

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1936)

Heft: 11

Artikel: Die Bundesbahnen und das Schweizervolk = Les chemins de fer et le peuple suisse

Autor: M.G.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-779484>

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: 04.04.2026

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

Die Bundesbahnen und das Schweizervolk

Wenn im Jahre 1900 ein Geschäftsmann von Genf nach Zürich fahren wollte, so brauchte er dazu mit dem Schnellzug 7 Stunden und 20 Minuten. Die Reise war nicht sehr angenehm, denn die Wagen wiesen noch nicht den heutigen Komfort auf, die Fenster liess man besser geschlossen, weil sonst der Rauch der Lokomotive in das Wageninnere kam, und am Abend brannte statt des heutigen hellen Lichtes eine frühe Gaslampe oder gar noch ein Oellämpchen.

Heute begibt sich der Geschäftsmann um halb 7 Uhr auf den Bahnhof in Genf, steigt in den Leichtschnellzug (mit 2. und 3. Klasse) und ist um 9 Uhr 58 schon in Zürich. Der Zug hält nur in Lausanne und Bern je zwei Minuten. Unser Reisender kann also bequem am gleichen Tag noch zurückkehren. Die dreieinhalb Stunden Fahrzeit werden ihm verkürzt durch die Möglichkeit, an seinem Sitzplatz ein kleines Frühstück einzunehmen, dabei kann er sich gemütlich plaudernd mit seinen Fahrgenossen unterhalten. Kein Rauch, kein übler Geruch, kein Schmutz stört die Behaglichkeit, und in der 2. Wagenklasse ist ein ungestörtes Arbeiten während der Fahrt möglich. Für alle diese Bequemlichkeiten bezahlt der Fahrgast nur den üblichen Schnellzugszuschlag.

Diese Gegenüberstellung zeigt uns deutlich, welche gewaltigen Fortschritte der Bahnverkehr in den letzten dreissig Jahren gemacht hat.

Nach den turbulenten Jugendjahren unserer Eisenbahn, als die verschiedenen Privatbahngesellschaften sich im Bau neuer Bahnen überboten und bald einmal ein wahres Eisenbahnfieber das Land ergriffen hatte, zeigten sich sehr bald die Nachteile des Privatbahnsystems. Die damaligen Gesellschaften gingen vor allem darauf aus, Gewinne zu erzielen, die Wünsche des Reisepublikums kamen erst in zweiter Linie.

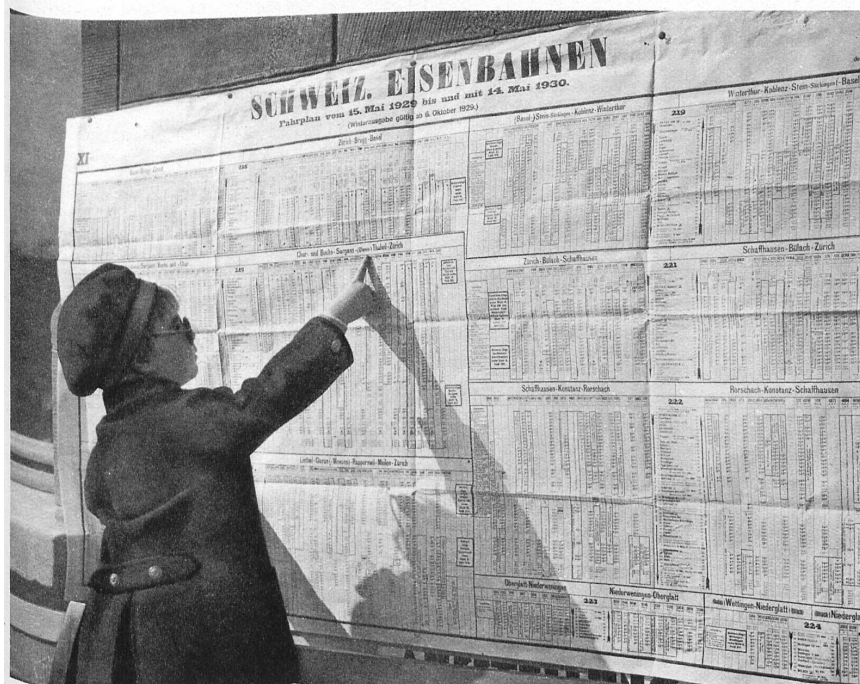
Da griff der Bundesrat ein. Im Frühling 1897 legte er das « Bundesgesetz betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes » den eidgenössischen Räten zur Abstimmung vor. Die Gegner ergriffen das Referendum. Unter der Devise « Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk » fand am 20. Februar 1898 unter grosser Beteiligung die Abstimmung statt. Mit 386,694 Stimmen dafür und 182,718 Stimmen dagegen wurde das Gesetz angenommen.

