

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 26 (1934)
Heft: 3

Rubrik: Wirtschaft

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

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

und Vorschlägen und in der Kritik frei bleiben. Insoweit hat neben Sozialismus Liberalismus ewige Geltung.

Wenn man Gemeinschaft erstrebt, und das will letzten Endes jede sozialistische Lehre, dann muss man, scheint mir, Gemeinschaft allen verständlich verlangen.

Nie wird eine soziale Bewegung auf die Dauer siegen, wenn sie dem Volke nur Brot und materielle Gerechtigkeit und nicht zugleich das Recht auf seine Seele und seinen Glauben gibt.

Wenn es gelänge, das absolut Trennende in den Ideologien der arbeitenden Stände zu überwinden, dann wäre die Aussicht vorhanden, dass der (möglichst organisch zu disponierende) Umwandlungsprozess der Gesellschaft, unter ganz besonderer Mitwirkung der frei organisierten Arbeiterschaft und daher unter bis jetzt ungewohnter Berücksichtigung sozialwirtschaftlicher Postulate, vor sich gehen könnte.

Wenn die Schweiz die Krise überstehen will, dann muss jede Zügellosigkeit der Kritik ausgeschaltet und jeder konstruktive Wille eingeschaltet werden. Von vornherein müssten alle jene Bestrebungen, welche auf die Ausschaltung der Parteien oder gar auf die Vernichtung von Spitzenverbänden zielen, in gemeinsamer Anstrengung zurückgewiesen werden.

Wirtschaft.

Die Entwicklung der Eisenbahnen in der Schweiz.

Im Anschluss an die Erörterung des Problems der Arbeitsteilung zwischen Bahn und Auto, die im Artikel Bratschi enthalten ist, möchten wir einige Zahlen veröffentlichen über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in unserem Lande.

Die Ausbreitung der Bahnen geht hervor aus folgender Tabelle über
die Baulänge der Eisenbahnen.

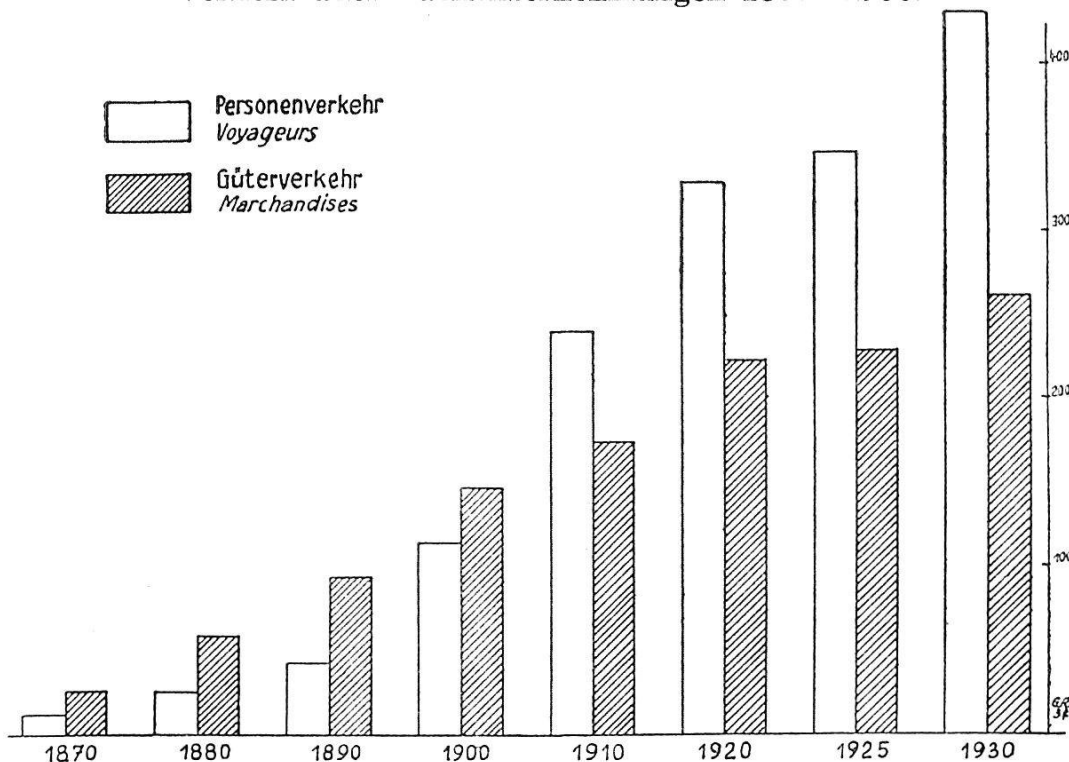
Jahresende	Baulänge in km				Total
	Normalspur	Schmalspur	Zahnrad-, Seilbahnen	Tramways	
1845	2	—	—	—	2
1850	25	—	—	—	25
1860	1053	—	—	—	1053
1870	1420	—	—	6	1426
1880	2449	48	27	12	2536
1890	2787	261	66	85	3199
1900	3104	440	149	287	3980
1910	3458	1004	180	423	5065
1920	3619	1459	218	476	5772
1931	3620	1515	245	456	5836

