

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1942)

Heft: 1

Artikel: Wir und die SBB

Autor: H.W.Th.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-776402>

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

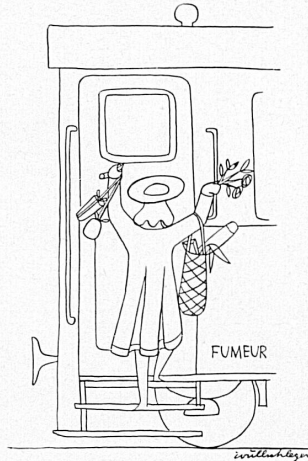
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.05.2025

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

Wir und die SBB

H.W.Th. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben zurzeit infolge der weitgehenden Lahmlegung der Strassentransporte und aus andern mit den Kriegsverhältnissen zusammenhängenden Gründen gewaltige Verkehrsaufgaben zu bewältigen. Unter Anspannung aller Kräfte bemühen sie sich, ihren Dienst an Volk und Wirtschaft mit der altbewährten Zuverlässigkeit und Sicherheit zu verrichten. Wir Fahrgäste können sie in diesem Bestreben weitgehend unterstützen, indem wir uns willig den Anforderungen des Betriebes fügen, uns ohne Aufbegehren in die, verglichen mit dem Ausland, ach so beschei-



begriffen ist. Eine Selbstverständlichkeit sollte es vollends für uns sein, die Wagentür nicht mehr zu öffnen, die der Kondukteur bereits geschlossen hat.

In frühern Wintern konnten wir es uns vielleicht noch erlauben, das Fenster unseres gutgeheizten Wagens zu öffnen, um so das Gespräch mit unsern Freunden fortzusetzen. Das ist heute schlechtweg verboten. Auch die Bundesbahnen müssen elektrische Energie sparen. Und wenn wir bedenken, welche gewaltigen Mengen von Strom die Heizung der Eisenbahnwagen erfordert — die ja keine festen Häuser mit dicken Mauern sind

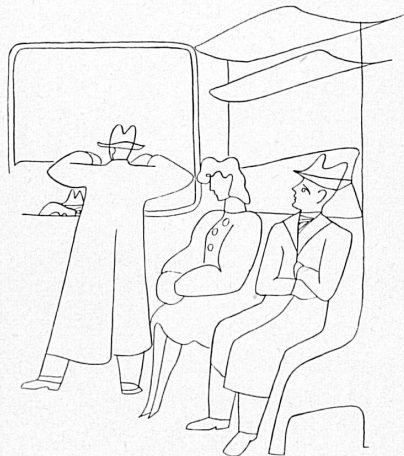


vor dem Zuge hin- und herirren, um nach einem halbleeren Wagen zu spähen. Vielleicht ruft der Abfertigungsbeamte schon vor seiner Ankunft aus, wo freie Plätze vorhanden sind. Wenn nicht, dann steigen wir kurzerhand in den Wagen ein, der vor uns anhält, und lassen uns nicht durch die paar Gesichter abschrecken, die an den Fenstern erscheinen. Sollte einmal wirklich kein Platz im Coupé frei sein, so können wir während der Fahrt noch immer im Nebenabteil und in Schnellzügen sogar in den übrigen Wa-



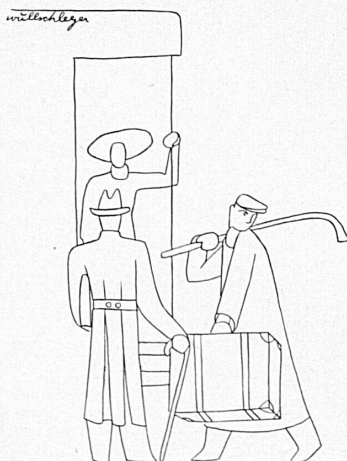
denen Verkehrseinschränkungen schicken und dem Personal seine Arbeit nach Möglichkeit erleichtern.

Bereits beim Lösen unseres Fahrausweises haben wir Gelegenheit, durch Vermeidung von Gedränge, Bereithaltung des abgezählten Fahrgeldes, Verzicht auf Fragen, die mit dem Billett nichts zu tun haben, und rasche Räumung des Schalters Verzögerungen in der Bedienung der Reisenden zu vermeiden. Vor allem trägt zweckmässiges Verhalten auf dem Bahnsteig zur Beschleunigung der Zugsabfertigung bei. Wir wollen nicht lang



und die zudem durch den rasenden Fahrwind des Zuges intensiv gekühlt werden — so begreifen wir sicherlich die Notwendigkeit, diese Heizung um ein Geringes einzuschränken und darum doppelt darauf zu achten, dass die kostbare Wärme nicht durch unnötiges Offenhalten von Fenstern und Türen verloren geht.

