

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	- (1936)
<b>Heft:</b>	11
<b>Artikel:</b>	Woran die Bahn verdienen muss = Les tâchets du chemin de fer
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-779488">https://doi.org/10.5169/seals-779488</a>

### **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**

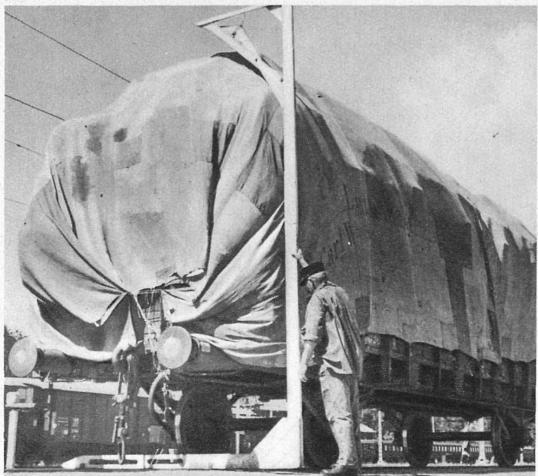
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 07.01.2026

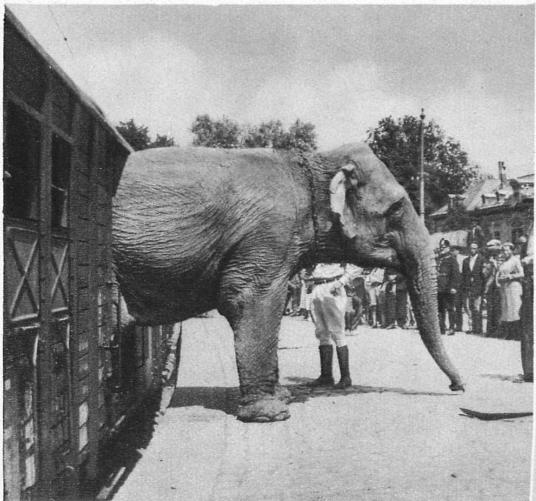
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Woran die Bahn verdienen muss

## Les tâches du chemin de fer



Das Laderaumprofil. Höher kann der Güterzugswagen nicht geladen werden — Gabarit de chargement



Eine höhere Ladung im geschlossenen Wagen dürfte ebenfalls Schwierigkeiten bereiten — Un colis qui approche de la limite de hauteur



Güterverlad im Rheinhafen der Schweizerischen Bundesbahnen — Grue de chargement CFF dans le port du Rhin



Für sehr grosse und schwere Lasten besitzen die Bahnen sogenannte Tiefgangwagen — Grue à chenilles pour les gros poids

Der Güterverkehr ist für die Rentabilität der Bahn im gleichen Sinne lebensnotwendig wie etwa das Inserat für die Tagespresse. Kein Verleger zieht einen nennenswerten Nutzen aus den Abonnements seines Blattes, da er dem Leser für sein Geld ein Höchstmaß von Informationen und Unterhaltung bietet, und ebenso ist die Bahn im allgemeinen zufrieden gewesen, wenn der Personenverkehr — auf dessen komfortable Gestaltung sie denselben Wert legt wie die Zeitung auf den Ausbau des Textes — sich einigermassen selbst erhält. Die Untermauerung der wirtschaftlichen Existenz, die sich für die Zeitung im reichhaltigen Annoncenanteil ausdrückt, besteht für die Bahn in einer möglichst umfangreichen Güterbeförderung.

Das zeigen schon die Zahlen: 49,5 % der gesamten Einnahmen der Bundesbahnen im letzten Jahre wurden durch den Gütertransport eingebracht, nur 40,1 % durch den Personenverkehr, wobei überdies zu berücksichtigen ist, dass die Ausgaben im Gütertransport ungleich niedriger sind als diejenigen der Personenbeförderung: die schwer befrachteten Güterwagen, die mit ihren Lasten über die Schienen rollen, sollen zweckmäßig gebaut sein, aber stellen keine Ansprüche an Bequemlichkeit und Raumschönheit, Heizung und Beleuchtung spielen nur eine geringe Rolle, und mit der Einführung der Güterzugs-Luftdruckbremse wurde auch ein grosser Teil des Begleitpersonals überflüssig.

