

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 29 (1937)
Heft: 12: Probleme des Verkehrs

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: 07.06.2025

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

Wirtschaft.

Die Entwicklung von Eisenbahn und Auto in der Schweiz.

Im Anschluss an die im vorliegenden Heft veröffentlichten Aufsätze über das Problem einer Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Automobil lassen wir nachstehend einige Zahlen folgen über die Entwicklung der beiden Verkehrsmittel in unserem Lande. Für die Baulänge der Eisenbahnen verweisen wir auf das Märzheft 1934 der «Gewerkschaftlichen Rundschau», wo diese Zahlen von 1848—1931 zusammengestellt worden sind. Seit 1931 (5836 km) hat die Baulänge nicht mehr stark zugenommen; sie beträgt im Jahre 1935 5857 km.

Ueber die Verkehrsleistungen und die finanziellen Ergebnisse sämtlicher Bahnen (Normalspur-, Schmalspur-, Zahnrad-, Seilbahnen, Tramways) 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
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
1929	418,099	26,813	573,1	189,8	46,263
1930	430,063	25,772	561,3	164,6	47,285
1931	430,637	25,236	523,5	132,9	47,165
1932	414,725	21,953	464,4	87,8	46,150
1933	407,422	21,603	456,0	95,4	44,546
1934	398,828	21,800	451,6	106,3	43,642
1935	381,075	20,996	426,8	91,4	42,443

Die höchsten Zahlen im Güterverkehr wurden im Jahre 1929 erreicht, während der Personenverkehr 1931 die grösste Zahl von Reisenden aufwies. Seither ist sowohl im Personen- wie im Güterverkehr eine fast ununterbrochene Abnahme zu konstatieren. Der Personalbestand war am grössten im Jahre 1920 und ist seither trotz grösseren Verkehrsleistungen ununterbrochen abgebaut worden.

Die gleiche Entwicklung zeigen auch die Zahlen über die Schweizerischen Bundesbahnen:

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	25,166
1910	80,625	13,142	187,6	70,5	34,985
1920	86,080	15,830	394,0	35,7	39,410
1929	126,550	19,276	431,4	151,0	33,532
1930	127,911	18,547	420,5	129,1	34,305
1931	124,273	17,793	389,5	106,2	34,006
1932	116,864	15,273	343,0	69,7	33,185
1933	114,854	14,796	336,6	76,7	31,741
1934	114,293	14,983	333,6	86,0	30,861
1935	109,864	14,238	314,8	74,4	29,834
1936	106,933	12,804	291,4	66,6	28,642

Der Güterverkehr der SBB ist im Jahre 1936 auf etwa zwei Drittel des Standes von 1929 zusammengeschmolzen; er erreicht nicht einmal mehr den Umfang des Jahres 1910. Als etwas krisenfester erwies sich der Personenverkehr, doch ist auch hier gegenüber dem höchsten Stand von 1930 ein Rückgang um etwa 16 Prozent zu konstatieren. Dementsprechend haben sich auch die Betriebseinnahmen und der Betriebsüberschuss empfindlich verringert (um 32 bzw. 56 Prozent gegenüber 1929). In den letzten 17 Jahren ist auch ein massiver Personalabbau erfolgt, von 39,410 Angestellten im Jahr 1920 auf 28,642 im Jahr 1936; der Personalbestand der SBB ist heute etwa gleich gross wie im Jahr 1906, bei einem Verkehr, der, besonders im Personentransport, wesentlich höher ist als damals.

Der Verkehrsrückgang seit 1929 ist sowohl durch die Krise wie auch durch die Konkurrenz des Automobils hervorgerufen worden. Der grösste Teil der Einbusse ist jedoch konjunkturbedingt. Doch hat die Konkurrenz des Motorfahrzeugs die Lage der Eisenbahnen noch weiter verschlechtert. Bei guter Wirtschaftslage hätten sehr wahrscheinlich die Bahnen ihren Verkehr halten können und das Auto hätte vor allem den eingetretenen Mehrverkehr übernommen.

