

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	- (1937)
Heft:	9
Artikel:	Ein Spaziergang durch die schweizerische Eisenbahnstatistik
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-778098

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: 09.01.2026

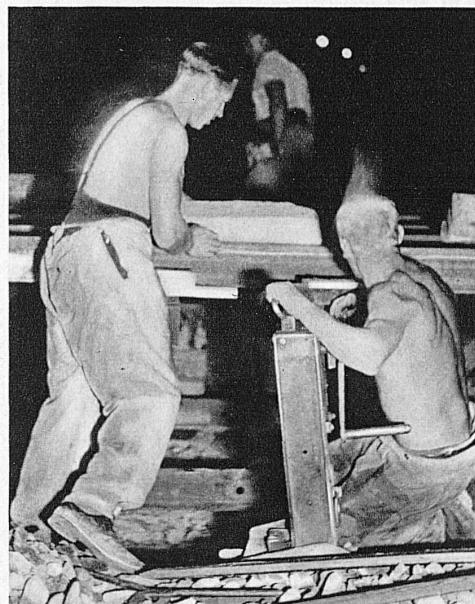
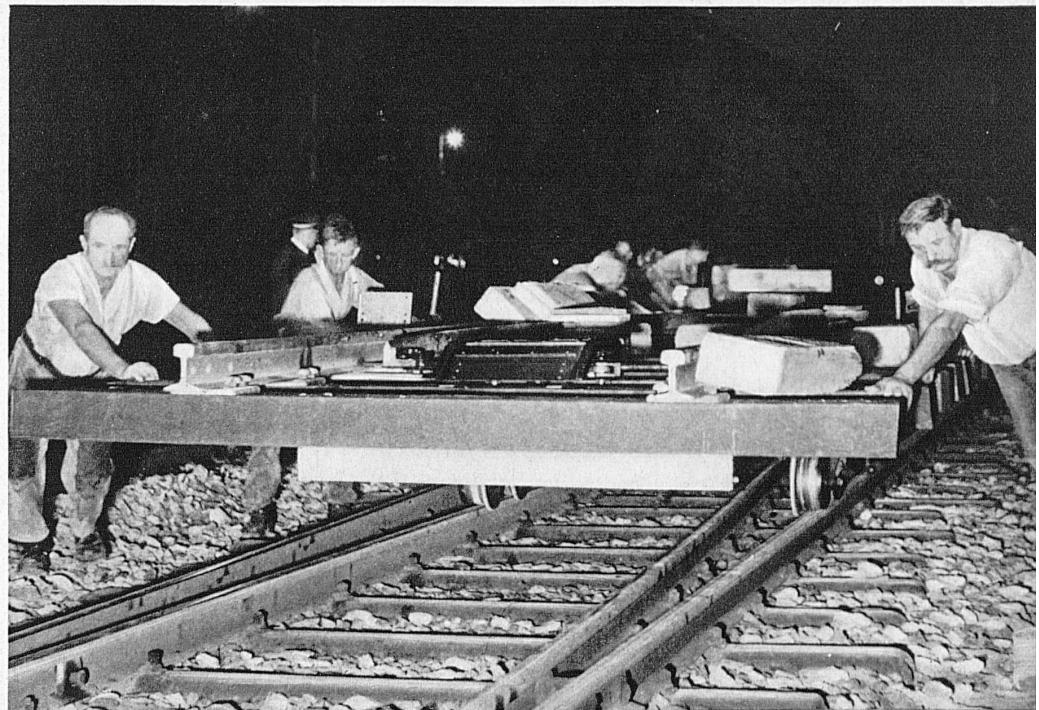
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

auseinandergerissen. Nicht länger als eine Stunde dauert dieses Zerstörungswerk, bis das Erdreich gleichsam nackt vor uns liegt. Rasch werden die letzten Reste des alten Schotters zur Seite geworfen, neuer aufgehäuft, und dann ...

