Eine Hunterjährige fesselt die Jugend

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **37 (1947)**

Heft 32

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-648404

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.

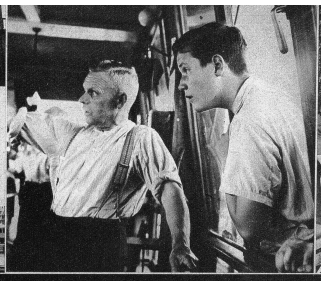
Haftungsausschluss

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

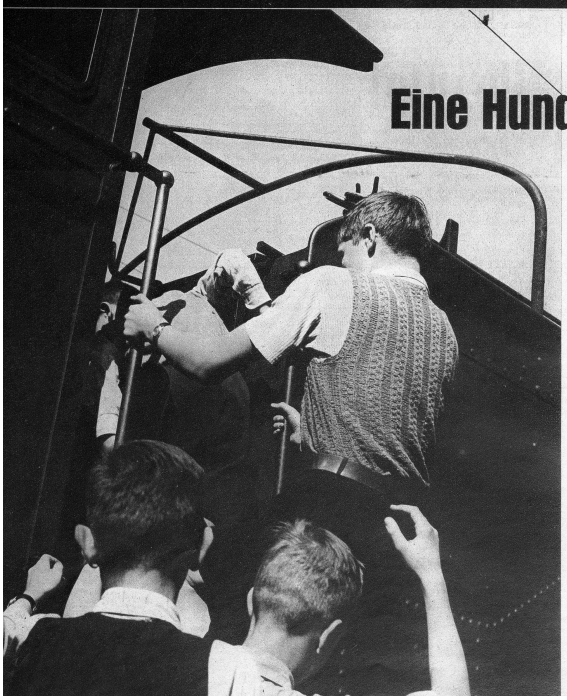
http://www.e-periodica.ch

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



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

Um den Achsdruck, die gleichmäßige Verteilung des Gewichts eines Waggons oder Lokomotive auf jedes Rad zu kontrollieren und zu korrigieren, gibt es spezielle Waagen, die gleichzeitig das Gewicht jedes einzelnen Rades sichtbar werden



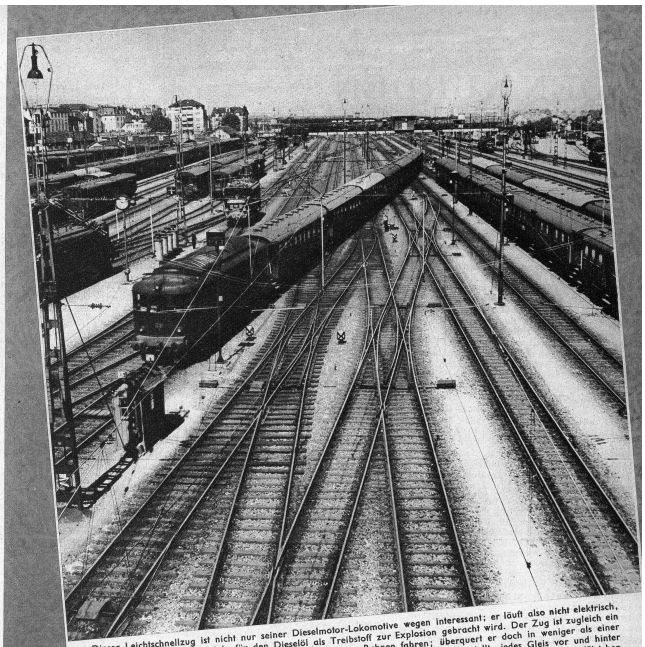
Eine Hundertjährige fesselt die Jugend

Links: Auf dem Führerstand einer Dampflokomotive, wo man «mit den Händen schauen» darf, wird der zündende Funke nicht in den Heizkessel der Maschine, sondern ins Herz unserer Jugend gelegt! Und er zündet in die Zukunft technischer Leistung und technischen Fortschritts. Bahn, Werkstatt und Hochschule werden an dieser Station Freude erleben