Nachstehend lassen wir Zahlen über die Entwicklung des Automobilbestandes in der Schweiz folgen:

Automobilbestand in der Schweiz

	Personen- wagen	Lastwagen	Total	Einwohner auf ein Auto
1910	2,276	326	2,602	1435
1920	8,902	3,331	12,233	317
1925	28,697	8,381	37,626	104
1930	60,735	14,715	78,255	52
1933	66,394	18,366	86,684	48
1934	69,744	18,828	90,735	46
1935	70,765	18,909	91,860	45
1936	69,098	18,454	89,680	46

In dem verhältnismässig kurzen Zeitraum von fünfzehn Jahren hat sich der Autoverkehr rapid entwickelt. Während man 1910 erst total 2602 Wagen zählte, waren es 1935 91,860; während 1910 erst jeder 1435. Einwohner ein Auto besass, war es 1935 schon jeder 45. Die Zunahme war bis 1935 ununterbrochen; 1936 erfolgt erstmals ein kleiner Rückschlag. Für die Eisenbahnen ist vor allem die Zahl der Lastwagen entscheidend, da diese den Güterverkehr konkurrenzieren, während die Konkurrenz der Personenautos den Bahnen eher weniger gefährlich ist.

In diesem Zusammenhang sind die Erhebungen des Eidgenössischen Statistischen Amtes über den Autotourismus in der Schweiz interessant. Eine Zusammenstellung für die Monate Juli und August 1937, die sich allerdings nur auf die grösseren Hotels erstreckte, ergibt, dass etwa ein Drittel der Ankünfte und etwas weniger als ein Viertel der Logiernächte in den erfassten Hotels auf Autogäste entfielen. Da die Autobesitzer aus verschiedenen Gründen die Grossbetriebe bevorzugen, wird der Anteil der Autogäste für alle Gaststätten der Schweiz kleiner sein als in der vorliegenden Teilerhebung. Auf jeden Fall zeigen aber diese Zahlen, welche Bedeutung das Automobil für den schweizerischen Fremdenverkehr besitzt. Selbstverständlich könnte dieser Verkehr nicht einfach von den Autos auf die Bahnen übergeleitet werden.

Im letzten Jahre wurden zum erstenmal Erhebungen angestellt über die Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen (im 2. Halbjahr 1936), deren Ergebnisse wir hier beifügen:

Transporte mit Motorfahrzeugen nach Mengeneinheiten

1936:	1000 Tonnen	1000 hl	Stück Tiere	Total, umgerechnet in 1000 Tonnen
Juli	265,9	334,4	41,323	320,1
August	278,4	378,3	53,122	338,4
September	296,1	366,3	52,879	354,9
Oktober	343,0	380,4	45,657	403,9
November	296,9	293,4	42,993	346,4
Dezember	268,2	295,3	48,702	317,5
Juli/Dezember	1,748,5	2,048,1	284,676	2,081,3
1937:				
Januar	224,5	250,3	36,609	
Februar	233,2	254,8	31,072	
März	285,0	315,9	44,179	

Dieser Gesamtverkehr gliedert sich in folgende Verkehrsarten:

1936:	Werkverkehr	Gewerbsmässige Transporte	Transporte aus dem Ausland mit fremden Fahrzeugen
	Total in 1000 Tonnen		
Juli	214,7	104,7	0,6
August	218,1	119,7	0,6
September	222,8	131,3	0,8
Oktober	246,2	156,9	0,9
November	206,8	138,8	0,8
Dezember	193,3	122,9	1,3
Juli/Dezember	1,302,0	774,4	4,9

Im zweiten Halbjahr 1936 kommt man somit auf eine Gesamttransportleistung der Motorfahrzeuge von 2,081,300 Tonnen, und für das ganze Jahr 1936 (sofern Juli-Dezember etwa die Hälfte darstellen) kann man sie auf rund 4 Millionen Tonnen schätzen. Im gleichen Jahr beförderten die Bundesbahnen 12,8 Millionen Tonnen und die gesamten Bahnen 21,0 Millionen Tonnen (1935). Man erkennt aus diesen Zahlen, dass das Automobil schon einen erstaunlich hohen Anteil an den Gesamttransporten an sich gerissen hat. Dabei kann noch gesagt werden, dass die obige Statistik den Güterverkehr mit Motorfahrzeugen nicht vollständig erfasst, so dass in Wirklichkeit die Bedeutung der Autotransporte noch grösser sein dürfte.

Die vorstehenden Zahlen zeigen, welche hervorragende Bedeutung sowohl der Eisenbahn- wie der Automobilverkehr für unsere Volkswirtschaft erlangt hat. Wenn diese beiden Verkehrsmittel weiterhin im Kampfe miteinander stehen, so werden beide darunter zu leiden haben, und die Gesamtwirtschaft bzw. das Volk muss den Schaden dieses ruinösen Konkurrenzkampfes bezahlen. Eine Verständigung auf dem Boden einer vernünftigen Arbeitsteilung ist daher das Gebot der Stunde.