

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1948)

Heft: 7

Buchbesprechung: Neue Bücher ; Neue Schriften

Autor: [s.n.]

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: 14.03.2025

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

Neue Bücher

Hansrudolf Schwabe: Der Staatsbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Schweiz. Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Heft 32. Verlag Stämpfli & Cie., Bern. In der Regel sind Sorgenkinder ihren Eltern ganz besonders ans Herz gewachsen. Dies trifft in gewissem Sinn auch auf die Eisenbahnen zu, auf die das Schweizer Volk – mit Recht – stolz ist, obwohl sie ihm immer wieder schwere Probleme zur Lösung vorlegen. Eines davon, das seit hundert Jahren Verkehrstaehleute und Parlament beschäftigt, heißt « Staatliche oder private Eisenbahnen? ». Ein eindeutiges Ja oder Nein ist in diesem Fall nicht möglich, doch lassen sich wenigstens gewisse Richtlinien aufstellen, die in Zukunft unbedingt Geltung haben müssen, wenn die Verkehrspolitik zu einer Verbesserung des bisherigen Zustandes führen soll. Hansrudolf Schwabe sagt in einer Abhandlung über den Staatsbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen: « Das Staatsbahnnetz zeigt in der nationalen Verkehrswirtschaft dann seine grösste Größe, wenn es vor allem sämtliche Hauptbahnhlinien, ferner auch die interregionalen Nebenbahnen umfaßt, die lokalen und interlokalen Nebenbahnen (mit einigen Ausnahmen bei Entstehung besonders bedeutender betriebswirtschaftlicher oder militärischer Vor- und Nachteile) sowie die Sonderbahnen dagegen der „privat-öffentlich-wirtschaftlichen“ Betriebsführung unter staatlicher Kontrolle überläßt. » Wird diesem Grundsatz in Zukunft nachgelebt, dann sind die nächsten Aufgaben, die erledigt werden müssen, klar: Sie bestehen im Rückkauf weiterer Bahnen durch den Bund, so z. B. – um nur die wichtigsten zu nennen – der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, der Bodensee-Toggenburg-Bahn, der Südost-Bahn, der Rhätischen Bahn und der Furka-Oberalp-Bahn. Die Aufnahme dieser und einiger weiterer Bahnen in den Betrieb der Schweizerischen Bundesbahnen würde vor allem den volkswirtschaftlichen Gesamtaufwand für das schweizerische Eisenbahnwesen erheblich senken, ferner auch einigen Kantonen (z. B. Graubünden) die dringend notwendige, längst angestrebte finanzwirtschaftliche Entlastung gewähren, aber auch dem Wirtschaftskörper der Bundesbahnen selbst letzten Endes nicht unbedeutende Vorteile hauptsächlich betriebswirtschaftlicher Art öffnen. Zu solchen Behauptungen kommt H. Schwabe auf Grund eingehender Studien, die in der genannten Broschüre – erschienen im Verlag von Stämpfli & Cie., Bern, als Bestandteil der Schriftenreihe « Beiträge zur Verkehrswissenschaft » – ihren Niederschlag gefunden haben. Als hauptsächlichste Ursache der meisten Gebrechen unseres modernen Bahnapparates nennt der Autor das Eisenbahngesetz von 1852, welches den Bau und Betrieb von Eisenbahnen den Kantonen, bzw. der Privatfähigkeit überließ, anstatt ihn als Staatsaufgabe anzuerkennen. Das Rückkaufsgesetz von 1897 hat dann den grundlegenden Fehler wieder zu korrigieren versucht, doch wurde ihm leider nicht mit der nötigen Konsequenz nachgelebt. So ist denn die Situation auf dem Gebiet der schweizerischen Eisenbahnen noch nicht restlos erfreulich, aber man weiß wenigstens, welcher Weg weiter beschritten werden muß. Für die politischen Behörden, die letzten Endes zu entscheiden haben, sind die verkehrswissenschaftlichen Studien von H. Schwabe als Wegweiser von großem praktischem Wert. – ar –