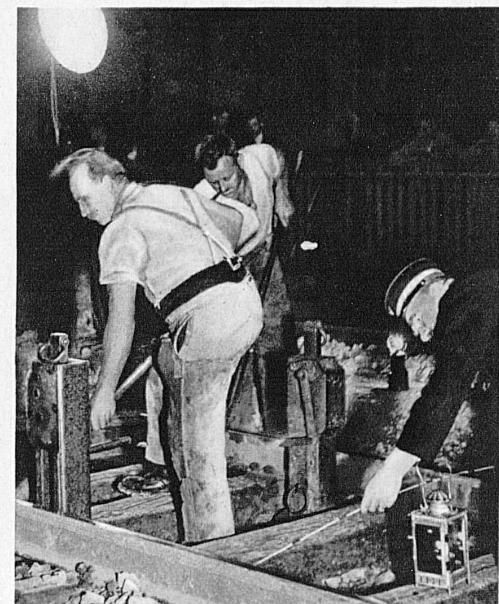
Dann rollt, von starken Armen gezogen, ein niedriger Wagen an, auf dem die neue Weiche mit Hü und Ho und andern verbissenen Rufen zu ihrem neuen Domizil geschleppt wird. Zweieinhalb Tage ruhte sie auf einem Nebengeleise, wo die letzte Montage vor sich ging, eine halbe Stunde dauerte es, bis man den Koloss von 15 t Gewicht hochgewunden und auf den vierrädrigen Karren verfrachtet hatte; aber als sie an ihrem nahegelegenen Bestimmungsort angekommen ist, steht dem Einbau nichts mehr im Wege. Wenn auch der Bahnmeister noch ein wachsames Auge auf die Regulierung wirft — die eigentliche Abstimmung auf Höhe und Richtung hatte man klugweise schon vorweggenommen. Und so ist man schon um 4 Uhr, als der grauende Morgen sich meldet, so weit, die Elektriker und die Fachleute vom Stellwerk alarmieren zu können, die sich vornehmlich der Fahrleitung annehmen; sie muss schnell dem veränderten Weichenverhältnis angepasst werden. Und wenn auch gerade der Himmel seine Schleusen öffnet und die Männer in wenigen Minuten bis auf die Haut durchnässt — der Zug, der eine Stunde später Durchfahrt begeht, kann, wenn auch noch mit verminderter Kraft, die eben noch unterbrochene Strecke passieren.

Und bald wird man vergessen haben, dass auf dieser Station, wo eine Nacht lang dreissig Männer ihren Muskeln das Letzte zuzumuten, jahrzehntelang die Züge — um einer simplen Weiche willen — ein «Schnecken»-Tempo einschlagen mussten.

Die neue Weiche wird auf niedrigen Rollwagen an die Einbaustelle herangeschleppt ... — La nouvelle aiguille est amenée sur un chariot ...



... und langsam auf das Schotterbett herabgelassen —
... puis lentement descendue sur le ballast



Die neue Weiche an Ort und Stelle. Der Bahnmeister misst den Achsabstand — La nouvelle aiguille est en place. Le chef mesure l'écart des essieux

Phot.: Fröbel

Ein Spaziergang durch die schweizerische Eisenbahnstatistik

Statistiken gelten im allgemeinen als etwas sehr Trockenes, weil sie nur Ziffern enthalten. Und doch vermögen auch Ziffern zu reden; «wo ihr's packt, da ist's interessant». Wer in den 184 Seiten der vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement herausgegebenen «Schweizerischen Eisenbahnstatistik» zu lesen versteht, wird zugeben müssen, dass statistische Ziffern sogar sehr interessant sein können.

Wenn wir von unsrern schweizerischen Eisenbahnen sprechen, haben wir — mit Recht — in erster Linie die SBB im Auge. Wer aber unter uns weiß, dass es außer den SBB noch weitere 212 selbständige Eisenbahnunternehmungen in der Schweiz gibt? Ein bisschen viel, wird man denken, und doch ist es so. Darunter befinden sich beispielsweise nicht weniger als 68 Schmalspur- und 54 Standseilbahnen. Die Gesamtlänge des Netzes aller dieser 212 Bahnunternehmungen beträgt 6031 km, so dass also die SBB mit ihren 2859 km Betriebslänge nicht einmal die Hälfte des ganzen schweizerischen Eisenbahnnetzes ausmachen.

Auch die Verteilung der Eisenbahnen auf die 22 bzw. 25 Kantone gibt zu allerhand Betrachtungen Anlass. Naturgemäß kommt

dem Kanton Bern mit rund 1000 km das grösste Bahnnetz zu; in weitem Abstand folgen ihm Zürich mit 522 und Waadt mit 517 km. Den Schluss der langen Reihe bilden Appenzell I.-Rh. mit 19, Nidwalden mit 17 und Baselstadt mit nur 16 km. Mit Recht weist die Statistik jedoch darauf hin, dass diese Bahnlängen nicht den wahren Anteil der einzelnen Kantone am schweizerischen Eisenbahnnetz ausdrücken, weil die Zufahrtslinien und die Verbindungen mit andern Landesteilen hieraus nicht ersichtlich sind, von der Verschiedenheit in der Zugdichte und Verkehrsintensität ganz abgesehen.

