

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	- (1947)
Heft:	1
Artikel:	Die Bedeutung der Bahn für den Berufsverkehr
Autor:	Jäger, Edwin
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-777281

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: 20.02.2026

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

DIE BEDEUTUNG DER BAHN FÜR DEN BERUFSVERKEHR

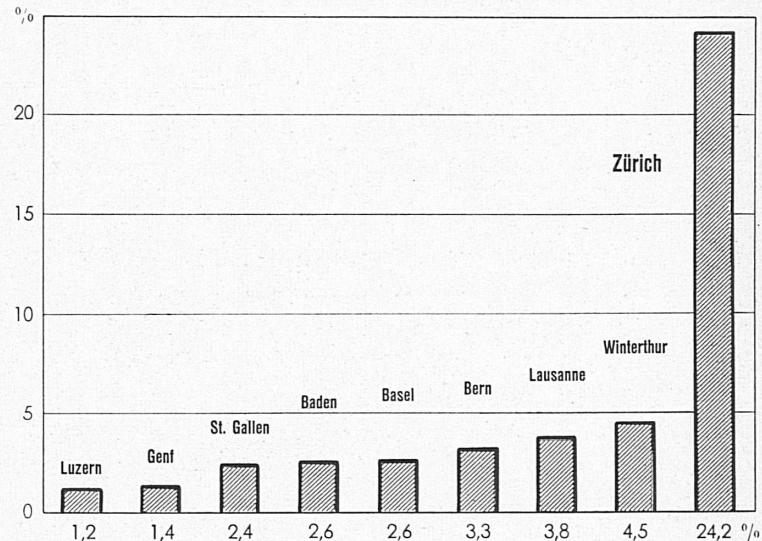
Eisenbahnlinien werden öfters als Verkehrsadern bezeichnet; die Knotenpunkte vieler solcher Verkehrsadern, wie z. B. der Zürcher Hauptbahnhof, stellen dann gewissermaßen das Herz des ganzen Verkehrsapparats dar. Beobachtet man nämlich die große Zahl der Eisenbahnbenutzer, die regelmäßig jeden Werktag am Morgen, über Mittag und am Abend flutartig die Bahnhofshallen Richtung Stadt verlassen, bzw. zu den abfahrtbereiten Zügen zurückströmen, so kann man diese Erscheinung tatsächlich in gewissem Sinne mit der Funktion eines Herzens vergleichen, das in genau wiederkehrendem Rhythmus Tausende von Menschen in das Stadtgebiet hineinpumpt und nach einigen Stunden wieder aus ihm heraussaugt.

Dieser intensive, stoßweise auftretende Eisenbahnverkehr ist auf eine zunehmende Trennung von Wohnort und Arbeitsstätte zurückzuführen, wie sie die heutige Wirtschaftsorganisation mit der ausgedehnten Arbeitsteilung und das stetige Anwachsen der Siedlungsgagglomerationen mit sich brachte. Immer weniger Arbeitnehmer können oder wollen in unmittelbarer Umgebung ihres Arbeitsplatzes wohnen. Nach der Volkszählung 1941 arbeiteten z. B. von den 333 462 berufstätigen Einwohnern des Kantons Zürich 36 326 Personen nicht in ihrer Wohngemeinde. Es ist klar, daß im Zusammenhang mit dieser zahlenmäßig großen Pendelwanderung eine Vielzahl verschiedenartigster Probleme auftaucht; eines davon — übrigens eines der wichtigsten — ist das Verkehrsproblem. Die regelmäßige, pünktliche Beförderung der Pendelwanderer einer Großstadt stellt sowohl in betrieblicher Hinsicht — Spitzenverkehr — als auch in wirtschaftlicher Hinsicht — billige Abonnements und große Betriebskosten — gewaltige Anforderungen an die öffentlichen Verkehrsunternehmen.

Der weitaus größte Prozentsatz aller Pendelwanderer, die an der Peripherie und in den Gemeinden des ausgedehnten Einzugsgebietes der Stadt Zürich wohnen, ist auf die Massenverkehrsmittel Straßenbahn, Autobus, Trolleybus, vor allem aber auf die Schweizerischen Bundesbahnen angewiesen. Als Verkehrsunternehmen von lokaler Bedeutung wären noch die Sihltalbahn, die Uetlibergbahn und die Forchbahn zu nennen. Die Bedeutung des Abonnementsverkehrs nach Zürich ist denn auch im Vergleich zum gesamten Abonnementsverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen außerordentlich groß: rund ein Viertel aller im Jahre 1938 ausgegebenen Streckenabonnemente der Schweizerischen Bundesbahnen wird für den Verkehr nach den Bahnhöfen der Stadt Zürich gelöst¹.