E. Felber: Signale und Stellwerke. SBB-Fibel, Heft Nr. 4. Verlag Orell-Füßli, Zürich.

Es gehört zu den merkwürdigen, aber immer wieder zu beobachtenden Erfahrungen, daß ein Mensch hundertmal mit irgend etwas in Berührung kommen kann, ohne es indes näher beschreiben zu können. So geht es vielen von uns auch mit den Bundesbahnen, mit denen wir schon Dutzende von Malen durch die Schweiz gereist sind. Wenn wir aber die Lokomotiven genauer schildern, die Zahl der Räderpaare angeben, oder uns über die Aufgabe eines grün-weißen Signals aussprechen sollten, schütteln wir unwissend den Kopf. Mit Hilfe der SBB-Fibeln können wir nun aber solche Wissenslücken ausfüllen. Im neuesten Heft Nr. 4 befaßt sich Ingenieur Eduard Felber mit den Signalen und Stellwerken, die insofern zu den geheimnisvollsten Erfindungen im Schienenverkehr zählen, als der gewöhnliche Reisende nie oder nur selten in direkte Berührung mit ihnen kommt. Es ist aber ein höchst reizvolles Vorgehen, einmal eine gewisse Strecke auf diese Sicherheitseinrichtungen hin zu achten und dann in der SBB-Fibel nachzuschlagen, was die vielen Signale zu bedeuten haben. Beim Betrachten von Bild und Text wächst dann nicht nur unsere Hochachtung vor den Leuten der Technik, sondern auch vor der Verantwortung und dem Wissen der Lokomotivführer, deren Aufmerksamkeit keine Sekunde nachlassen darf. Wenn man zudem liest, daß eine kleine elektrische Stellwerkanlage mit Lichtsignalen etwa 80 bis 100 000 Franken kostet – jene

im Zürcher Hauptbahnhof bei Vorkriegspreisen sogar über 2 Millionen Franken –, dann wissen wir auch, warum wir auf den SBB (die doch uns allen gehören!) nicht gratis fahren dürfen, sondern beim Kauf eines Billets etwas an die Kosten des Betriebes beizutragen haben. – in.

Schweizerische Naturschutz-Bücherei, Bde. 3 und 5. Es ist wohl kaum zu viel behauptet, daß man den Begriff « Naturschutz » heute zum Allgemeingut des Schweizer Volkes rechnen darf. Und doch fehlte bis jetzt eine übersichtliche Zusammenstellung dessen, was in der Natur unseres Landes eigentlich geschützt zu werden verdient, sich wirklich schützen läßt und schon geschützt ist. Prof. Wilhelm Vischer, der ehemalige Präsident der Schweiz. Naturschutzkommission, legt uns nun in Band 3 der Schweiz. Naturschutz-Bücherei eine umfassende und trotz des reichhaltigen Stoffes erfreulich übersichtliche Darstellung vor, die weite Kreise unseres naturverbundenen Volkes interessieren wird.

Nachdem der Verfasser dem Begriff des « Naturdenkmals » einen einleitenden Abschnitt widmet, weist er an Hand einer Fülle von Einzelheiten den Werdegang, die Ziele und die unumgängliche Notwendigkeit des Naturschutzes und der Naturerforschung nach. Von starker Aktualität ist namentlich das Kapitel über den Schweizerischen Nationalpark und seine wissenschaftliche Erforschung – wer diese Seiten aufgeschlossen liest, dem wird bewußt, daß das Veto des Naturschutzes gegen jegliche Veränderung des Nationalpark-Gebietes nicht einem sturen Idealismus, sondern einer tiefen Verantwortung entspringt. – In den folgenden Abschnitten geht Prof. Vischer auf den hydrologischen und geologischen, den botanischen und zoologischen Naturschutz ein, widmet dem « westschweizerischen Nationalpark » (Aletsch-Bietschorn-Wildbanngebiet) begeisternde Seiten. Mit einer überraschend reichen Liste der bereits geschützten Naturdenkmäler schließt dieser 3. Band « Naturschutz in der Schweiz », dem wir um der idealen Sache willen weiteste Verbreitung wünschen möchten.

