**Zeitschrift:** Die Berner Woche

**Band:** 31 (1941)

Heft: 31

Artikel: Im Zeichen der Sekunden : unsere Bundesbahnen

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-646540

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

#### **Conditions d'utilisation**

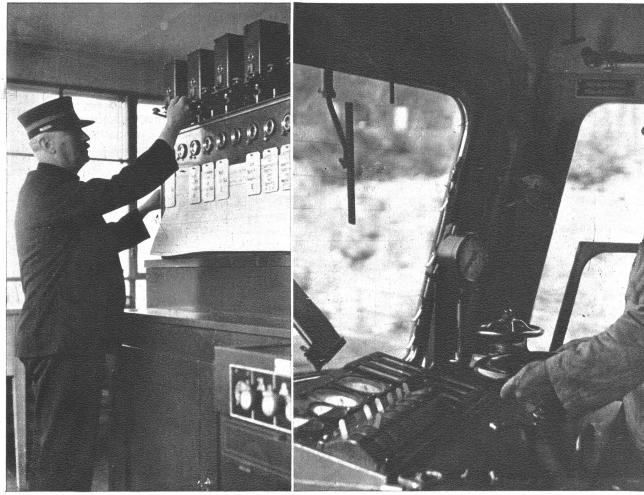
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF: 29.11.2025** 

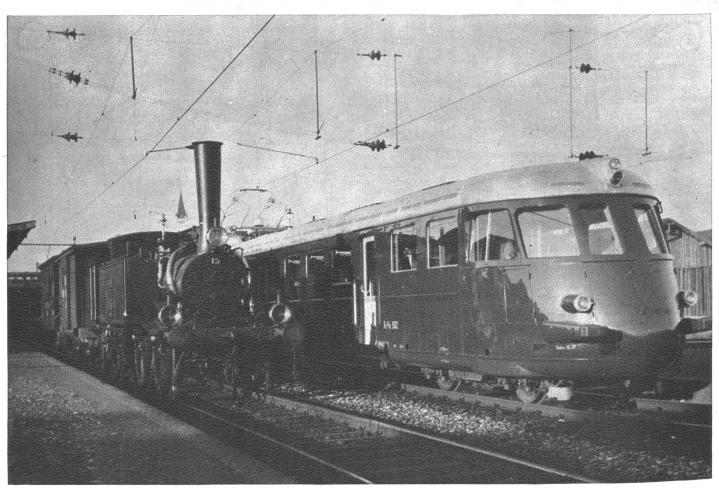
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Die neuen Umschalte- und Signalgeräte haben die Arbeit wohl vereinfacht und in gewissem Sinne mechanisiert, aber die grosse Verantwortung ist dieselbe geblieben.

Nur Gewissenhaftigkeit und Verantwortungsgefühl können die Sicherheit des beschleunigten Verkehrs gewährleisten, denn Sekunden entscheiden.

## Im Zeichen der Sekunden — unsere Bundesbahnen



Zwei Welten stehen sich gegenüber und trotz dem technischen Fortschritt, blieb das Gesetz der Pünktlichkeit das gleiche.

# Selbstbehauptungswillen unserer Bundesbahnen

Im Zeitpunkt der Befinnung auf die Geburtsstunde der Eidgenossenschaft mag für ein altes Transitland mit europäiider Berkehrsgeltung und einer traditionellen Wission als Hiterin der Alpenpässe ein Ausblick auf die Zukunststendenzen seines nationalen Transportinstrumentes von Interesse sein.

Die Schweig besitt auf fleinstem Raum eines ber dichteften Eisenbahn- und Straßennete Europas. Die Gebirgsnatur bes Landes verwehrte den Eisenbahnen lange den Zutritt. Als im Jahre 1847 die Linie Burich-Baden den Betrieb aufnahm, waren in Europa bereits über 8000 fm der eisernen Straken gebaut worden. Noch viel später erft eroberte die Schiene ben Mpenwall. Die Eröffnung der Gotthardbahn erfolgte im Jahr 1882 Albula, Simplon und Lötschberg kamen erft nach der Jahrhundertwende dazu und verbreiteten den Ruf der schweizerischen Ingenieurfunft in der ganzen Welt. Welche technischen und finanziellen Schwierigkeiten ber Gifenbahnbau in unferem Gebirgsland zu überwinden hatte, zeigt die in internationalen Tarifvergleichen oft zu wenig gewürdigte Tatfache, daß auf ein Net von nicht gang 6000 fm 638 Tunnels mit einer Länge von gegen 300 fm entfallen, daß die Damme und Einschnitte über 4600 fm lang sind und daß die 5000 Brücken insgesamt einen Weg von fast 75 km ausmachen.

Der wintersichere Betrieb unserer Schweizer Bahnen erregt denn auch immer wieder die Bewunderung der ausländiiden Kachwelt.

