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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1950)

Heft: 11

Artikel: Das Tor des Südens

Autor: H.Br.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-774414

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

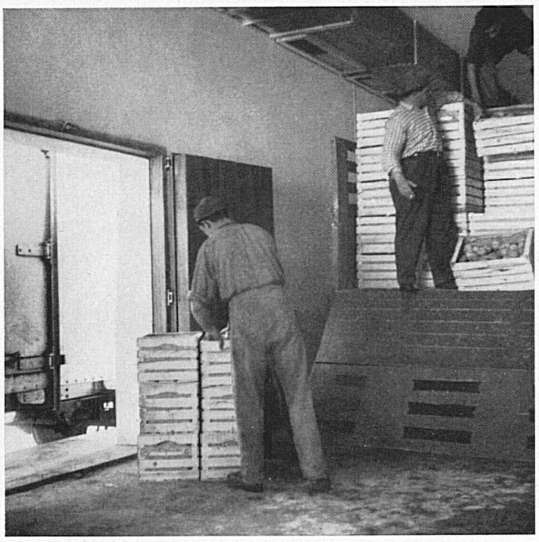
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 13.07.2025

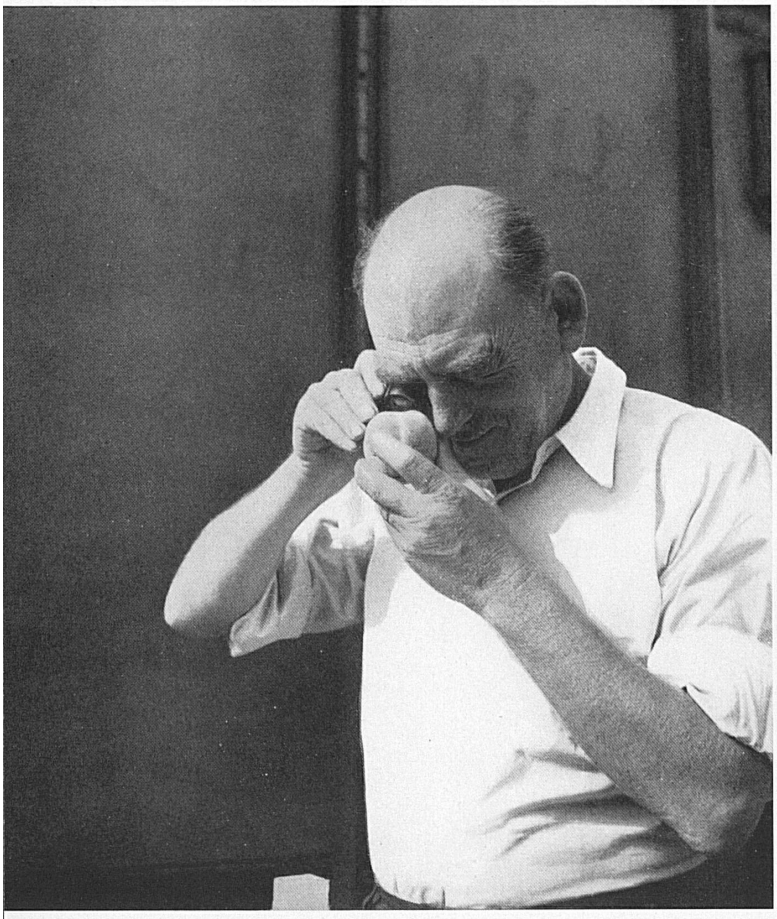
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Oben: Emsige Umladearbeit im italienischen Kühlhaus zu Chiasso. – Ci-dessus: On s'affaire à décharger des marchandises dans le frigorifique italien de Chiasso.

DAS TOR DES SÜDENS

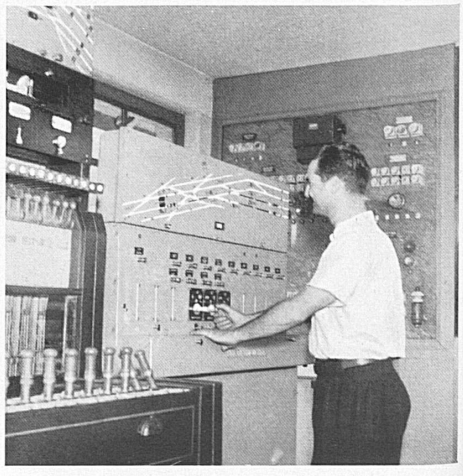
eines jeden anderen Platzes. Die Einnahmen der drei schweizerischen Güterbahnhöfe Basel SBB, Basel St. Johann und Basel-Kleinhüningerhafen haben im Jahre 1949 zusammen 57,5 Millionen Franken erreicht. Nach Zürich (rund 33,5 Millionen) folgte aber bereits an dritter Stelle Chiasso mit rund 13 Millionen Franken, und Brig als Pendant am Simplon erreichte ungefähr die gleiche Summe, während selbst Genf (11,5 Millionen) und Bern (10,5 Millionen) nicht so hohe Beträge aufwiesen. Die 218 371 Wagen, die 1949 den Verkehr in Chiasso vermittelten, bedeuteten freilich eine kleine Zahl im Vergleich mit den 512 308 im Jahre 1941, wo der Transit im Zeichen der Kriegswirtschaft ein Maximum erreichte und allein von Norden nach



