



Projektskizze für eine Schnellverkehrslinie Zürich-Bern. Die vorgeschlagene erste Etappe Roggwil-Wynau-Zollikofen ist mit schwarzen, die zweite Etappe Limmattal-Roggwil mit weissen Punktreihen dargestellt.

Kampf um Eisenbahn-Minuten

U. W. Wie die SBB-Planer versichern, wird in Zukunft alles getan, um die schweizerischen Eisenbahnen so attraktiv wie möglich zu gestalten. Man schreckt offenbar auch nicht vor grössten Investitionen zurück, wenn es gilt, einige Fahrminuten zu gewinnen. Dabei will man sogar neue Linien durchs schweizerische Mittelland legen, welche unter anderem die Region Aarau «links liegen lassen» würden.

Dass die SBB auch an die Zukunft denken und gewillt sind, im wörtlichen Sinne ausgefahrene Geleise zu verlassen, beweist das im SBB-Nachrichtenblatt (1970, Nr. 2) wiedergegebene Referat von dipl. Ing. Oskar Baumann, Chef des Studienbüros der SBB. In der anlässlich der Generalversammlung des Verkehrshauses der Schweiz gehaltenen Rede, die unter dem Titel «Die SBB auf dem Weg ins Jahr 2000» stand, ging Baumann auf die Frage ein, was für Dienste Wirtschaft und Volk an der Jahrtausendwende von der Eisenbahn verlangen werden.

Während der Güterverkehr aufgrund eines neuen Betriebskonzepts der Wirtschaft bis weit über das Jahr 2000 hinaus die geforderten Dienste zu leisten vermöge, stehe man in bezug auf den Reiseverkehr erst am Anfang des Weges zur Eisenbahn der Zukunft.

Die Stagnation der Frequenzen bei einem enorm anwachsenden Gesamtverkehrsaufkommen beweise, dass die Anstrengungen während der letzten Jahre nicht ausreichend gewesen seien. Es müssten Mittel und Wege gefunden werden, die der Bahn in denjenigen Bereichen, in denen ihr Einsatz notwendig sei, einen echten Vorsprung verschaffen würden, wobei sich dieser nicht allein auf den Komfort beschränken dürfe, sondern sowohl die Reisegeschwindigkeit als den Zugang zur Bahn schlechthin einschliessen müsse.

Technisch am leichtesten zu verwirklichen sei dies im Nahverkehr der grossen städtischen Regionen, wo das Auto je länger je weniger in der Lage sein werde, seine Vorzüge zur Geltung zu bringen.

Die Zentren grosser Städte könnten ihre Funktion nur erfüllen, wenn sie durch Massenverkehrsmittel auf eigenen ungestörten Trasseen mit der Region verbunden seien.

Gegenüberstellungen konventioneller und neuartiger Systeme im Ausland hätten immer wieder die Überlegenheit der klassischen Zweischieneisenbahn bewiesen. Diese werde auch noch nach dem Jahre 2000 das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in den grossen Ballungsgebieten bilden. Weil die meisten Stadtregionen über Eisenbahnnetze mit beträchtlichen Leistungsreserven verfügen, seien Ergänzungsbauten lediglich im Bereich der Stadtzentren erforderlich. Die Hauptbahnhöfe und ihre unmittelbaren Zufahrten seien nun aber regelmässig überlastet, oder dann seien die Stadtzentren selbst nur ungenügend erschlossen. Solche Mängel könne man durch den Bau unterirdischer Verbindungsbahnen beheben.

Das ganze Netz im dichtbesiedelten Gebiet müsse zu einem geschlossenen Schnellbahnsystem zusammenwachsen, wobei allerdings Voraussetzung sei, dass das Finanzierungsproblem gelöst werden könne.

Sowohl für den Nahverkehr als auch für den Fernverkehr seien die Bestrebungen voranzutreiben, welche die Bahn leichter erreichbar machen könnten. Hierzu gehöre die kommerzielle Nutzung des Raumes über den Bahnhofanlagen grosser Städte sowie die Anlage von Parkraum in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe.

