

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 14 (1938)
Heft: 10

Artikel: Rollende Räder : das Transport-Problem
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-753958>

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: 20.07.2025

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

340 SBB-Dampflokomotiven stehen auch heute noch bereit, im Lebensmittel und Rohstoffe an den Meerhäfen und Kohlen bei ausländischen Gruben selbst abzuholen. Im Weltkrieg wurden so 80000 Waggons voll ohne ausländische Transporthilfe hereingeholt.

Die Kohlenreserve allein der SBB reicht für 19 Monate des noch verbliebenen inländischen Dampftriebes. Weitere Kohlenreserven, die zweckmäßig im Innern des Landes gelagert würden, sind für alle Kohlenverbraucher nötig.

Unsere Wissenschaftler versuchen die Frage zu lösen: «Wie kann der Zerstörung von Stauanlagen und ihren Folgen (Versiegen der Wasserkraft, Überschwemmungen) vorgebeugt werden?»

Ein Drittel der schweizerischen Gesamteinfuhr kann auf dem billigen Wasserwege bis Basel transportiert werden. 92 Millionen haben Bund, Kantone und Private für Rheinregulierung und die Basler Hafenanlagen aufgewendet. Und doch ist das neuerdings alles in Frage gestellt wegen der nach 2 Grenzen hin exponierten Lage. Die Friedenswirtschaft verlangt, Basel, die Kriegs-Vorsorge fordert: Verlegung der Lager ins Landesinnere.

Neben dem normalen Personen- und Frachtbetrieb müssen die Bahnen übernehmen: Truppentransporte, Evakuierung von Zivilbevölkerung und Gütern aus gefährdeten Zonen. Im Transitverkehr während des Weltkrieges wurden eine halbe Million Zivilinterierte und Evakuierte, 80000 Schwerverwundete, 30000 Austausch-Kriegsgefangene etc. transportiert. Solche Leistungen und die Lasten der Nachkriegszeit kosteten der SBB 500 Millionen Franken.

Bei Zerstörung von Brücken, einzelnen Linien und Bahnhöfen ist dank der umsichtig vorbereiteten Verkehrsleitungen und des bereit stehenden Reserve-Baumaterials die Aufrechterhaltung des notwendigen Verkehrs sichergestellt.

Die Kraftwerke für den SBB-Betrieb liegen fast alle in schwer anfliegerbaren Gebirgsgegenden. 27 Unterwerke könnten sich gegenseitig leicht ergänzen. Sämtliche Kraftwerke sollen mit Fliegerabwehrgeschützen versehen werden.

Da die Benzinsversorgung im Falle eines länger dauernden Konflikts fragwürdig ist, muß ein landeseigener Motor-Treibstoff gefunden werden. Dies ist eine Lebensfrage für den Straßenverkehr von Wirtschaft und Armee. Man bedenke: 200000 Tonnen beträgt jetzt jährlich die Benzineinfuhr. Nur 50000 Tonnen davon können die heutigen Lager aufnehmen. Auf 5000 Tonnen Benzin monatlich wird allein der Armeebedarf im Ernstfalle geschätzt; mit andern Worten, falls wir unvorbereitet vom Kriege überrascht würden, reichten die heutigen Benzinlager gerade 10 Monate für die Armee, während die Wirtschaft keinen Treibstoff zur Verfügung hätte. Ersatztreibstoffe, wie Spirit und Holzvergasung, würden diese Situation mildern. Von den erfreulichen Fortschritten der Holzvergasungstechnik wird an anderer Stelle dieser Nummer berichtet.

Für die ZI gezeichnet von Emil Ebner

Rollende Räder

Das Transport-Problem

Der Weltkrieg mit Kohlennot und sechsfachem Kohlenpreis hat uns die Elektrifikation gelehrt. Das ist ein Beispiel wirtschaftlicher Selbstverteidigung unseres rohstoffarmen Landes in ganz großem Ausmaß. Aber kaum ein Viertel der Anwendungsmöglichkeiten der «weißen Kohle» ist heute erschöpft — es ist also vorzuzusehen, daß in einem künftigen Konflikt die Elektrowirtschaft noch bedeutend an Ausdehnung gewinnt. Besser aber wäre die Umstellung auf nationale Energie schon in Friedenszeiten, um allen Ueberraschungen und Einschränkungen gegenüber gewappnet zu sein. — Ein neues, ebenso wichtiges Problem stellt sich heute: Der landeseigene Treibstoff für Motoren muß gefunden werden, wenn nicht eine Oelblockade den ganzen schweizerischen Wagenpark stilllegen soll. Der Ausgangspunkt dazu ist der schweizerische Rohstoff Holz. Davon ist an anderer Stelle dieser Nummer die Rede. — Dem unwürdigen heutigen Zustand, wo Bahn und Auto sich gegenseitig Knüppel in die Räder stecken, würde ein ausbrechender Konflikt mit einem Schläge ein Ende bereiten. Beide Verkehrsmittel dürften, jedes in seiner Art — gleiche Lebenswichtigkeit erweisen. — «Bereit sein ist alles», bereit sein auf allen Gebieten, ist die große Forderung des Tages.

