

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 37 (1947)
Heft: 32

Artikel: Eine Hunterjährlige fesselt die Jugend
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-648404>

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

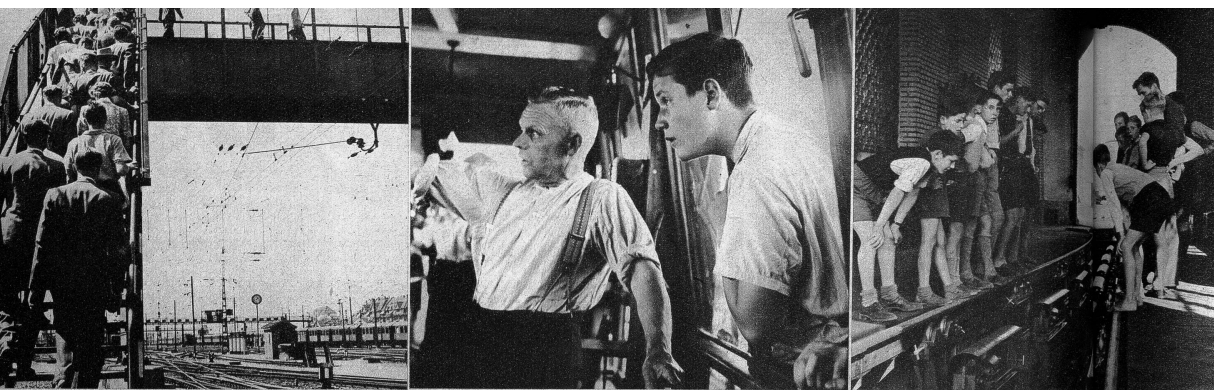
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 13.01.2026

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



Die Bundesbahnen zeigen dem Volk seine Bahnen! Sie sind dabei auf ungeheures 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

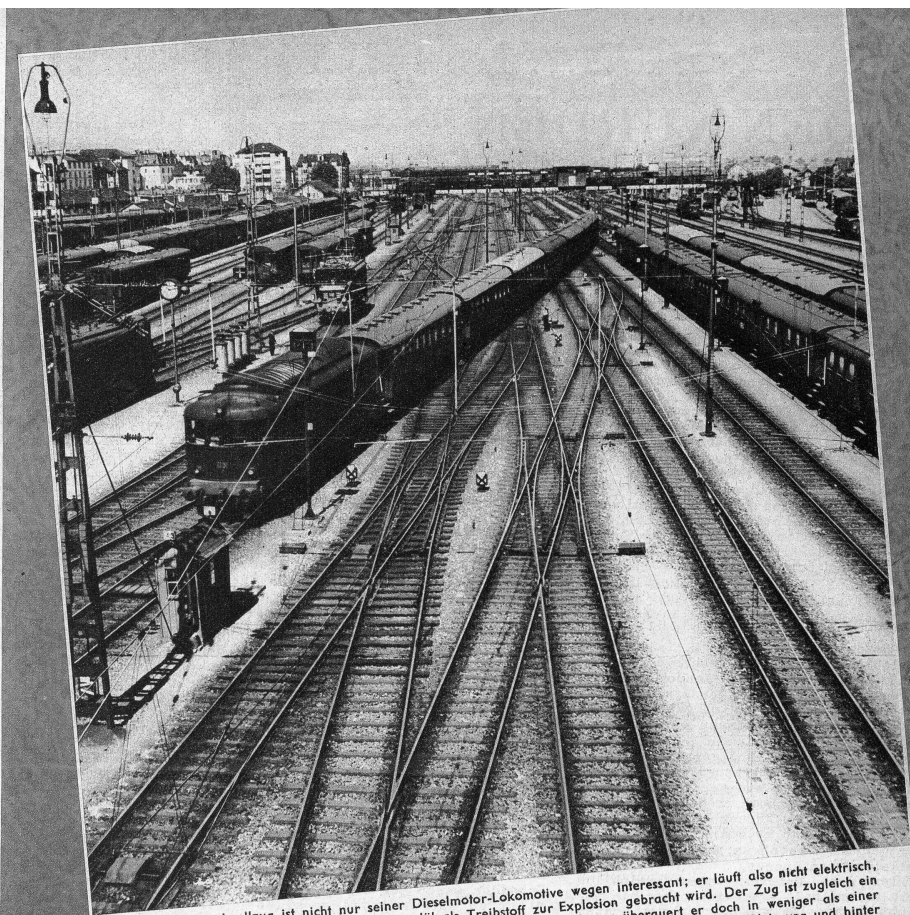
Um den Achsdruck, die gleichmässige Verteilung des Gewichts eines Waggons oder Lokomotive auf jedes Rad zu kontrollieren und zu messen, gibt es spezielle Waagen, die gleichzeitig gewicht jedes einzelnen Rades sichtbar machen



Eine Hundertjährigesst die Jugend

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

Mit 100 Jahren zu sein, dass die moderne Jugend zuläuft wie Rattenfänger von Hameln, bringt die Technik. Die SBB haben mit den kostenlosen öffentlichen Führungen durch ihren Betrieb dem Publikum ein Jubiläumsgeschenk bereitet, wie es seit der ersten Landi nicht mehr erdacht wurde. Die Eisenbahnunternehmen des Volkes, zugleich Arbeitgeber des Landes, der rund 37 000 Beschäftigten, etwa 22 000 Pensionierte ernährt, können 11 000 Erwerb vermittelt, insgesamt 250 Millionen die Existenz sichert, wartet aber auch auf die Jugend. Die Zahl der Kilometer, die die SBB an einem einzigen Tag fahren, reicht von Basel bis Zürich, einen Tunnel bis Fribourg ergeben! Im grössten Bahnhof Zürich fahren täglich 600 Züge ein und aus, alle zweigleisig. Ausserhalb des 10-Kilometer-Nahverkehrs sind die Bahnen 90 % des Güterverkehrs (davon 7 % die Privat-Bahnen)! Am Ende



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 sonderes Muster der absoluten Sicherheit, mit der unsere Bahnen fahren; überquert er doch in weniger als einer täglichen 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

lung sind das Zahlen, die uns gegenüber der englischen Prophezeiung aus dem Jahr 1890: «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 abnützen. Die grosse Zahl der Kunstbauten, zu denen ausser Brücken und Tunnel auch Aushub und offene Felsprengungen, aufgeschüttete Fahrdämme und gemauerte Rampen zählen und die in unsern 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 vertenernd, 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 be-

wahrt 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 Mitbürger 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 30 % der Bahnbenützer stellen!), wie auch 80 % des Güterverkehrs zu verbilligten Tarifen fahren und zugleich eine monatliche Zinsleistung von 11 Millionen Franken zu leisten ist.