

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 10

Artikel: Modernisierung der Berner Oberland-Bahnen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775187>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

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

Peter Meyer

KUNST IN DER SCHWEIZ



Von den Anfängen bis zur Gegenwart
Mit einem Vorwort von Bundesrat Philipp Etter
mit 48 zum Teil vierfarbigen Tafeln, Fr. 2.75

Mit diesem sorgfältig ausgestatteten Kunstführer der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung wurde eine kleine schweizerische Kunstgeschichte geschaffen, die auch der bescheidenen Börse zugänglich ist

5 Ausgaben: deutsch – französisch – italienisch

Durch jede Buchhandlung

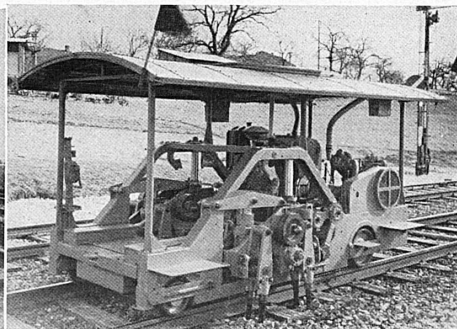
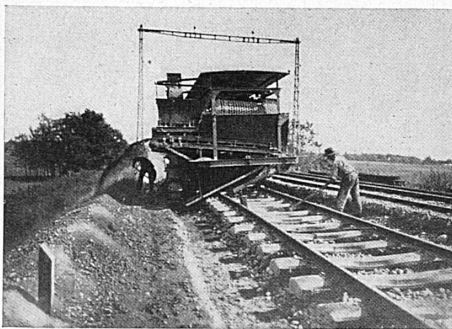
SCHWEIZER SPIEGEL VERLAG

ENTREPRISE

pour la réfection et l'entretien mécaniques

des voies de chemins de fer

Ateliers mécaniques



LES FILS D'AUG. SCHEUCHZER S.A.
LAUSANNE

Rôtisserie

RÄBLUS BASEL

«HOLBEINSTUBE»

Dufourstraße 42, am Aeschenplatz, 5 Min. vom Bahnhof
Telefon (061) 3 36 00 / 4 53 45 2 Konferenzzimmer

TÄGLICH:

Leberknödel	Scampis	Alle Wildspezialitäten
Schnecken	Hummer	Menüs à Fr. 4.50, 6.50, 9.50
Moules	Langoustes	Teller-Lunch mit Suppe 2.50

Biere vom Faß (Glas Fr. -.55): Hofbräu-München hell, Mai Bock
Carlsberg Kopenhagen, Stout



GUSTI BERNER

(Balbo)

Maitre rôtisseur

Modernisierung der Berner Oberland-Bahnen

Als Zubringer und wichtiges Bindeglied für die Kurorte und Bergbahnen des Jungfraugebietes haben die von Interlaken Ost ausgehenden meterspurigen Talbahnen nach Lauterbrunnen und Grindelwald (Berne Oberland-Bahnen) im Jahre 1948 ein total mindestens 3,76 Millionen Franken erforderndes Gesamtmodernisierungsprogramm in Angriff genommen, das heute nahezu abgeschlossen ist. Geleiseverbesserungen, totaler Fahrleitungsumbau, Errichtung einer vollautomatischen Gleichrichteranlage Wilderswil und Neubau der Station Grindelwald mit erweiterten Geleiseanlagen bildeten die Voraussetzungen für den vollen Einsatz der 1949 beschafften drei neuen, fahrzeitverkürzenden Motorwagen. Seit kurzem kursieren nun auch vier schmutzige neue Personenwagen, deren auffallend angenehmer, geschmeidiger Lauf von den Reisenden ebenso geschätzt wird wie ihre zweckmäßig gediegene Ausstattung. Es handelt sich um 16 bis 17 m lange und 2,6 m breite Vierachser – zwei 3-Klaß-Wagen und zwei 2./3-Klaß-Wagen – mit je 72 Sitzplätzen. Diese vier neuen, von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft Neuhausen a. Rh. gebauten Fahrzeuge, für die insgesamt 577 000 Franken (inkl. 22 000 Franken Umsatzsteuer) aufgewendet worden sind, werden gegebenenfalls auch in Schnellzügen auf die Brünigbahn übergeben können. Ein fünfter Wagen, zu dem die SIG das auf 62 400 Franken berechnete Untergestell lieferte, wird in den Werkstätten der WAB in Lauterbrunnen gebaut.

