Zeitschrift: Die Berner Woche

Band: 37 (1947)

Heft: 32

Artikel: Eine Hunterjährige 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

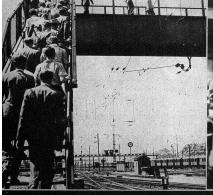
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 29.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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 sach-verständigen Beamten durch die Anlagen und bestaunen 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

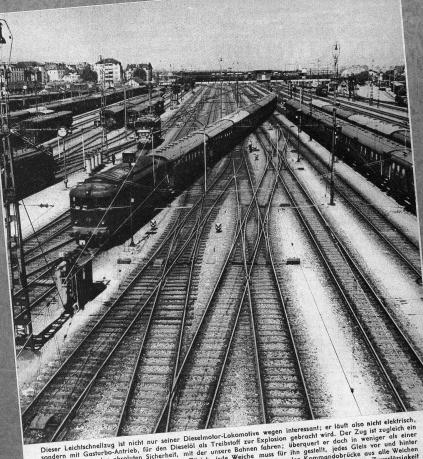
Um den Achsdruck, die gleichmürzteilung des Gewichts eines Waggons oder exomotive auf jedes Rad zu kontrollieren und nieren, gibt es spezielle Waagen, die gleichzeiligewicht jedes einzelnen Rades sichtburreren



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



Mit 100 Jahren in usein, dass die moderne Jugend zuläuft zu Rattenlänger von Hameln, bringt die Technik bie SBB haben mit den kostenlosen öffentlichtungen durch ihren Bekostenlosen öffennsurungen durch ihren Be-trieb dem Publikubbilaunsgeschenk bereitet, wie es seit der um diehen Landi nicht mehr er-dacht wurde. Die deinschaftsunternehmen des dacht wurde. Dieserschaftsunternehmen des Volkes, zugleich diese Arbeitgeber des Landes, der rund 37 000 beschäftigt, etwa 22 000 Pender rund 37000 keschältigt, etwå 22 000 Pensionierte ernährt biteren 11 000 Erwerb vermittelt, insgesamt in seinen Zinsteitungen zusammen wohl 25 dischen die Existenz siehert, wartet aber auch der Miller der Silb an einem einzigen Tag fahren, reich al um die Erde! Ihre 2940 Brücken und 240 daseinandergereith, würden eine Brücke von Birte über die Sirbeit gereiten Inne Tunnel von Zürich über jahren täglich 600 Zürge ein und aus, alle zweiten der Ausserhalb des bevältigen die Bahnen und aus, alle 1800 etner! Ausserhalb des 10-Kilometer-Nahrd bewältigen die Bahnen 90 % des Güterne (davos 7 % die Privat-Bahnen!! Am Badt hundertjährigen Entwick-



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 sigliches Muster der absoluten Sicherheit, mit der unsere Bahnen fahren; überquert gedes Gleis vor und hinter Minute sämtliche Gleise des Grossbahnhofes Zürich, jede Weiche muss für ihn gestellt, jedes Gleis vor und alle Weichen der Weiche für alle andern blockiert sein. Das Stellwerkpersonal, das von der Kommandobrücke aus alle Weiche 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 1830: «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 Fahrdamme und gemauerte Rampen zählen und die in unserm buckligen Ländehen nötig sind, färben über die Baukosten natürlich auch auf die Fahrpreise ab. Kostet doch ein Kilometer Tunnel etwa 2,6 Millionen, während 2. 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 sehweren Schaden leiden müssen durch Einschränkung der Verkehrsleistung, die uns diesmal vollständig erspart blieb. Eine mutige und kluge Elektrifikationspolitik hat une davor bewahrt und zugleich geholfen in den grossen Krisenzeiten der Dreissigerjahre die Arbeitslosigkeit zu

Dessen wollen wir uns dankbar erinnern und anerkonnen, dass sich die SBB die finanzielle Ent-lastung durch die nun durchgeführte Sanierung redlich verdient hat, kann sie doch nicht nach nur kaufmännischen Grundsätzen geleitet werden, weil saumannischen Grundsatzen geiettet werden, weit sie sonst ja alle nicht gut rentierenden Strecken må Zitge einstellen misste, obsehon gerade diese viel-hunderttausenden unserer Mitteldgenossen in ente-genen 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 verflussenen Betriebsmonate die Defizitwirtschaft überwunden, obsehon nur 26 % der Reisenden zur Normaltaxe, alle andern, Arbeiter, Schüler (die allein 30 % der Bahnbenützer stellen!), wie auch 80 % des Güterverkehrs zu verbilligten Tarifen sahren und zugleich eine menatliche Zinsleistung von 11 Millionen Franken au