Als die Bundesbahnen im Jahre 1902 auf einem Net von fast 3000 fm den Betrieb aufnahmen (ein Net, das gegen sieben Achtel des gesamten schweizerischen Eisenbahnverkehrs bewältigt), waren sie als Monopolverwaltung organisiert, d. h. fie verfügten damals über ein tatfächliches Verkehrsmonopol. Das Auftauchen neuer Verkehrsmittel in der Nachkriegszeit, iowie die Transportschrumpfung als Folge der Strukturände= rungen in der Weltwirtschaft setzten die Staatsbahnen der Zugluft des Wettbewerbes aus und bewirkten gesetzgeberische und fommerzielle Reformen von großer Tragweite. Das will nicht heihen, daß der Bund die Bundesbahnen nicht mehr als Instrument der Boltswirtschaft benüten wollte. Fällt doch in die erste Nachfriegszeit die als Notstandsmaßnahme durchgeführte Elektrifikation des Staatsbahnnetes. Diese Umstellung der Bundesbahnen auf einen landeseigenen Betriebsstoff, die unler Land aus der Roblenabhängigkeit des Auslandes befreite, verschaffte während Jahren Zehntausenden von Arbeitern Beihäftigung und Brot und stellte eine wirtschaftliche und technische Glanzleistung dar, die zu den größten Pionierleistungen des schweizerischen Bundesstaates auf wirtschaftlichem und technischem Gebiet zählt. Der elektrische Betrieb erwies sich als Reform von größter Tragweite; hingewiesen sei allein auf den Einmannsdienst, auf die Beschleunigung und die viel stärkere Ausnützung der Lokomotiven, was einen immer besseren Ausbau des Fahrplans erlaubte, auf die erhöhte Annehmlichkeit des rauchlosen Reisens auf den Gebirgsstrecken.

Um sichtbarsten zeigt sich der Erfolg der von der Staatsbahnleitung mit wissenschaftlichen Methoden angestrebten Betiebssührung und Rationalisserung in der Personalbestandssentwicklung. Obwohl die Verkehrsleistungen start gestiegen sind, konnten seit 1921 über 12'000 Mann abgebaut werden, was als Demonstration des Selbsthilsewillens der Staatsbahn auf das Schweizervolf einen nachhaltigen Eindruck machte. Die schweizerische Staatsbahn, die nach der internationalen Eisensdahntatistit auf 1000 Jugsilometer bzw. 100'000 Achstilometer von allen Bahnen den geringsten Personalauswand benötigt, ist denn auch von der Organisationssachleuten der Industrie seinen Bergleich mit der Privatindustrie durchaus nicht zu scheuen hahe

Von den Anpaffungsmaßnahmen auf kommerziellem und betrieblichem Gebiet ift besonders der Saus-Sausdienft, der im Güterverkehr über 500 Ortschaften an das Schienennek anschließt, zu erwähnen. Er ermöglicht eine Zusammenarbeit aller Berkehrsmittel nach dem Grundfat, alle unnötigen Spefen durch die Zusammenfaffung von Berkehrsreften zu verhindern. Im Ausland findet diefer ichweizerische haus-hausdienft, der eine Synthese zwischen Staatsbetrieb und Privatbetrieb darstellt, die größte Beachtung. Je nach den örtlichen Berhältniffen werden das private Milchfuhrwert, der primitive Handwagen, das Fahrrad, im Gebirge gar das Tragtier, das Bostautomobil mit Güteranhänger, und in ftädtischen Berhältniffen das Lastautomobil des Spediteurs als Verkehrszubringer und Verteiler benutt. Damit ift für die Gifenbahngüter eine äußerft billige Zubringer- und Berteiler-Organisation nach dem Borbild des Paketzustell= und =abhol=Dienstes der Eidgenössischen Post geschaffen worden.

In das gleiche Gebiet der betrieblichen Keformen gehört auch die schrittweise Einführung eines auf die schweizerischen Berhältnisse zugeschnittenen Behälterversehrs zur Einsparung von Berpackungskosten und zur Bermeidung von Bruchschäden, sowie die Ausprobierung des sog. fahrbaren Unschlüßgeleises. Darunter versteht man den Transport ganzer Eisenbahngüterwagen (die in diesem Fall als Großbehälter zu betrachten sind), von der nächstgelegenen Eisenbahnstation dis zum Fadriktor mittels besonderer Straßensahnstation die herfellung eines privaten Geleiseanschlusses und wirsen damit wiederum kostensparend. Diese benzinsparende Transportart sür schwere Lasten erweist sich in der heutigen Zeit als besonderes Bedürsnis.

