

Der Anteil der privaten Transportanstalten am schweizerischen Verkehr

Autor(en): **Born, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - **(1943)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-773377>

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.



verfrühten Einverleibung von Kleinbahnen in das Bundesbahnnetz wird erreicht, daß das Verständnis breiter Volkskreise für die Bedürfnisse und den Nutzen aller Eisenbahnen erhalten bleibt und nicht verwischt wird. Bei der föderalistischen Struktur unseres Landes, bei der die Kantone das Straßennetz betreuen, wird dadurch auch der Gefahr einer einseitigen Verkehrsorientierung der Kantone und Gemeinden vorgebeugt und für eine sinnvolle gegenseitige Ergänzung des Verkehrs auf Schiene und Straße am besten gesorgt. Als ideale Lösung ist anzustreben, daß der öffentliche Verkehr auf den regional zusammengeschlossenen Eisenbahnen und den Straßen einer einheitlichen betrieblichen und kommerziellen Leitung unterstellt wird, wie das bereits in einzelnen Landesgegenden erzielt werden konnte. Reines Staatsbahnsystem für die Bedienung der Hauptverkehrsadern und regionale Transportunternehmungen für den Schiene- und Straßenverkehr in privatwirtschaftlicher Form, aber auch mit gemeinwirtschaftlicher Zielsetzung, dürfte für unser Land die richtige Lösung sein, um staatliche und private Initiative im Verkehrswesen zu erhalten und ihre gegenseitige Befruchtung zu gewährleisten.

Eisenbahn und Dampfschiffahrt im Dienste des Fremdenverkehrs

Von S. Bittel, Direktor der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung

Wenn wir in die Anfänge des schweizerischen Fremdenverkehrs zurückschauen, können wir feststellen, daß die dem eigentlichen Fremdenverkehr dienenden Transportanstalten schon damals eine festumrissene Stellung einnahmen. Sie haben die Entwicklung unseres Fremdenverkehrs sehr günstig beeinflußt, und im Laufe der letzten Jahrzehnte haben sich aus dem schweizerischen Transportwesen die spezifischen Touristikbahnen, die den über die Grenze flutenden Strom der Reisenden auch in entlegene Bergtäler und Höhenkurorte weiterleiteten, noch stärker herauskristallisiert. Heute besitzt die Schweiz ein imponierendes Touristik-Transportwesen, das neben vielen Schmalspur-, Zahnrad- und Standseilbahnen auch eine sehr leistungsfähige Dampfschiffahrt umfaßt.

In gleichem Maße wie der Fremdenverkehr und die Hotellerie ist aber auch das Touristik-Transportwesen starken Konjunkturschwankungen unterworfen. Alle Bemühungen, die unternommen werden, um die Krisenfolgen im Fremdenverkehr zu mildern und abzuschwächen, mußten auch hier einsetzen, sollte nicht ein bedeutender schweizerischer Wirtschaftszweig in seiner Existenz bedroht werden. Ein Blick auf die Frequenz- und Entwicklungsstatistiken der letzten sechzig Jahre schweizerischen Transportwesens beweist uns, daß die Touristikbahnen, mit Einschluß unserer Seeschiffahrt, eine sehr viel steilere Kurve aufweisen als die Normalspurbahnen. Das Bahnnetz der letztern wurde von 2451,3 km im Jahre 1880 auf 3640,9 km im Jahre 1940 erweitert, was einer Steigerung von knapp 50 % entspricht. Die Kilometerzahl der Schmalspurbahnen, die überwiegend durch Fremdenregionen führen, stieg hingegen im gleichen Zeitraum von 48,3 km auf 1586,9 km (Steigerung über 3000 %) und jene der Zahnradbahnen von 21,1 km auf 108,5 km (Steigerung über 500 %). Die Entwicklung dieser Transportanstalten, größtenteils in privatem Besitz, wurde selbstverständlich vom wachsenden Fremdenverkehr begünstigt. Im gleichen Zuge muß jedoch gesagt werden, daß die grundlegende Voraussetzung für eine solche Entwicklung ein gut ausgebautes Transportwesen bildete, und so kam es, daß Fremdenverkehr und Touristik-Transportwesen im Verlaufe der letzten drei Jahrzehnte zu einer unzertrennlichen Einheit zusammengeschmolzen sind. Das wird auch in Zukunft so sein.