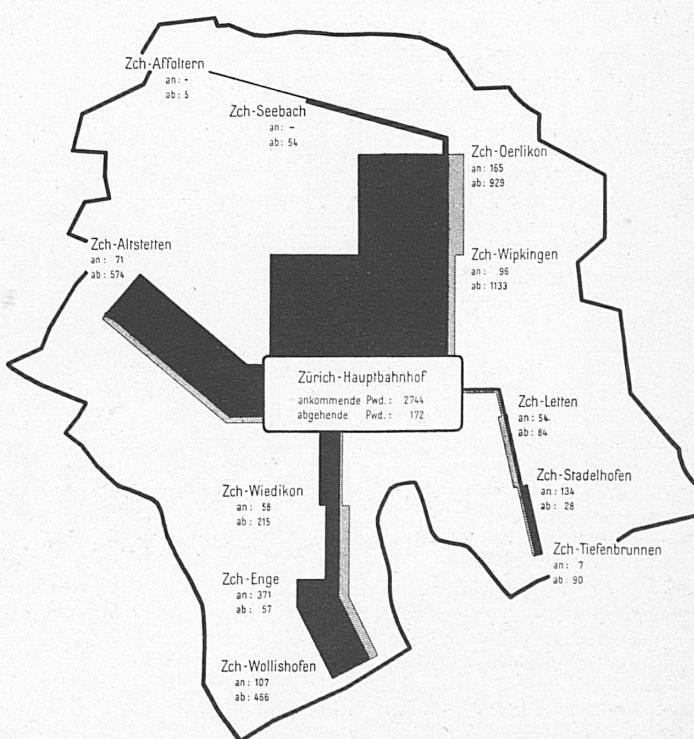
Die Gesamtzahl aller mit den Schweizerischen Bundesbahnen nach Zürich beförderten Pendelwanderer betrug im letzten Vorkriegsjahr etwas mehr als 16 000; heute dürften es etwa 20 000—22 000 sein. Über die Herkunft dieser Pendelwanderer sowie über die Belastung der einzelnen Zufahrtslinien orientiert am besten die Pendlerkarte. Wegen günstiger Lage gewisser Stationsverbindungen, billiger Abonnementspreise und schneller Beförderung hauptsächlich von den weiter entfernten Außenquartieren nach der City wird die Eisenbahn selbst im innerstädtischen Verkehr für die Zurücklegung der täglichen Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sehr häufig benutzt. Rund ein Viertel des gesamten Berufsverkehrs nach Zürichwickelt sich zwischen den Bahnhöfen auf Stadtgebiet ab. Dieser Verkehr entfällt fast ausschließlich auf die drei Strecken von Zürich-Wipkingen, Zürich-Oerlikon und Zürich-Altstetten nach dem Hauptbahnhof. Allein der Berufsverkehr von Zürich-Wipkingen nach dem Hauptbahnhof war beispielsweise 1938 größer als derjenige der Strecke Rapperswil—Uster—Dübendorf nach Zürich. Dieser innerstädtische Kurzstreckenverkehr verursacht einerseits erhöhte Betriebskosten, andererseits stehen den vermehrten Betriebsaufwendungen wegen der kurzen Beförderungsstrecken und der niedrigen Taxen nur geringe Einnahmen gegenüber.

Die Schweizerischen Bundesbahnen erfüllen durch die zuverlässige Bewältigung des Pendelverkehrs eine bedeu-



Der Abonnementsverkehr nach einigen Städten in Prozent des gesamten Abonnementsverkehrs der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1938. Überraschend groß, besonders im Vergleich mit den übrigen Bahnhöfen, ist dabei der Anteil Zürichs mit 24 %. — Le pourcentage du trafic d'abonnements à destination de quelques villes, comparé au trafic d'abonnements général des C. F. F. en 1938. La participation de Zurich (24 %) est particulièrement considérable en comparaison avec les autres gares.