Der Güterverkehr, der also in doppeltem Sinne — grössere Einnahmen bei geringen Spesen — lohnend ist, war schon in normalen Zeiten das Rückgrat der Bahnen, seine Bedeutung ist aber heute für die Schweiz noch ungleich höher: die Wirtschaftskrise hat zwar zwangsläufig zur Einschränkung des Reiseverkehrs geführt, den Verbrauch an Konsumgütern indes nicht abzubrechen vermocht. Von der Stabilität des Bahngüterverkehrs hängt es also heute ab, ob die bedeutenden Ausfälle in der Personenbeförderung, wenn auch nicht wettgemacht, so doch im Gesamtetat der Bundesbahnen gemildert werden können. Deshalb die Bemühungen, die immer stürmischer werdende Konkurrenz der Lastautos auf ein erträgliches Mass zurückzuschrauben, deshalb der Wunsch, in den einigermassen chaotischen Zustand zwischen den beiden Verkehrsmitteln Ordnung zu bringen, eine Ordnung, die der Bahn lässt, was unumgängliche Voraussetzung zur Erfüllung ihrer Aufgaben — und ihrer Pflichten ist.

Denn die Pflichten, die der Bahn aus dem Güterverkehr erwachsen, sind nicht gering: im Gegensatz zum Auto ist sie gezwungen, jeden Transport, ob er ihr gerade gelegen kommt oder nicht, zu übernehmen, und zwar planmäßig auszuführen, wobei die Pünktlichkeit der Ablieferung zu gewährleisten ist. Freilich nimmt sich die Bahn dafür das Recht heraus — im vollen Bewusstsein ihrer volkswirtschaftlichen Mission — ihre Tarife abzustufen. Lebenswichtige Güter sollen durch den Transport weniger stark belastet werden als solche, die ohnehin so hochwertig sind, dass höhere Frachtkosten sich kaum bemerkbar machen würden. Um ein krass-groteskes Beispiel zu wählen: eine 10 Tonnen-Ladung Kaviar würde auf einer Strecke von 100 km für Fr. 200.— befördert, dagegen die gleiche Menge Viehfuttermehl für Fr. 147.— Für



Anmutige, zuweilen ein bisschen störrische Güterzugspassagiere — Le train de marchandises connaît de gracieux clients, parfois malcommodes



Die wichtigste Güterverkehrsader: die Gotthardstrecke. Güterzug bei der Ausfahrt aus der Stalvedroschlucht — La grande artère du trafic des marchandises: la ligne du Gothard. Débouché de la gorge de Stalvedro

die unentbehrlichen Kartoffeln, die im Preise möglichst tief gehalten werden sollen, gilt ein anderer Tarif als für Orangen. Die Bahn aber geht noch weiter: sie begünstigt als Mittlerin Waren, die zur Ausfuhr bestimmt sind (um das ihre dazu beizutragen, die Schweizer Industrie exportfähig zu halten), sie versucht der Landwirtschaft zu helfen, indem sie ihren Produkten Ausnahmetarife gewährt, sie befördert aber auch die notwendigsten Importgüter, Getreide und Kohle vor allem, billiger, damit der Brotpreis und das Feuerungsmaterial auf Schweizerboden nicht verteuert wird. Gewiss, die Gütertarife der Schweiz gelten international als hoch. Wie sieht es in Wirklichkeit aus? Ein Blick in die Statistik zeigt, dass 76,27 %

aller im Jahre 1935 beförderten Güter den Vorzug von Ausnahmetarifen genossen. Aber auch die hochwertigen Waren, die für sich keine Sonderrechte in Anspruch nehmen können, finden bei wagenladungsweiser Beförderung Entgegenkommen; die Ermässigung vom Stückgut zur 10-Tonnen-Ladung beträgt fast die Hälfte.

Man sieht: die Preispolitik der Bundesbahnen im Güterverkehr ist nicht von bürokratischem Behörden-Starrsinn geleitet, sie hat sich, wo immer es ging, anzupassen versucht — um so notwendiger aber ist es, der Bahn dort, wo sie die Pfeiler einer gesunden Kalkulation bezieht, auf dem Gebiete des Warentransports also, die Führung zu überlassen.

Le transport des marchandises est d'une importance aussi capitale pour le rendement d'un chemin de fer que les annonces pour la presse quotidienne. Nul éditeur ne retire un bénéfice quelque peu appréciable des abonnements à son journal, car en échange de son argent il offre au lecteur un maximum d'informations et de récréations. De même on peut s'estimer en général heureux si pour un chemin de fer le trafic des voyageurs, dont le confort importe autant que le texte du journal, peut en quelque mesure se suffire à lui-même. Le soutien de l'existence économique, qui s'exprime dans un journal par l'ampleur de la partie réservée aux annonces, consiste pour le chemin de fer dans la plus grande extension possible du transport des marchandises.

