

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **3 (1929)**

Heft 12

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

# Wirkung der Elektrifizierung, Rationalisierung und Verkehrssteigerung bei den Schweiz. Bundesbahnen

Auf einen Mann Betriebspersonal entfielen:

	1913 (37 876 Mann)	1928 (32 880 Mann)	Leistungszunahme pro Mann *
1. Lokomotivkilometer . . . . .	1 303	1 411	8 % **
2. Bruttotonnenkilometer . . . . .	237 317	329 529	39 %
3. Zugskilometer . . . . .	1 035	1 135	10 % **
4. Wagenachskilometer . . . . .	33 098	41 314	24 %
5. Anzahl Reisende . . . . .	2 496	3 612	45 %
6. Personenkilometer . . . . .	61 631	83 654	35 %
7. Gütertonnen . . . . .	396	579	46 %
8. Gütertonnenkilometer . . . . .	36 793	63 123	72 %



\* Im Jahre 1919 ist ein neues Arbeitszeitgesetz in Kraft getreten, durch das die durchschnittliche Arbeitszeit um 15 % verkürzt wurde.

\*\* Die Leistungssteigerung beträgt hier nur 8 % bzw. 10 %, weil die elektrischen Lokomotiven viel kräftiger sind als die Dampflokotiven. Im Jahre 1913 beförderte eine Lokomotive durchschnittlich ein Anhängengewicht von 215 t, im Jahre 1928 270 t.

## Sinkende Tarife bei den Bundesbahnen

Die Kosten der Lebenshaltung sind 61 % höher als vor dem Kriege, der Reisende bezahlt aber durchschnittlich pro Kilometer nur 49,5 % mehr als 1913. Gemessen an der veränderten Kaufkraft des Geldes kostet die Fahrt heute bloss 92,9 % des Vorkriegspreises. Bei den Gütertarifen liegen die Verhältnisse noch bedeutend günstiger.

Legenden zur Säulenreihe:

-  Die Entwicklung der Tarife seit 1913
-  Die Entwicklung der Fahrpreise unter Berücksichtigung der verminderten Kaufkraft des Geldes

