

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 7 (1933)
Heft: 9

Artikel: Die Bundesbahnen versorgen das Land
Autor: Barfuss, P.W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780852>

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: 22.01.2025

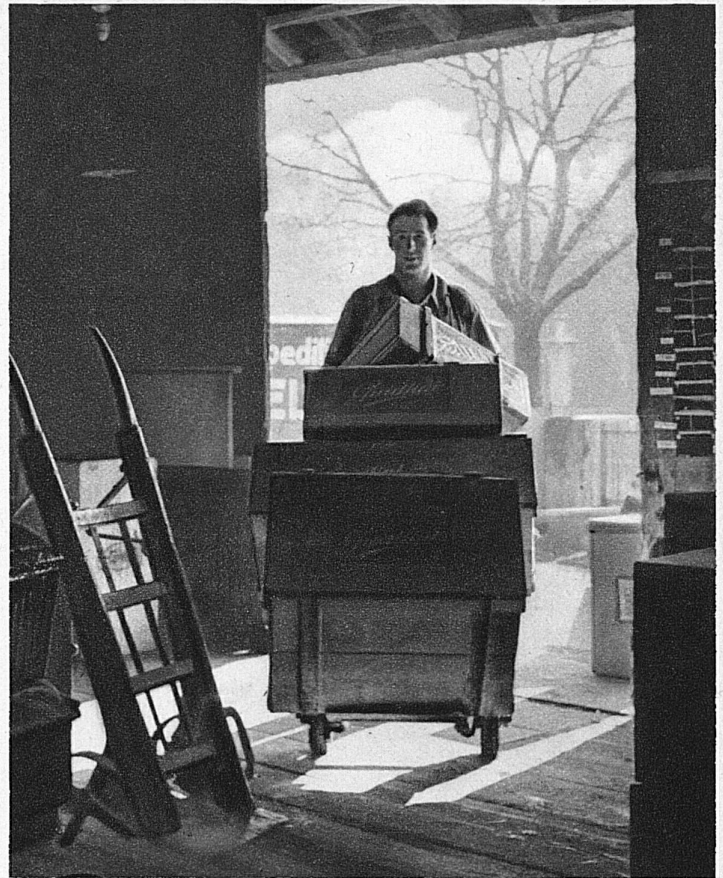
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

« Es gibt leider keine Milch heute, mein Herr ! » Jeder von uns wäre wohl sehr erstaunt, auf seine Frage nach dem Morgenkaffee diese Antwort zu erhalten. Aber dieser Milchmangel würde zur Tatsache, wenn eines Tages die Bundesbahnen aus irgendeinem Grund ihren Betrieb einstellen würden.

Alle Städte sind mehr oder weniger zu ihrer Versorgung auf die Zufuhr von auswärts angewiesen. Deshalb wächst auch mit ihrer stets zunehmenden Bevölkerung die Aufgabe, die für diese grosse Ansammlung von Menschen benötigten gewaltigen Mengen an Lebensmitteln zu beschaffen und sie rechtzeitig und in gutem Zustand dem Verbraucher zuzuführen. Mit der Vermehrung des Nahrungsmittelbedarfes werden auch die Einzugsgebiete weiter hinausgerückt, und die Entfernungen für die Zufuhr vergrössern sich.

Hier setzt die Tätigkeit der Bundesbahnen ein und sorgt in rastloser, aufopfernder und leider oft zu wenig beachteter Arbeit für rechtzeitige und genügende Verproviantierung der verschiedenen Bevölkerungszentren.