Wenn wir auch unsere Bundesbahnen teuer erworben haben — zu teuer, wie die Fachleute heute nachweisen — so müssen wir doch zugeben, dass dieses Unternehmen sich unter der weitblickenden und umsichtigen Leitung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes und seiner Direktoren zu einem vorzüglichen Verkehrsapparat entwickelt hat.

Die Bundesbahnen haben sich seit der Verstaatlichung beständig ausgedehnt. Sie betreiben heute ein Netz von 3013 km Länge. Trotz bedeutender Verbesserungen des Wagenparks, trotz Vermehrung der Züge und Beschleunigung der Zugsgeschwindigkeiten konnte der durchschnittliche Beförderungspreis bis zum Ausbruch des Weltkrieges herabgesetzt werden. Auch im Güterverkehr wurden billigere Tarife gewährt als vorher durch die privaten Bahngesellschaften. So sind die Bundesbahnen zum beliebtesten und meist benutzten Verkehrsunternehmen geworden. Denken wir an



die Hunderttausende von Fremden und Einheimischen, welche jährlich unsere Kurorte mit der Bahn aufsuchen. Der festfreudige Schweizer benutzt gerne die Extrazüge, und für Schulbuben und Mädchen gehört eine Fahrt mit der Eisenbahn noch immer zu den schönsten Erlebnissen. Was aber die Bahnen durch Einführung der Wintersport- und Wochenendbillette für die Jugend und Sportfreunde getan haben, das kann nur derjenige ermessen, der in seiner Jugend noch nicht das Glück hatte, mit den Bundesbahnen « einfach für retour » über den Sonntag in die Berge ziehen zu können. Skifahren, Bergsteigen, Faltbootfahren ist heute dem Städter leicht gemacht, dank dem Entgegenkommen der Bahnen, welche die Sportgeräte gratis befördern. So haben die Bahnen viel dazu beigetragen, dass der Städter am Wochenende aus der nervenzerstörenden Hast der Städte hinausziehen kann in die freie Natur, um am Montag gestärkt an Leib und Seele wieder ins Berufs-





leben zu treten. Dass heute Tausende die Heimat besser kennen als ihre Väter und Vorväter, verdanken sie den Bahnen.

Grosse Aufwendungen haben die Bahnen für die Verbesserung des Wagenparkes, für neue Bahnhöfe und Stationen, für Doppelgleisebau, Neuanschaffung von Lokomotiven gemacht. In den ersten 15 Jahren des Bestehens der SBB wuchs das Baukonto von 837 Millionen Franken auf 1327 Millionen im Jahre 1913. Die Elektrifikation allein kostete 785 Millionen Franken. Tausende von Arbeitern haben dadurch in der ersten Wirtschaftskrise nach dem Kriege willkommene Arbeit gefunden. Auch als Arbeitgeber ist die Staatsbahn vorbildlich geworden. Sie sorgt durch Ferienheime, Krankenhäuser und Pension für ihre Arbeiter und Beamten und deren Familien.

Als nach dem Kriege eine schwere Zeit sich ankündigte, haben die Bahnen ihren Angestelltenstab 1920 bis 1935 von 39,676 Personen auf 29,834 verringert, also um ein volles Viertel. In der gleichen Zeit erhöhten sich die Zugleistungen von 22,9 auf 41,2 Millionen Kilometer jährlich. Die Finanzlage der Bundesbahnen ist leider keine rosige. Fast drei Milliarden Franken betragen die festen und schwebenden Schulden. Es ist klar, dass ein so kapitalintensiver Betrieb nur in normalen Zeiten gedeihen kann. Eine Umstellung und Anpassung an die veränderten Verhältnisse wird uns nicht erspart bleiben.

Die Eisenbahn wird vorläufig durch kein anderes Verkehrsmittel ersetzt werden können. Eine Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel ist volkswirtschaftlich das Richtige, wobei keines über die Verkehrsbedürfnisse hinaus entwickelt sein soll. Auch hier gilt das Gesetz von Angebot und Nachfrage.

Das Volk weiss, dass in den Schweizerbahnen ein schöner Teil des Staatsvermögens enthalten ist, und es wird deshalb seine Bahnen nicht verlottern lassen. Die Schweizerbahnen müssen vorbildlich bleiben: als Verkehrseinrichtung, als Arbeitgeber und — last but not least — als finanziell gut geführter Staatsbetrieb.

