

Im Zeichen der Sekunden : unsere Bundesbahnen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **31 (1941)**

Heft 31

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-646540>

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.

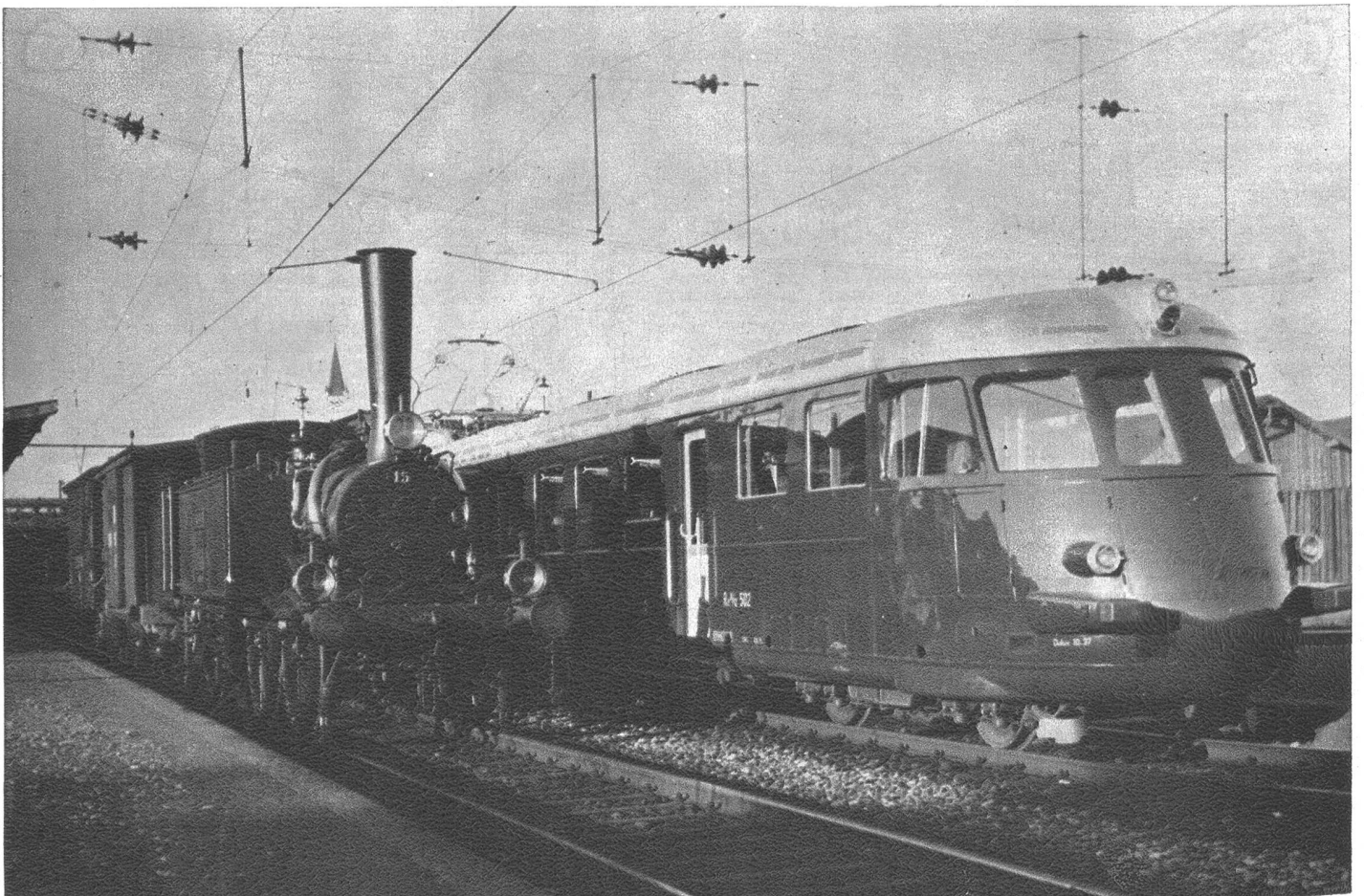


Die neuen Umschalte- und Signalgeräte haben die Arbeit wohl vereinfacht und in gewissem Sinne mechanisiert, aber die grosse Verantwortung ist dieselbe geblieben.