Mit 100 Jahren scheint zu sein, dass die moderne Jugend zuläuft wie einst Rattenfänger von Hameln, bringt die Technik. Die SBB haben mit den kostenlosen öffentlichen Führungen durch ihren Betrieb dem Publikum Jubiläumsgeschenk bereitet, wie es seit der ersten Landi nicht mehr erdacht wurde. Die Gemeinschaftsunternehmen des Volkes, zugleich die Arbeitgeber des Landes, der rund 37 000 Beschäftigt, etwa 22 000 Pensionierte ernährt, bieten 11 000 Erwerb vermittelt, insgesamt seinen Zinsleistungen zusammen wohl 250 Franken die Existenz sichert, wartet aber auch Leistungszahlen auf, die nicht nur der Jugend gefallen müssen. Die Zahl der Kilometer, die der SBB an einem einzigen Tag fahren, reicht um die Erde! Ihre 2940 Brücken und 240 Tunnel aneinandergereiht, würden eine Brücke von Basel bis Zürich, einen Tunnel von Zürich über bis Fribourg ergeben! Im grössten Bahnhof fahren täglich 600 Züge ein und aus, alle zwei Minuten einer! Ausserhalb des 10-Kilometer-Nahverkehrs bewältigen die Bahnen 90 % des Güterverkehrs (davon 7 % die Privat-Bahnen)! Am Ende hundertjährigen Entwicklung sind das Zahlen, die uns gegenüber der englischen Prophezeiung aus dem Jahr 1836: «diese Teufelsmaschinen werden unsere Vögel töten, soviel Lärme machen, dass die Hühner keine Eier mehr legen und kein Begräbnis mehr ungestört stattfinden kann» ein herzlich belustigtes Lachen abnötigen.

Die grosse Zahl der Kunstbauten, zu denen ausser Brücken und Tunnel auch Aushub und offene Felssprengungen, aufgeschüttete Fahrdämme und gemauerte Rampen zählen und die in unserm buckligen Ländchen nötig sind, färben über die Baukosten natürlich auch auf die Fahrpreise ab. Kostet doch ein Kilometer Tunnel etwa 2,6 Millionen, während z. B. Frankreich für die offene Strecke nur 217 000 Franken aufwendet. Gewiss wirkt bei uns auch der elektrische Oberbau verteuernd, aber die Bahnen hätten ihre Fahrpreise niemals halten können, wenn sie in den letzten Jahren mit Kriegs- und Nachkriegskohle mit den bekannten hohen Preisen gefahren wären. Ausser dieser Teuerung aber hätte die ganze Volkswirtschaft schweren Schaden leiden müssen durch Einschränkung der Verkehrsleistung, die uns diesmal vollständig erspart blieb. Eine mutige und kluge Elektrifikationspolitik hat uns davor bewahrt und zugleich geholfen in den grossen Krisenzeiten der Dreissigerjahre die Arbeitslosigkeit zu überwinden.

Dessen wollen wir uns dankbar erinnern und anerkennen, dass sich die SBB die finanzielle Entlastung durch die nun durchgeführte Sanierung redlich verdient hat, kann sie doch nicht nach nur kaufmännischen Grundsätzen geleitet werden, weil sie sonst ja alle nicht gut rentierenden Strecken und Züge einstellen müsste, obschon gerade diese viel hunderttausenden unserer Miteidgenossen in entlegenen Landesteilen das Leben erträglich gestalten helfen. Und unserer Genugtuung wollen wir Ausdruck geben, dass die Sanierung offensichtlich gründlich gelang, haben doch die Rechnungsabschlüsse des ersten Sanierungsjahres und der seither verflossenen Betriebsmonate die Defizitwirtschaft überwunden, obschon nur 26 % der Reisenden zur Normaltaxe, alle andern, Arbeiter, Schüler (die allein 36 % der Bahnbenützer stellen!), wie auch 80 % des Güterverkehrs zu verbilligten Tarifen fahren und zugleich eine monatliche Zinsleistung von 11 Millionen Franken zu leisten ist.



Dieser Leichtschnellzug ist nicht nur seiner Dieselmotor-Lokomotive wegen interessant; er läuft also nicht elektrisch, sondern mit Gasturbo-Antrieb, für den Dieselöl als Treibstoff zur Explosion gebracht 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 Grossbahnhofes Zürich, jede Weiche muss für ihn gestellt, jedes Gleis vor und hinter der Weiche für alle andern blockiert sein. Das Stellwerkpersonal, das von der Kommandobrücke aus alle Weichen und Signale auf elektrischem Weg bedient, erlebt damit täglich eine Generalprüfung unbedingter Zuverlässigkeit