Dr. M. G.

Les chemins de fer et le peuple suisse

En 1900, quand un homme d'affaires devait se rendre de Genève à Zurich, il y mettait 7 heures et 20 minutes d'un voyage fastidieux, dans un wagon sans confort, toutes fenêtres fermées à cause du bruit et de la fumée de charbon, et qui s'éclairait le soir au gaz ou même à l'huile.

Aujourd'hui le train léger, 2^{me} et 3^{me} classes, partant de Genève à 6 h. 30 arrive à Zurich à 9 h. 58, après deux arrêts seulement, à Lausanne et à Berne. Ce qui fait environ quatre heures de gagnées, et une large possibilité de rentrer le même jour. Pour tromper l'ennui de ces trois heures et demie de voyage, on vous sert le petit déjeuner ou la collation dans votre compartiment. Plus de fumée, plus d'odeurs, plus de gants pollués. Si vous avez à travailler, en seconde classe vous serez aussi confortable que dans votre bureau. Le prix du voyage n'en est pas augmenté pour autant. Pas d'autre supplément que la surtaxe pour trains directs.

Cette comparaison permet de mesurer les progrès considérables que les voyages par chemin de fer ont réalisés depuis quelque trente ans, à la faveur de l'organisation fédérale.

Dans la haute période de croissance de nos chemins de fer, alors que les compagnies concurrentes rivalisaient à qui poserait le plus de rails dans toutes les directions, et que sévissait à travers le territoire une véritable fièvre ferroviaire, les inconvénients des organisations privées ne tardèrent pas à se montrer, chacun cherchant à enfler ses revenus plutôt qu'à satisfaire les désirs de ses voyageurs.

C'est alors que le Conseil fédéral jugea bon d'entrer dans le jeu, en soumettant, au printemps 1897, au vote des Chambres sa loi sur le rachat du réseau par l'Etat. Après referendum, la loi revint devant le peuple le 20 février 1898, et, sur le slogan « Les chemins de fer suisses au peuple suisse », passa haut la main par 386,694 voix contre 182,718.

Le rachat des chemins de fer coûta cher au peuple suisse, trop cher, affirment les spécialistes, mais on ne peut méconnaître que l'entreprise se développa d'une manière remarquable entre les mains expertes du Département fédéral des chemins de fer et de ses directeurs.

Le réseau couvre aujourd'hui non moins de 3013 km. Et malgré l'amélioration considérable du matériel roulant, l'augmentation du nombre et de la vitesse des trains, jusqu'à la Grande guerre les tarifs ne subirent pas de relèvements. Le tarif marchandises était même moins élevé qu'il n'était sous le régime des compagnies privées.

C'est ainsi que les chemins de fer s'assurèrent bientôt la popularité dans le pays et l'admiration des milliers de touristes étrangers qu'ils amenaient en chaque saison dans nos villégiatures suisses. Constaamment attentifs à développer le tourisme, les CFF ont créé pour les amateurs de sports les billets sportifs et leurs billets du dimanche, qui emmènent à chaque week-end les foules de citoyens vers les bienfaits délassés dans la libre nature. En leur offrant le transport gratuit de leur matériel, les CFF ont rendu les meilleurs services à l'alpinisme, au ski, au canotage. Et dans tous les sens ils ont fait énormément pour développer chez tous les Suisses la connaissance de leur propre pays.

