Zeitschrift: Zürcher Illustrierte

Band: 13 (1937)

Heft: 2

Artikel: CFF SBB auf neuen Wegen

Autor: Roedelberger, F. A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-751556

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: 01.12.2025

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

Von Schulden,

Autokonkurrenz, Sanierungsplänen

und fortschrittlicher Arbeit

De 1929 à 1935, les recettes des CFF ont diminué de 68 millions de fr. par an. Ce chiffre correspond à une chute du trafic de 5 millions de tonnes. La crise est certes responsable de ce déficit, la crise et aussi de concurrence automobile.

Le nouveau projet «rail-route»

Plus de 3 milliards de dettes, un déficit qui ne cesse d'augmenter, un trafic en voie de diminution et avant tout la concurrence automobile, nécessitent une surgente réorganisation des CFF. Le projet «rail-route», sommis au suffrage populaire en 1935, a été rejeté. Mais l'idée a été reprise sous une autre forme par le département de M. Pilet-Golar, idée dont nous vous présentons les points essentiels.

Der Weg der Verkehrsteilung

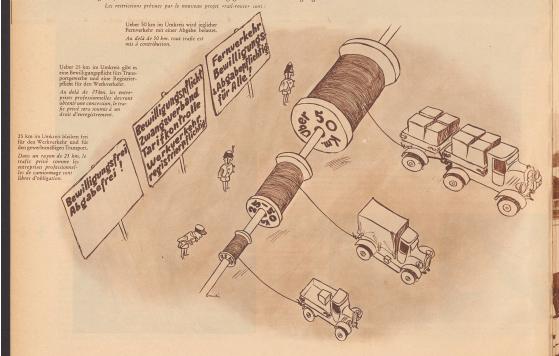
Der Weg der Verkenrsteilung

Der Betrieb der Bundesbahnen rentiert von allen europäischen Bahnen
am besten. Pro Kilometer Bahnlänge warfen zum Beispiel im Jahre 1994
die SBB 29 000 Goldfranken Betreibsbierschuß ab, die hollindischen Bahschen mußten drauflegen. Die Kehrseite der Medaille aber ist die Verschuldung von rund 3100 Millionen, das macht auf den Kilometer mehr als
1 Million Franken. Die Verzinsung und Tilgung dieser Last, mit der die
Schweiz leider ebenfalls an der Spitze steht, kostet jährlich 44 000 Franken
pro Kilometer. So kommt es, daß der schöne Betriebsbierschuß von
schätzungsweise 70 Millionen pro 1936 von den Zinsen aufgeschluckt wird
und daß dann immer anoch rund 30 Millionen Franken Fehlen, denn 150
Millionen sind für Zins, Abschreibungen und Rücklagen erforderlichschänderigt, wie es für dieses Jahr vorausgeschen wird.

Dieser Fehlbetrag ist in den letzten Jahren immer größer geworden, einmal durch die Häufung der Denkzite, dann wegen des allgemeinen Umsatzrückganges in den Krisenjahren und schließlich wegen der AutomobilKonkurrenz. Man such also eine Gesundung herbeizulthren und legte die
Pläne dazu in verschiedenen Santon und schließlich wegen der Automobilkonkurrenz. Man such also eine Gesundung herbeizulthren und legte die
Pläne dazu in verschiedenen Santon und Auto. Vor 154 Jahren
kernworfen worden. In der Verschrsteilung zwischen Schiene und Straße,
also einen Ausgleich der Konkurrenten Bahn und Auto. Vor 154 Jahren
kernworfen worden. In der Verschrsteilung zwischen Schiene und Straße,
also einen Ausgleich der Konkurrenten Bahn und Auto. Vor 154 Jahren
kernworfen worden. In der Verschrsteilung zwischen Schiene und Straße,
also einen Ausgleich der Konkurrenten Bahn und Auto. Vor 154 Jahren
kernworfen worden. In der Verschrsteilung zwischen Schiene und Straße,
also einen Ausgleich der Konkurrenten Bahn und Auto. Vor 154 Jahren
kernworfen worden. In der Verschrsteilung zwischen Schiene und Straße,