Zudem liegen die Eisenbahnverhältnisse in den Kantonen durchaus verschieden. Es dürfte nicht allgemein bekannt sein, dass beide Appenzell nicht einen einzigen Kilometer SBB aufweisen und Graubünden deren nur 20 km, denen nicht weniger als 403 km anderer Eisenbahnen im gleichen Kanton gegenüberstehen. Auch im Kanton Bern sind die SBB weitaus in der Minderheit, da den 400 km ihrer Strecken 601 km anderer Bahnunternehmungen gegenüberstehen. In der Waadt halten die SBB mit 260 km ungefähr die Waage mit den 257 km anderer Unternehmungen, während z. B. Zürich, Luzern,

(Fortsetzung in den Spalten hinten)

Ein Spaziergang durch die schweizerische Eisenbahnstatistik (Fortsetzung)

St. Gallen, Aargau, Thurgau und Neuchâtel überwiegend von den SBB betreut werden; Hinsichtlich der Betriebsart gibt es in Glarus und Zug überhaupt keinen Dampfbetrieb mehr; die SBB-Linien ihrerseits sind in Uri, Schwyz, Glarus, Zug und Graubünden durchwegs elektrifiziert. Am häufigsten qualmt die Dampflokomotive noch in Bern (277 km), Zürich (214 km) und der Waadt (167 km).

Es gibt auch schweizerische Eisenbahnen außerhalb des Gebietes der Eidgenossenschaft und umgekehrt ausländische Eisenbahnen innerhalb desselben. Das ist in allen Eisenbahnländern der Erde so, weil es angesichts der vielen künstlichen politischen Grenzen nirgends möglich ist, den Wechsel von Eigentum und Betrieb unmittelbar an den Grenzpfählen vorzunehmen. Von den schweizerischen Eisenbahnen liegen etliche Strecken der SBB in Deutschland (bei Konstanz, Singen und im ehemaligen Zollauschlussgebiet bei Schaffhausen) und Italien (Simplontunnel), wozu noch kleinere Strecken der Mittelthurgau- und Berninabahn kommen, während die Birsitalbahn, sowie die Basler und Genfer Tramways nach Frankreich hineinreichen. Als Gegenstück besitzen und betreiben die Deutsche Reichsbahn über 39 km auf schweizerischem Boden (hauptsächlich in Schaffhausen), die österreichischen Bundesbahnen rund 3 km, die PLM 2 km und die Chemins de fer en Alsace-Lorraine über 5 km. Diese letztern 5 km zwischen Basel und St. Louis bilden gleichzeitig die älteste überhaupt auf Schweizerboden erbaute Eisenbahn aus dem Jahre 1844, da die älteste SBB-Strecke Zürich—Baden erst aus dem Jahre 1847 stammt (ehemalige Nordbahn).

Ein Land wie die Schweiz, mit Hoch- und Mittelgebirge, verteilt den Bau und Betrieb einer Eisenbahn in ganz andern Masse als dies auf ebenem Terrain der Fall ist. Daher auch die besonders grosse Anzahl Tunnels, die insgesamt 638 beträgt. Diese 638 Tunnels sind zusammen 288 km lang, würden also aneinander gereiht etwa die Entfernung Basel—Luzern—Gotthard—Lugano ergeben! Dass der grösste unter ihnen der zweite Simplontunnel mit 19,823 m ist, dürfte schon eher bekannt sein. Genau ein halbes Hundert Tunnels weisen eine Länge von über 1 km auf; zu den bekanntesten gehören neben dem erwähnten Simplontunnel der Gotthard mit 15, Lötschberg mit 14,6 und Ricken mit 8,6 km Länge. Es gibt kein Eisenbahnland auf der ganzen Erde, das — relativ wie absolut — ähnlich hohe Ziffern aufzuweisen hätte.

Mit der Zweispurigkeit der Strecken ist es in der Schweiz weniger gut bestellt, da insgesamt nur 23 %, also rund ein Viertel, mit zweitem Gleise versehen sind. Doch macht sich dieser Mangel um so weniger fühlbar, als wenigstens die Hauptbahnen mit dichtem Zugverkehr fast durchgehend doppelspurig liegen und die Elektrifikation an sich einen intensivern Betrieb gestattet. Auf die verhältnismässig hohen Baukosten der schweizerischen Eisenbahnen wurde schon hingewiesen. Während bei den SBB ein kilometrisches Anlagekapital von Fran-



Biel Bielersee und Jurahöhen

das ideale Gebiet für Ausflüge und Ferien besonders zur Herbstzeit
Dampfschiffahrt nach der **St. Petersinsel** und den Uferorten ins herrliche Rebgelände

Drahtseilbahnen von Biel nach **Leubringen** und **Magglingen**, den aussichtsreichen Höhenkurorten

Wildromantische Taubenlochschlucht

Die sehenswerte, renovierte **Altstadt** Biel

BAHNHOFBUFFET SBB BIEL

Auskünfte und Prospekte: Verkehrsbureau Biel

Privat-Klinik für Nervenkrankte

von

Dr. Theodor Brunner

Küschnacht am Zürichsee

Verlangen Sie illustrierten Prospekt

Telephon 910.300

Eidgenössische Bank

Aktiengesellschaft

Banque Fédérale S.A.

