Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1944)

Heft: 4

Artikel: Der Ausbau der Bahnen = Un programme d'extension des chemins de fer

Autor: Wanner, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-779067

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

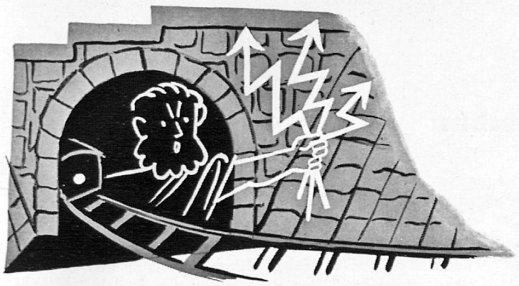
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

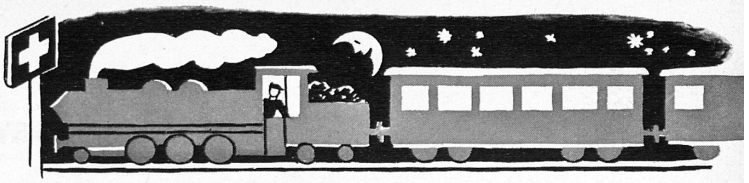
Terms of use

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: 12.07.2025

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





Der Ausbau der Bahnen

Die schweizerischen Eisenbahnen stehen zuletzt im Verdacht, einem Kult der Programme zu frönen. Ihr einziges großes Programm der letzten Nachkriegszeit, die Elektrifikation, haben sie in einem imponierenden Tempo hundertprozentig in die Tat umgesetzt. Die Geschichtsschreibung wird einmal feststellen, welchen Beitrag damit namentlich die Bundesbahnen für die militärische und wirtschaftliche Landesverteidigung während der Periode des bewaffneten Neutralitätsschutzes und unserer Abschließung von der Welt leisteten.

Gegenwärtig steht als Beitrag für unsere Vorbereitung auf den Frieden und die Anpassung des Verkehrsapparates an die zu erwartenden neuen großen Anforderungen wiederum ein Arbeitsbeschaffungsprogramm zur Diskussion. Es geht darum, die Schiene als Verkehrsrückgrat des Landes so auszubauen, daß unser Land seiner alten Verkehrstradition treu bleibt und unsere Alpenbahnen mit allen Transitgüterströmen und jeder in- und ausländischen Gästeinvasion fertig werden.

Wenn dabei für den Ausbau der Bahnen im Arbeitsbeschaffungsprogramm einige hundert Millionen Franken vorgesehen sind, so müssen wir uns vergegenwärtigen, welche gewaltige Zerreißprobe die Schiene in den vergangenen Jahren zu bestehen hatte. Wegen Materialmangels konnten längst nur noch die allernotwendigsten Erneuerungsarbeiten ausgeführt werden, so daß sich ein gewaltiger Ersatzbedarf aufgestaut hat.

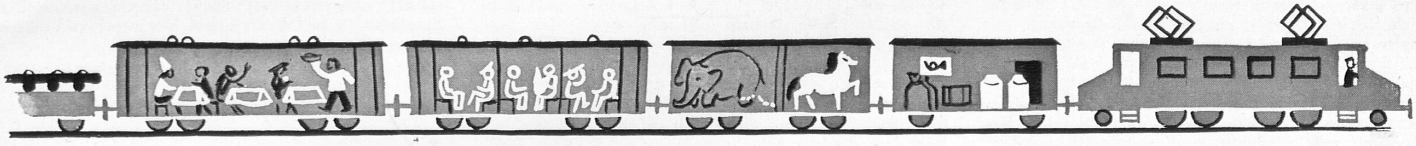
Dazu kommt aber weiter die viel zu wenig bekannte Tatsache, daß trotz größter Anstrengungen der SBB, den Vorsprung des Auslandes an Doppelspuren aufzuholen, das Verhältnis zwischen einspurigen und doppelspurigen Strecken in unserem Land noch immer sehr ungünstig ist. Trotz Verdoppelung des Anteiles der Doppelspuren seit der Verstaatlichung hat die Staatsbahn heute erst 39 % doppelspurige Linien, während im Ausland der Anteil daran bis auf 75 und 80 % ansteigt. Sind einmal wenigstens alle Hauptlinien durchgehend auf Doppelspur ausgebaut, so wird das die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes, in Verbindung mit der sonstigen technischen Erneuerung, mindestens verdoppeln. Dem Ausbau der Hauptstraßen auf eine anständige Breite entspricht die Forderung des Ausbaues aller Hauptlinien auf Doppelspur, weil jeder einspurige Engpaß eine Gefahrenquelle und eine Fahrplan-Hypothek darstellt.

Im Arbeitsbeschaffungsprogramm der Eisenbahnen sind ausschließlich notwendige Bauten enthalten, die der Vergrößerung und Vervollkommnung der Transportleistung dienen. Es sind Arbeiten, die den Vorzug haben, fast hundertprozentig unserer einheimischen Industrie, dem Gewerbe und der Forstwirtschaft zugute zu kommen. Sie machen für jedermann sichtbar, welche zentrale Bedeutung die Eisenbahnen als Arbeitgeber für das Land haben und welches Arbeitsvolumen durch sie in Krisenzeiten ausgelöst werden kann.