Oben: Der Schweizer Grenztierarzt und seine Gehilfen untersuchen stichprobenweise eine eingetroffene Pfirsichsendung. – Ci-dessus: Le vétérinaire des douanes suisses et ses collaborateurs veillent à ce que le pou de San José n'entre pas en contrebande dans cette expédition de pêches.

Oben: Weiße Striche markieren an den Geleisen die Landesgrenze. – Ci-dessus: La frontière passe exactement là où les rails sont marqués de blanc.

Von den großen Transversalen, die den Norden Europas mit dem Süden verbinden, ist die Gotthardlinie, sekundiert von Lötschberg-Simplon, nach wie vor die bedeutendste. Zugleich aber sind ihre schweizerischen Ausgangs- und Endpunkte, Basel und Chiasso, die wichtigsten Grenzbahnhöfe für den schweizerischen Verkehr mit Deutschland und Italien. In Basel, an der Dreiländerecke, wo zugleich der ganze Umschlag zwischen Rheinschiffahrt und Bahn besorgt wird, übertrifft der Güterverkehr weit denjenigen



Rechts: Die Schaltanlage für die Speisung der Fahrdrähte wahlweise mit Wechselstrom oder Gleichstrom. – A droite: Ce tableau d'interrupteurs permet d'alimenter la ligne de contact en courant alternatif ou en courant continu.

Süden 895 000 Tonnen transportiert wurden. Damit sind auch die für Chiasso charakteristischen Verkehrsschwankungen angedeutet, die durch wirtschaftliche Vorgänge, politische Ereignisse und Jahreszeiten bedingt sind. Die Anlagen müssen ihnen gewachsen sein, und die Organisation muß sie jederzeit bewältigen können. In Chiasso begegnen sich nicht nur

Oben: Ein Lebensmittelzug erfährt die Kontrolle durch den italienischen Zoll. – Ci-dessus: Un train de denrées alimentaires passe la douane italienne.
Photos: Photodienst SBB.

zwei Länder an den weißen Markierstreifen der Geleise und mit ihnen zugleich zwei Zollhoheiten. Auch zwei Stromsysteme der beidseitig durchaus verschiedenartig elektrifizierten Eisenbahnnetze sind im Bahnhof Chiasso vorhanden und komplizieren ihrerseits den durch schwankende Frequenzen, doppelte Zollkontrollen, grenztierärztliche Untersuchungen und Sorge um die pflegebedürftigen Güter erschwerten Betrieb. Die Schweiz arbeitet im Betrieb der Bundesbahnen mit 15 000 Volt Wechselstrom. Die italieni-

Fortsetzung Seite 17

Ci-dessus: A cette ruelle abrupte et pavée on reconnaît le village de montagne. – Oben: Die holprige, steile Gasse verleugnet nicht den Gebirgscharakter des Dorfes.

SIMPLON-VILLAGE

Situé à 1476 m. d'altitude sur le versant sud – qui appartient encore à la Suisse – du col du Simplon, Simplon-Village est à la fois la commune d'origine et le village natal du conseiller fédéral Escher, le premier Valaisan à revêtir cette charge. Ses habitants parlent le dialecte caractéristique du Haut-Valais, mais ses solides maisons de pierre, ses ruelles étroites et plus d'un de ses recoins annoncent déjà le sud. Et comment en serait-il autrement sur ce col que sillonnent depuis des siècles dans les deux sens hommes et marchandises? Nos clichés révèlent quelques aspects de ce village qui connaît soudain la renommée.

Ci-dessus: La maison natale du conseiller fédéral Escher (à gauche sur notre photo). – Oben: Mitten im Dorfe erhebt sich das Geburtshaus von Bundesrat Dr. Escher (auf unserem Bilde links).