Dass die Züge heute gelegentlich sehr stark besetzt sind und wir uns vielleicht einmal genötigt sehen, einen Teil der Fahrt stehend zurückzulegen, wollen wir im Gedanken an die weit schwerern Unannehmlichkeiten des



gen nach einem solchen Ausschau halten. Den Wageneingang freizugeben und nicht vom Trittbrett oder der Türe aus zum zehntenmal Abschied von unsern Lieben zu nehmen, ist nicht nur ein Gebot der Höflichkeit gegenüber unsern Mitreisenden. Ebenso dankbar ist der Abfertigungsbeamte, wenn nicht an allen Treppen Knäuel von Personen stehen, die im Grunde mit der Bahn nichts zu tun haben und in andern Ländern überhaupt nicht Zutritt zum Bahnsteig hätten; er gewinnt Überblick über den Zug und kann das Abfahrtszeichen in der Gewissheit geben, dass niemand mehr im Einsteigen



Reisens in den kriegführenden Ländern ruhig auf uns nehmen, so gut wie die bescheidenen Einschränkungen der Fahrleistungen, die uns der herbstliche Fahrplanwechsel gebracht hat. Vor allem wollen wir unsern Unmut nicht am Personal der S.B.B. auslassen, das unverdrossen seine heute besonders schwere Pflicht tut. Im Gegenteil, wir wollen ihm seinen Dienst nach Möglichkeit erleichtern und beispielsweise unser Billett bereithalten, damit der Kondukteur nicht lang warten muss, bis wir es hervorgekramt haben. Die Kontrolle der Fahrausweise nimmt er übrigens nicht zu seinem Vergnügen vor. Sie ist ihm an ganz bestimmten Punkten der Fahrt vorgeschrieben und hat ihre guten Gründe. Eine Auseinandersetzung über ihre Notwendigkeit oder Überflüssigkeit muss daher immer zu seinen Gunsten ausgehen. Warum da lang Widerstand leisten, wie es ungeschickterweise so oft vorkommt? Verstösse gegen die gute Ordnung rächen sich auch im Bahnbetrieb schliesslich immer an uns selber. Uns beispielsweise mit einem Drittklassbillett in der zweiten Klasse niederzulassen, führt unfehlbar zu dem peinlichen Augenblick der Entdeckung vor den rechtmässigen Insassen des gepolsterten Abteils. Der Vorwand, in der dritten Klasse keinen Platz gefunden zu haben, fällt dahin, wenn uns der Kondukteur ruhig den freien Platz im nächsten Wagen zeigt. Dann bleibt

uns nichts übrig, als dass wir uns beschämt aus dem Paradies vertreiben lassen oder die Taxdifferenz nachzahlen, um unsern weichen Sitz beibehalten zu können, und wir geloben



uns, uns nie mehr ohne ausdrückliche Erlaubnis des Zugpersonals mit unzulänglichem Fahrausweis in diesen Gefilden niederzulassen.

Sich in die schliesslich zu unserer eigenen Bequemlichkeit und Sicherheit aufgestellten

Vorschriften zu fügen, ist keine Schande. Gewiss verspüren wir manchmal die Lokung, ihnen ein Schnippchen zu schlagen, und das Kind im Manne ist allzu gern bereit, es den Kondukteuren gleichzutun, die sich so elegant auf die fahrenden Wagen schwingen. Welcher Stolz, im letzten Augenblick auf dem Perron zu erscheinen und mit gespielter Sicherheit auf ein Trittbrett des schon in Bewegung befindlichen Zuges zu springen! Aber welche Strafe steht auch auf diesem frevlen Beginnen! Wie mancher musste sein Leben dabei lassen oder humpelt an seinen Krücken an uns vorbei — und wir selber sollten im Brustton der Überzeugung verkünden: mir kann nichts passieren? Wohl mag es einmal gelingen; aber vielleicht erleben wir wenigstens den warnenden Schreck, dass die Türen des Wagens geschlossen sind, und müssen wohl oder übel die Fahrt auf dem Trittbrett mitmachen, bis uns jemand entdeckt und der Zug in der nächsten Station gestellt werden kann. Dann aber nehmen wir uns vor: niemals mehr — und wenn wir sie nicht schon vorher hatten, so haben wir sicherlich jetzt die Einsicht gewonnen, dass wir auch im Umgang mit den Bundesbahnen — unsern Bundesbahnen — unsern eigenen Interessen am besten dienen, wenn wir auch auf Reisen die bürgerlichen Tugenden walten lassen, auf die wir Schweizer doch so stolz sind.

Fernet-Branca dans les bons Hôtels

Fernet-Branca dans les bons Restaurants

Fernet-Branca dans les Wagons-Restaurants



S. A. F^{III} Branca, Chiasso