Mit Recht, so betonte Baumann, erwarten die grossen Städte und Fremdenverkehrszentren im weiteren direkte Bahnverbindungen ohne Umsteigen, zum Beispiel zu den Flugplätzen. Eine Massnahme zur erhöhten Attraktivität sei zudem die Kürzung der Fahrzeiten. Mit dem Entstehen der Autobahnen gerate aber die Bahn, welche während mehr als 100 Jahren der technischen Entwicklung zu folgen vermochte, in einen gefährlichen Rückstand. Dies führe dazu, dass heute immer mehr von nichtkonventionellen Eisenbahnen wie Luftkissenbahn und Magnetschieneisenbahn gesprochen werde.

Die klassische Eisenbahn habe aber die Grenzen ihrer Möglichkeiten noch nicht erreicht. Ihre technische und wirtschaftliche Grenze liege etwa bei 300 km/h und könne bis zum Jahre 2000 erreicht werden. Mit der sich daraus ergebenden Reisegeschwindigkeit von 200 bis 250 km/h werde

der erforderliche Vorsprung gegenüber der Autobahn wieder hergestellt.

Die Eisenbahn habe im übrigen gegenüber nichtkonventionellen Verkehrsmitteln den gewichtigen Vorteil, dass sie sich auf eine umfangreiche, bestens vorhandene Infrastruktur stützen könne.

In der Schweiz stosse der Ausbau bestehender Linien wegen der Topographie und der dichten Besiedlung auf besonders grosse Schwierigkeiten. Die Fixpunkte im bestehenden Netz würden Trasseverbesserungen in zusammenhängenden Abschnitten nur auf Radien von 800-1000 Metern erlauben. Dies entspreche 140 km/h mit normalem Rollmaterial oder etwa 160 km/h, wenn das Experiment mit den neigbaren Wagenkasten gelinge. Baumann betonte, dass die SBB alle Möglichkeiten ausnützen würden, im Rahmen von Bauten, welche zur Leistungssteigerung nötig seien, Trasseverbesserungen zu realisieren.

Das laufende Neubauprogramm 1967/76 berücksichtige insbesondere die Strecke Zürich-Olten-Rothrist der Ost-West-Transversalen, die in ihrem heutigen Zustand einen schwierigen Engpass bildet. Dabei würden fast alle Bahnhöfe und grössere Streckenabschnitte umgestaltet. Kernstück dieser Verbesserungen würden die neuen Verbindungen durch den Heitersberg und von Olten nach Rothrist bilden. So werde man gegen Ende der siebziger Jahre von Zürich bis Rothrist praktisch eine neue Linie haben, die mit unbedeutenden Ausnahmen Geschwindigkeiten von 125 bis 150 km/h zulasse und einen Zeitgewinn von rund 15 Minuten ermögliche.

Dies erreiche man vor allem durch Abkürzungen sowie durch den Wegfall von ausgesprochenen Langsamfahrstellen mit 40 bis 60 km/h. Wichtig scheint uns nun aber die Feststellung, dass diese beachtlichen Verbesserungen nur eine Etappe auf dem Wege zu einem wirklichen Schnellverkehr auf dieser wichtigsten Strecke des schweizerischen Binnenverkehrs darstelle. Die Beiseitigung der Engpässe zwischen Zürich und Olten werde die Erfüllung lange gereifter Fahrplanwünsche ermöglichen.

Dafür werde dann die schlecht ausgerüstete Doppelspur Olten-Bern als neuer Engpass in Erscheinung treten. Statt eines mühsamen Ausbaues der bestehenden Linie dränge sich hier der Bau einer zweiten, unabhängigen Doppelspur für den Schnellverkehr auf, welche durch das offene Gelände weiter nördlich verlaufen würde.

Sie zweige von Olten her gesehen in Roggwil aus der bestehenden Linie ab und nehme sie erst in Schönbühl wieder auf. Bei einer vorläufigen Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h gewinne man 16 Minuten im Vergleich zu heute, was sowohl den Zügen Bern-Zürich als auch denjenigen der Strecke Basel-Bern zugute komme. Die Kosten dieses Projektes würden bei rund 200 Millionen liegen, womit der Aufwand pro eingesparte Minute geringer sei als beim Heitersberg.