Versuchen wir uns einmal ein Bild zu machen, was eine Stadt an Lebensmitteln verbraucht. Wir stützen uns hierbei auf die Angaben des Statistischen Amtes der Stadt Bern aus dem Jahre 1924, die auch für heute im grossen und ganzen noch gelten mögen. Berechnet sind die Jahresverbrauchs-

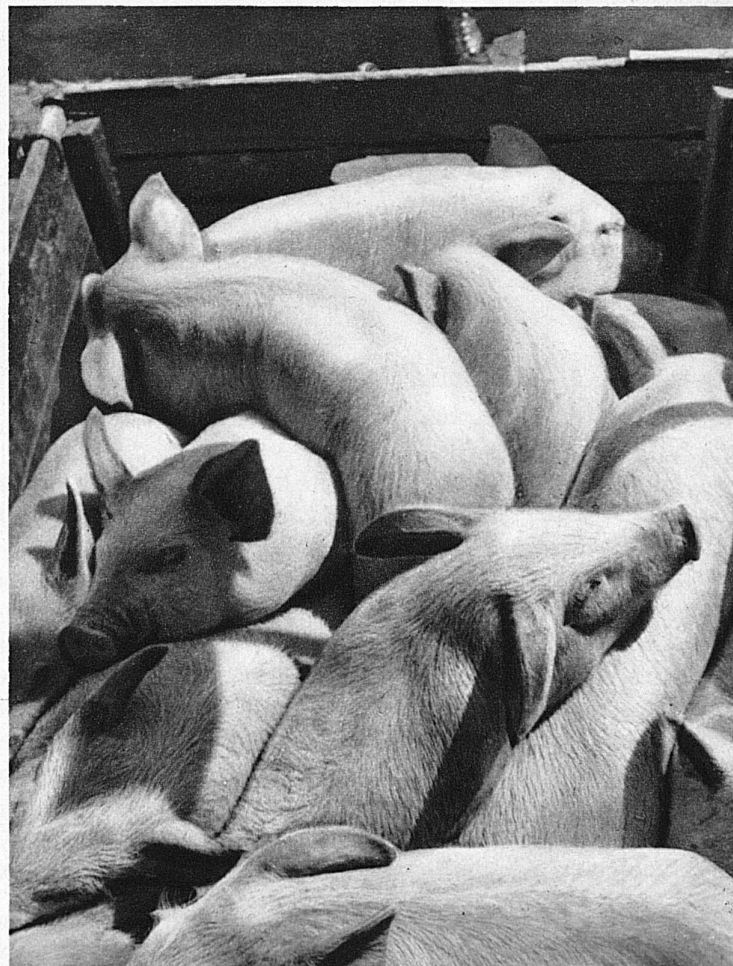


Die Bundesbahnen versorgen das Land

mengen einer Durchschnittsfamilie des Arbeiter- und des Beamtenstandes. Wir erhalten dabei folgende Zahlen :

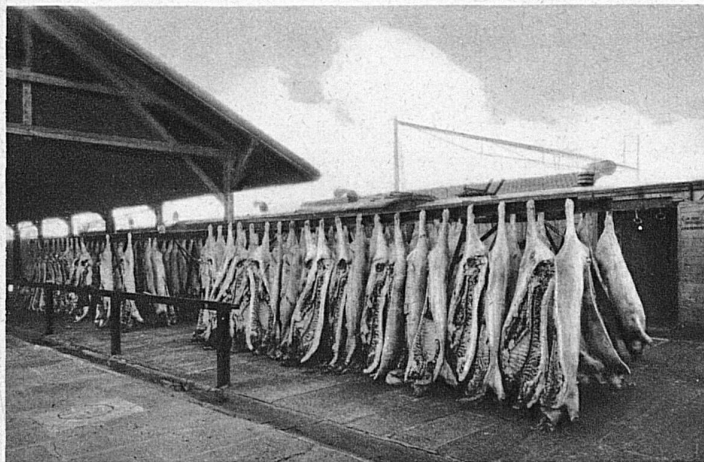
	Einheit	Arbeiterfamilie	Beamtenfamilie
Milch	Liter	1010	995
Butter	kg	17	26
Käse	kg	10	17
Eier	Stück	395	535
Fleisch	kg	67	107
Fette	kg	40	31
Brot	kg	312	224
Mehl	kg	27	20
Teigwaren	kg	23	27
Zucker	kg	71	78
Gemüse	kg	131	123
Kartoffeln	kg	246	225
Obst	kg	198	236