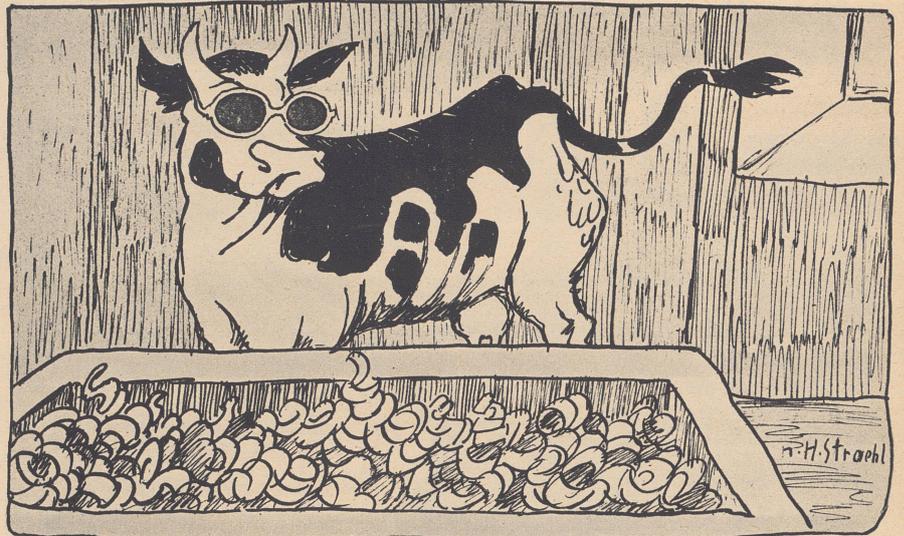
Moyens de transport

La Suisse ne possède point de matières premières. Tributaire de l'étranger quant au charbon et aux carburants, un blocus risquait donc fort de paralyser en temps de guerre son trafic ferroviaire et automobile. Risquait, car la Suisse a tenté de s'affranchir de cette dépendance et de substituer aux combustibles et carburants étrangers, des produits nationaux. L'expérience de la Grande Guerre détermina l'électrification des C. F. F. et par ailleurs d'actives recherches se poursuivirent pour obtenir un carburant national (carburant dont nous parlons par ailleurs dans ce numéro). Nos importations d'essence se montent à 200,000 tonnes, mais nos entrepôts n'ont qu'une capacité de 50,000 tonnes. Vu que les besoins de l'armée en cas de guerre sont estimés à 5000 tonnes par mois, notre réserve actuelle de benzine serait épuisée en 5 mois de guerre, même en admettant que la consommation privée soit réduite au tiers. Ce graphique représente l'utilisation de nos moyens de transport en temps de guerre. Au premier plan, voici un camion marchant au gaz de bois. En haut sur la gauche: l'une des 344 locomotives à vapeur des C. F. F. Ces machines sont destinées à aller chercher dans les ports étrangers et à ramener les convois de subsistances et les approvisionnements nécessaires à la consommation du pays. Sur la gauche: deux cubes noirs symbolisent les réserves de charbon des C. F. F., pouvant assurer pendant 19 mois la traction à vapeur sur nos lignes encore non-électrifiées. Sur la droite: les entrepôts et le port fluvial de Bâle par lequel arrive le tiers de nos importations. La situation géographique de Bâle obligerait — en temps de guerre — au transfert de ses entrepôts à l'intérieur du pays. Au centre du dessin figure l'une de nos usines de forces motrices. Ces usines productrices de l'énergie électrique sont en général situées dans des régions difficiles à survoler. Les 27 sous-stations électriques des C. F. F. sont reliées entre elles. La destruction de l'une ou de l'autre n'entraînerait donc pas de fâcheuses conséquences. D'ailleurs, usines et sous-stations seront protégées par des appareils de tir contre avions. Sur le pont circule un train sanitaire. Outre le trafic normal, les trains doivent en temps de guerre assumer le transport des troupes, des blessés, des populations civiles évacuées. Durant la dernière guerre un demi-million d'évacués et de réfugiés, 80,000 grands blessés, 50,000 prisonniers de guerre rapatriés par les armées belligérentes ont emprunté le territoire de la Confédération. Ce formidable transit a occasionné une dépense de 500 millions, dépense que nous avons assumée — le vocabulaire de Suisse humanitaire n'est pas, on le voit, un vain mot — et qui est l'une des principales causes du déficit que traînent les C. F. F.