Dieses Projekt sei aber untauglich, wenn es sich nicht in eine spätere durchgehende Schnellbahnlinie Zürich-Bern eingliedern liesse. Diese würde die Hügellänge zwischen Suhrental und Limmattal in sieben Tunneln mit bis zu fünf Kilometern Länge durchqueren und etwa den dreifachen Betrag der ersten Etappe erfordern. Die Fahrzeit zwischen Zürich und Bern betrage dann nur noch 40 Minuten bei 200 km/h oder 30 Minuten bei 300 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Wie man diesen Plänen entnehmen kann, möchte die SBB die Region Aarau in absehbarer Zeit offensichtlich ins Hinterland der schweizerischen Eisenbahnen versetzen. Ob man mit diesem Projekt, bei dem man mit Milliardenbeträgen auf einer relativ kurzen Strecke einige Minuten gewinnt, dafür aber viel wertvolles Bauland verlieren dürfte, überall auf Verständnis und Interesse stossen wird, wagen wir zu bezweifeln. Ob wohl, bei aller Anerkennung der Zukunftsfreudigkeit der SBB, im Jahre 2000 nicht auch andere Verkehrsmittel (vor allem solche, die nicht an die ach so teure Erde gebunden sind) ebenso gewaltige Fortschritte erzielen könnten?

Gratgipfel und Felswände

Ein Vortrag in der Sektion Aarau SAC

K. Im Rahmen der Februarversammlung der Sektion Aarau SAC hielt der in Kulturkreisen bestbekannte Dr. Eduard Gerber, alt Bezirkslehrer, Schinznach Dorf, einen instruktiven Lichtbildervortrag über die Entstehung von Gratgipfeln und Felswänden in den Alpen. Sie sind nicht irgendwann und alle miteinander entstanden, sondern auch heute noch entstehen solche. Ueber die Alpen wissen wir eigentlich nicht viel mehr, als dass sie ein Faltengebirge und durch riesige, bis zu 8000 m emporgetriebene Schübe aufgestiegen sind. Durch die dadurch entstandenen Spannungen und die Verwitterung, nicht durch Wasser und Eis, haben sie sich sukzessive, in unendlich langsamem Prozess zurückgebildet. Und wir dürfen annehmen, dass das, was heute (für uns natürlich kaum wahrnehmbar) in den Alpen sich ereignet, schon früher in dieser Art stattgefunden hat. Wasser und Eis haben eher als Transportmittel gedient, und die Formen der Täler waren weitgehend gesteinsbedingt.

Durch die Einwirkung von Wasser, Eis und nicht zuletzt auch durch die Witterung wurden die im Gestein durch Spannungen verursachten Risse ausgespült bzw. ausgerieben. Es lösten und lösen sich noch heute durch diese Einflüsse (immer unten an einer Felswand beginnend) grössere und kleinere Felsstücke, und wir sehen unterhalb der Wände ausgedehnte Schuttmantelhänge, in welche das Wasser abrinnt und ein Talfluss sie anschneiden kann mit dem Resultat, dass ein Teil der Schutthalde abrutscht. Dies kann zur Folge haben, dass inzwischen auf dem Schuttmantel gewachsene Bäume in entgegengesetzter Richtung schief stehen. Beispiel: Grächen. Im günstigsten Falle transportiert ein Gletscher diesen von der Wand abgestossenen Gesteinsschutt weg. Die beständige Form, meist eine aus drei oder vier Gräten gebildete Pyramide, bleibt schliesslich als Berggipfel bestehen. Ohne Gletscher sind solche Gipfel meistens bis weit hinauf mit Schutthalden bedeckt.

Die Felswände verwittern nicht gleichmässig von unten nach oben; die unten beginnende Verwitterung richtet sich nach den aus der Spannung erfolgten Bruchsystemen in der Wand, nach Schichtung und Plattenschüssen, und wir sehen vielfach am oberen Rand der Felsen hervorstehende oder überhängende Kragen, welche natürlich durch die Spannung gelegentlich auch einmal abstürzen werden. Ausbrüche können auch aus der Gipfelinie erfolgen, und es kommt nicht von ungefähr, dass viele Grate mit Türmen und Nadeln gespickt sind, wie z. B. im Montblanc-Massiv. Die hohen Berge sind heute vielfach nur noch Kullissen, wie dies die Jungfrau und ihre Nachbarn so schön veranschaulichen.