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 europäischer Verkehrsgeklung und einer traditionellen Mission als Hüterin der Alpenpässe ein Ausblick auf die Zukunftstendenzen seines nationalen Transportinstrumentes von Interesse sein.

Die Schweiz besitzt auf kleinstem Raum eines der dichtesten Eisenbahn- und Straßennetze Europas. Die Gebirgsnatur des Landes verwehrte den Eisenbahnen lange den Zutritt. Als im Jahre 1847 die Linie Zürich—Baden den Betrieb aufnahm, waren in Europa bereits über 8000 km der eisernen Straßen gebaut worden. Noch viel später erst eroberte die Schiene den Alpenwall. Die Eröffnung der Gotthardbahn erfolgte im Jahr 1882, Albula, Simplon und Vötschberg kamen erst nach der Jahrhundertwende dazu und verbreiteten den Ruf der schweizerischen Ingenieurkunst in der ganzen Welt. Welche technischen und finanziellen Schwierigkeiten der Eisenbahnbau in unserem Gebirgsland zu überwinden hatte, zeigt die in internationalen Tarifvergleichen oft zu wenig gewürdigte Tatsache, daß auf ein Netz von nicht ganz 6000 km 638 Tunnels mit einer Länge von gegen 300 km entfallen, daß die Dämme und Einschnitte über 4600 km lang sind und daß die 5000 Brücken insgesamt einen Weg von fast 75 km ausmachen.

Der winterlichere Betrieb unserer Schweizer Bahnen erregt denn auch immer wieder die Bewunderung der ausländischen Fachwelt.

Als die Bundesbahnen im Jahre 1902 auf einem Netz von fast 3000 km den Betrieb aufnahmen (ein Netz, das gegen sieben Achtel des gesamten schweizerischen Eisenbahnverkehrs bewältigt), waren sie als Monopolverwaltung organisiert, d. h. sie verfügten damals über ein tatsächliches Verkehrsmonopol. Das Auftauchen neuer Verkehrsmittel in der Nachkriegszeit, sowie die Transportschrumpfung als Folge der Strukturänderungen in der Weltwirtschaft setzten die Staatsbahnen der Zugluft des Wettbewerbes aus und bewirkten gesetzgeberische und kommerzielle Reformen von großer Tragweite. Das will nicht heißen, daß der Bund die Bundesbahnen nicht mehr als Instrument der Volkswirtschaft benützen wollte. Fällt doch in die erste Nachkriegszeit die als Notstandsmaßnahme durchgeführte Elektrifizierung des Staatsbahnnetzes. Diese Umstellung der Bundesbahnen auf einen landeseigenen Betriebsstoff, die unser Land aus der Kohlenabhängigkeit des Auslandes befreite, verschaffte während Jahren Zehntausenden von Arbeitern Beschäftigung 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 Einmannsdiens, 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 Gebirgstrecken.

Am sichtbarsten zeigt sich der Erfolg der von der Staatsbahnleitung mit wissenschaftlichen Methoden angestrebten Betriebsführung und Rationalisierung in der Personalbestandentwicklung. Obwohl die Verkehrsleistungen stark gestiegen sind, konnten seit 1921 über 12'000 Mann abgebaut werden, was als Demonstration des Selbsthilfswillens der Staatsbahn auf das Schweizer Volk einen nachhaltigen Eindruck machte. Die schweizerische Staatsbahn, die nach der internationalen Eisenbahnstatistik auf 1000 Zugkilometer bzw. 100'000 Achsilometer von allen Bahnen den geringsten Personalaufwand benötigt, ist denn auch von der Organisationsfachleuten der Industrie schon wiederholt als Unternehmen bezeichnet worden, das einen Vergleich mit der Privatindustrie durchaus nicht zu scheuen habe.

