Die Schweizer Bahnen im Jahre 2000

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

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik**

Band (Jahr): **2 (1947)**

Heft 4

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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 SCHWEIZER BAHNEN IM JAHRE 2000

Die Schweizerbahnen feiern dieses Jahr das Fest ihres hundertjährigen Bestehens. Ein Jubiläum ist immer ein willkommener Anlaß zur Besinnung auf das bisher Erreichte. Auch die Schweizerbahnen haben diese Gelegenheit benutzt, um Rückschau zu halten auf das Geleistete, um einen Moment inne zu halten in der täglichen Fron und die vergangenen hundert Jahre Revue passieren zu lassen. Mit ihnen zusammen hat sich das ganze Schweizervolk in Zeitungen und Zeitschriften, an öffentlichen Feiern und in privaten Kreisen mit der Vergangenheit seiner Bahnen beschäftigt. Das Jubiläum der Schweizerbahnen ist aber nicht nur ein Anlaß, um Rückblick zu halten. Die Haltestelle, an der sich Spanischbrötlibahn und modernster Schnelltriebwagen begegnen, lädt auch ein zum Ausblick in die Zukunft.

Die Arbeit des Eisenbahners an der äußeren Front als Lokomotivführer, bei der Zugsabfertigung, im Stellwerk oder im Barrierendienst muß Tag für Tag peinlich genau auf die Minute durchgeführt werden. Sie richtet sich nach Dienstplänen, Zeittabellen und Graphiken für den Umlauf des Rollmaterials, die Revision der Lokomotiven und Wagen, die alle auf Wochen und Monate voraus geplant sein müssen. Diese generalstäbliche Zukunftsplanung wird bei der Fachabteilung der Generaldirektion auf Jahre ausgedehnt und die verantwortlichen Leiter der Geschicke unserer Bahnen müssen ihre Blicke um Jahrzehnte voraus richten. Diesen Blicken wollen wir nun folgen, wenn wir hier von den Schweizerbahnen im Jahre 2000 sprechen.

Gerne hätten wir dem Rückblick über hundert Jahre auch einen ebenso weiten Ausblick gegenübergestellt. Das ist bei der heutigen Entwicklung der Technik einfach unmöglich, und schon der Ausblick auf fünf, sechs Jahrzehnte ist auch beim vorsichtigsten Abwägen ein Unterfangen, das an die scheinbar utopischen Voraussagen eines Jules Verne oder Hans Dominik erinnert. Getreu dem Grundsatz unserer Zeitschrift, dem Leser auf den Gebieten der Natur, Forschung und Technik stets das Neueste auf wissenschaftlich einwandfreier Grundlage zu berichten, haben wir beim Blick auf die Reißbretter der Konstrukteure, nur Projekte beschrieben, die zum Teil wohl utopisch anmuten, technisch aber ohne weiteres durchführbar sind. Wenn wir dann und wann den Blick weiter schweifen lassen, so soll damit nur gesagt sein, daß trotz der Arbeit für das Jahr, den Monat, die Stunde und Sekunde, die verantwortlichen Leute der Schweizerbahnen auch noch Zeit finden, an die weitere Zukunft zu denken, daß sie nicht jeden Gedanken, auch wenn er ihnen so phantastisch vorkommen mag, wie unsern Urgroßvätern derjenige vom Bau des Gotthardtunnels, zum vorneherein ablehnen. Auch im nüchternen Beamtenstab der Schweizerbahnen sitzen Leute, die sich für eine Idee begeistern können, die neben ihrer täglichen Arbeit die Zeit finden, Möglichkeiten abzuwägen, vorauszusehen und vorauszuplanen. Vieles müssen sie verwerfen, vieles muß Jahre der Prüfung und Reife überstehen, bis auch nur ein Wort darüber verlautet und weniges passiert zum Schluß alle Abwägungen, Kontrollen und Berechnungen.

Und dennoch – der Ausblick an der Schwelle zum zweiten Jahrhundert, das die Schweizerbahnen beginnen, ist voller Verheißung. Wir Schweizer können doch nicht allen Ernstes glauben, daß wir mit dem Bau des Gotthardtunnels vor siebzig Jahren und mit der Elektrifikation nach dem ersten Weltkrieg ein für allemal Großartiges genug für den schweizerischen Verkehr getan haben? Ähnliche Taten von entscheidender Bedeutung für unser ganzes Land werden auch in Zukunft wieder von uns verlangt werden, und wir hoffen, daß es auch dann in der Schweiz noch weitblickende Männer geben wird, die an eine Idee zu glauben verstehen, wie es die Pioniere der Eisenbahnen vor hundert Jahren getan haben.

Herausgeber und Redaktion