C'est là du reste ce que les chiffres démontrent: 49,5 % de l'ensemble des recettes des chemins de fer fédéraux provenaient l'année dernière du trafic des marchandises, et 40,1 % seulement du transport des voyageurs. Il convient de relever en outre que les dépenses nécessitées par le trafic des marchandises sont considérablement moins élevées que celles exigées par le transport des voyageurs. En effet les wagons de marchandises, qui roulent sur rails avec leurs lourds chargements, doivent être construits d'une manière appropriée à leur destination, mais sans aucune prétention au confort ni à la beauté de l'aménagement. Le chauffage et l'éclairage y jouent un rôle minime. Depuis l'adoption du frein à air comprimé pour les trains de marchandises, une grande partie du personnel de service est devenue superflue.

En temps normal, le transport des marchandises, qui est doublement rémunératrice, par suite du volume des recettes et de la mo-

dicité des frais, constituait la colonne vertébrale des chemins de fer. Aujourd'hui son importance a considérablement augmenté pour la Suisse: la crise économique a fatallement entraîné une baisse du trafic des voyageurs, sans diminuer toutefois la demande des biens de consommation. C'est de la stabilité du transport des marchandises que dépend donc actuellement la possibilité, sinon de compenser la réduction sensible du trafic des voyageurs, du moins d'en atténuer les conséquences dans l'état général des chemins de fer fédéraux. D'où les efforts en vue de ramener à une limite raisonnable la concurrence toujours plus âpre des camions. D'où le désir également d'apporter de l'ordre dans les relations quelque peu chaotiques entre ces deux moyens de transport: un ordre laissant au chemin de fer le minimum de conditions indispensables pour remplir les tâches et les devoirs qui lui incombent.

En réalité, les devoirs que le trafic des marchandises impose au chemin de fer ne sont pas négligeables. Contrairement à l'automobile, le chemin de fer est obligé d'accepter n'importe quel transport, qu'il lui convienne ou non, et de s'en charger conformément à l'horaire, en garantissant la ponctualité de la livraison. Il est vrai que le chemin de fer, pleinement conscient de sa mission économique, se réserve le droit de graduer ses tarifs. Les marchandises de première nécessité devront être moins taxées que d'autres dont la valeur est si élevée que l'augmentation des frais de transport serait à peine sensible pour elles. Pour donner un exemple presque ridicule: un chargement de 10 tonnes de caviar devrait payer fr. 200 pour 100 km, tandis que la même quantité de produits fourrager ne payerait que fr. 147 pour le même trajet. Pour les pommes de

(Suite à la page 30)



Eine gewaltige Rolle spielen im Güterverkehr die landwirtschaftlichen Produkte: Vieh, Milch, Käse, Obst, Getreide, Heu, Stroh, Holz usw. — L'agriculture, bétail, lait, fromage, fruits, blés, foin, paille et bois, est la grosse cliente du trafic marchandises



## Les tâches du chemin de fer

(Suite de la page 21)

terre, dont le prix doit être maintenu aussi bas que possible, on appliquera un autre tarif qu'aux oranges.

Mais le chemin de fer va encore plus loin: il favorise à titre d'intermédiaire les marchandises destinées à l'exportation, afin de contribuer à soutenir l'industrie suisse. Il s'efforce également de venir en aide à l'agriculture en accordant à ses produits des tarifs exceptionnels. Il encourage aussi le transport des marchandises d'importation indispensables, telles que les céréales et le charbon avant tout, pour éviter que le prix du pain et les moyens de chauffage n'augmentent en Suisse.

Evidemment les tarifs des marchandises dans notre pays passent à l'étranger pour être élevés. Qu'en est-il en réalité? Un regard sur les statistiques démontre que le 76,27 % de toutes les marchandises transportées en 1935 ont bénéficié de tarifs exceptionnels. Et même les marchandises de grande valeur, qui ne peuvent prétendre à un traitement de faveur, obtiennent certaines facilités pour les chargements effectués par wagon; ainsi un chargement de 10 tonnes comporte une réduction de 50 % environ sur le tarif applicable aux expéditions partielles.

Comme on voit, la politique des prix des chemins de fer fédéraux pour le trafic des marchandises n'est nullement inspirée par un esprit de rigidité bureaucratique. Elle a toujours cherché à s'adapter. Mais il est d'autant plus nécessaire que l'on confie au chemin de fer la direction, là où il est à la base de toute économie saine, c'est-à-dire dans le domaine du transport des marchandises.