Wenn wir das Mittel aus diesen Zahlen mit 30,000 multiplizieren, so erhalten wir den ungefähren Gesamtverbrauch der Stadt Bern, mit Ausnahme der Hotels und des Gastgewerbes. Es ergeben sich dabei ganz interessante Mengen. So verbrauchen zum Beispiel die 30,000 Familien Berns im Laufe eines Jahres 13,950,000 Stück Eier, 30,075,000 Liter Milch, 8,040,000 kg Brot, 3,810,000 kg Gemüse, 7,065,000 kg Kartoffeln, 6,510,000 kg Obst und 2,610,000 kg Fleisch. Dies sind Zahlen, die eine eindrucksvolle Sprache reden und Tatsachen aufweisen, die uns in der Regel nie zum Bewusstsein kommen.





Die Bundesbahnen befördern das ganze Jahr hindurch rund 250 Millionen Liter Milch und rund 1 Million lebende Tiere



Exportfleisch im Bahnhof Chiasso, bereitgestellt zur Kontrolle durch den Grenztierarzt

Die Schweizerischen Bundesbahnen besitzen aber auch leistungsfähige Einrichtungen und Anlagen zur reibungslosen Bewältigung dieses ungeheuren Güterverkehrs.

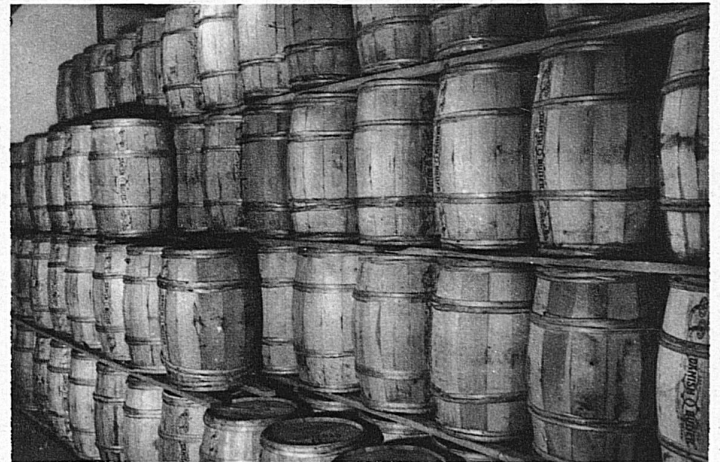
So haben die Bahnhöfe Genf und Basel grosse, modern eingerichtete Kühlhäuser zur Lagerung leicht verderblicher Lebensmittel wie Fleisch, Geflügel, Fische, Eier, Butter, Früchte usw. Die Waren finden dort unter Zollverschluss oder in Freilagerräumen fachgemässe Wartung und Behandlung. Der Sammeldienst mit Kühlwagen bietet Gewähr für günstige, hygienische Transportverhältnisse und Ankunft der Waren in unversehrtem Zustand an den Bestimmungsorten.

Im neuen Rangierbahnhof Basel werden jeden Tag 2000

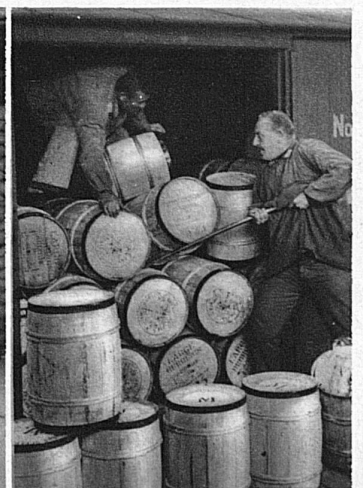
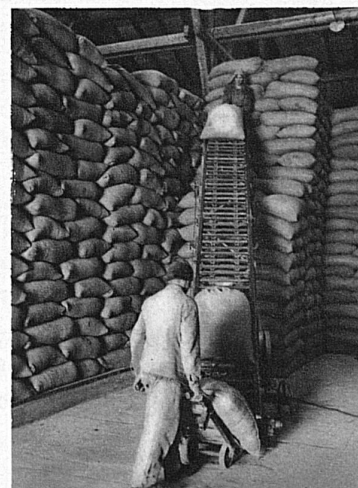
Rechts: In unsern Lagerhäusern stauen sich mitunter ganz gewaltige Warenmengen