Ci-dessous: Vue de Simplon-Village. – Unten: Blick auf Simplon-Dorf.
Photos: Giegel.

questa rivista dedicata a gente che viaggia, ad accennare a qualche esempio di ex voto relativi ai pericoli del viaggio appunto; e pur affermando che Pascal esagera quando scrive che «tout le malheur des hommes vient d'une seule chose, qui est de ne savoir demeurer en repos, dans une chambre», bisogna ammettere che gran parte delle sciagure che compaiono negli ex voto viene proprio dal viaggio, capita a gente che non sa star ferma in camera... Si può anzi dire che sugli ex voto è possibile rifare una storia dei mezzi di locomozione: dalla carrettona, che trasporta a casa gli emigranti di Polonia nel 1641, al tram elettrico del primo Novecento, dal cavallo alla bicicletta, dal cocchio signorile dell'Ottocento all'automobile, dalla diligenza federale al trenino a vapore che sbuffa e rovescia il poveretto che si trova sulle rotaie, nell'ex voto compare e sfila con pedagogica chiarezza davanti all'osservatore la successione delle umane invenzioni per cambiar posto, per andare dal noto all'ignoto: anche l'aeroplano compare, anche il direttissimo, il grande espresso internazionale...

È un capitolo di questa colorita e vasta e interessante storia della difficile vita dell'uomo e della ingenua fede che lo sostiene, dei pericoli che continuamente lo insidiano e degli angeli che stanno pronti a proteggerlo, a scandare il sasso acuminato, il serpente velenoso, l'aria spalancata pronta a inghiottire l'alpinista e l'aviatore.

Piero Bianconi

Ex-voto tessinois

Dans les églises et sanctuaires du Tessin, les tableaux représentant des dangers ou des malheurs évités remontent au XVI[e] siècle ou même à la fin du XV[e]. La majeure partie de ces œuvres date cependant de l'époque baroque ou du XVIII[e] siècle.

Il n'est pas nécessaire d'insister sur l'intérêt que présentent, au point de vue des costumes et des usages, des modes de vie, des traditions, etc. ces productions de modestes peintres itinérants ou même improvisés. De plus, leur valeur artistique est généralement assez élevée. Bornons-nous à citer, pour cette revue destinée aux gens qui voyagent, les ex-voto relatifs aux dangers que comportent les déplacements. Certes, Pascal exagérait quand il affirmait que tout le malheur des hommes vient de ce qu'ils ne sont pas capables de demeurer en repos dans une chambre, mais force est bien d'admettre que la plupart des calamités évoquées par les ex-voto proviennent effectivement des voyages. Ces tableaux votifs permettent également d'étudier l'histoire des moyens de transport: de la charrette, qui en 1641 ramena chez eux les Polonais émigrés, au tramway électrique du XX[e] siècle, du cheval à la bicyclette, de la voiture de maîtres à l'automobile et de la diligence fédérale au petit train à vapeur haletant qui fauche un malheureux garçonnet. Ils constituent une véritable «leçon de choses» des moyens de transport, auxquels ne manquent ni l'avion, ni les «directs» ni les grands rapides internationaux.

Ils écrivent tout un chapitre de cette histoire colorée et si prenante des difficultés qui parsèment la vie de l'homme et de la foi ingénue qui le soutient, des dangers qui le menaçent constamment et des anges qui, non moins constamment, volent à son secours, arrêtent le rocher dans sa course, font reculer le serpent venimeux et portent l'alpiniste ou l'aviateur au-dessus de l'abîme qui allait les engloutir.

P. B.

Das Tor des Südens

Fortsetzung von Seite 13

schen Staatsbahnen aber fahren mit 3000 Volt Gleichstrom. Die italienischen Lokomotiven können darum nur an italienischen, die Schweizer Maschinen nur an schweizerischen Drähten fahren, so daß es für beide keine Freizügigkeit gibt. Schweizerische Dampflokomotiven, welche die Kraft in sich selbst entwickeln und weder von Wechselstrom noch von Gleichstrom abhängig sind, müssen also ständig Vermittlerdienste leisten. Wohl fahren die italienischen Züge, die Stromabnehmer auf ein Signal senkend, von Süden her direkt ins schweizerische Geleisefeld ein. Ihre Maschinen jedoch können den heimischen Fahrdraht nur dadurch wieder erreichen, daß sie von einer Dampfmaschine wieder zurückmanövriert werden. Einzig für die Geleise der durchgehenden Schnellzüge gibt es eine sinnreiche Wechselschaltung. Ihre Fahrdrähte können abwechselnd unter italienischen und unter schweizerischen Strom gesetzt werden. Der Zug kommt von Süden her mit der italienischen Maschine und wird, nachdem der Strom umgeschaltet ist, von der gleichen Stelle am gleichen Draht von einer Schweizer Maschine weiterbefördert und umgekehrt. Diese Erleichterung ist besonders wichtig in diesem Jahr, wo neben den fahrplanmäßigen Zügen zahlreiche Pilgerzüge und Arbeiterzüge Chiasso passieren. Es ist heute möglich, einen Zug bahntechnisch innert zwanzig Minuten abzufertigen.