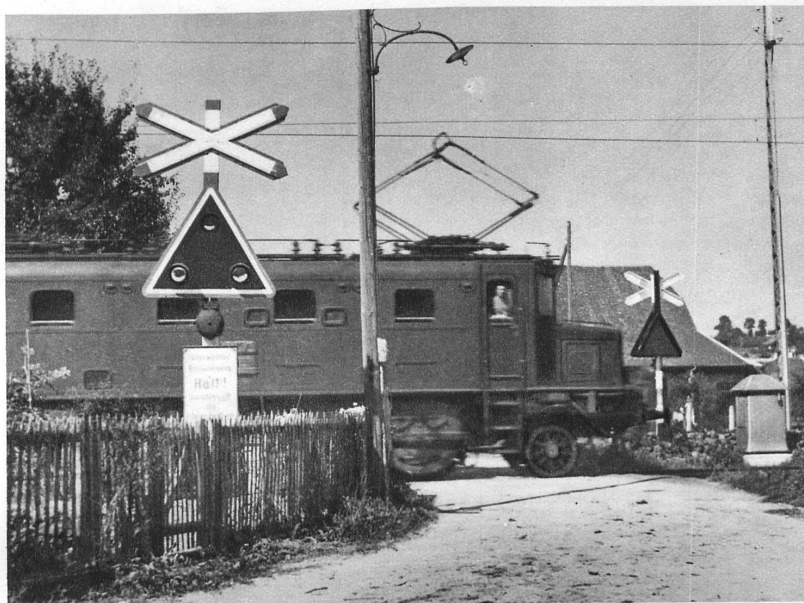
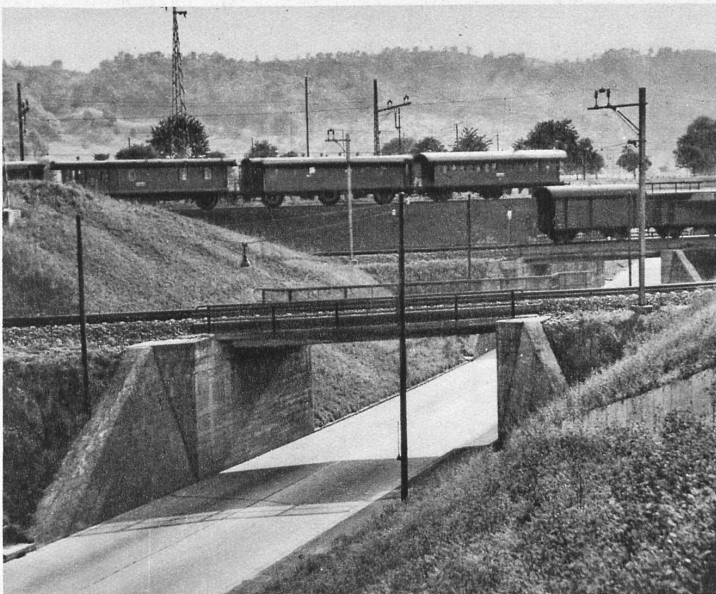
Le peuple suisse le sait et leur en est reconnaissant. Il sait apprécier les sacrifices consentis par ses chemins de fer pour l'amélioration de son confort, pour la création de gares modernes, pour le doublage des voies, pour l'achat d'automotrices. En quinze ans le budget de constructions passait de 837 millions à 1327 millions pour 1913. L'électrification seule a coûté 785 millions, mais que d'occasions de travail elle a procurées à des milliers d'ouvriers que touchait la première crise d'après-guerre! Dans l'ordre social également les CFF se sont montrés des chefs d'entreprise exemplaires, par la création de leurs hôpitaux

et maisons de vacances, de leurs caisses de pension pour toutes les classes de leurs fonctionnaires. Quand la crise les obligea aux dures économies, ils surent réduire leur personnel d'un quart, de 39,676 à 29,834 unités, alors qu'en même temps le mouvement annuel des trains passait de 22,9 à 41,2 millions de kilomètres.

La situation des CFF, avec un passif qui se monte à près de 3 milliards, n'est malheureusement pas des meilleures. Il est certain qu'une exploitation de cette importance ne saurait prospérer qu'en temps de conjoncture normale. Qu'une réorganisation s'impose pour l'adapter aux conjonctures présentes, voilà qui ne fait pas de doute. Mais rien ne saurait remplacer les chemins de fer. Il s'agit simplement de leur assurer leur place normale dans le jeu de l'économie publique, de les ajuster à la loi de l'offre et de la demande, en rendant à chacun des moyens de transport la part de trafic qui lui revient.

Le peuple n'ignore pas qu'une bonne partie de sa fortune repose dans ses chemins de fer, il ne les laissera donc point périliter. Il entend qu'ils demeurent une exploitation modèle, à tous les points de vue: comme organisateurs du trafic, comme fournisseurs de travail, et finalement qu'ils se montrent bons commerçants.

Dr G.



Hier begegnen sich Bahn und Auto

Das engmaschige Strassennetz der Schweiz machte zahlreiche Niveauübergänge notwendig. 249 Wegkreuzungen entfallen auf 100 Kilometer Bahntrasse. Sie werden nicht alle durch Barrieren, sondern zum Teil durch Warnsignale (mittleres Bild) bewacht. Diese Warnsignale funktionieren automatisch beim Nahen des Zuges. Im Interesse eines reibungslosen Strassenverkehrs haben die SBB in den letzten 30 Jahren mehr als 1300 Über- und Unterführungen geschaffen.