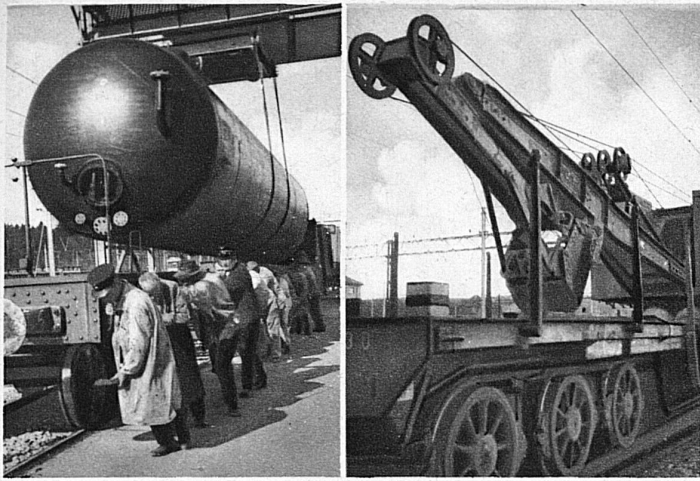
Aber ganz abgesehen von der Versorgung der Städte mit Lebensmitteln, sind die Schweizerischen Bundesbahnen eng verbunden mit dem Wohl und Wehe der gesamten Volkswirtschaft. Ein Stillstand der Bahnen wäre auch gleichbedeutend mit einem Stillstand der Fabriken, die, dadurch abgeschnitten von der Zufuhr von Rohmaterialien, auch nicht mehr die Möglichkeit hätten, ihre fertigen Produkte auf dem Weg über Grossisten und Wiederverkäufer an den Konsumenten gelangen zu lassen.

Versuchen wir einmal, uns die Bahnen aus unserm Wirtschaftsleben wegzudenken, so sehen wir, dass die Abwicklung unseres täglichen Lebens bis in die kleinsten Winkel unseres Landes hinein ins Stocken käme, so dass wir, weil an der empfindlichsten Stelle unseres Volkskörpers getroffen, der Verarmung und dem Elend ausgeliefert wären. Es ist ganz gut, wenn wir uns darüber einmal klar werden, denn nie wurde soviel über die Bundesbahnen geschimpft, wie gerade in den letzten Jahren. Wenn jedem die Wichtigkeit der Bundesbahnen für unser Volksganzes zum Bewusstsein käme, würde gewiss weniger sinnlos genörgelt und dafür mehr praktische Mitarbeit geleistet. Wenn wir uns nur einmal vergegenwärtigen, dass heute zwei Gotthardzüge eine Gütermenge zu transportieren vermögen, die einst auf dem Saumpfad nur innerhalb eines Jahres bewältigt wurde, oder dass vierzehn Güterzüge in jeder Richtung durch den Gotthard an einem einzigen Tage transportieren, was die alten Gotthardsäumer nur in vollen sieben Jahren über den Pass zu schleppen vermochten, so bekommen wir einen kleinen Begriff von der Leistungsfähigkeit der S.B.B.



Fassbutter im neuerbauten und ganz modern eingerichteten Bahnhof-Kühlhaus Basel





Die Bundesbahnen können jede Last befördern sofern sie das Lichtraumprofil nicht übersteigt

bis 3000 Güterwagen behandelt. Die ganze Anlage hat 40 km nutzbares Geleise, ist 3,6 km lang und 400 m breit. Grosse, gedeckte Zollrampen, Ablaufberge, Transformatorstationen, Stellwerke, elektrische Weichen, hydraulische Geleisebremsen, elektrische Lichtsignale und Lautsprecher gehören zu dieser modernen Anlage, die viel zur Beschleunigung des schweizerischen Güterverkehrs beiträgt.