ist der letzte Vorschlag dieser Art, das «Verkehrsteilungsgesetz», vom Volke verworfen worden. In der Zwischenzeit hat sich die Lage der Bahnen weiter zugespitzt, während die Autotransportunternehmer sich auch untereinander schärfste Konkurrenz machen und im Grunde froh wären, wenn eine erträgliche Regelung herbeigeführt würde. Das Eisenbahndepartement hat nun einen neuen Entwurf ausgearbeitet (siehe Bild unten) und möchte ihn wann Parlament in fören eines deriodische Russdesberkhussen mehridlen bet wom Parlament in Form eines dringlichen Bundesbeschlusses gutheißen las-sen. Das Für und Wider um diesen Gesetzesvorschlag wird seit Wochen heftig diskuttert und es scheint, daß Aenderungen im Sinne einer Mide-rung eeplant sind. Verkehrsteilung und Sanierung, wie sie der eben ver-öffentlichte Entwurf eines neuen, umfassenden Bundesbangesetzes vor-sieht, sind aber auch Meilensteine auf dem Weg zu einer allgemeinen Herab-setzung des Babescoffe.

Die «Bindungen», welche das neue Verkehrsteilungsgesetz für die draufgängerischen Automobile vorsieht:



Der Weg des Dienens

"Wen die Autokonkurrenz zu sehr eingeschränkt wird, werden die Bahnfrachten wieder teurer und die Bequemilichkeiten des Autotransports, das Abbloen beim Absender und das Abliefern beim Empfänger fallen dahin." Wird das so sein? Der neue Haus-Haus-Dienst der SBB, von dem wir die ersten Bilder bringen, beweist, daß sich die Bundesbahnen mit viel Geschick den Bedürfnissen des Publikums anpassen. Heute schon besteht auf fast allen Stationen die Möglichkeit, zu bescheidenen Taxen Expreß-, Eil- und Frachtgüter beim Absender abholen oder ins Haus des Empfängers liefern zu lassen. 5000 Orte sind bereits organisiert, ohne jede Vernerbrung des Statabetriebes, allein durch Berücksichtigung vorhandener privater Unternehmungen, durch bessere Zeitausnützung des bahneigenen Personals und mittels der ohnehm zirkulierenden Postautobusse. Durch letztere findet auch nach Gegenden mit sehr schwachen Verkeht täglich mindestens eine einmälige Bestellung statt, die sie früher nicht hatten. Billigkeit und Rascheit sind die Kennzeichen des neuen Dienste, und aus dieser szellung statt, die sie früher nicht hatten. Billigkeit und Rascheit sind die Kennzeichen des neuen Dienste, und aus dieser Forderung ergab sich auch die Notwendigkeit einer wesentlichen Kürzung der Transportfristen für Güter gewöhnlicher Fracht. So gelangt beispielsweise an jedem beliebigen Werktagen bis 18 Uhr in Payerne aufgegebene Guter bereits um 24 Uhr nach Zürich, eine zu gleicher Zeit in Frutigen aufgegebene Sendung andernatigs um 12 Uhr nach Kheinfelden oder um 16 Uhr nach Appenzell. Das sind Verbesserungen, die sowohl für Firschen der ung elegentlich Speditionen vornimmt, eine Beschlennigung und Verbilligung bedeuten, die hinter derjenigen des auschließlichen Autotransporter nicht mehr zurücksteht, auf langen Strecken es aber in jeder Hinsicht mit der Autokonkurrenz aufnehmen kann.

Un nouveau service:

Expédition et livraison de porte à porte

Les CFF n'entendent point uniquement oberober à rétablir leur situation par des lois. Ils veulent avant tout se débrouiller en moudernisant un service qui, jusqu'ici, fut le monopole presque exclusij d'e Jautomobile: Expédition et livraison de porte à porte. Faire prendre le colis obez l'expédition et lovraison de porte à porte. Faire prendre le colis obez l'expédition et porte du destinataire. Cette organisation al egrand avantage de ne point prévoir de nouveaux frais. Elle utilisera le personnel des CFF, les autobus postaux et des entreprises privées déjà existantes.



Où les moyens de camionnage sont insuffisants, les CFF utilisent des chars ou des bicyclettes dont leurs employés se servent pour le service de porte à porte.



Dieser Milchfuhrmann Dieser Mildhfuhrmann kommt alle Tage zur Station. Warum soll er sein Wägelf nicht etwas besser ausnützen, indem er für den Haus-Haussdienst auf der von ihm ohnehim befahrenen Strecke Botendienste tut? Das ist billig, dient dem Kunden, verschaftt dem Fuhrmann Nebeneimahmen und belastet die Bahn nicht.

Et pourquoi ne profite-rait-on pas des courses régulières du laitier à la station, pour lui deman-der de contribuer au service porte à porte?