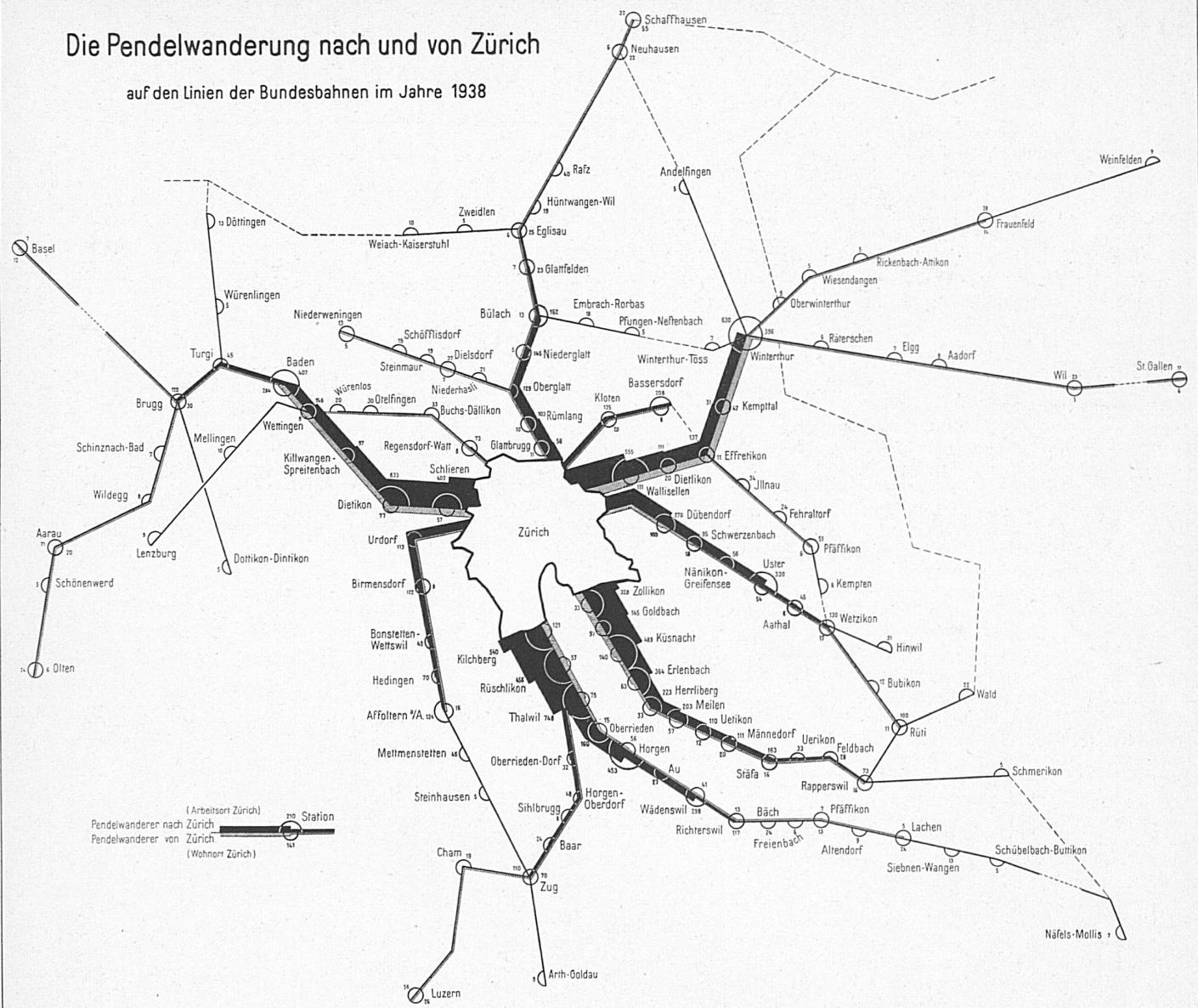
Der innerstädtische Abonnementsverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen. Besonders hervorstechend ist der große Verkehr von Zürich-Oerlikon, Zürich-Wipkingen und Zürich-Altstetten nach dem Hauptbahnhof. — Le trafic d'abonnements interurbain des C. F. F. Il est particulièrement intéressant de remarquer l'intense trafic entre Zurich-Oerlikon, Zurich-Wipkingen, Zurich-Altstetten et la gare principale.



¹ Sämtliche Zahlenangaben sowie die graphischen Darstellungen sind der soeben erschienenen Arbeit des Verfassers «Der Personennahverkehr der Stadt Zürich, eine Untersuchung über die Probleme des Vorortverkehrs» (Bd. 39 der Zürcher Volkswirtschaftlichen Forschungen, herausgegeben von Prof. Dr. Salzwe, Verlag Dr. Giesberger, Zürich 1946) entnommen.