Die grossen Lagerhäuser der Bundesbahnen bieten sichere Gewähr für sachkundige Wartung der Waren. In Basel, Brig, Brunnen, Buchs, Morges, Renens und Romanshorn stehen mächtige Hallen und geschulte Beamte zur Verfügung. Neben Lagerung, Reexpedition, Zollbehandlung und Inkasso zu günstigen Bedingungen wird an einigen Orten auch das Mahlen, Brechen, Reinigen, Sortieren und Auffrischen von Getreide und anderes mehr besorgt.

In Buchs, Romanshorn und Zürich besitzen die Bundesbahnen grosse Kellereien. Die Lagerung der Weine und sonstiger Kellergüter kann in grossen Zement- und Holzfässern oder in Transportgebinden erfolgen. Das Küferpersonal der SBB ist gut geschult und zuverlässig. Die Kellereien bieten den Vorteil, dass bei Lagerung im Zolltransit der Zoll gestundet und der natürliche Schwund somit nicht verzollt werden muss. Es werden ebenfalls ermässigte Transifrachten gewährt.

Die Bundesbahnen können ihren Frachtkunden 18,000 eigene Güterwagen zur Verfügung stellen. Für Sonderansprüche ist ein gut versehener Park von Spezialwagen vorhanden, womit die schwersten Güter befördert werden können. Neben Obst und andern landwirtschaftlichen Erzeugnissen werden die meisten industriellen Massengüter

Hochbetrieb in Weintransporten auf einer Station des Welschlandes



Blick in einen Geflügelraum des Bahnhof-Kühlhauses Genf



Die Erntetransporte werden zu sehr niedrigen Tarifen befördert

und besonders auch die Rohstoffe zu billigen Ausnahmetarifen befördert. Die Güterzüge der SBB fahren heute mit Geschwindigkeiten, die sich vom raschen Tempo der Personenzüge kaum mehr unterscheiden. In sechs Stunden mit schwerster Fracht von Chiasso nach Basel, in fünf Stunden mit 1400 Tonnen in einer Last von Genf nach Zürich, das ist die imponierende Leistung der elektrischen Lokomotiven und das erfreuliche Resultat einer seit Jahren konsequent angestrebten Reorganisation der Güterbeförderung.

Im durchgehenden Güterzugsverkehr aus Deutschland und Österreich nach der Schweiz, nach Italien, Frankreich und umgekehrt spielen die Bodensee-Trajektkähne der Bundesbahnen eine beachtenswerte Rolle. Die Trajektkurse

Die Bundesbahnen versorgen das Land

Schluss von Seite 37

zwischen Romanshorn, Friedrichshafen und Lindau sind den Ferngüterzügen angepasst. Durch rasche Verschiffung der Güterwagen und schnelle Fahrt der Motorkähne wird gegenüber dem Landweg ein Zeitgewinn von zwei bis drei Stunden erzielt.

Zum Betrieb der Bundesbahnen gehört ebenfalls der Basler Rheinhafen St. Johann, eine wichtige Umschlagstelle für den Schiffsgüterverkehr von und nach Basel. Die Anlage ist 600 m lang und verfügt über elektrische Krane, pneumatische Getreideheber, Brückenwagen, Rangier- und Verbindungseisen mit dem Bahnhof St. Johann, Lager- und Kellerräume, Werfthallen und Werkstätten.

Die Sesa, Schweizerische Express AG. in Zürich, verbindet durch Ferncamionagedienste eisenbahnlose Gegenden mit den Bahnstationen. Dreihundert Sesa-Agenturen besorgen den Domiziltransport von Gepäck, Express-, Eil- oder Frachtgut. Die Bundes-

bahnen suchen aber stets nach Mitteln und Wegen, um ihren Kunden weitere Vorteile zu bieten. Sie haben deshalb vorläufig in der Ostschweiz und zwischen Lausanne und Genf eine Automobil-Stückgut-Transportorganisation (Asto) geschaffen, die mit Hilfe von Lastwagen eine rationelle Zusammenarbeit von Schiene und Strasse erstrebt und auch die von der Bahn nicht berührten Gegenden in einen regelmässigen Güterdienst einbezieht.

