

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1952)

Artikel: 50 Jahre Schweizerische Bundesbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-987950>

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

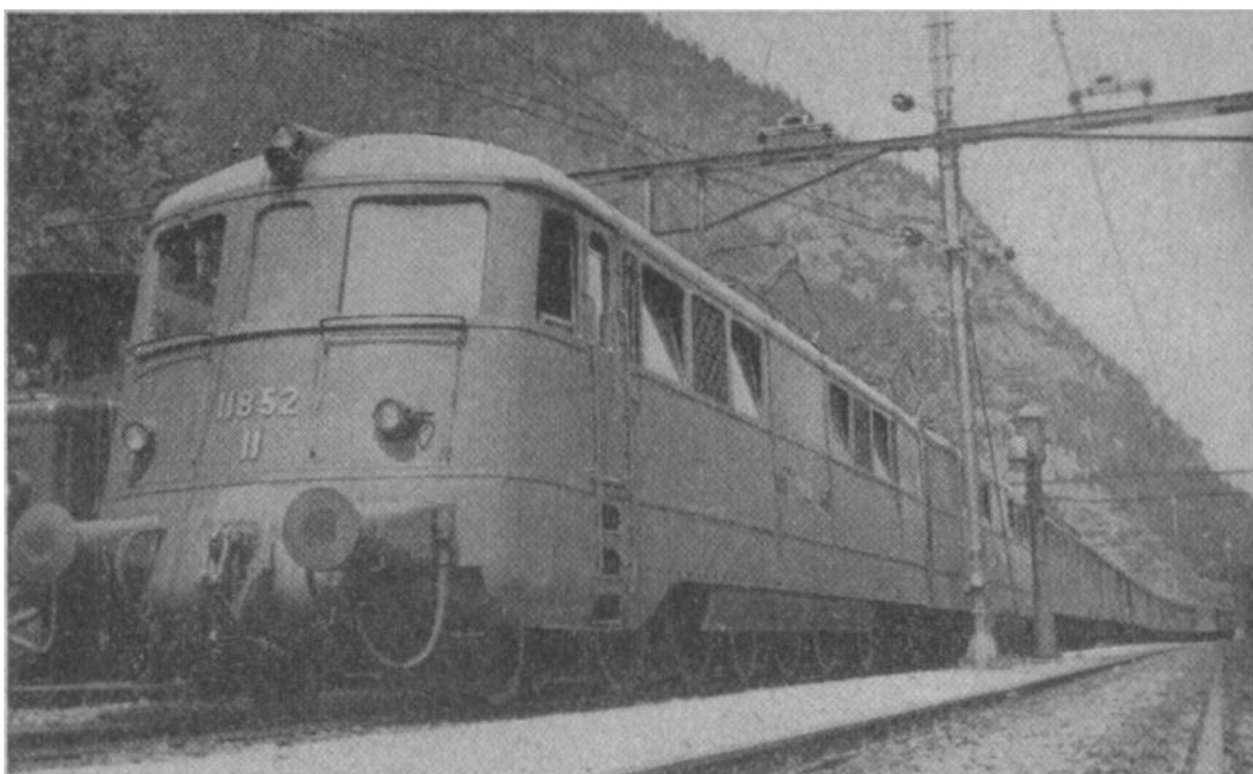
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 11.01.2026

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



Schweizerische Ingenieure und Arbeiter haben diese schwere Gotthard-Lokomotive erbaut, die eine geballte Kraft von 12 000 Pferdestärken in sich birgt. Obwohl sie schon seit 1940 in Betrieb steht, ist sie noch heute die leistungsfähigste Lokomotive der Welt.

50 JAHRE SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN

Die grösseren Buben und Mädchen erinnern sich sicher noch an den Spanisch-Brötli-Zug mit seiner golden glänzenden Lokomotive und den kleinen farbenfrohen Wagen, der im Jahre 1947 auf seiner Reise durchs Schweizerland alt und jung viel Freude bereitete. Sie wissen wahrscheinlich auch noch, dass diese originalgetreue Nachbildung des ersten Schweizer Bähnchens aus Anlass der Jahrhundertfeier der Schweizerischen Eisenbahnen in Betrieb gesetzt wurde. Und jetzt heisst es auf einmal, die SBB seien erst 50 Jahre alt?

Ja, das ist so. Von 1847 bis Ende 1901 gab es nämlich noch keine SBB. Die Bahnen gehörten damals nicht dem Bund, sondern privaten Gesellschaften. Erst im Jahre 1898 hat das Schweizervolk der Übernahme der wichtigsten Privatbahnen durch den Bund zugestimmt. Es brauchte dann noch viele



Nach der Fahrt durch den 15 km langen, bis 1700 Meter unter dem Granit liegenden Gotthardtunnel verlässt der Zug bei Göschenen das Nordportal.

Verhandlungen und organisatorische Arbeiten, bis die SBB ihre Arbeit aufnehmen konnten. Aber am 1. Januar 1902 war es soweit: kurz nach Mitternacht fuhr pustend der erste, festlich bekränzte Bundesbahnzug mit einer in Olten zusammengehängten Wagengruppe aus Basel und Zürich unter dem brausenden Jubel einer grossen Menschenmenge in den Bahnhof der Bundesstadt Bern ein.

Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen umfasste damals 1163 km, davon rund 500 km Doppelspurstrecken. Es setzte sich zusammen aus der Aargauischen Südbahn, der Bözbergbahn, der Centralbahn, der Nordostbahn und der Wohlen-Bremgarten-Bahn. Später kamen noch zahlreiche andere Unternehmungen dazu, so namentlich die Vereinigten Schweizerbahnen, die Jura-Simplon-Bahn und die Gotthardbahn.

Heute haben die SBB ein Netz von nahezu 3000 km Länge in Betrieb; davon sind gegen 1200 km auf Doppelspur ausgebaut. Das Netz der heute noch bestehenden Privatbahnen,



Lokomotiven aus der „Frühzeit“, dem „Mittelalter“ und der „Neuzeit“ der Eisenbahnen.

die vielen kleinen Strassenbahnen (aber nicht die Trams) inbegriffen, umfasst 2224 km; davon sind nur rund 30 km doppelspurig. Die SBB besorgen jedoch rund 90% aller Transportleistungen dieser Bahnen. Die Verkehrsleistungen sind etwa viermal grösser als vor 50 Jahren. Die SBB-Züge legen täglich 160 000 km zurück, was einer viermaligen Fahrt um die Erde entspricht. Täglich werden mehr als eine halbe Million Reisende befördert; das heisst also, dass jeden Tag jeder zehnte Schweizer Bewohner mit den SBB fährt. Ferner transportieren die SBB jeden Werktag etwa 6000 Güterwagen zu 10 Tonnen. Einem Heer von 38 000 Personen bieten sie Arbeit und Verdienst. Die Schweizerischen Bundesbahnen sind damit zum grössten Unternehmen des Landes geworden.

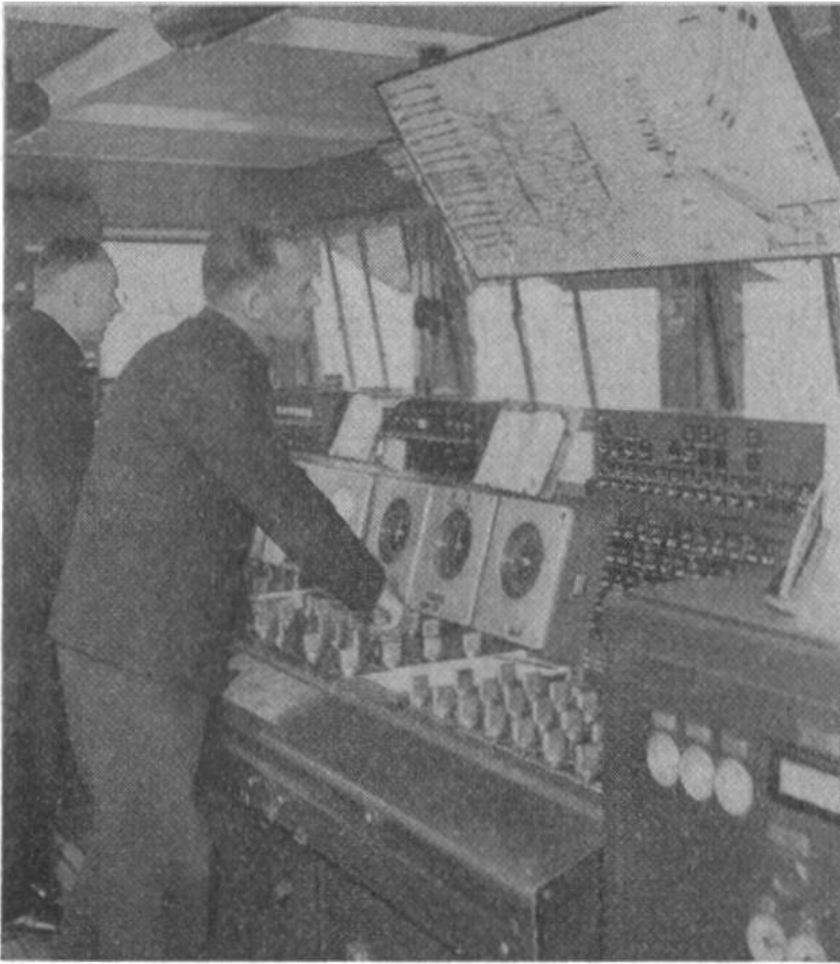
Parallel mit diesem Verkehrsaufschwung ging die technische Entwicklung der Bundesbahnen. Die Handweichen wurden immer mehr durch zentralisierte mechanische und in jüngster Zeit elektrische Stellwerkanlagen ersetzt. An Stelle der handbedienten Bremsung der Züge trat die Luftbremsung. Die alten Flügelsignale (Semaphore) machten den Lichtsignalen Platz, und das Überfahren dieser Signale wird durch die automatischen Zugssicherungen verunmöglicht. Die grösste