Band 5 « Nationalpark oder internationales Spölkraftwerk » stellt zunächst in unmißverständlicher Deutlichkeit Sinn und Zweck des Nationalparks klar, wie es vor 40 Jahren die Initianten sahen. Dann werden die Standpunkte des Schweiz. Bundes für Naturschutz und der Schweiz. Naturforschenden Gesellschaft, der Eidg. Nationalparkkommission und der Wissenschaft dargelegt; Stimmen aus der in- und ausländischen Presse und dem Schweizervolk erklingen, und mit drei eindringlichen Aufsätzen über den Rechtsstandpunkt in dieser Frage schließt das Buch, das keinen Hehl daraus macht, Streitschrift um eine hohe Sache sein zu wollen. Yz.

Bei der Redaktion ist ferner eingelaufen: **J. Büttikofer: Bericht über die Internationale Naturschutz-Konferenz, Brunnen 1947, 286 Seiten.** Verlag der Union internationale provisoire pour la protection de la nature.

« Vallées perdues ». Un volume relié plein-papier. De ces pages pittoresques, où un texte rapide est vivifié encore par de belles images photographiques et des dessins charmants, surgissent des lieux quasiment inconnus du grand public des touristes. D'abord **Tourmagne**, ce sillon branché tout droit sur le rhodanien, qui mène sans difficulté au cœur des hautes Alpes, le prestigieux Weisshorn se mirant dans l'un de ses petits lacs, ce Meidensee, où se reflète également une série de « dents » (Meidenzähne) dont les varappeurs ne savent pas encore tout l'intérêt.

Puis voici **Binn**, encore plus à l'écart de la grande route du Rhône, pays frontière que sépare de l'Italie un formidable rempart de hauts sommets et de glaciers dont les Romands connaissent à peine les noms et encore moins l'accès. Enfin le **Loetschental**, le moins « perdu » des trois, à portée de la ligne du Lötschberg, le plus original, le plus riche de matière folklorique. Le Prieur Siegen, enfant de la vallée, fidèle gardien de précieuses archives, pouvait mieux que personne nous en dire l'histoire, les légendes et la poésie. On trouvera rassemblés dans ce volume des renseignements précis disséminés jusqu'ici dans divers auteurs romands, français et allemands, et souvent de l'inédit.

« Vallées perdues », Spes éd., Lausanne.

Neue Schriften

Beiträge zur Verkehrswissenschaft

Die Skilifts, Schlittenseil- und Sesselbahnen sind die jüngsten Verkehrsanlagen der Schweiz, und doch werden sie bereits als würdig befunden, zum Gegenstand einer wissenschaftlichen Abhandlung

gemacht zu werden. So hat Dr. rer. pol. Jakob Gabathuler im Rahmen der « Schweizerischen Beiträge zur Verkehrswissenschaft » – herausgegeben vom Verlag Stämpfli & Cie. in Bern – ein mehr als hundert Seiten starkes Heft über die « Entwicklung und Ökonomik der Schlittenseilbahnen, Skilifts und Sesselbahnen » veröffentlicht. Er weist darin nach, daß die genannten Anlagen nicht einfach einer Modelaune entspringen und nur den Sinn haben, der allzu menschlichen Trägheit der Sportleute entgegenzukommen, sondern daß ihnen im Rahmen des schweizerischen Fremdenverkehrs große Bedeutung zukommt. Die genannten Einrichtungen helfen in nicht geringem Maße mit, den Sportverkehr zu beleben, und es wird festgestellt, daß in den Verkehrsbureaux im Ausland bei der Wahl eines Winterferienortes in der Schweiz regelmäßig die Frage nach dem Vorhandensein eines Skiliftes oder einer ähnlichen Einrichtung gestellt wird. Die Schweiz verfügt auf diesem Gebiete über einen beträchtlichen Vorsprung, der ihr in gewissem Umfange eine Monopolstellung einräumt. Die Zahl und Ausdehnung ihrer Anlagen darf sich wohl sehen lassen: sämtliche Skilifts, Schlittenseilbahnen und Sesselbahnen der Schweiz erreichen zusammen eine Länge von mehr als 80 000 Meter, die damit überwundene Höhendifferenz beträgt rund 25 000 Meter, was beinahe der dreifachen Höhe des Mount Everest entspricht! Gute Zukunftsaussichten hat als Folge der Skilift- und Sesselbahnbegeisterung auch unsere Industrie, die im Ausland bereits zahlreiche Anlagen erstellt hat. Dr. Gabathuler sieht indessen schon voraus, daß auch auf diesem Gebiet über kurz oder lang ein Stillstand eintreten wird, und er glaubt, daß in der Schweiz bei einem heutigen Bestand von insgesamt fast 70 Anlagen dieser Art das Optimum erreicht sei. Er warnt vor Überdimensionierungen, die jeder wirtschaftlichen Vernunft widersprechen, und erhärtet diese Mahnung mit wohlfundierten, interessanten Untersuchungsergebnissen über die Bau- und Betriebskosten, über Probleme der Rentabilität und Finanzierung.