Von den Anpassungsmaßnahmen auf kommerziellem und betrieblichem Gebiet ist besonders der **Haus-Hausdienst**, der im Güterverkehr über 500 Ortschaften an das Schienennetz anschließt, zu erwähnen. Er ermöglicht eine Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel nach dem Grundsatz, alle unnötigen Speisen durch die Zusammenfassung von Verkehrsresten zu verhindern. Im Ausland findet dieser schweizerische Haus-Hausdienst, der eine Synthese zwischen Staatsbetrieb und Privatbetrieb darstellt, die größte Beachtung. Je nach den örtlichen Verhältnissen werden das private Milchfuhrwerk, der primitive Handwagen, das Fahrrad, im Gebirge gar das Tragtier, das Postautomobil mit Güteranhänger, und in städtischen Verhältnissen das Lastautomobil des Spediteurs als Verkehrszubringer und Verteiler benützt. Damit ist für die Eisenbahngüter eine äußerst billige Zubringer- und Verteiler-Organisation nach dem Vorbild des Paketzustell- und -abhol-Dienstes der Eidgenössischen Post geschaffen worden.

In das gleiche Gebiet der betrieblichen Reformen gehört auch die schrittweise Einführung eines auf die schweizerischen Verhältnisse zugeschnittenen **Behälterverkehrs** zur Einsparung von Verpackungskosten und zur Vermeidung von Bruchschäden, sowie die Ausprobierung des sog. **fahrbaren Anschlußgeleises**. Darunter versteht man den Transport ganzer Eisenbahngüterwagen (die in diesem Fall als Großbehälter zu betrachten sind), von der nächstgelegenen Eisenbahnstation bis zum Fabrikort mittels besonderer Straßenfahrzeuge. Die sogenannten Straßenroller ersparen also in vielen Fällen die Herstellung eines privaten Geleiseanschlusses und wirken damit wiederum kostensparend. Diese benzinsparende Transportart für schwere Lasten erweist sich in der heutigen Zeit als besonderes Bedürfnis.

Mehr in das Gebiet der technischen Rationalisierung fällt die Einführung der **durchgehenden Güterzugsbremse** seit dem Jahr 1928, die eine starke Herabsetzung des Bestandes an Bremspersonal bei gleichzeitiger Steigerung der Geschwindigkeit der Güterzüge und erhöhter Betriebsicherheit ermöglichte. In diesem Zusammenhang muß auch die Ausrüstung aller elektrischen Triebfahrzeuge und der elektrisch betriebenen Linien mit den Apparaten der **automatischen Zugsicherung** hervorgehoben werden. Die Schweiz hat damit nach langen Versuchen mit verschiedenen Systemen unter verhältnismäßig geringem Kostenaufwand eine zusätzliche Sicherheit des Schienenverkehrs erreicht, wie sie in diesem Umfang und dieser technischen Vollendung noch kein anderes Land besitzt.

Ein weiteres Gebiet, auf welchem die Ausschaltung menschlichen Versagens als Unfallfaktor immer neue Fortschritte macht, ist die vermehrte Erstellung **elektrischer Stellwerksanlagen**. Die neueste dieser Anlagen ist vor einigen Tagen im Bahnhof Bern in Verbindung mit der Aufnahme des vorerst zweiseiprigen Betriebes auf der Zufahrtslinie Bern-Wylerfeld 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 Elektrifizierung eingeleitete **Fahrplanreform** und der eine völlig neue Epoche ankündigende **Leichtverkehr**.

Dazu haben ferner die **Städteschnellzüge** auf der Strecke Genf—Bern—Zürich mit stark verkürzten 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.** Ab-

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

Hand in Hand mit diesen beträchtlichen Fahrzeitverkürzungen ging ein fortwährender Ausbau und eine Verdichtung des Fahrplans. Wenn auch heute der Fahrplan wegen der außergewöhnlichen Inanspruchnahme des Eisenbahnapparates als Ganzes im Interesse der Sicherstellung der Landesversorgung eine gewisse Einschränkung erfahren muß und im Leichtverkehr aus gleichen Gründen ein Rückbildung nicht zu umge-

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

Das Schweizervolk wird einem gefunden Selbstbehauptungswillen 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 jeden Tag erneut leisten, durch eine Anpassung der Gesetzgebung der Schiene jene finanzielle Neufundierung ermöglichen, die ihre Zukunft sicherstellt.

Aus dem Laboratorium B. S. K.