Heitere Rückschau auf ernste Zeiten

Ein Blick in den «Nebelspalter» vor 20 Jahren

Amusante rétrospective des temps difficiles. Caricatures tirées de la collection du «Nebelspalter», d'il y a 20 ans



Die Futtermittelnot. Die Versuche des Landwirtschaftsprofessors G. Fatalini, den Kühen grüne Brillen aufzusetzen und sie mit Hobelspänen zu füttern, haben bisher zu keinem befriedigenden Resultat geführt, so daß man leider in der Schweiz von dieser Methode absehen muß. *Disette de fourrage. Le sort des vaches condamnées à manger des copeaux de bois a vivement ému l'opinion publique. Le professeur G. Fatalini a pensé que des lunettes vertes dont seraient dotés les bestiaux leur donneraient l'illusion du foin. Cette intelligente tentative n'a point hélas eu le succès escompté.*



Im Schweizerhafen Cette. «Die Anlage sei zu klein? Die vier Kranen werden schon ausreichen, um den Brotkorb höher zu hängen!» *Au port suisse de Cette. «4 grues seulement pour procéder au déchargement, vrai on nous tient la dragée haute!»*



Schleberdämmerung 1918. «Wenn jetzt der Friede kommt, wirst du dich schon ein bißchen einschränken müssen, Mimi!» *Profiteur de guerre 1918. «La guerre touche à sa fin, il va falloir se restreindre, Mimi!»*



Lebensmittelrun in Basel.

Frau Merian: «Was händ Sie no bikoh, Frau Sarasin?»
Frau Sarasin: «Ich hän gliggigerwis no finfhundert Päggl Schigori bikoh fir d'Dienste.»

Les dames de Bâle en tournée de provisions. Madame Merian: «Qu'avez-vous acheté chère amie?» Madame Sarasin: «500 paquets de chicorée pour mon personnel.»

Unter militärischer Bedeckung.

«Was füchred ihr denn do? Oeppe-n-en Goldbarretransport?»
«Nei — Hördöpfel!»
Sous escorte militaire. Le bourgeois: «C'est de l'or que vous convoyez?»
Le soldat: «Non, des pommes de terre!»



Die ZI erscheint Freitags • Redaktion: Arnold Kübler, Chef-Redaktor. Schweizerische Abonnementspreise: Vierteljährlich Fr. 3.40, halbjährlich Fr. 6.40, jährlich Fr. 12.—. Bei der Post 30 Cts. mehr. Postcheck-Konto für Abonnements: Zürich VIII 3790 • Auslands-Abonnementspreise: Bei Versand als Drucksache: Vierteljährlich Fr. 4.50 bzw. Fr. 5.25, halbjährlich Fr. 8.65 bzw. Fr. 10.20, jährlich Fr. 16.70 bzw. Fr. 19.80. In den Ländern des Weltpostvereins bei Bestellung an Postschalter etwas billiger. Verantwortlich für das Inseratenwesen: Werner Sinniger • Insertionspreise: Die einspaltige Millimeterzeile Fr. —.60, fürs Ausland Fr. —.75; bei Platzvorschrift Fr. —.75, fürs Ausland Fr. 1.—. Schluß der Inseraten-Annahme: 14 Tage vor Erscheinen. Postcheck-Konto für Inserate: Zürich VIII 15769. Der Nachdruck von Bildern und Texten ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags gestattet. Druck, Verlags-Expedition und Inseraten-Annahme: Conzett & Huber, Graphische Etablissements, Zürich, Morgartenstraße 29 • Telegramme: Conzettthuber • Telephon: 51.790 • Imprimé en Suisse