Mit zahlreichen Farbdias von den Dolomiten bis zum Montblanc illustrierte Dr. Gerber seine auf der Wandtafel verständlich gemachten Ausführungen, und er durfte dafür den ungeteilten Applaus eines aufmerksamen und dankbaren Publikums entgegennehmen.

«Jazz» Nr. 2 erschienen

(Eing.) Nachdem anfangs Januar «Jazz», die informative Zeitung des Royal Garden Jazz Clubs Aarau, das Licht der Welt erblickt hatte, ist nun im Februar Nummer zwei erschienen. Die Themen, die darin behandelt werden, sind: «New Orleans und die Kreolen», «The New Harlem Ramblers» und ein weiteres Jazz-Porträt über Kid Ory. Ferner ist das Jazzprogramm der kommenden zwei Monate sowie eine klubinterne Nachrichtenspalte, worin die Bezugsquellen der Zeitung angegeben sind, enthalten. Wer sich für diese Jazz-Zeitung interessiert, kann sie im Jazzclub am Ziegelrain, an den Privatkiosken in Aarau und in verschiedenen Musik- und andern Geschäften für 50 Rappen beziehen.

Hinweise

Lichtbildervortrag in Oberentfelden

(Eing.) Die BGB-Mittelstandspartei Oberentfelden veranstaltet am Mittwoch, 11. Februar, 20 Uhr im Gasthof zum «Engel» einen öffentlichen Lichtbildervortrag «Farbige Dias vom Kanton Uri mit Musikumrahmung». Als Referent konnte Ernst Klöti, Lehrer, Luterbach SO, gewonnen werden. Zu diesem interessanten Vortrag ist jedermann, besonders auch Frauen, recht herzlich eingeladen.

Personalien

Ein Geburtstag

at. Heute Dienstag, 10. Februar, feiert auf ihrem Wohnsitz auf dem Rain Fräulein Anna Keller ihren 85. Geburtstag. Die Jubilarin erfreut sich trotz hohem Alter immer noch bester Gesundheit und ist, wie man uns mitteilt, «geistig grossartig beieinander». Sie steht ihrem Haushalt vor wie eine Junge und ist täglich irgendwo in der Stadt anzutreffen, die sie kennt wie kaum jemand anders. Wir wünschen Fräulein Keller noch viele weitere Jahre der Rüstigkeit und des Wohlergehens und gratulieren ihr im Namen vieler alter Aarauer zu ihrem heutigen Festtag.

Sophie Bolli †

pe. Erst nach der Beisetzung erfuhr man vom Hinschiede Sophie Bollis, die letzte Woche im Kantonsspital einem Herzinfarkt erlegen war. Sophie Bolli verdient es, dass ihr ein paar Worte des Gedenkens auch in diesem Blatte gewidmet werden, hatte sie doch, noch vor der Jahrhundertwende geboren, den grössten Teil ihres Lebens in Aarau zugebracht. Ihr Vater war der stadtbekannte Bäckermeister Bolli in der Pelzgasse gewesen. Die ganze ansehnliche Familie musste mit-



Aus der Aargauer Kunstsammlung in Aarau. Eines der schönsten Porträts in unserer Kunstsammlung zeigt den edel geformten Kopf von Carl Feer, der von 1854 bis 1923 in Aarau lebte und während zwanzig Jahren als ehrenamtlicher Konservator unserer Kunstsammlung, die zu seiner Zeit noch im Gewerbemuseum untergebracht war, gewirkt hat. Das Porträt wurde gemalt von Cuno Amiet, der mit Carl Feer befreundet war. Feer soll ihm mehrmals gesessen haben. Das eine dieser Porträts wurde von der Familie Feer in die Sammlung geschenkt und kann in der gegenwärtigen Ausstellung besichtigt werden. Carl Feer war von Haus aus Jurist. Seine Neigung galt jedoch den Schönen Künsten, denen er den grössten Teil seines Lebens widmete. Um den Aufbau unserer glänzend dotierten Sammlung hat er sich hoch verdient gemacht.