Elektrisch betrieben wurden 1917 insgesamt 1761 km, wobei die Schmalspur-, Zahnrad- und Trambahnen inbegriffen sind. 1931 ist die Betriebslänge der elektrisch betriebenen Bahnen auf 4044 km angewachsen. Innert 15 Jahren hat eine Vermehrung der elektrischen Traktion um 130 Prozent stattgefunden. Das ist natürlich fast ausschliesslich der Umstellung vom Dampf- auf den elektrischen Betrieb zuzuschreiben, denn die Vermehrung der Betriebslänge sämtlicher Eisenbahnen in den letzten anderthalb Jahrzehnten hat kaum 80 km betragen. Während 1917 erst 31 Prozent der Betriebslänge aller Bahnen elektrisch betrieben wurden, waren es 1931 69 Prozent.

Ueber die Verkehrsleistungen und die finanziellen Ergebnisse sämtlicher Bahnen orientiert folgende Zusammenstellung:

Jahre	Beförderte Reisende in 1000	Beförderte Güter in 1000 t	Total Betriebs-einnahmen in Millionen Franken	Betriebs-überschuss in Millionen Franken	Personalbestand Jahresmittel
1870	10,773	2,575	33,0	16,4	—
1880	25,498	5,850	60,7	28,7	13,407
1890	42,189	9,468	94,6	42,3	20,126
1900	115,187	14,748	149,6	60,5	30,730
1910	239,533	17,332	239,6	86,3	45,485
1920	329,942	22,383	514,4	50,8	53,337
1925	347,597	22,712	512,2	140,4	48,407
1930	430,063	25,772	561,3	164,6	47,285
1931	430,637	25,236	523,5	132,9	47,165

Verkehr aller Bahnunternehmungen 1870—1930.



Der grosse Aufschwung des Eisenbahnverkehrs hat somit gegen Ende des 19. Jahrhunderts eingesetzt und anfangs des 20. Jahrhunderts zunächst in unvermindertem Masse angedauert, um sich im letzten Jahrzehnt, namentlich was den Güterverkehr anbetrifft, etwas zu verlangsamen. Das ist die Zeit, wo das Auto als Konkurrent auftaucht und einen wesentlichen Teil der Verkehrszunahme an sich reisst. Die beigelegte Graphik zeigt anschaulich, wie die Zu-