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

Unter der Bezeichnung **Delersatz** oder **Ersatz für Salatsöl** sind uns gelblich gefärbte, wie Del aussehende Flüssigkeiten zur Untersuchung und Begutachtung übergeben worden. Zuweilen war die Bemerkung beigelegt: Der Delersatz sei nur für Salate bestimmt, für Kochzwecke nicht zu verwenden.

Die Untersuchung dieser „Delersätze“ ergab, daß sie 92 bis 97 % Wasser enthalten, dazu kam irgend ein Bindemittel, wie Agar-Agar oder neuerdings Tylose, Stoffe, die in einer Menge 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 „Delersätze“ sich zum Kochen nicht eignen, ist allzuwahr, denn bis jetzt ist es noch niemanden gelungen, mit 92—95 % wasserhaltigen Präparaten etwas Rechtes zu kochen.

Diese „Delersätze“ dürfen keine Konservierungsmittel enthalten, die Folge davon ist, daß das Produkt leicht in Zersetzung übergeht, es beginnt zu stinken und wird überhaupt ungenießbar. Die Hausfrau wird gut tun, solches Zeug nicht zu kaufen, denn der Preis von Fr. 2.— bis 2.30 per Liter ist wahrlich arg übertrieben.

In diesem Zusammenhang sei ausdrücklich darauf hingewiesen, daß „Delersätze“ nicht zu verwechseln sind mit den **Salatsaucen**, welche bestimmten gesetzlichen Mindestanforderungen entsprechen müssen. Unsere Konsumvereine vermitteln mit Erfolg einige bewährte Salatsaucemarken, die allerdings öf frei sind, dafür aber mit wenig Del im Haushalt noch wesentlich verbessert werden können. Stoffe, die Del ersetzen, gibt es leider nicht. Den Hausfrauen möchten wir sehr empfehlen, mit den kleinen Rationen Del so vorzugehen, daß man den guten käuflichen Salatsaucen je nach Bedarf kleine Delmengen, z. B. ein bis zwei Eßlöffel Del auf $\frac{1}{2}$ Liter Salatsauce, das Gemisch vor Gebrauch jeweils kräftig schütteln, beifügt. Nur auf diesem sparsamen Wege dürfte es gelingen, im Haushalt das Del zu strecken.

Jugendfahrten zum Jungfrauojoch

Das Betreten des einzigartigen Naturstückes, das die Jungfrauobahn erschließt, bildet längst nicht mehr ein Vorrecht der Privilegierten. Schon seit einigen Jahren gelten auf dieser Bergbahn stark verbilligte **Schulreisefahren**, welche alle Schulstufen umfassen, von der untersten Volksschulklasse bis hinauf zu den Studenten der Universitäten, der Eida, Technischen Hochschule, der Handelshochschule usw. Diesen Vorzug genießen auch die anerkannten **Jugendorganisationen**, wie Pfadfinder, Kadetten, Militärischer Vorunterricht, Jugendorganisation des S. L. 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 Jungfrauojoch willkommen ist. Gang lueg d'Heimet a!

In den letzten Jahren haben zahlreiche Mittelschulklassen auf ihren Schulleisten das Jungfrauojoch 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 Bergführer weiter in die Gletscherwelt vorgedrungen. Auf den **Wanderungen** zu den Konfordinahütten, zum Märjensee und zum Naturreservat des Aletschwaldes, oder über die Böstchenlücke in das volkskundlich unerschöpfliche, urwüchsiges Löttschental, eröffnen sich den Schülern, als willkommenere Ergänzung des Unterrichts, Einblicke in die Natur unserer höchsten Alpen, an die sie sonst kaum so nahe 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 Jungfrauojoch gestattet die Besichtigung ihrer Laboratorien unter der Voraussetzung, daß der führende Lehrer sich mit dem Präsidenten der hochalpinen Forschungsstation Jungfrauojoch, Herrn Professor Dr. Alexander von Muralt, Bühlsplatz 5, Bern, vorher in Verbindung setzt und auf Grund des dort eingeholten Materials die Schüler an Ort und Stelle durch einen kurzen Vortrag 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 ist für die Schulen die Zufahrt in das Jungfrauojoch sehr erleichtert durch **starke Ermäßigungen** auf allen Bahnen.

Mein Schweizerland

Mein Schweizerland, ich liebe dich!
Du bist 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 nimmst 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.