

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 13 (1937)  
**Heft:** 2

**Artikel:** CFF SBB auf neuen Wegen  
**Autor:** Roedelberger, F. A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-751556>

### **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:** 15.03.2025

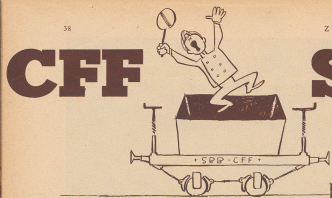
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# SBB auf neuen Wegen

## Der Weg der Verkehrsteilung

Der Betrieb der Bundesbahnen rechnet von allen europäischen Bahnen zum besten. Pro Kilometer Bahnlänge waren zum Beispiel im Jahre 1934 die SBB 29 000 Goldfranken Betriebsüberschuss ab, die holländischen Bahnen nur 4700 und die belgischen, dänischen, österreichischen und tschechischen nur 2000. Die Kehreite der Medaille aber ist die Verdrängung von rund 1100 Millionen, das macht auf den Kilometer mehr als 1 Million Franken. Die Verzinsung und Tilgung dieser Last, mit der die Schweiz leider ebenfalls an der Spitze steht, kostet jährlich 44 000 Franken pro Kilometer. So kommt es, daß der schon Betriebsüberschuss von schätzungsweise 70 Millionen pro 1936 von den Zinsen aufgeschluckt wird und daß dann immer noch rund 82 Millionen Franken fehlen, denn 130 Millionen sind für Zins, Abschreibungen und Rücklagen erforderlich! 150-70=80, und diese 80 Millionen sind eben das verlorene Bundesvermögen, wie es für diesen Jahr vorausgesehen wird.

Dieser Fühlerzug ist in den letzten Jahren immer größer geworden, einmal durch die Häufung der Defizite, dann wegen des allgemeinen Umsatzrückganges in den Kraftfahrzeugen und schließlich wegen der Automobilkonkurrenz. Man sucht also eine Gesundung herbeizuführen und legt die Pläne dazu in verschiedenen Sanierungsprojekten nieder. Alle diese Projekte beschließen zu 1. eine Verkleinerung zwischen Seltene und Straße, also einen Ausgleich der Konkurrenz Bahn und Auto. Vor 15 Jahren ist der letzte Vorschlag dieser Art das «Verkehrsteilungsgesetz» vom Volke verworfen worden. In der Zwischenzeit hat sich die Lage der Bahnen weiter verschlechtert, während die Autoverkehrsunternehmen sich auch untereinander schärfere Konkurrenz machen und im Grunde froh wären, wenn eine energiegeliche Regelung herbeigeführt würde. Das Eisenbahndepartement hat nun einen neuen Entwurf ausgearbeitet (siehe Bild unten) und möchte ihn vom Parlament in Form eines dringlichen Bundesbeschlusses durchdrücken lassen.



Die 1929-1930. Der rechte der CFF und dominiert 88 Millionen de fr. par an. Ce chiffre correspond à une chute de trafic de 3 millions de tonnes. La crise est certes responsable de ce déficit, la crise et aussi la concurrence automobile.

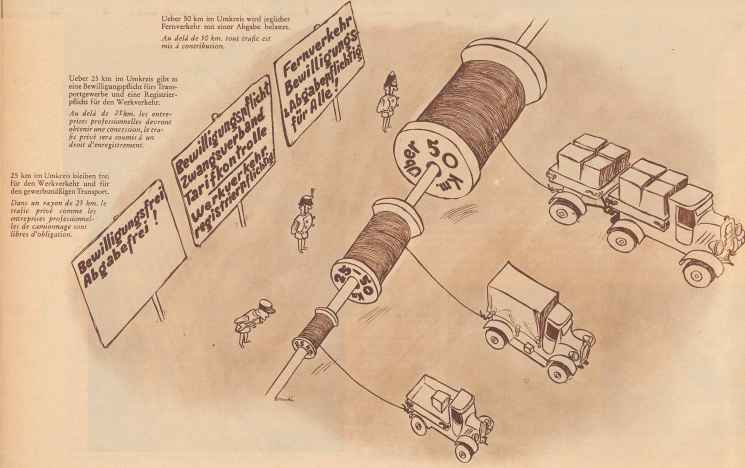
**Le nouveau projet «rail-route»**  
Plus de 3 milliards de dettes, un déficit qui ne cesse d'augmenter, un trafic en voie de déclin et devant tout cela la concurrence automobile, nécessitent une urgente réorganisation des CFF. Le projet «rail-route», soumis au suffrage populaire en 1933, a été rejeté. Mais l'idée a été reprise sous une autre forme par le département de M. Pilet-Golaz, l'idée dont nous vous présentons les points essentiels.

Die «Bindungen», welche das neue Verkehrsteilungsgesetz für die draufgängerischen Automobile vorsieht:  
Les restrictions prévues par le nouveau projet «rail-route» sont:

Über 50 km im Umkreis wird regleloser Verkehr mit einer Abgabe belohnt.  
Au delà de 50 km, tout trafic est mis à contribution.