## Das Personal der Bundesbahnen

(Fortsetzung von Seite 24)

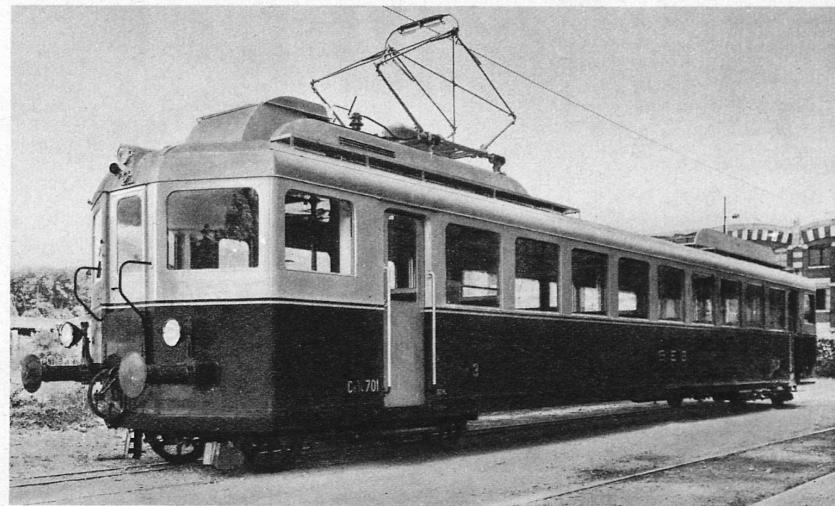
sicherungsklassen: Arzt und Arznei; Krankengeld; Krankengeld, Arzt und Arznei. Die Krankenkasse hat sich selber zu erhalten. Die Bundesbahnverwaltung besorgt indessen die Kassenverwaltung und übernimmt auch, unter gewissen Bedingungen, allfällige Jahresdefizite. Im Jahre 1935 betrugen die Aufwendungen der Bundesbahnen für die Pensions- und Hilfskasse und Krankenkassen, sowie für die Unfallversicherung rund 36 Millionen Franken.

Mit Unterstützung der Verwaltung sind in 26 Bahnhöfen und in 4 Werkstätten Speiseanstalten eingerichtet worden. Sie stellt diesen Anstalten die Lokalitäten unentgeltlich zur Verfügung und besorgt auch ihr Rechnungswesen. Im übrigen aber müssen sich die Speiseanstalten selber unterhalten. Sie geben die Speisen und Getränke unter Einrechnung der Betriebsunkosten zum Selbstkostenpreis ab.

Die Bundesbahnen unterhalten ferner eine ganze Anzahl von Verkaufsstellen, Milchküchen genannt, für die Abgabe von Erfrischungen und Zwischenmahlzeiten, wodurch dem Personal ermöglicht wird, sich in der Nähe des Arbeitsplatzes billig und doch gut zu verpflegen.

Ueberall, wo Haupt- und Depotwerkstätten bestehen, sowie in allen grösseren Bahnhöfen fehlen natürlich auch nicht praktische Bade-

# SÉCHERON



Automotrice monophasée Sécheron, destinée aux Chemins de fer des Alpes Bernoises. 3 automotrices livrées en 1935. Une deuxième commande importante vient d'être passée à Sécheron

Transformateur monté sur le toit, laissant la surface entière de la voiture disponible pour les voyageurs

**S.A. des Ateliers de Sécheron, Genève**



## SCHWEIZERISCHE EXPRESS AG.

Postadresse: SESA, Postfach Zürich 7, Enge      Telegrammadr.: SESA Zürich  
Geschäftssitz: Bederstr. 1, Zürich 2, Bahnhof Enge      Fernsprecher: Zürich 33716

### Camionnage-Dienst

Die «SESA» hat die Organisation des Lokal- u. Fern-Camionnage-Dienstes der Bundesbahnen und verschiedener Privatbahnen übernommen. Man wende sich an die SESA-Agenturen.

### SESA Franko Domizil-Dienst

Durch den «SESA Franko Domizil-Dienst» (abgekürzt S. F. D.-Dienst) wird die Güterbeförderung vereinfacht und erleichtert. Man wende sich an die «SESA» oder an die Agenturen.

### Gewährung von Frachtergünstigungen

Um den Bahnverwaltungen Transporte zu erhalten, die sonst auf der Landstrasse befördert würden, trifft die «Sesa» gemäss der Eisenbahnmitblatt-Verfügung

Nr. 239/1927 (Massnahmen betr. die Automobilkonkurrenz) mit Verfrachtern besondere Frachtabkommen. Die «SESA» stellt sich zur Durchführung von Untersuchungen, ob und wenn ja in welchem Umfang und zu welchen Bedingungen Frachtabkommen im schweizerischen Verkehr abgeschlossen werden können, gerne zur Verfügung.

Im besondern gewähren die meisten am direkten schweizer. Güterverkehr beteiligten Bahnen

### Vergünstigungen für Partiensemungen

von mindestens 1000 kg oder dafür zahllend und

### Rabatte für Stückgutverkehr

Man wende sich an die «Sesa».