Die Pendelwanderung nach und von Zürich

auf den Linien der Bundesbahnen im Jahre 1938

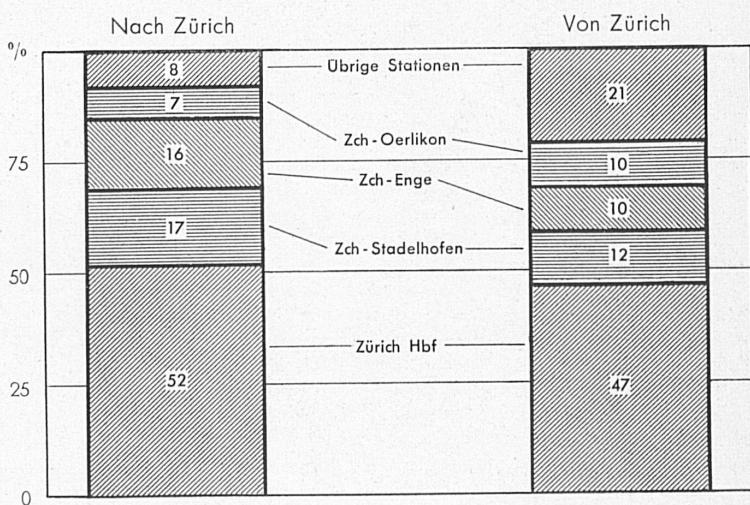


Die Pendelwanderung nach und von Zürich auf den Linien der Schweizerischen Bundesbahnen. Größer, als man je vermutet hätte, ist das Einzugsgebiet der täglich regelmässig nach Zürich an die Arbeit fahrenden Erwerbstätigen. — Le trafic de navette des C. F. F. sur les lignes de et pour Zurich. Le rayon où habitent les personnes se rendant quotidiennement à Zurich à leur travail est plus grand qu'on ne pourrait le croire.

tungsvolle volkswirtschaftliche Aufgabe. Es steht außer jedem Zweifel, daß ohne diese Leistungen der Staatsbahn im täglichen Berufsverkehr das wirtschaftliche Leben Zürichs im heutigen Umfang gar nicht möglich wäre; ferner könnten die aktuellen Probleme der Dezentralisation der Siedlungen und Industrien, der regionalen Verteilung der Arbeitskräfte und der Bekämpfung der Landflucht keiner erfolgversprechenden Lösung zugeführt werden. Um aber auch in Zukunft diesen für Zürich eminent wichtigen Aufgaben gewachsen zu sein, bedürfen die Bundesbahn-Anlagen einer dringenden Erweiterung und Verbesserung, denn schon beim gegenwärtigen Verkehr sind die Strecken und Bahnhöfe bis zum Maximum ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt. Als das brennendste Problem wird auf allen Seiten die Verbesserung der nördlichen Zufahrt von Zürich-Oerlikon nach dem Hauptbahnhof durch den Bau einer weiten Doppelspur betrachtet. Im Zusammenhang damit steht aber auch der notwendige Ausbau fast aller Anlagen des ganzen Hauptbahnhofs. Nicht minder wichtig und dringend ist ferner der Ausbau der rechtsufrigen Strecke auf Doppelspur.

All diese Ausbauprojekte stellen in technischer und finanzieller Hinsicht gewaltige Aufgaben für die Schweizerischen Bundesbahnen, aber ohne Zweifel auch für die daran interessierten Behörden dar. Von einer baldigen und zufriedenstellenden Lösung dieser Aufgaben hängt weitgehend die zukünftige Gestaltung des wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Lebens der größten Schweizer Stadt und ihres weit in die Landschaft hinausreichenden Einzugsgebietes ab.

Edwin Jäger, Zürich.



Prozentuale Aufteilung des Zürcher Abonnementsverkehrs auf die städtischen Bahnhöfe. Der Hauptbahnhof ist für rund 50 % aller Pendelwanderer das Ziel bzw. der Ausgangspunkt ihrer Berufsfahrten. — Répartition proportionnelle du trafic d'abonnements zurichois entre les gares de la ville. La gare principale est, environ pour le 50 %, le but, respectivement le point de départ de tout le trafic de navette.