helfen, den Betrieb aufrechtzuerhalten. Denn Meister Bolli, ein urchiger Schaffhauser, war berühmt für sein «chüstiges» Brot und hatte deshalb eine grosse Kundschaft, die prompt bedient sein wollte. Da man früher gewöhnt war, Brot und Backwaren frisch ins Haus geliefert zu bekommen, mussten die Bollikinder mit Körben und Hutten viel in der Stadt herumlaufen, um das, was ihr Vater aus dem Ofen geholt hatte, zu vertragen. So kam auch Sophie Bolli mit vielen Aarauer Leuten in Kontakt.

Sie wurde später Modistin und betrieb ein geschätztes Atelier, einst im alten Heubergerhaus an der Bahnhofstrasse, später an der Pelzgasse neben ihrem Vaterhaus. Sie galt als sehr tüchtig und wurde entsprechend in Anspruch genommen.

Neben ihrem Beruf las sie viel. Das brachte sie auch in Berührung mit der Stadtbibliothek, der sie von 1947 bis wenige Tage vor ihrem Tode behilflich war. Von Fräulein Rothpletz hatte sie die Sparte «Büchersendungen an auswärtige Leser» übernommen, welche Aufgabe sie mit ganzer Hingabe löste. Diese Arbeit, soll sie zur Zufriedenheit der Abonnenten erfüllt werden, braucht eine gewissenhafte und kontinuierliche Betreuung. Hierfür war Sophie Bolli wie geschaffen. Vielfach trat sie mit ihren Lesern und Leserinnen auch in persönlichen Kontakt, weil ihre Sachkenntnis von den Kunden geschätzt wurde. Wo es sonst noch galt, mit Hand anzulegen, war auf Fräulein Bolli Verlass. Sie half bei den alljährlichen Bücherrevisionen, und auch sonst war ihre Hilfsbereitschaft – für ein minimales Entgelt – fast unerschöpflich, und unsere Stadtbibliothek und die hinter dieser stehende Literarische und Lesegesellschaft Aarau sind der nunmehr Verstorbenen für diese ihre Mithilfe und Unterstützung über das Grab hinaus dankbar.

Sophie Bolli, die über ein erstaunliches Repertoire von Gedichten verfügte, welche sie jederzeit aus dem Gedächtnis wiederzugeben vermochte (sie hatte sie in ihrer Bezirksschulzeit bei Fräulein Pauline Hämmerli gelernt), wäre gerne noch lange unserer Stadtbibliothek dienstbar geblieben. Höhere Gewalt hat dies verhindert. Im Namen der vielen Bibliothekbenutzer danken wir Fräulein Bolli, dieser «guten Seele», für ihre Tätigkeit im Dienste der Öffentlichkeit. Man wird noch lange an sie zurückdenken.

Heute in Aarau

Kino

Ideal: Im Geheimdienst Ihrer Majestät
Schloss: Im Banne des Unheimlichen
Casino: Die Bestie mit dem Skalpell

Vorträge/Gespräche

Heimatismuseum, 20 Uhr: «Sind wir Schweizer auch betroffen?» (Diskussion mit Regierungsrat Dr. Arthur Schmid und Grossrat Dr. Werner Geissberger).

Volkshochschule

Gewerbeschule, Zimmer 14, 19.30 Uhr: Zeichnen (Fritz Strebel, Brittnau).

Ausstellungen

Aargauer Kunsthaus: Sammlungsbestände und Neueingänge 1969.
«Art shop 69» (Mischler, Rathausgasse 2 bis 4): Heien Sager, Photographin (Geschäftsöffnungszeiten).

Bei mir finden Sie reiche Auswahl
Krampladernstrümpfe
in diversen Qualitäten und Preislagen.
Scheidegger
Kasinostrasse 40, Aarau
Inhaberin Frau H. Reinhardt