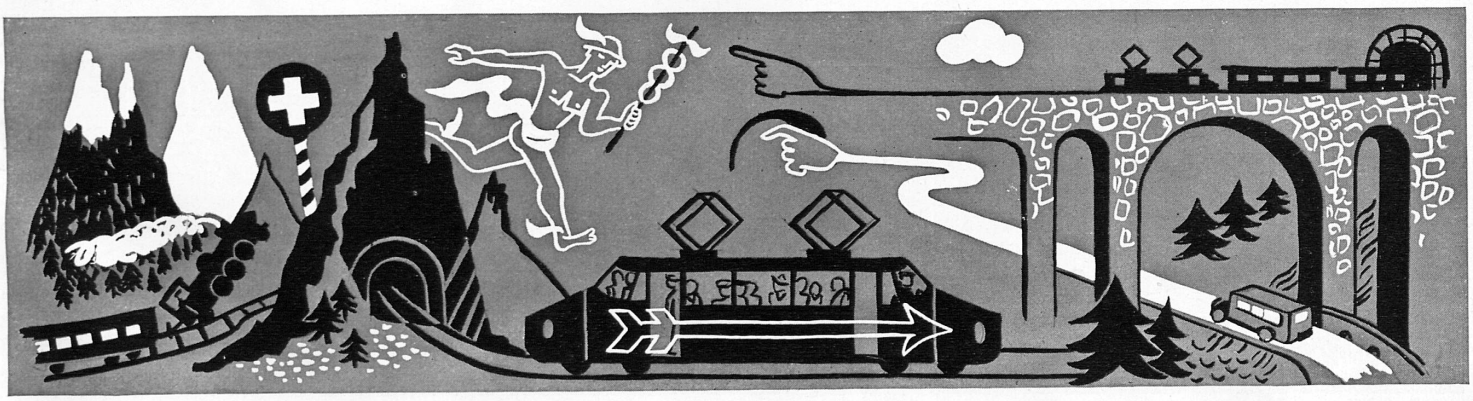
Neben den Doppelspuren sind im Sofortprogramm wie im sogenannten Zehnjahresprogramm auch wichtige Linienverlegungen und Verbesserungen (Vergrößerung der Kurvenradien zur Geschwindigkeitssteigerung), notwendige Bahnhoferweiterungen, Brückenumbauten, Ausbau der Schwachstrom- und Sicherungsanlagen, Ausdehnung der Elektrifikation, Ersatz von Niveauübergängen sowie Anschaffung von neuem Rollmaterial enthalten. Für das große Publikum am sichtbarsten wird wohl die weitgehende Umstellung des Rollmaterialparkes auf die Leichtbauweise. Der Komfort der Leichtschnellzüge soll allmählich zur Regel werden. So werden nur noch Leichtstahlwagen gebaut, die zusammen mit den neuen Leichtlokomotiven den Willen der SSB für den technischen Fortschritt dokumentieren. Daß schließlich ein auf Schiene und Straße gesteigerter Verkehr auch den vermehrten Bau von Unter- und Überführungen verlangt, zeigt nicht nur das Bestreben nach Verkehrssicherheit, sondern nach gutnachbarlichen Beziehungen zweier Verkehrswege, auf deren beider Dienste Volk, Wirtschaft und Armee angewiesen bleiben.

Das ist überhaupt das Kennwort für das Ausbauprogramm der Bahnen: Erzielung vermehrter und verbesserter Leistungen. Die vollständig auf den einheimischen Treibstoff umgestellte Schiene bleibt auf absehbare Zeit das Verkehrsmittel für jedermann, so daß hier jeder Verkehrsfortschritt der Allgemeinheit direkt zugutekommt.

Dr. *F. Wanner.*



UN PROGRAMME D'EXTENSION DES CHEMINS DE FER

Il suffit de rappeler les mérites proprement historiques (la guerre présente l'a assez prouvé) du programme d'électrification des chemins de fer, pour mesurer l'intérêt qui s'attache au nouveau plan, actuellement à l'étude, destiné à mettre le rail suisse en mesure de satisfaire à ses tâches futures, assurément considérables, et primordiales pour la nation tout entière.

Ce programme, inclus dans l'ensemble des dispositions prises par la Confédération pour parer au menaçant chômage d'après-guerre, porte sur une somme de quelque cent millions, qui n'a rien d'exagéré si l'on songe à l'épreuve subie depuis la guerre par les installations ferroviaires. Seul le strict indispensable a pu être fait, ces dernières années, en matière d'entretien, de réfection et de renouvellement. Outre ces mesures d'urgence, le programme comprend cependant d'amples travaux d'extension. On ignore généralement que le réseau ferroviaire suisse est fort en retard par rapport à l'étranger quant au dédoublement des voies. Aujourd'hui encore, les C. F. F. n'ont de doubles voies que sur 39 % de leur réseau, alors que cette proportion atteint 75 et 80 % dans d'autres pays. Or, l'importance de cet aménagement est considérable, tant pour la capacité que pour la sécurité, la rapidité et la régularité des transports. Le tracé de bien des courbes doit aussi être corrigé pour permettre aux convois de tenir les vitesses actuellement admises; des gares doivent être agrandies, des viaducs transformés, l'électrification définitivement achevée. Le matériel roulant a grand besoin d'être renouvelé, la préférence étant partout donnée aux constructions légères en acier. Enfin, le remplacement généralisé des passages à niveau par des passages sous-voie et sur-voie, en même temps qu'il éliminera l'un des principaux dangers de la circulation, illustrera l'entente qui doit régner entre les deux grands modes de transport, rail et route, faits pour se compléter et non pour se combattre. Ce vaste programme a l'avantage de ne comporter, ou presque, que des travaux intéressant l'industrie et la main-d'œuvre nationales. Il fait apparaître l'importance du rôle des chemins de fer comme source constante d'activité et de richesse pour l'économie du pays, à la prospérité de laquelle ils contribuent ainsi, en surplus de tous les autres services qu'ils lui rendent.