

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 37 (1947)
Heft: 32

Artikel: Eine Hunterjährlige fesselt die Jugend
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-648404>

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: 16.03.2025

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



Die Bundesbahnen zeigen dem Volk seine Bahnen! Sie sind dabei auf ungeheures Interesse gestossen. Seit Wochen wandern täglich fast ohne Unterbruch Schaustafeln um Gruppe, unter Führung eines sachverständigen Beamten durch die Anlagen und bestimmen die Wunderwerke der Technik. Eine Besuchergruppe bestiegt die Kommandobrücke des Stellwerks

Unsere Buben sind Aug und Ohr für die Erklärungen der Bahnbeamten. Das Stellwerk, in dem alle Fäden der Fahrpläne zusammenlaufen und überblickt werden, reisst die Jugend geradezu hin

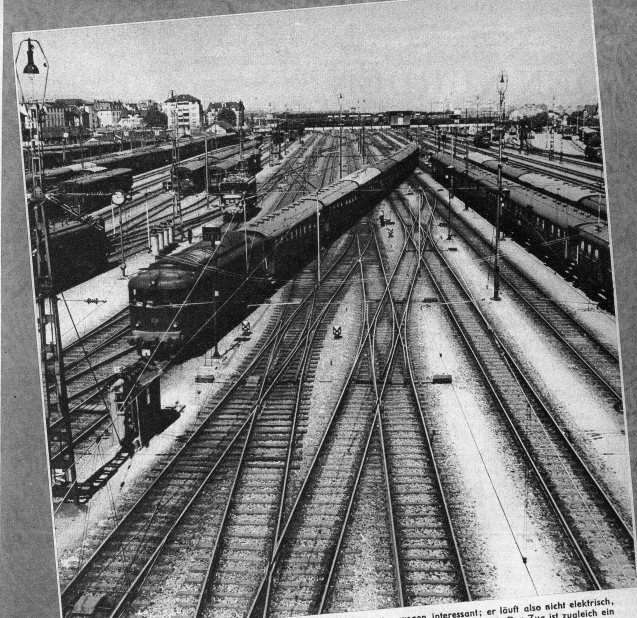
Um den Achsdruck, die gleichzeitige Verteilung des Gewichtes eines Waggons oder Lokomotive auf jedes Rad zu kontrollieren und messen, gibt es spezielle Waagen, die gleichzeitige Gewicht jedes einzelnen Rades sichtbar machen



Eine Hundertjährigesst die Jugend

Links: Auf dem Führerstand einer Dampflokomotive, wo man «mit den Händen schauen» darf, wird der zünftige nicht in den Mechanismus der Maschine, sondern ins Herz unserer Jugend! Und er zündet in die Zukunft technischer Leistung und Fortschritt. Bahn, Werkstatt und Hochschule werden an diesem Freude erleben

Mit 100 Jahren ist es nun, dass die moderne Jugend zuläuft. Die SBB haben mit den kostenlosen Führungen durch ihren Betrieb dem Publikum ein Geschenk bereitet, wie es seit der zivilen Landi nicht mehr erachtet wurde. Die Eisenbahnunternehmen des Volkes, zugleich die Arbeitgeber des Landes, der rund 37 000 Beschäftigten, etwa 22 000 Pensionierte erahnen 11 000 Erwerb vermittelte, insgesamt 50 000 Zusatzenleistungen zusammen wohl 200 000 Franken die Existenz sichert, wartet aber auch auf die Zahlen auf, die nicht nur der Jugend zu nützen. Die Zahl der Kilometer, die die SBB an einem einzigen Tag fahren, reicht an die Erde! Ihre 2540 Brücken und 241 Tunnelanlagen, würden eine Brücke von Zürich, einen Tunnel von Zürich über die Prättigau, im grössten Bahnhofs Zürich täglich 600 Züge ein und aus, alle von einer Aussenhalb des 10-Kilometer-Straße bewältigen die Bahnen 90 % des Güterverkehrs (davon 7 % die Privatbahnen). Am Ende hundertjährigen Entwick-



Dieser Leichtschneitzug ist nicht nur seiner Dieselmotor-Lokomotive wegen interessant; er läuft also nicht elektrisch, sondern mit Gas- oder Petroleum-Explosion gebrannt wird. Der Zug ist zugleich ein tägliches Muster der absoluten Sicherheit, mit der unsere Bahnen fahren; überquert er doch in weniger als einer Minute sämtliche Gleise des Grossbahnhofs Zürich, jede Weiche muss für ihn gestellt, jedes Gleis vor und hinter der Weiche für alle andere blockiert sein. Das Stellwerkpersonal, das von der Kommandobrücke aus alle Weichen und Signale auf elektrischem Weg bedient, erlebt damit täglich eine Generalprüfung unbedingter Zuverlässigkeit

lung sind das Zahlen, die uns gegenüber der englischen Prognose aus dem Jahr 1836; ediese Teufelmaschinen werden unsere Vögel töten, soviel Lärm machen, dass die Hühner keine Eier mehr legen und kein Bäckchen mehr ungekostet stattfinden kann ein herzlich belustigtes Lachen abnötigen. Die grosse Zahl der Kunstbauten, zu denen ausser Brücken und Tunnel auch Tunnel und offene Fahrsprengungen, aufgeschüttete Fahrdämme und gemauerte Rampen zählen und die in unsern buckligen Ländchen nötig sind führen über die Baukosten natürlich auch auf die Fahrpreise ab. Kniet doch ein Kilometer Tunnel etwa 26 Millionen, während z. B. Frankreich für die offene Strecke nur 217 000 Franken anwendet. Gewiss wirkt bei uns auch der elektrische Oberbau verteuert, aber die Bahnen hätten ihre Fahrpreise niemals halten können, wenn sie in den letzten Jahren mit Kriegs- und Nachkriegskohle mit den bekannten hohen Preisen ge- fahren wären. Ausser dieser Teuerung aber hätte die ganze Volkswirtschaft schweren Schäden leiden müssen durch Einschränkung der Verkehrsleistung, die uns diesmal vollständig erspart blieb. Eine malige und kluge Elektrifikationspolitik hat uns davor be-

wahrt und zugleich gehalten in den grossen Krisenzeiten der Dreissigerjahre die Arbeitslosigkeit zu überwinden. Dessen wollen wir uns dankbar erinnern und anerkennen, dass sich die SBB die finanzielle Belastung durch die nun durchgeführte Sanierung redlich verdient hat, kann sie doch nicht nach nur kantonalen Grundsätzen geleitet werden, weil sie sonst ja alle nicht gut rentierenden Strecken und Züge einstellen müsste, obschon gerade diese viel hunderttausenden unserer Mitbürgerinnen in eudigenen Landesteilen das Leben erträglich gestalten helfen. Und unserer Genugtuung wollen wir Ausdruck geben, dass die Sanierungsarbeiten gründlich gelang, haben doch die Rechnungsergebnisse des ersten Sanierungsjahres und der sicher verbesserten Betriebsergebnisse die Defizitwirtschaft überwunden, obschon nur 26 % der Reisenden zur Normalrate, alle anderen Arbeiter, Schüler (die allein 30 % des Bahnbenützer stellen), wie auch 50 % des Güterverkehrs zu verbilligten Tarifen fahren und zugleich eine monatliche Zusatzleistung von 11 Millionen Franken zu leisten ist.