Neue Schriften

Zwanzig Jahre Hochalpine Forschungsstation Jungfraujoch. Herausgegeben von Prof. Dr. A. von Muralt, Verlag Stämpfli & Co., Bern.

Wenn in den zwanzig Jahren des Bestehens dieser wahrhaft einzigartigen wissenschaftlichen Station nicht weniger als 1613 Forscher aus 14 verschiedenen Ländern hier oben ihren Studien oblagen und darüber 322 Arbeiten veröffentlicht haben, so ermisst man die Bedeutung dieser Gründung, die weitgehend dem Verdienst von Prof. W. R. Heß zuzuschreiben ist. Begreiflicherweise bietet die vorliegende Jubiläumsschrift nur einen relativ knappen Überblick über die Entwicklung des Gedankens einer solchen Gründung und die wichtigsten Daten aus der Geschichte der Station; doch auch so wirkt die Zusammenfassung packend genug.

Schließlich berichten in einem zweiten Teil berufene Vertreter der drei großen Arbeitsgebiete, nämlich der kosmischen Strahlung, der astrophysikalischen Forschung und der Höhenphysiologie, mit reichem Tabellenmaterial über Teilgebiete ihrer Arbeit in den drei Hauptsprachen und überzeugen dadurch den interessierten Leser einmal mehr von der Wichtigkeit der Hochalpinen Forschungsstation Jungfraujoch, wo – weit abseits der lauten Welt – in strenger exaktwissenschaftlicher Arbeit der Zugang zu bisher wenig bekannten Phänomenen gesucht wird. Ein detailliertes Verzeichnis aller bisher erschienenen Publikationen, deren Grundlagen in der Station gefunden wurden, beschließt samt zwölf photographischen Aufnahmen diese bemerkenswerte Schrift des derzeitigen Präsidenten und sechs seiner Mitarbeiter.

Dr. Hermann Keller: Die Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des schweizerischen Straßenbaus. Heft 41 der Schweizerischen Beiträge zur Verkehrswissenschaft. Verlag Stämpfli & Cie., Bern 1952.

Wir besitzen bekanntlich keine Bundes-, sondern lediglich Kantons- und Gemeindestraßen. Gegenstand dieser Schrift bilden also die Aufwendungen des Bundes für das Straßenwesen der Kantone, womit zugleich ein heute im Vordergrund des Interesses stehendes Kapitel der eidgenössischen Subventionspolitik zur Darstellung gelangt. Im 1. Kapitel werden die rechtlichen Grundlagen dieser Subventionierung des Bundes untersucht. Das 2. Kapitel behandelt die Beiträge des Bundes an einzelne Straßenbauten, so vor allem der Alpenstraßen und des bündnerischen Straßennetzes. Es folgen im 3. Kapitel die Beiträge an die Bergkantone für ihre internationalen Alpenstraßen durch die Zollentschädigungen und im 4. Kapitel die Leistungen des Bundes für die dem Automobilverkehr dienenden Straßen. Das 5. Kapitel ist der Subventionierung des Alpenstraßenbaus und das 6. der Deckung des Bundesaufwandes für das Straßenwesen gewidmet. Das Werk gewährt einen vorzüglichen Einblick in unsere gesamtschweizerische Straßenbaupolitik bis ungefähr 1950. Durch den bald darauf folgenden Bundesbeschluß betreffend die hälftige Teilung des Reinertrages des Benzinzolls zwischen Bund und Kantonen ist unsere Straßenbaupolitik in eine neue und hoffentlich auch fruchtbarere Epoche eingetreten. Rund 300 000 eigene und jährlich gegen eine Million fremde Motorfahrzeuge dürften über die Notwendigkeit des Vorhandenseins eines nach neuzeitlichen Grundsätzen ausgebauten Hauptstraßennetzes keinen Zweifel mehr übriglassen.