Leider sind die Einnahmen der Privatbahnen seit dem Jahre 1930 fortwährend gesunken. Noch 1930 beliefen sie sich auf 141,5 Millionen und erreichten ihren Tiefstand im Jahre 1936 mit 104,3 Millionen. Erst die Abwertung des Schweizerfrankens brachte 1937 eine leichte Entlastung. Es wurden wieder 8 Millionen mehr eingenommen; aber der Kriegsausbruch hat diese hoffnungsvolle Entwicklung neuerdings jäh abreißen lassen. Es wäre eine Täuschung, zu glauben, daß die heutige Frequenz die Aufrechterhaltung der Betriebe gewährleisten könnte. Staatliche Hilfeleistungen waren unumgänglich.

Die touristischen Bahnen der Schweiz stehen jedoch vor bedeutenden Zukunftsaufgaben. Es besteht gar kein Zweifel, daß unsere Bergbahnen einen der attraktivsten Anziehungspunkte für den Auslandsreisenden darstellen. Ihre wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung rechtfertigt unzweifelhaft das staatliche Interesse. Das gleiche darf auch von der schweizerischen Dampfschiffahrt gesagt werden. Bei ihr haben wir es mit einem Verkehrsmittel zu tun, das heute fast ausschließlich touristischen Zwecken dient.

Fremdenverkehrstechnische Gründe sprechen also neben rein wirtschaftlichen Argumenten für die Notwendigkeit, auch die schweizerische Dampfschiffahrt durch die Krisenjahre hindurchzubringen. Sie ist für uns von ganz hohem Werte. Kein kontinentales Land, mit Ausnahme von Finnland, weist ein so weites Netz von Seen auf wie gerade die Schweiz. Diese Seen sind fast ohne Ausnahme von unbeschreiblichem Liebreiz und fesseln die Auslandsgäste immer wieder von neuem. Seien sie nun an der Grenzscheide gelegen oder am steilen, wild zerklüfteten Gebirgshang oder gar im stillen Gebirgstal: ihrer mannigfachen Gestalt und Umgebung ist hegeisternd. Der schweizerischen Dampfschiffahrt fällt die Aufgabe zu, die Gestade der Seen zu verbinden und die Gäste durch dieses landschaftliche Dorado hindurchzuführen. Sie muß und wird sich innerhalb des nationalen Fremdenverkehrs behaupten, weil sie für uns einfach unersetzbar ist.

Schließlich dürfen wir auch noch darauf hinweisen, daß die Dampfschiffahrt, wie die Bergbahnen, hohe gesundheitliche Werte vermittelt und namentlich dem Großstädter reiche Entspannung bietet. Hundertjähriger Pioniergeist hat hier ein Werk geschaffen, das unsern Fremdenverkehr jederzeit positiv beeinflußt hat und für den Schweizer selbst beglückendes Erlebnis bedeutet.

Der Anteil der privaten Transportanstalten am schweizerischen Verkehr

Von Dr. H. Born, Generalsekretär des Verbandes Schweizerischer Transportanstalten

In der Schweiz sind Bau und Betrieb von Eisenbahnen während 46 Jahren ausschließlich den Kantonen und der privaten Tätigkeit überlassen worden. Sowohl das erste schweizerische Eisenbahngesetz vom 28. Juli 1852 wie das noch heute geltende Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872, huldigten dem Privatbahnprinzip. Dieses wurde erst durch das « Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen », welches letzteres am 20. Februar 1898 vom Schweizervolk mit überwältigendem Mehr angenommen wurde, durchbrochen. Die

damit gutgeheißene Verstaatlichung der Eisenbahnen beschränkte sich allerdings vorerst nur auf die vier Hauptbahnen, nämlich die Jura-Simplon-Bahn, die Schweizerische Zentralbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die vereinigten Schweizerbahnen. Im Jahre 1909 ging dann auch die Gotthardbahn an die SBB über, und seither sind noch zahlreiche andere Strecken deren Netz einverleibt worden. So teilen sich denn seit der Inkraftsetzung des Verstaatlichungsgesetzes von 1898 in unserem Lande vorab Bundes- und Privatbahnen in die Aufgaben des öffentlichen Verkehrs.

