedrigen Arbeiter- und Schülerabonnemente. Daraus erklärt sich die Tatsache, dass die mittleren kilometrischen Einnahmen der SBB auf dem Personenverkehr im Jahre 1935 nur 4,67 Rp. betragen, wogegen der Normaltarif je nach Wagenklasse für einfache Fahrt 7,5 bis 15 Rp. vorsieht. Die mittlere kilometrische Einnahme aus den tarifarisch am meisten begünstigten Personenverkehren schwankt zwischen 0,8 und 0,9 Rp. Bei zahlreichen Privatbahnen liegen die Verhältnisse ähnlich. Diese Massnahmen, die insbesondere den wirtschaftlich schwächeren Volkskreisen Erleichterungen bringen, vermochten, zusammen mit Fahrplanverbesserungen, der Akkumulationstendenz der Grosstädte entgegenzuwirken. Wenn es im einzelnen schwer ist, die finanzielle Tragweite dieser ausserordentlichen Leistungen der Bahnen festzustellen, so ist doch ausser Zweifel, dass es sich dabei um ein nicht geringes Opfer der Bahnen im Dienste am Gesamtwohl handelt.



Fig. 2. La nouvelle vitrine de la rue de Bourg

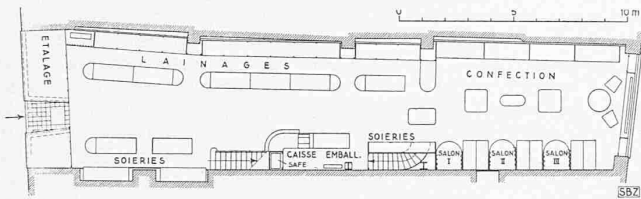


Fig. 1. Plan du magasin. — Echelle 1 : 300

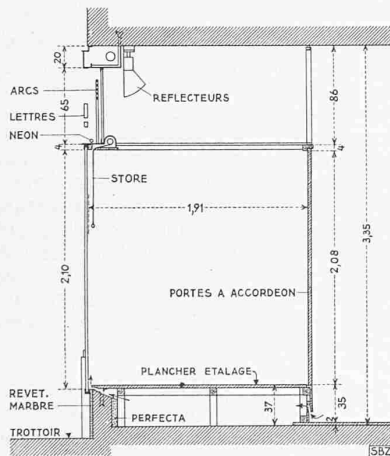


Fig. 3. Coupe de la vitrine, 1 : 60

Gütertaxen wurde aber erst durch die Verstaatlichung bzw. durch das Tarifgesetz von 1901 herbeigeführt.

Die Gütertarifpolitik seit der Verstaatlichung ist in besonderem Masse durch die Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Gesichtspunkte gekennzeichnet. Das Tarifgesetz zeigt klar den Willen des Gesetzgebers, das Gütertarifwesen der SBB in den Dienst der nationalen Volkswirtschaft zu stellen; und die Bahnen haben tatsächlich die ihnen auferlegten Verpflichtungen in einer Weise erfüllt, die anerkannt werden muss. Nicht nur wurden die zur Zeit der Verstaatlichung gültigen 24 Güter-Ausnahmetarife von den SBB übernommen und auf das ganze Netz ausgedehnt, sondern einzelne von ihnen wurden weiter ermässigt. Die Transportkostenempfindlichkeit berücksichtigende Tarifgestaltung unserer Bahnen ist für die ganze Volkswirtschaft sehr bedeutungs- und wertvoll. Zweifellos ist aber gerade eine solche Tarifgestaltung gegenüber der Konkurrenz der Strasse und der damit verbundenen Abwanderung der hochtarifierten Güter besonders empfindlich<sup>3)</sup>.

Es ist nicht möglich, hier auf alle interessanten Ausführungen des Verfassers einzugehen, der ausser den hier erwähnten Gebieten auch noch die Auswirkungen der Transport- und Betriebspflichten und der Fahrplangestaltung erörtert. Die vorliegende Arbeit von Dr. Spörri ist, wie er selber erklärt, ein Versuch, die vielen und vielseitigen Verpflichtungen der schwei-

<sup>3)</sup> Vgl. SBZ, Bd. 118, S. 67 ff.