Mehr in das Gebiet der technischen Kationalisierung fällt die Einführung der durchgehenden Güterzugsbremse seit dem Jahr 1928, die eine starke Herabsehung des Bestandes an Bremserpersonal bei gleichzeitiger Steigerung der Geschwindigfeit der Güterzüge und erhöhter Betriebssicherheit ermöglichte. In diesem Jusammenhang muß auch die Ausrilstung aller elektrischen Triebsahrzeuge und der elektrisch betriebenen Linien mit den Apparaten der automatischen Jusssicherung hervorgehoben werden. Die Schweiz hat damit nach langen Bersuchen mit verschiedenen Systemen unter verhältnismäßig geringem Kostenauswand eine zusätliche Sicherheit des Schienenversehrs erreicht, wie sie in diesem Umsang und dieser technisschen Bossendung noch kein anderes Land besitzt.

Ein weiteres Gebiet, auf welchem die Ausschaltung menschlichen Bersagens als Unfallfaktor immer neue Fortschritte macht, ist die vermehrte Erstellung elektrischer Stellwerkanlagen. Die neueste dieser Anlagen ist vor einigen Tagen im Bahnhof Bern in Berbindung mit der Aufnahme des vorerst zweispurigen Betriebes auf der Zusahrtslinine Bern-Wylerseld in Betrieb genommen worden.

Daß der Schienenverkehr auch in Zukunft das Rückgrat des Verkehrs bleiben wird und daß sein Selbstbehauptungswille ungebrochen ist, dafür sprechen die mit der Elektrisikation eingeleitete Fahrplanresorm und der eine völlig neue Epoche ankündigende Leichtverkehr.

Dazu haben ferner die Städteichnellzüge auf der Strecke Genf—Bern—Zürich mit starf verfürzten Fahrzeiten und Leichtstahlwagenkompositionen mit modernstem Komfort beigetragen. Die Fortschritte, die im Schnellverkehr erreicht wurden, sind bemerkenswert. Während im Jahr 1913 der schnellste Zug von Genf nach Zürich 5 Stunden 41 Minuten benötigte, legt er heute diese Strecke in 3 Stunden 20 Minuten zurück. Ahn-

lich liegen die Verhältnisse im Verkehr Basel-Chiasso, wo vor dem Krieg der beste Zug eine Fahrzeit von 7 Stunden 10 Minuten auswies, während heute die schnellsten Züge nicht einemal 5 Stunden benötigen und auch die Güterzüge schnellzugsmäßig besördert werden.

Hand in Hand mit diesen beträchtlichen Fahrzeitverfürzungen ging ein sortwährender Ausbau und eine Berdichtung des Fahrplans. Wenn auch heute der Fahrplan wegen der außergewöhnlichen Inanspruchnahme des Eisenbahnapparates als Ganzes im Interesse der Sicherstellung der Landesversorgung eine gewisse Einschränkung ersahren muß und im Leichtversehr aus gleichen Gründen ein Rückbildung nicht zu umge-

hen ist, so handelt es sich hier um Zukunftstendenzen, die nach dem Krieg sich in verstärktem Waß durchsehen werden.

Das Schweizervolf wird einem gesunden Selhstbehauptungswillen seiner Staatsbahn, der sich in einer betrieblichen, technischen und kommerziellen Weiterentwicklung des nationalen Transportinstrumentes äußert, seine Anerkennung nicht versagen. Es wird nicht zuletzt im Hinblick auf die eminenten Dienste, die unsere Eisenbahnen Volk, Wirtschaft und Landesverteidigung in der gegenwärtigen Kriegszeit seden Tag erneut leisten, durch eine Anpassung der Schiene jene finanzielle Neufundierung ermöglichen, die ihre Justunft sicherstellt.

### Aus dem Laboratorium VSK.

Das Laboratorium des B. S. R. teilt mit:

Unter der Bezeichnung **Delersat** oder **Ersat für Salatöl** sind uns gelblich gefärbte, wie Del aussehende Flüssigkeiten zur Untersuchung und Begutachtung übergeben worden. Zuweisen war die Bemerkung beigefügt: Der Delersat sei nur für Salate bestimmt, für Kochzwecke nicht zu verwenden.

Die Untersuchung dieser "Delersatze" ergab, daß sie 92 bis 97 % Wasser enthalten, dazu kam irgend ein Bindemittel. wie Ugar-Agar oder neuerdings Tylose, Stoffe, die in einer Menze von 2—5 % im Wasser aufgelöst, demselben eine ölige Beschaffenheit verleihen. Das ist alles! Sie sollen dazu dienen, im Haushalt selbst Salatsauce zu bereiten. Die Bemerkung, daß diese "Delersatze" sich zum Kochen nicht eignen, ist allzuwahr, denn bis jetzt ist es noch niemanden gelungen, mit 92—95 % wasserbaltigen Präparaten etwas Kechtes zu kochen.