Heft 29 derselben Schriftenreihe enthält eine Arbeit von Dr. Otto Ludwig Römer über « Die Saisonschwankungen im schweizerischen Fremdenverkehr ». Der Verfasser weist anhand von statistischem Zahlenmaterial die Bedeutung dieser Saisonschwankungen für die Hotellerie und die mit ihr verbundenen Handels- und Gewerbetriebe nach und kommt zum Schluß, daß es unmöglich sei, sie gänzlich auszuschalten, schon darum, weil sie zum Teil mit dem Wechsel der Jahreszeiten im Zusammenhang stehen. Indessen lassen sich ihre Wirkungen abschwächen, so zum Beispiel, indem die Werbung immer wieder darauf hinweist, daß in der Schweiz nicht nur Juli und August, sondern auch die Monate Juni und September zum Ferienmachen geeignet sind. Ferner muß versucht werden, die Ferien in der Schweiz zu einer Massenerscheinung zu machen, was aber nur dann der Fall sein wird, wenn man in größerem Maße auch den Bevölkerungsschichten mit kleinem Einkommen ermöglicht, fern von Zuhause ihre Ferien zu verbringen. Die weitere Forderung des Autors auf zeitliche Staffellung der Schulferien ist in diesem Sommer – wenigstens in den Städten Basel, Bern und Zürich – ja versuchsweise eingeführt worden, während sich die Verlegung der Kollektivferien der Industrie auf die Vor- oder Nachsaison noch allgemeiner durchsetzen sollte. Daß ein Ausgleich der Saisonschwankungen nicht nur zum Vorteil der Hotellerie, sondern auch der Gäste ausschlagen wird, weiß jedermann, dem schon das Mißgeschick passierte, sich in einem überfüllten Hotel als mehr geduldeter denn willkommenen Feriengast « erholen » zu müssen. Sa.

Fritz Aebli: 100 Jahre Bundesstaat 1848–1948. Graphische Gestaltung von Hans Aeschbach. Schweiz. Jugendschriftenwerk.

Das 300. Heft des SJW will unsere Jugend mit der Entwicklung und Ausgestaltung des schweizerischen Staatswesens seit 1848 vertraut machen, es löst diese Aufgabe in Text und Bildgestaltung in so vorzüglicher und ansprechender Art, daß man an dieser staatsbürgerlichen Unterhaltung seine helle Freude hat. Aus der reichen Fülle der Geschehnisse sucht der Autor das Wertvolle heraus, wirbt für das Verständnis staatsertaltender Kräfte und erzählt mit Liebe und viel Verständnis über die Errungenschaften des neuen Bundes. Die reiche Ausstattung dieses Sonderheftes ist möglich geworden durch einen Beitrag des Schweiz. Bundesfeierkomitees; es kann trotz der sehr erheblich verteuerten Herstellungskosten zum normalen Preise von 50 Rp. abgegeben werden.