Wie beim Personenverkehr, so war auch beim Güterverkehr für die Anfänge unseres Eisenbahnwesens eine der Wirtschaft hinderliche Tarifverschiedenheit charakteristisch, die auch den Bahnen selbst schädlich war, weshalb diese von sich aus schon 1863 eine einheitliche Güterklassifikation zustande brachten, wobei für die Tarifierung der Wert der Güter, ihre wirtschaftliche Bedeutung, sowie der Verarbeitungsgrad in Betracht gezogen wurden. Eine Vereinheitlichung auch der

Transformation d'un magasin de tissus à Lausanne par RENÉ KELLER Arch. S. I. A. Lausanne

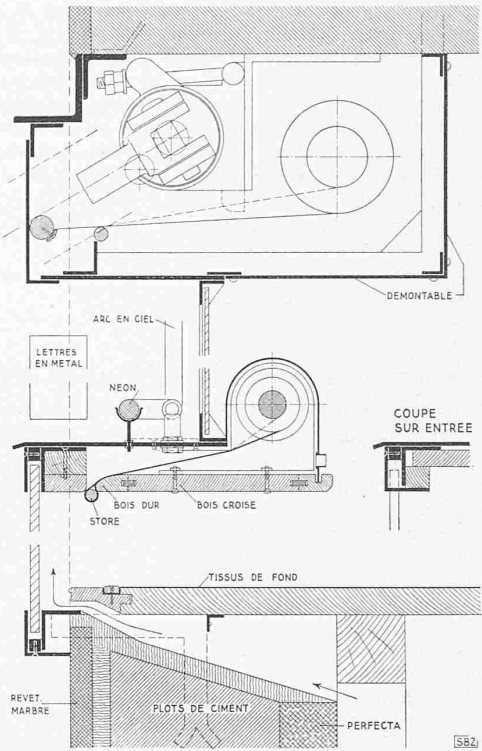


Fig. 4. Vitrine, détails 1 : 6

zerischen Eisenbahnen für Staat, Volk und Wirtschaft zur Darstellung zu bringen. Es ist ein aufschlussreicher Versuch, der gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt aus den eingangs erwähnten Gründen sehr zu begrüßen ist. Das 161 Seiten fassende Heft ist allen zu empfehlen, die die bevorstehenden Beratungen und Diskussionen über die in Aussicht stehenden gesetzgeberischen Vorhaben mit Sachkenntnis verfolgen möchten. C. Andreae.

### Transformation d'un magasin à Lausanne

Par RENÉ KELLER, architecte, Lausanne

L'arc-en-ciel est un magasin de tissus et confection situé à la Rue de Bourg à Lausanne. La Rue de Bourg, très fréquentée encore aujourd'hui, était autrefois une des rues les plus importantes de la ville. Le commerce y a toujours été et y est encore très actif.

#### DESCRIPTION

**Extérieur.** Solution cherchée: créer de nouveaux étalages (vitrines) plus ouverts sur la rue, plus larges et de meilleures proportions, sans modifier la structure de la façade. Réalisation: déplacement de l'entrée sur le côté donnant une grande vitrine, élargissement de l'entrée par de légers biais, suppression des montants des angles (glaces collées bord sur bord). Résultat: bonne visibilité des étalages, mise en valeur également de la petite vitrine plus profonde que large (fig. 1 à 3).

**Intérieur.** On a cherché à masquer le plus possible les piliers, niches, colonnes sans toutefois diminuer la largeur du local. Création d'une ambiance agréable: clarté, lignes nettes et sobres de l'agencement, atmosphère chaude grâce au bois naturel employé systématiquement, liaison entre magasin et services de réception, expédition, comptabilité par nouvel escalier dissimulé qui aboutit dans la niche de la caisse (fig. 5 et 6).

#### MATERIAUX ET CONSTRUCTION

**Vitrines.** Encadrements en laiton poli mat. Au-dessus des vitrines un panneau blanc en glace opaline règne sur toute la largeur de la façade et sert de fond pour l'enseigne. Fond d'étalages: portes «accordéon» se rabattant sur les côtés et permettant d'ouvrir tout le magasin à la vue du public. Un rail dans la moulure peut également recevoir un rideau-voile comme fond d'étalages. Soubassement des vitrines: marbre Lunel jaune. Entrée: carrelage en Quarzite.

**Ventilation:** pour éviter la buée, un roulement d'air est créé par un ventilateur qui est placé sous les étalages. Prise d'air dans le soubassement des étalages à l'intérieur du magasin. L'air pénètre dans les vitrines par une fente située le long du plancher