Auf verantwortungsvollem Posten. Mit ruhigem Blick auf die Signale, Weichen und Geleise bringt der Lokomotivführer täglich Tausende von Fahrgästen sicher an ihr Ziel.

technische Errungenschaft war aber zweifellos die Elektrifizierung der Bundesbahnen. Heute gibt es nur noch ganz wenige mit Dampf betriebene Nebenlinien, die wahrscheinlich auch noch elektrifiziert werden. So flitzen die Züge, von elektrischer Kraft gejagt, rasch und mühelos durch Berg und Tal. Leichtlokomotiven ziehen die bequemen Leichtstahlkompositionen spielend von Osten nach Westen und von Norden nach Süden, und schwere Güterzüge werden von den stärksten elektrischen Lokomotiven der Welt über den Gotthard geschleppt, von sicherer Hand geführt und durch beste technische Anlagen geschützt.

Die Eisenbahn ist zwar heute nicht mehr der alleinige Verkehrsträger. Die andern Verkehrsmittel haben sich ebenfalls technisch beachtlich entwickelt. Das Automobil ist rasch und beweglich, aber verhältnismässig wenig leistungsfähig. Das Flugzeug ist äusserst schnell, aber nur für geringe Lasten geeignet und sehr teuer. Die Schifffahrt ist leistungsfähig und billig, aber sehr langsam und liegt im Winter wochenlang still. Die Eisenbahn dagegen vereinigt alle guten Eigenschaf-



Auch das moderne elektrische Stellwerk des Zürcher Hauptbahnhofes ist ohne zuverlässige Bedienungsmannschaft eine tote Mechanik.

ten in sich: sie ist schnell, billig, leistungsfähig und zuverlässig. Auf ihre Dienste kann beim heutigen technischen Stand der übrigen Verkehrsmittel nicht verzichtet werden; sie ist auf absehbare Zeit unersetzlich.

Diese Feststellung verpflichtet die Bundesbahnen. Sie ruhen daher nicht auf den Errungenschaften der Vergangenheit aus, sondern richten ihren Blick in die Zukunft. Sie unterhalten und modernisieren weiter ihre technischen Anlagen, schliessen die Doppelspurlücken auf den Hauptverkehrsadern, beschleunigen den Fahrplan, ersetzen die hauptsächlich auf den Nebenlinien verkehrenden alten Zwei- und Dreiachserwagen durch moderne Triebwagen, kaufen prächtige neue Ausflugs-
wagen (rote Pfeile) für den Gesellschaftsverkehr, stellen Versuche mit Pneuwagen und gepolsterten Drittklasswagen an, schaffen Strassenroller für ganze Güterwagen und Grossbehälter für den Dienst von Haus zu Haus an, kurz: sie wollen den Reisenden und Verfrachtern das Maximum an Bequem-

lichkeit und Sicherheit, Raschheit und Dienst am Kunden bieten. Dabei stellen sie allerdings nicht Riesenprojekte auf, sondern halten sich an das technisch Bewährte und finanziell Mögliche.

Hinter all diesen Leistungen der Bundesbahnen steht aber der Eisenbahner, der einfache Mann aus dem Volke. Jeder der 38 000 Mann bildet ein Glied in der grossen Kette, die das Unternehmen zusammenhält und den Betrieb sicherstellt. Nirgends wie bei der Eisenbahn kommt es so sehr auf die Pflichterfüllung jedes einzelnen an. Es braucht nur ein Weichenwärter, ein Lokomotivführer oder ein Stationsbeamter zu versagen, und schon ist eine Katastrophe da. Darum sei auch diesen Männern der Schiene zum 50jährigen Bestehen der SBB ein Kränzlein gewunden. jb.

GIPPEL ONEL GÖRRE?

Was heisst denn das? Ist das Esperanto oder eine fremde Eingeborenen-sprache? Keineswegs, das ist ganz gewöhnliches Deutsch. „Gippel onel Görre“: so wenigstens hört oder besser liest ein Schwerhörender die Laute von unsern Lippen ab, wenn wir „Himmel oder Hölle“ sagen. Ihr merkt, es wurden dabei einzelne Buchstaben falsch aufgefasst und durch andere ersetzt. Wie kommt das? Beobachtet einmal gegenseitig die Mund- und Lippenbewegungen beim Laut p und m: nicht wahr, es sieht täuschend ähnlich aus! Ebenso sind auch andere Buchstaben für den, der sie nicht zugleich hört, leicht zu verwechseln: m-b-p, f-v-w, d-t-n, r-l. Und nicht genug damit; die Laute g, h, k, ch sind überhaupt nicht sichtbar, weil sie hinten im Gaumen gebildet werden.

Auf das Ablesen von den Lippen der andern angewiesen sein, weil das Gehör völlig fehlt (Gehörlose oder Taubstumme) oder stark vermindert ist (Schwerhörige), bedeutet also: genauestes Beobachten der Lippenbewegungen des Sprechenden sowie grösste Konzentration – und dann kommt trotzdem oft ein „Gippel onel Görre“ heraus, das durch den Verstand des Ablesenden erst in sinngemässe Worte verwandelt werden