Zürich

Basel, Bern, Genève, La Chaux-de-Fonds,
Lausanne, St. Gallen, Vevey

Besorgung sämlicher Bankgeschäfte zu vorteilhaften Bedingungen

Traite toutes opérations de banque à des conditions avantageuses

Der verwöhlte und anspruchsvolle Reisende reist nachts mit den Schlafwagen der **MITROPA**

Le voyageur expérimenté et habitué au confort de nos temps ne voyage que dans la nuit avec

MITROPA

The discriminating and fastidious traveller is using
MITROPA services at night

Anche il viaggiatore più pretenzioso ed abituato alle comodità, viaggia di notte con la

MITROPA

ken 452,000 aufgewendet werden musste, sind diese Kosten bei den einzelnen Privatbahnen naturgemäß sehr verschieden. Am billigsten war die kleine, 1898 eröffnete Nebenbahn Rolle—Gimel im Waadtländischen, die nur Fr. 54,000 pro Kilometer kostete, während die Jungfraubahn rund 40 mal so teuer zu stehen kam und ein kilometrisches Baukapital von Fr. 1,959,000 erforderte.

Gedenken wir schliesslich noch des Personals, so wäre festzustellen, dass es in der Schweiz zusammen über 37,500 Eisenbahner gibt, was etwa der Einwohnerzahl der lebendigen Industriestadt Biel gleichkäme. Rechnen wir die Familienmitglieder unserer Eisenbahner hinzu, so dürfte die Gesamtzahl mit 100,000 eher zu niedrig als zu hoch gegriffen sein. Diese an eine Großstadt gemahnende Anzahl von Männern, Frauen und Kindern findet heute ihr Brot im Dienste der schweizerischen Eisenbahnen — was einmal mehr die ungeheure volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen für unser ganzes Land zur Evidenz beweisen dürfte. K.

Ausflugsbillette für die Hin- u. Rückfahrt Lugano-Locarno u. Locarno-Lugano

Die schönen Ufer des Ceresio und des Verbanio, des Lagonersees und des Lago Maggiore sind für den Herbstaufenthalt gleichermaßen beliebt. Bahn und Postauto führen auf verschiedenen Wegen vom einen ins andere Gebiet. Neuerdings werden nun Ausflugsbillette für die Hin- und Rückfahrt Lugano-Locarno und Locarno-Lugano ausgegeben, die wahlweise für beide Transportmittel gültig sind, so dass der eine Weg mit der Post, der andere mit der Bahn (3. Klasse) ausgeführt werden kann. Diese Ausflugsbillette sind ein Tag gültig und kosten Fr. 5.50.

Représentation de Mozart à Lugano

Dans le cadre des manifestations artistiques et musicales organisées jusqu'à la fin de l'automne au Château de Trevano près Lugano, aura lieu le 12 septembre une représentation de gala de l'œuvre de jeunesse de Mozart « Bastien et Bastienne ». Le jeune Wolfgang-Amédée a écrit ce charmant ouvrage, que l'on ne saurait abandonner complètement au théâtre des marionnettes, à l'âge de 12 ans à Vienne, où il fut représenté pour la première fois, la même année 1768, sur une scène particulière. Cette gracieuse pièce, qui a une certaine relation avec la Suisse en ce sens qu'elle a été conçue en son temps comme contre-partie et joyeuse parodie du « Devin du Village » du philosophe genevois J.-J. Rousseau, sera représentée dans le parc du château en cas de beau temps. — La grande exposition d'art tessinois qu'abrite actuellement le Château de Trevano sera prolongée jusqu'en octobre.

Das Luganeser Winzerfest

In der Zeit vom 2. bis 12. Oktober feiert der Tessin mit Herbstmesse und Winzerfest in Lugano seine Reben und seinen südlich reichen Ernteaertrag. Am 2. und 9., am 3. und 10. Oktober wird das Festspiel « Casanova und Albertolli » zur Aufführung gebracht, am 3. Oktober nachmittags findet der grosse Winzerfestumzug statt. Der « Lugarer Markt », schon 1513 von der Eidgenössischen Tagsatzung zu Baden anerkannt, hat seit alters zur Herbstzeit Gäste aus nah und fern in den lieblichen Seebezirk des Sottoceneri geführt. Der Dichter des Festspiels, Guido Calgari, versetzt uns