Über 25 km im Umkreis gibt es eine Bewilligungspflicht für Transportgewerbe und eine Registrierpflicht für den Werkverkehr.  
Au delà de 25 km, les entreprises professionnelles devront obtenir une concession, le trafic privé sera soumis à un droit d'enregistrement.

25 km im Umkreis können frei für den Werkverkehr und für den gewerbetreibenden Transport.  
Dans un rayon de 25 km, le trafic privé comme les entreprises professionnelles, les décamoteurs sont libres d'exploitation.



## Der Weg des Dienens

«Wenn die Autokonkurrenz zu sehr eingeschärft wird, werden die Bahnfahrten wieder teurer und die Bepfehlungen des Autoverkehrs, die Abholer beim Abholer und das Abfahren beim Empfänger fallen dahin.» Wird das so sein? Der neue Haus-Haus-Dienst der SBB, von dem wir die ersten Bilder bringen, beweist, daß sich die Bundesbahnen mit viel Geschick den Bedürfnissen des Publikums anpassen. Heute schon beachtet auf fast allen Stationen die Möglichkeit, zu bescheidenen Taxen Express-, Eil- und Frachtgüter beim Abholer abholen oder im Haus des Empfängers liefern zu lassen. 5000 Orte sind bereits organisiert, ohne jede Vernehmung des Staatbetriebs, allein durch Berücksichtigung vorhandener privater Unternehmungen, durch bessere Zuteilung des bisherigen Personals und mittels der ohnehin zurückkehrenden Postautos. Durch letztere findet auch nach Gegenden mit sehr schwachem Verkehr täglich mindestens eine einmalige Bestellung statt, die so früher nicht hatten. Billigkeit und Raschheit sind die Kennzeichen des neuen Dienstes, und aus dieser Förderung ergab sich auch die Notwendigkeit einer wesentlichen Kürzung der Transportfristen für Güter gesundheitlicher Natur. So gelang beispielsweise zu jedem beliebigen Werktage ein bis 18 Uhr in Payerne aufgegebenes Gut bereits um 24 Uhr nach Zürich, eine zu gleicher Zeit in Frauen aufgegebenes Sendung unterliegt um 11 Uhr nach Rheinfelden oder um 16 Uhr nach Appenzel. Das und Verbesserungen, die sowohl für Firmen mit unregelmäßigem Verkehr als auch für den Privaten der nur gelegentlich Expeditionen vornehmen, eine Beschleunigung und Verbilligung bedeutet, die hinter derjenigen des ausschließlichen Autoverkehrs nicht mehr zurückbleibt, auf langen Strecken es aber in jeder Hinsicht mit der Autokonkurrenz aufnehmen kann.

## Un nouveau service: Expédition et livraison de porte à porte

Les CFF s'efforcent point uniquement d'obtenir à réaliser leur situation par des taxes. Ils veulent avant tout se débarrasser au maximum un service qui, jusqu'ici, leur a monopolisé presque exclusif de l'automobile: l'expédition et livraison de porte à porte. Faire prendre le colis chez l'expéditeur pour le transporter, à grande ou petite vitesse et à frais minimes à la porte du destinataire. Cette organisation a le grand avantage de ne pas nécessiter de nouveaux frais. Elle utilisera le personnel des CFF, les autobus postaux et des entreprises privées déjà existantes.

BRANDENBURG, P. A. BROSCHER  
PROSELYT DE BERNARD  
ZÜRCHERHOF, BRUNNEN



## Von Schulden, Autokonkurrenz, Sanierungsplänen und fortschrittlicher Arbeit



Mehr Billigkeit, Tempo und Billigkeit sind die Eigenschaften des neuen Haus-Haus-Dienstes. An Orten, wo nicht schon genügend Kommissionen in Gebrauch sind, bedienen sich die SBB ebenfalls Unternehmungen und die schon vorhandenen fahrbereiten Personen. Als Transportmittel dienen je nach den Verhältnissen Herdfahrwerke, Lieferautos, Fahrradler mit Anhängern, Handwagen und Bergelassen.

Ob die Systeme der Kommissionierung sind, die CFF bedienen des über ein der bicyclettes dont leurs employés se servent pour le service de porte à porte.



Auch dieser Lieferantler mit seinem Multi-Teilwerkzeug ist für den Haus-Haus-Dienst, auf Wegen, die dem Auto ohnehin nicht zugänglich sind. Der neue Dienst ist also nicht nur Abholer der Konkurrenz, sondern auch Dienst am Kunden.

Ce moyen de Valais et son succès justifie le service de porte à porte, car les chemins inaccessibles à l'auto, il ne peut pas continuer de lutter contre la concurrence, mais de répondre aux besoins de la clientèle.

Dieser Milchfuhrmann kommt alle Tage zur Station. Warum soll er sein Waage nicht etwas besser ausstatten, indem er für den Haus-Haus-Dienst auf die von ihm stehenden Milchkannen Strohkörbe darunter stellt? Das ist billig, dient dem Kunden, verschafft dem Fuhrmann Nebenverdienst und belastet die Bahn nicht.

Es braucht nur profitieren auf den Kosten, reparieren die Laster à la station, pour lui demander de contribuer au service porte à porte!