Im großen und ganzen bekümmert sich der Bahnenutzer wenig darum, inwieweit er die Dienste der SBB oder irgendeiner Privatbahn in Anspruch nimmt. Er benützt einfach die Eisenbahn, ohne sich darüber Gedanken zu machen, ob diese dem Bund oder einer privaten Gesellschaft gehört. Er kann dies um so mehr, als die Zusammenarbeit der verschiedenen Unternehmungen eine derart enge ist, daß der Übergang von Staats- auf Privatbahn oder umgekehrt nur an Äußerlichkeiten wahrgenommen werden kann.

Trotzdem darf angenommen werden, daß sich eine weitere Öffentlichkeit für den Anteil der privaten Transportanstalten am schweizerischen Verkehr interessiert.

Es dürfte sicher wenig bekannt sein, daß Bundesbahnnetz einerseits und Privatbahnnetz andererseits an Kilometerlänge mehr oder weniger übereinstimmen. Jenes umfaßt 2890, dieses 2867 km. Dem Umstande, daß der Dampfbetrieb weder bei der Staatsbahn noch bei den privaten Eisenbahnen mehr stark vertreten ist, verdanken wir die bisher nur wenig geschmäleren und zu Vorkriegspreisen durchgeführten Verkehrsleistungen während des gegenwärtigen Krieges. Von den SBB-Strecken sind heute rund 75 %, von den Privatbahnlinien rund 88 % elektrifiziert.

Die privaten Schienenwege erstrecken sich auch heute noch über das ganze Land. Es gibt keinen einzigen Kanton ohne eine Privatbahn. Demgegenüber aber kann man in den beiden Appenzell keine Bundesbahn benützen, weil diese das Kantonsgebiet gar nicht berührt, und im Halbkanton Nidwalden mißt der eidgenössische Schienenstrang nur 3 km. Die Privatbahnen sind daneben in den nachfolgend erwähnten Kantonen besonders stark vertreten :

Graubünden	mit 95 % des gesamten Bahnnetzes,
Wallis	mit 68 % des gesamten Bahnnetzes,
Schaffhausen	mit 64 % des gesamten Bahnnetzes,
Bern	mit 61 % des gesamten Bahnnetzes,
Waadt	mit 57 % des gesamten Bahnnetzes,
Schwyz	mit 53 % des gesamten Bahnnetzes,
Tessin	mit 45 % des gesamten Bahnnetzes.

Wenngleich, wie wir eingangs feststellten, die Netze der Staats- und Privatbahnen einander an Länge ungefähr gleich sind, so gehen die Verkehrsleistungen der beiden Bahngruppen wesentlich auseinander. Dies ergibt sich schon aus dem Umstande, daß die schweizerischen Hauptbahnen, mit Ausnahme der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS und der Bodensee-Toggenburg-Bahn, den SBB zugehören. Dann ist zu berücksichtigen, daß vom privaten Bahnnetz rund 57 % Schmalspurbahnen, 14 % Trambahnen, 2 % Seilbahnen und nur 27 % Normalspurbahnen sind. Die Schmalspurbahnen wiederum liegen zum großen Teil in Berggebieten, in welchen Alpwirtschaft und Fremdenverkehr dominieren und die Industrie nur spärlich vertreten ist, wodurch das Schwergewicht im Schienenverkehr auf die Personenbeförderung verschoben wird. Dies trifft in noch viel stärkerem Maße bei den Standseil-, Zahnrad- und Trambahnen zu, wie dies aus der folgenden Zusammenstellung deutlich hervorgeht :

Im Jahre 1940 wurden befördert :