In unermüdlicher, rastloser Tätigkeit, die äusserste Pflichterfüllung von jedem einzelnen verlangt, arbeitet das gesamte Personal der SBB Tag und Nacht für die Sicherheit der ihnen anvertrauten Reisenden und Güter und an dem steten weiteren Ausbau im Dienste der Allgemeinheit.

So helfen die Bundesbahnen tatsächlich das Land versorgen, sie sind die grossen Mittler der Volksernährung und des Volkswohlstandes. P. W. Barfuss.

Schweizer Reisewoche

Préparons-nous pour la Semaine suisse de voyage!

Vom 30. September bis 9. Oktober 1933 findet die « Schweizer Reisewoche » statt. Die während dieser Zeit von den Stationen und Poststellen ausgegebenen gewöhnlichen Billette einfacher Fahrt berechtigen zur Gratisrückfahrt. Dabei gelten nachstehende Bestimmungen :

Die Hinfahrt und die Rückfahrt kann an allen Tagen der « Schweizer Reisewoche » erfolgen, d. h. frühestens am 30. September und spätestens am 9. Oktober 1933. Die am 30. September 1933 gelösten « Schweizer Reisewoche »-Billette sind somit 10 Tage gültig, und die an den nachfolgenden Tagen gelösten haben eine entsprechend kürzere Gültigkeit.

Für Kinder von 4-12 Jahren wird der halbe Fahrpreis für Erwachsene berechnet. Die Vergünstigung der « Schweizer Reisewoche » erstreckt sich indessen nicht auf andere Personen, die Anspruch auf halbe Taxe haben (Militär, Polizei, Krankenschwestern, Abonnements zum Bezug halber Billette usw.).

Der Schnellzugszuschlag ist nur für die Fahrt in einer Richtung zu bezahlen.

Die Gültigkeitsdauer der « Schweizer Reisewoche »-Billette kann nicht verlängert werden.

Für die Strecken von Bergbahnen mit besondern Berg- und Talfahrttaxen wird die Hälfte der Bergfahrt- und Talfahrttaxe zusammen berechnet.

Die Billette einfacher Fahrt nach den Stationen Scheidegg und Jungfrauoch, gültig via Lauterbrunnen, gelten während der « Schweizer Reisewoche » entweder zur Hinfahrt oder zur Rückfahrt auch über Grindelwald.

Une « Semaine suisse de voyage » a été instituée et s'étendra à la période du 30 septembre au 9 octobre 1933. Les billets ordinaires de simple course délivrés, pendant cette période, par les gares et les services postaux donneront droit au retour gratuit.

Le voyage d'aller et celui de retour pourront être effectués tous les jours de la « Semaine suisse de voyage », c'est-à-dire au plus tôt le 30 septembre et au plus tard le 9 octobre 1933. Les billets de la « Semaine suisse de voyage » pris le 30 septembre seront donc valables dix jours, tandis que la durée de validité de ceux qui auront été pris ultérieurement à cette date sera réduite en conséquence.

Les enfants de 4 à 12 ans ne paient que la moitié de la taxe pour adultes. Les avantages de la « Semaine suisse de voyage » ne s'étendent pas, en revanche, aux autres personnes ayant droit à la demi-taxe (militaires, agents de police, sœurs garde-malades, titulaires d'abonnements pour demi-billets, etc.).

La surtaxe pour trains directs ne doit être payée que dans un seul sens.

La durée de validité des billets de la « Semaine suisse de voyage » ne pourra pas être prolongée.

Pour les parcours des chemins de fer de montagne ayant des taxes différentes pour la montée et pour la descente, il sera perçu la moitié de ces taxes additionnées.

Pendant la durée de la « Semaine suisse de voyage », les billets de simple course pour les stations de Scheidegg et de Jungfrauoch via Lauterbrunnen seront aussi valables, soit à l'aller, soit au retour, par Grindelwald.