Ohne die Elektrifikation der SBB wäre manches anders

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes**

Band (Jahr): **36 (1944)**

Heft 12

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-353192

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

Im Transitverkehr ist ein Höchststand von 8 Millionen beförderten Tonnen in einem einzigen Jahre erreicht worden.

Eine ganz besondere Anspannung des Transportapparates brachte aber in der allerletzten Zeit das starke Anwachsen des Personenverkehrs. In den Monaten August bis Oktober des laufenden Jahres sind 48,2 Millionen Personen befördert worden gegenüber 45,1 Millionen im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Gegenüber dem Jahre 1936 ist also nur die Zahl der Reisenden im Jahre 1943 um 68% und im laufenden Jahre sogar um 80% gestiegen.

Was den Militärverkehr betrifft, so können selbstredend keine Angaben gemacht werden, doch ist der ausserordentliche Umfang, den der Bahntransport von Truppen und Material im Laufe der Kriegsjahre angenommen hat, jedem Bürger ohne weiteres klar.

Im Dienste des Roten Kreuzes haben die Schweizer Bahnen Gewaltiges geleistet. Man denke nur an die Transporte von Flüchtlingen, an die Verschiebung der sich in unserm Lande befindlichen Internierten, an die Sanitätszüge der SBB. mit schwerverwundeten französischen und deutschen Militärpersonen.

Wenn heute der Transportgüterverkehr zurückgegangen ist, so ist das starke Anwachsen des Gepäck-, Tier-, Güter- und Postverkehrs im Inland in die Augen springend. Im Jahre 1936 betrug dieser Verkehr in den ersten zehn Monaten 10,25 Millionen Tonnen, im Jahre 1943 stieg er auf 17,2 Millionen Tonnen an.

Der Krieg hat den Eisenbahnen auch in der Schweiz Gelegenheit zu einer seltenen zivilen und militärischen Leistungsprobe gegeben. Auf die Oeffentlichkeit hat es grossen Eindruck gemacht, dass die Schiene diese Probe hundertprozentig bestanden hat und dass dem Land damit viele Schwierigkeiten und Einschränkungen erspart blieben. Das berechtigt zur Hoffnung, dass die Eisenbahnen auch in der Nachkriegszeit ihren Platz behaupten werden und dass die Verkehrsausrüstung als eine der wichtigsten staatlichen Aufgaben anerkannt werden wird.

Ohne die Elektrifikation der SBB wäre manches anders.

Die Einführung des elektrischen Betriebes darf als eine der grössten und nachhaltigsten Rationalisierungsmassnahmen unserer Staatsbahn bezeichnet werden. Einige der wesentlichsten Minderkosten, die sich als unmittelbare Folgen dieser Betriebsumstellung einstellten, ergaben sich beim Betriebsstoffverbrauch der Triebfahrzeuge (Kohle, Wasser, Schmier- und Reinigungsstoffe), beim Unterhalt und der Reinigung der Triebfahrzeuge, Wagen und Bahnhofanlagen, beim Tunnelunterhalt; sie zeigten sich durch eine Ver-

minderung der Vorspann- und Schiebedienstleistungen, dem Wegfall des Anheizens und Drehens der Dampflokomotiven, bei der einmännigen Bedienung der elektrischen Triebfahrzeuge, bei der Zugbegleitung und im Wagenbedarf wegen der höhern Zuggeschwindigkeiten.

Der Uebergang zum elektrischen Betrieb war für die Bundesbahnen aber auch von tiefgreifender ökonomischer Wirkung. Sie hat als eine auch für ausländische Bahnen vorbildliche Grosselektrifikation der ganzen Periode der letzten beiden Dezennien ihren Stempel aufgedrückt. Das die rasche Durchführung dieser Arbeiten so dringend fordernde Schweizervolk zögerte auch nicht, den Bundesbahnen die notwendigen Kapitalien zur Verfügung zu stellen. Im Verlaufe der Jahre 1921 bis 1925 wurden sechs sogenannte « Elektrifikationsanleihen » aufgenommen.

Ohne durchgeführte Elektrifikation befänden sich die Bundesbahnen heute in einer verzweifelten Lage und die des Transportapparates beraubte Wirtschaft in grosser Not. Die Bundesbahnen haben errechnet, dass sie im Jahre 1940 allein 1 120 000 Tonnen Kohlen zu Fr. 98.50 die Tonne, das heisst 110 Millionen Franken an festen Brennstoffen eingespart haben, ein Betrag, der für 1941 und die folgenden Jahre noch höher sein dürfte.

Bei der „Gewerkschaftlichen Rundschau“ und der Schweiz. Arbeiterbildungszentrale eingegangene Schriften.

Schöne Literatur.

Kylie Tennant. Zieh weiter, Fremdling. Roman. Büchergilde Gutenberg Zürich. 472 Seiten.

Betty Smith. Ein Baum wächst in Brooklyn. Roman. Büchergilde Gutenberg Zürich 1944. 424 Seiten.

Johann David Wyss und Felix Moeschlin. Der schweizerische Robinson. Büchergilde Gutenberg Zürich 1944. 255 Seiten.

Jenö Marton. Jürg Padrun. Büchergilde Gutenberg Zürich 1944. 413 Seiten.

Jeremias Gotthelf. Anne Bäbi Jowäger. Büchergilde Gutenberg Zürich. 404 Seiten. Fr. 6.—.

Theodor Storm: Pole Poppenspäler. Erzählung. Verein «Gute Schriften» Zürich 1944. 60 Seiten 50 Rp.

Adalbert Stifter. Brigitta. Erzählung. Gute Schriften Basel 1944. 64 Seiten. 70 Rappen.

Fred N. Wagner. Als die Welt noch offen war. Gute Schriften Basel 1944. 63 Seiten. 60 Rappen.

Adalbert Stifter. Der Heilige Abend. Gute Schriften Basel 1944. 79 Seiten. 70 Rappen.

Rudolf von Tavel. Am Kaminfüür. Bärndütschi Gschichte. Verlag A. Francke AG., Bern. 1944. 268 Seiten. Fr. 5.80.

Hans Mohler. Am Rand des Tages. Roman. A. Francke AG., Bern, 1944. 211 Seiten. Fr. 5.50.