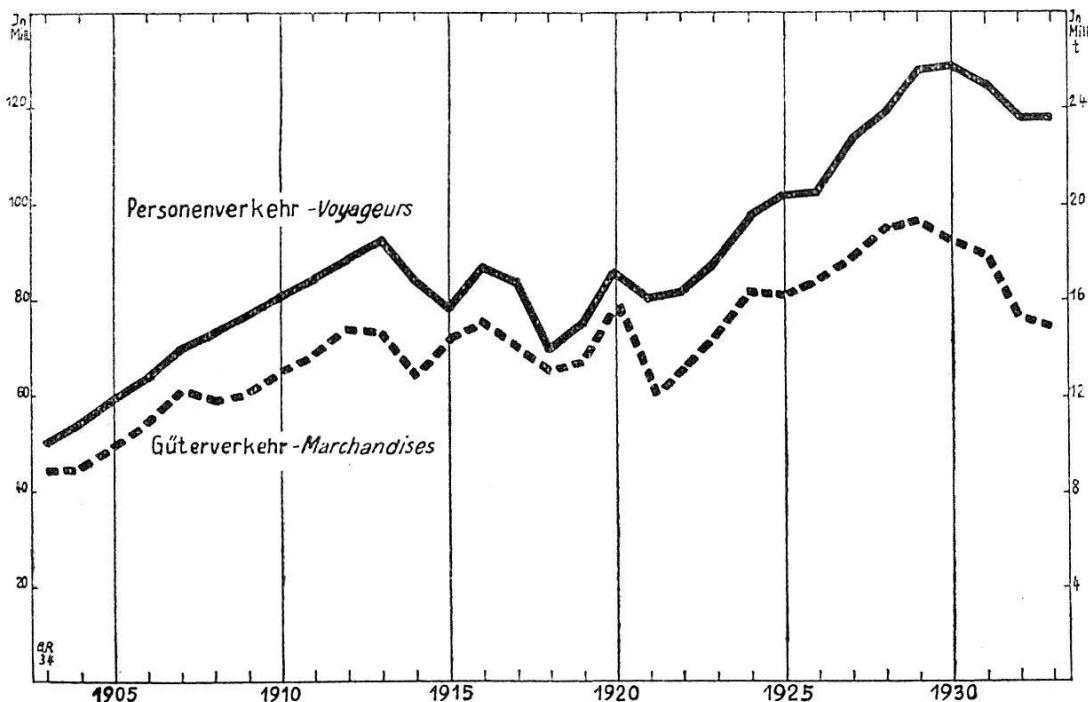
nahme des Personenverkehrs seit 1890 rascher vor sich gegangen ist als die des Güterverkehrs, so dass die Säule, die die Zahl der beförderten Personen darstellt, seit 1910 über die andere hinausragt. Dazu haben zweifellos auch andere Faktoren beigetragen als der Autoverkehr, vor allem die Tatsache, dass mit der zunehmenden Kaufkraft des Volkes ein immer grösserer Teil in der Lage war, auf der Eisenbahn zu reisen.

Bemerkenswert ist, dass heute mit einem ungefähr gleich hohen Personalbestand wie vor 20 Jahren ein Verkehr bewältigt wird, der im Personenverkehr nahezu das Doppelte und in der Gütermenge fast 50 Prozent mehr beträgt als 1910. Diese Leistung ist nur möglich infolge einer intensiven Rationalisierung des Bahnbetriebes, die hauptsächlich bei den S. B. B. zu starker Auswirkung gelangte.

Nachstehend veröffentlichen wir noch einige Zahlen über die Entwicklung der Schweizerischen Bundesbahnen, und zwar seit 1903, wo die Verstaatlichung der wichtigsten Linien beendet war.

Jahre	Beförderte Reisende in 1000	Beförderte Güter in 1000 t	Total Betriebs-einnahmen in Millionen Franken	Betriebs-überschuss in Millionen Franken	Personalbestand Jahresmittel
1903	50,011	8,916	111,2	38,3	24,868
1910	80,625	13,142	187,6	70,5	34,687
1915	78,029	14,563	176,3	50,7	35,159
1920	86,080	15,830	394,0	35,7	38,689
1925	101,828	16,437	385,9	109,9	35,103
1930	127,911	18,547	420,5	129,1	34,074
1931	124,273	17,793	389,5	106,2	33,547
1932	116,864	15,273	343,0	69,7	32,514
1933	116,448	14,805	—	—	—

Verkehr der SBB 1903—1933.