Diese "Delersate" dürsen keine Konservierungsmittel entbalten, die Folge davon ist, daß das Brodukt leicht in Zersetzung übergeht, es beginnt zu stinken und wird überhaupt unzenießbar. Die Hausfrau wird gut tun, solches Zeug nicht zu kausen, denn der Breis von Fr. 2.— bis 2.30 per Liter ist wahrlich arg übertrieben.

In diesem Zusammenhang sei ausdrücklich darauf hingewiesen, daß "Delersate" nicht zu verwechseln sind mit den Salatsaucen, welche bestimmten gesetslichen Mindestanforderungen entsprechen müssen. Unsere Konsumvereine vermitteln mit Ersolg einige bewährte Salatsaucemarken, die alserdings ölfrei sind, dasür aber mit wenig Del im Kaushalt noch wesentlich verbessert werden können. Stoffe, die Del ersetzen, gibt es seisder nicht. Den Hausfrauen möchten wir sehr empsehlen, mit den kleinen Rationen Del so vorzugeben, daß man den guten käusslichen Salatsaucen je nach Bedarf kleine Delmengen, z. B. ein dis zwei Eßlössel Del auf ½ Liter Salatsauce, das Gemisch vor Gebrauch jeweils frästig schütteln, beissügt. Nur auf diesem sparsamen Wege dürste es gelingen, im Haushalt das Del zu strecken.

## Jugendfahrten zum Jungfraujoch

Das Betreten des einzigartigen Naturstüdes, das die Jungfraubahn erschließt, bildet längst nicht mehr ein Borrecht der Privilegierten. Schon seit einigen Jahren gelten auf dieser Bergbahn starf verdilligte Schulreisetagen, welche alle Schulsstuffen umfassen, von der untersten Bolksschusstlässe die Schulszuden Studenten der Universitäten, der Eida. Technischen Kochschule, der Handelshochschule usw. Diesen Borzug geniesen auch die anerkannten Jugendorganisationen, wie Pfadssinder, Radetten, Militärischer Borunterricht, Jugendorganisation des S. N. C. usw. Gerade in diesem Jahre soll die Schweizerjugend wissen, daß sie nicht auf der Kleinen Scheidegg oder

vor der Felswand am Eigergletscher Halt zu machen braucht, sondern daß sie auch auf dem Jungfrausoch willkommen ist. Gang lueg d'Heimet a!

In den letzten Jahren haben zahlreiche Mittelschulklassen auf ihren Schulreisen das Jungfraujoch besucht. Sie haben sich dabei nicht auf die Besichtigung der interessanten technischen Anlagen und auf die Bewunderung der erhabenen Hochwelt beschränkt, sondern sind unter der Leitung bewährter Bergsübrer weiter in die Gletscherwelt vorgedrungen. Auf den Banderungen zu den Konfordiabütten, zum Märjesensee und zum Naturreservat des Aletschwaldes, oder über die Lötschensücken das volkstundlich unerschöpfliche, urwüchsige Lötschenfal, eröffnen sich den Schülern, als willkommene Ergänzung des Urterrichts, Einblicke in die Natur unserer höchsten Alpen, an die sie sonst kaum so nabe herankommen.

Für die Schulen der oberen Stufen steht nun auch eine noch viel zu wenig bekannte Stätte der Wissenschaft offen. Die Hochalpine Forschungsstation auf dem Jungfrausoch gestutte die Besichtigung ihrer Laboratorien unter der Boraussehung, daß der führende Lehrer sich mit dem Präsidenten der hochalvinen Forschungsstation Jungfrausoch, Herrn Professor Dr. Allegander von Muralt, Bühlplat 5, Berrn, vorher in Berbindung setzt und auf Grund des dort eingeholten Materials die Schüler an Ort und Stelle durch einen kurzen Bortrag über die Forschungsstation orientiert. Solche Führungen sollen den Studenten und Mittelschülern einen Begriff von der dort geleisteten Forscherarbeit geben und zugleich zur Förderung des akademischen Nachwuchses beitragen.

Im Jubiläumsjahr der Schweiz ift für die Schulen die Zufährt in das Jungfraugebiet sehr erleichtert durch starte Ermäßigungen auf allen Bahnen.

## Mein Schweizerland

Mein Schweizerland, ich liebe dich! Du bift das schönste Heimatland, Ein Wunderwert aus Gottes Hand. Mit deinen Söhnen alle Zeit Fühl eins ich mich in Freud und Leid.

Mein Schweizerland, ich glaub' an dich! Du stehst als hehres Friedenszelt Im wilden Wandel dieser Welt, Du bleibst, wenn ringsum sie verdorrt, Der goldnen Freiheit starker Hort.

Mein Schweizerland, ich danke dir! Du nahmst mich treu in deine Hut. Ich lohn' es dir mit meinem Blut, Wenn je ein Feind mit Not und Tod Mein teures Heiligtum bedroht.

Dr. F. Sch.