Kriegsleistungen unserer Bahnen

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes**

Band (Jahr): **36 (1944)**

Heft 12

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-353191

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

Kriegsleistungen unserer Bahnen.

Wir leben nun im sechsten Kriegsjahr. Und doch rollen unsere Züge weiter durch das Land, als ob sich an unsern Lebensgewohnheiten nicht das geringste geändert hätte. Ein Blick über die Grenzpfähle zeigt uns zwar, dass der Krieg auch am Bahnverkehr nicht spurlos vorbeigeht. Er zeigt aber auch, dass man die Rolle, welche dem Verkehr auf der Schiene in kriegführenden Ländern zufällt, vor dem Krieg vollständig falsch beurteilte. Man war entschieden geneigt, die Bedeutung der Eisenbahn für Militärtransporte und für die Bewältigung des andauernden Zivilverkehrs gehörig zu unterschätzen. Besser gesagt: man übertrieb die Auswirkungen, die der Luftkrieg auf die Betriebssicherheit und Betriebskonstanz der Bahn zeitigen könnte. Man stellte sich vor, dass die Bahnanlagen im Kriegsfall ständiger ausgedehnter Zerstörung ausgesetzt und für einen grossen Teil der Zeit überhaupt nicht zu benützen sein würden. Es war dann eigentlich überraschend, zu sehen, dass auch in Ländern, die intensiven Angriffen aus der Luft ausgesetzt waren, die Bahnen im ganzen genommen gar nicht so schlecht funktionierten. Man lernte erkennen, dass zerstörte Anlagen rascher wiederherzustellen sind, als man sich gedacht hatte, und dass sich durch den Bau von Umfahrungsgeleisen, die eine prompte Verlagerung des Verkehrs ermöglichen, den Zerstörungen viel von ihrer Wirkung nehmen lässt. Tatsache ist jedenfalls, dass die grossen Truppenverschiebungen auch heute, in der Zeit des auf die Spitze getriebenen Luftkrieges, in den meisten Fällen auf dem Schienenweg vorgenommen werden. Die Bahnen sind und bleiben eben auch im Krieg das ideale Beförderungsmittel für Massentransporte. Uebrigens beweisen die Ereignisse der jüngsten Zeit, dass die Strassen dem Zugriff der Luftwaffe nicht weniger ausgesetzt sind als die Schienenwege. Jedenfalls haben wir allen Grund, uns aufrichtig darüber zu freuen, dass die Kriegsorganisation unserer Transportanstalten in den verflossenen Mobilisationsjahren den Beweis dafür erbrachte, dass sie den Bedürfnissen unserer Armee in jeder Hinsicht zu genügen weiss.

Die ganze Verkehrsabwicklung während des Krieges wird beherrscht von dem anhaltenden und sich in steigendem Masse abzeichnenden Verkehrsvolumen. Um ein Beispiel zu erwähnen, sei nur auf den durch die Rekordernte des laufenden Jahres bedingten ausserordentlichen Herbstverkehr hingewiesen, der sich des grossen Umfanges wegen weiter als sonst in den Winter hineingezogen hat. Neben den grossen Kartoffel- und Zuckerrübentransporten hat im besondern die Verwertung der Mostobsternte, die einen ausserordentlichen Umfang erreichte, grosse Anforderungen an die Bahnen gestellt. So sind in knapp 1½ Monaten den gewerblichen Betrieben rund 30 000 Wagen Mostobst zur Verarbeitung zugeführt worden.

Im Transitverkehr ist ein Höchststand von 8 Millionen beförderten Tonnen in einem einzigen Jahre erreicht worden.

Eine ganz besondere Anspannung des Transportapparates brachte aber in der allerletzten Zeit das starke Anwachsen des Personenverkehrs. In den Monaten August bis Oktober des laufenden Jahres sind 48,2 Millionen Personen befördert worden gegenüber 45,1 Millionen im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Gegenüber dem Jahre 1936 ist also nur die Zahl der Reisenden im Jahre 1943 um 68% und im laufenden Jahre sogar um 80% gestiegen.

Was den Militärverkehr betrifft, so können selbstredend keine Angaben gemacht werden, doch ist der ausserordentliche Umfang, den der Bahntransport von Truppen und Material im Laufe der Kriegsjahre angenommen hat, jedem Bürger ohne weiteres klar.

Im Dienste des Roten Kreuzes haben die Schweizer Bahnen Gewaltiges geleistet. Man denke nur an die Transporte von Flüchtlingen, an die Verschiebung der sich in unserm Lande befindlichen Internierten, an die Sanitätszüge der SBB. mit schwerverwundeten französischen und deutschen Militärpersonen.

Wenn heute der Transportgüterverkehr zurückgegangen ist, so ist das starke Anwachsen des Gepäck-, Tier-, Güter- und Postverkehrs im Inland in die Augen springend. Im Jahre 1936 betrug dieser Verkehr in den ersten zehn Monaten 10,25 Millionen Tonnen, im Jahre 1943 stieg er auf 17,2 Millionen Tonnen an.

Der Krieg hat den Eisenbahnen auch in der Schweiz Gelegenheit zu einer seltenen zivilen und militärischen Leistungsprobe gegeben. Auf die Oeffentlichkeit hat es grossen Eindruck gemacht, dass die Schiene diese Probe hundertprozentig bestanden hat und dass dem Land damit viele Schwierigkeiten und Einschränkungen erspart blieben. Das berechtigt zur Hoffnung, dass die Eisenbahnen auch in der Nachkriegszeit ihren Platz behaupten werden und dass die Verkehrsausrüstung als eine der wichtigsten staatlichen Aufgaben anerkannt werden wird.

Ohne die Elektrifikation der SBB wäre manches anders.

Die Einführung des elektrischen Betriebes darf als eine der grössten und nachhaltigsten Rationalisierungsmassnahmen unserer Staatsbahn bezeichnet werden. Einige der wesentlichsten Minderkosten, die sich als unmittelbare Folgen dieser Betriebsumstellung einstellten, ergaben sich beim Betriebsstoffverbrauch der Triebfahrzeuge (Kohle, Wasser, Schmier- und Reinigungsstoffe), beim Unterhalt und der Reinigung der Triebfahrzeuge, Wagen und Bahnhofanlagen, beim Tunnelunterhalt; sie zeigten sich durch eine Ver-