Die Kurve, die die jährliche Entwicklung des Verkehrs der S. B. B. von 1903 bis 1933 darstellt, zeigt zunächst einen geradlinigen Aufstieg bis zum Ausbruch des Krieges. Der durch die Kriegereignisse verursachte Rückgang im Personen- und teilweise auch im Güterverkehr hält in den ersten Nach-

kriegsjahren an, da die grosse Krise über die Wirtschaft hereinbricht. Von 1923 an setzt ein neuer Aufstieg ein, der bis 1929 andauert. Darauf folgt mit dem Einbruch der Krise eine neue Verkehrsabnahme, die beim Güterverkehr ein grösseres Ausmass annimmt als im Personenverkehr, wobei zweifellos auch die zunehmende Autokonkurrenz mitspielt. 1933 ist die Zahl der beförderten Gütertonnen wieder auf den Stand des Jahres 1912 zurückgefallen. Dementsprechend haben sich auch die Betriebseinnahmen und der Betriebsüberschuss verringert. Der Personalbestand ist seit 1920 fast ununterbrochen vermindert worden und steht heute etwa gleich hoch wie im Jahre 1907 bei einem Verkehr, der ganz wesentlich höher ist als damals.

Sozialpolitik.

Aus der Tätigkeit der Internationalen Arbeitsorganisation.

Einem Bericht des Internationalen Arbeitsamtes entnehmen wir folgende Angaben:

Die Tätigkeit der Internationalen Arbeitsorganisation stand im Jahre 1933, wie schon im vorhergehenden Jahre, fast ausschliesslich unter dem Einfluss der Weltwirtschaftskrise. Während einerseits die Durchführung striktester Sparmassnahmen zu einer starken Einschränkung der ihr zur Verfügung stehenden materiellen Mittel führte, stellten andererseits immer zahlreicher auftauchende neue Probleme sie vor neue und grosse Aufgaben.

Gewiss wiesen im Laufe dieses Jahres sowohl bestimmte wirtschaftliche Anzeichen als auch die vom Internationalen Arbeitsamt regelmässig veröffentlichten Arbeitslosenstatistiken in einer Reihe von Ländern Besserungssymptome auf. Aber sie genügen nicht, schon jetzt das Ende der Krise vorauszusagen, die nach wie vor unerbittlich ihre sozialen Folgeerscheinungen zeitigt.

Die Internationale Arbeitsorganisation musste ihre Tätigkeit deshalb in erster Linie auf die direkte oder indirekte Bekämpfung der Krise und ihrer sozialen Folgeerscheinungen einstellen. Verkürzung der Arbeitszeit, internationale Durchführung der Arbeitslosenfürsorge, Anregung grosser nationaler und internationaler öffentlicher Arbeiten usw. waren daher auch in diesem Jahre die Hauptprogrammpunkte ihrer Arbeit, die in weitem Masse von den Wünschen und Forderungen der organisierten Arbeiterschaft inspiriert war.

Verkürzung der Arbeitszeit. Ein erheblicher Teil der Tätigkeit der Internationalen Arbeitsorganisation war in diesem Jahre auf die Frage einer internationalen Herabsetzung der Arbeitszeit gerichtet. Es handelt sich hier um eine Frage, für die die Internationale Arbeitsorganisation allein zuständig ist.

Sie wurde zunächst gleich zu Beginn des Jahres, auf Januar, auf einer vorbereitenden Dreigruppenkonferenz besprochen und ein zweites Mal auf der eigentlichen Internationalen Arbeitskonferenz, die im Juni tagte. Bei den Beratungen beider Konferenzen wurde vor allem jene Seite der Arbeitslosigkeit in den Vordergrund gerückt, die man als die technologische bezeichnet, das heisst, die durch die Ausbeutung neuer Erfindungen und die Anwendung neuer Arbeitsmethoden hervorgerufene Verminderung des Bedarfs an Arbeitskräften. Das kommt in den Beschlüssen der Internationalen Arbeitskonferenz dadurch zum Ausdruck, dass sie entschied, die Frage der Verkürzung der Arbeitszeit als Uebereinkommensentwurf auf die Tagesordnung der Konferenz von 1934 zu setzen und als Ziel für die Entscheidungen dieser Konferenz vorsieht: « die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen und die Arbeiter an den Vorteilen des technischen Fortschritts teilhaben zu lassen ».