	Anzahl Personen in Millionen	Anzahl Tonnen (Gepäck, Güter, Tiere und Post) in Millionen
Von den SBB	124,5	20,2
Von den Privatbahnen :		
a) Normalspurbahnen	20,7	7,0
b) Schmalspurbahnen	24,2	1,0
c) Zahnradbahnen	1,0	0,02
d) Standseilbahnen	9,7	0,08
e) Trambahnen	197,6	—
Total Privatbahnen	253,2	8,1
Insgesamt	377,7	28,3

Sofern beim obigen Vergleich im Personenverkehr die Trambahnen, die eine spezielle Aufgabe erfüllen, nicht einbezogen werden, so entfallen von den beförderten Personen rund 30 % auf die Privat- und 70 % auf die Schweizerischen Bundesbahnen. Dieses Verhältnis entspricht ziemlich genau demjenigen im Güterverkehr. Wenngleich, wie die oben angeführten Zahlen zeigen, das Verkehrsvolumen der Privatbahnen durchschnittlich hinter demjenigen der Schweizerischen Bundesbahnen zurücksteht, so erfüllen jene trotzdem für die in Frage kommenden Gegenden eine ebenso wichtige wirtschaftliche Aufgabe wie diese. Sie haben zum Teil weniger dicht bevölkerte, zum Teil abgelegene Gebiete dem Verkehr erschlossen, neue Lebensmöglichkeiten geschaffen und die Volksteile der verschiedensten Landesgegenden einander näher gebracht. So sind es denn auch zum größten Teil Privatbahnunternehmungen, welche die Gebirgsgegenden dem Verkehr und ganz besonders dem Fremdenverkehr geöffnet und damit eine gewaltige volkswirtschaftliche Aufgabe gelöst haben. Neben den 79 privaten Schmalspur- und Zahnradbahnen gibt es noch 36 normalspurige Privatbahnen; diesen gehört auch die Berner Alpenbahn-Gesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon an, deren Bedeutung sich für unser Land ganz besonders in den gegenwärtigen Kriegszeiten erneut voll und ganz erwiesen hat.

Die Schweizer Bahnen, ob Bundesbahnen oder Privatbahnen, haben, es ist dies sicher nicht zu viel gesagt, bisher in weitem Maße mitgeholfen, unserem Volke die Kriegszeit erträglicher zu gestalten. Sie haben ihre große Leistungsfähigkeit im internen wie im Transitverkehr bewiesen. Wenn unser Land bisher vom Kriege verschont geblieben ist, so verdanken wir dies nicht zuletzt auch unsern Transitlinien, welche den hohen an sie gestellten internationalen Aufgaben gewachsen sind.

Trotzdem ein wesentlicher Teil des Straßenverkehrs zufolge des Mangels an flüssigen Treibstoffen vorübergehend zur Bahn zurückgekehrt ist, darf deren finanzielle Lage keineswegs als gesichert angesehen werden. Die Betriebsausfälle der Vorkriegszeit, die Elektrifikation, technische Neuerungen usw. haben eine Schuldenlast nach sich gezogen, die auch durch eine Reihe besserer Jahre nicht auf ein tragbares Maß reduziert werden kann. Zudem werden Instandstellung und weitere Modernisierung der Bahnunternehmungen nach dem Kriege neue große Anforderungen an die Bahnunternehmungen stellen. Die Nettoschuld der schweizerischen Privatbahnen erreicht heute den Betrag von 440 Millionen Franken, diejenigen der Bundesbahnen 3080 Millionen Franken. Zudem sind die Betriebskosten unter dem Einflusse der Teuerung stärker angestiegen als die Betriebseinnahmen, so daß in absehbarer Zeit eine Anpassung der Tarife an die veränderten Verhältnisse nicht mehr zu umgehen ist. Die Bahnen gehören wohl zu den Letzten, die ihre Preise den gesteigerten Kosten anpassen, und sie werden dies auch nur in einem für jedermann tragbaren Ausmaße tun.

Phot.: Freytag, Gyger, Kösser