Das Tempo der endgültigen Abfertigung bestimmt freilich der Zoll. Am schnellsten sind neben den Personenzügen die Lebensmittel transportierenden Transit-Güterzüge erledigt. Hier, wo es fast auf Minuten ankommt, liegt ja der eigentliche Trumpf der Gotthardstrecke als kürzester Verbindungslinie zwischen Norden und Süden. Dieser von der Natur gegebene, durch die Bahntechnik gesicherte Vorzug darf natürlich nicht durch Formalitäten in Frage gestellt werden. Fast so schnell wie ein Schnellzug, in sechs Stunden, passiert ein Lebensmittelzug die ganze Route Chiasso—Basel. Eisenbahner und Zöllner übernehmen ihn, kaum ist er von Italien her ins schweizerische Tor des Südens eingefahren. Die Wagen werden auf ihre Tüchtigkeit für die Bergfahrt über Ceneri und Gotthard geprüft, die Ladungen werden nachgesehen, die Eisbehälter der weißen Kühlwagen nachgefüllt. Gründlicher, aber nicht minder prompt, ist selbstverständlich die Kontrolle der Importladungen nach schweizerischen Bestimmungsstationen. Da kommen Früchte unter die Lupe, damit sich ja nicht etwa die San-José-Schildlaus als blinder Passagier einschmuggle; das Fleisch wird untersucht, und alles unterliegt der Zollrevision.

Daneben gibt es eine Kategorie von Waren, die fast eine Woche lang in Chiasso, in den Güterhallen lagern, bis alle Formalitäten zum Weitertransport erledigt sind. Viele Güter und ganze Wagenladungen treffen ohne definitive Bestimmung in Chiasso ein, und erst hier werden sie weiter dirigiert. Da schalten sich vermittelnd die Spediteure ein — es gibt nicht weniger als 77 Speditionsfirmen in Chiasso, vom Einmannbetrieb bis zum großen Speditionshaus, das über hundert Angestellte beschäftigt. Für gewisse Zolloperationen muß der Bahnhof Chiasso neben dem schweizerisch elektrifizierten und dem italienischen noch ein drittes Geleisefeld zur Verfügung stellen, über dem kein Fahrdraht hängt, auf dem also nur mit Dampf rangiert werden kann.

Das Rangieren, die Auflösung und die Zusammenstellung der Züge ist eine der wichtigsten bahntechnischen Aufgaben in Chiasso, wobei die besonderen Bedingungen des Bergtransportes erfüllt werden müssen. Man weiß und hat damit zu rechnen, daß eine einzelne Lokomotive 770 Tonnen an ihre Zughaken nehmen kann. Ein schwererer Zug müßte mit einer zweiten Maschine in der Mitte der Wagenkolonne versehen werden, und drei Lokomotiven sind sogar imstande, 1290 Tonnen mit 85 Stundenkilometern über Monte Ceneri und Gotthard zu befördern, während das Maximum im Dampfbetrieb 300 Tonnen und 25 Stundenkilometer betrug und ohne Luftbremse eine ganze Bremsermannschaft zur Talfahrt notwendig war. Heute genügen drei Bremser für 120 Achsen, und man rechnet mit durchschnittlichen Tagesleistungen von 8600 Tonnen. Von den 50 000 Früchtewagen, die jährlich von Süden nach Norden Chiasso passieren, treffen an einzelnen Tagen 500 ein. Zu einer wirtschaftlichen Bewältigung seines Verkehrs hat der Bahnhof Chiasso Personalreserven nötig, die einspringen, wenn die Arbeitskapazität der 60 für schwächeren Betrieb fest angestellten Eisenbahner nicht mehr ausreicht. Dann sind mitunter mehr als 200 Hände zu raschem Zugriff notwendig. Private Hilfsbetriebe, wie die Eisfabrik in Chiasso und ein italienisches Kühlhaus unmittelbar an der Grenze, gehören zum vielseitig belebten Bild an diesem bedeutsamen Tor des schweizerischen Südens.

H. Br.

LA MUSIQUE EN SUISSE - HIVER 1950/51

Toute l'année on peut entendre de la musique en Suisse et depuis que l'on nous offre de nombreuses manifestations d'été, ceux qui aiment la musique y trouvent leur compte. Mais en hiver la vie artistique est plus régulière et plus intense. Chaque ville tient à présenter un programme intéressant pendant la saison.

A Zurich, une concurrence importante a été opposée aux concerts de la Tonhallegesellschaft par les concerts du Klubhaus. Cette concurrence a eu un heureux résultat. De ce fait le nombre des concerts a bien augmenté. Imaginez que la Tonhallegesellschaft organise 10 concerts d'abonnement, 20 concerts populaires, 8 concerts pour la