

Die SBB als das schnellste und billigste Verkehrsmittel

Autor(en): **J.K.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1950)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-774404>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Hirsche betrachten den Zug meist, ohne ihre Äsung zu unterbrechen, und lassen ihn hocherhobenen Hauptes vorüberziehen. Der mau-sende Fuchs hält wohl im Sprunge inne, wenn der lärmende Troß vorbeizieht, aber Furcht oder Flucht kennt er nicht mehr. Früher konnte man oft beobachten, wie Zug-tiere scheuten. Heute haben sie sich durch mehrerer Generationen Erfahrung an den ihnen unerklärlichen Vorgang gewöhnt und sich mit ihm abgefunden.

Die Scheu vor dem Zuge legen namentlich handzahme Wildtiere sehr rasch ab. In Lünen im Bündnerland besaß der Bahnhofsvorstand einen zahmen Hirsch namens Zippy, den er als Waisenkind mit der Saugflasche aufgezogen hatte. Natürlich kannte das Tier keine Menschenscheu, und auch der Zug war ihm völlig vertraut. Ja, wenn allemal die Chur-Arosa-Bahn auf der Station anhielt, so nahte Zippy den Coupéfenstern und bettelte sie der Reihe nach ab. Die Reisenden hatten sich vielfach schon in Chur mit Brot, Zucker, Früchten und gar Schokolade eingedeckt, für welche er ein besonderes «faible» an den Tag legte. Oft wurde dem Zugführer sogar zugemutet, die Abfahrt in Lünen etwas zu verzögern, damit der zudringliche Geweihträger ja auch die ganze Zugfront abdefilieren könne. Fröhlich ist es, das Benehmen des jungen Rehwildes zu beobachten. Die Alttiere stehen beim Anblick des Bahnzuges gewöhnlich still und beäugen ruhig das eiserne Rasseltier auf Schienen, wobei sie unverkennbar eine gewisse Überlegenheit bekunden. Rehkitze und manchmal auch Hirsch-kälber sticht die Neugier. Sie nähern sich im Stechschritt dem Ungetüm und heben gar einen spielerischen Wettlauf mit ihm an.

Ganz anders verhält sich das Gamswild im Gebirge. Gewöhnlich erstarrt es zur Bildsäule, wenn es des Zuges ansichtig wird, und es fällt dann schwer, es zu erkennen.

Bei den Berninahäusern machte ich die interessante Beobachtung, daß die zahlreichen Murrentiere, die an sich vom fahrenden Zuge wenig Notiz nehmen, jedesmal ein vielstimmiges Pfeifkonzert anstimmten, wenn die Wagen sich in Bewegung setzten und Reisende mit weißen Tüchern winkten.

In einem Einschnitt an der Linie Zürich - Romanshorn befindet sich auf halber Bordhöhe ein Fuchsbau. Wenn dort im Mai und Juni Frau Reineke ihre Kinderstube eingerichtet hat, ist es höchst possierlich, dem Spiel und Treiben der kleinen roten Freibeuter zuzusehen. Ich machte schon etliche Male Mit-

reisende und besonders Kinder darauf aufmerksam, und immer löste es helle Freude aus, einen freilich blitzschnellen Einblick in dieses Tieridyll tun zu können.

Des Nachts zumal hat der Reisende kaum eine Ahnung, was sich am Bahnkörper abspielt. Davon kann der Mann am Steuerhebel ein Liedlein singen. Einer meiner Freunde ist Lokomotivführer, daneben Jäger und ein guter Tierbeobachter. Unlängst, so erzählte er, habe sein Zug einen prachtvollen Edelmarder getötet. Im Lichte des Scheinwerfers habe das Augenpaar dieses Nachträubers schon weither aufgeleuchtet. Anstatt sich aber mit einem Seitensprung zu retten, habe das Tier sich wie eine Katze innen an die Schiene gedrückt. Der Spurkranz des ersten Rades habe ihn erschlagen. Auf der nächsten Station habe unser Freund von seiner Beobachtung Mitteilung gemacht und den Unfallort näher bezeichnet. Auf seinem Kontrollgang habe der Streckenwärter den prächtigen, gelbkehligen Marder mit eingedrücktem Kopf gefunden. Es scheint, daß der Aufenthalt auf dem Bahngleise gewissen Tieren angenehm ist. Besonders im heißen Sommer geben Schienen und Eisenschwellen ihre Wärme rasch an die Luft ab, so daß sie nachher dem Tiere Kühlung spenden. Daraus läßt sich wohl der Umstand erklären, daß z. B. Wildsauen sich gerne auf dem Bahnkörper lagern. Wurden doch auf der Strecke Rapperswil - Uznach kürzlich vier Wildsauen angefahren und ziemlich stark verstümmelt, und vor Jahren einmal wurde auf der Strecke Winterthur - Etwilwil bei Stammheim ein kapitales Hauptschwein vom Zuge erfaßt und getötet, als es flüchtig den Bahnkörper überfallen wollte. Der mächtige Keiler wies keine Verstümmelungen, sondern nur Prellspuren auf.

Ein seltsamer, nicht gerade seltener Anwohner am Bahngleise ist der Dachs. Er gehört zu unserm scheuesten Wild und ist ein ausgesprochener Nachtwandler. Es scheint aber, daß er ein ausgeprägtes Anpassungsvermögen besitzt. Dafür kann ich die folgende Begebenheit als Beweis anführen. Eine Dame in einem Vororte Zürichs am linken Seeufer rief mich einmal zu Hilfe, indem sie erklärte, daß jede Nacht ein großes, dunkles Tier in ihren Garten eindringe, dort tiefe Löcher ausgrabe und die Trockenmauern unterminiere. Ein Augenschein am Tatorte überzeugte mich sofort, daß es sich nur um Meister Grimbart handeln könne. Dafür

zeugten die Trittsiegel des nächtlichen Besuchers und die unverkennbare Visitenkarte, die er hinterlassen hatte. In den Beeten hatte der Dachs nach Engerlingen gestochen; bei der Trockenmauer hatte er ein Hummel-nest ausgegraben und Erdkrebse verzehrt, was man aus den Mahlzeitresten ersehen konnte. Nun fragte die Dame nach der Größe und der Nahrung des Tieres; als ich ihr erklärte, daß ein Dachs ungefähr die Länge eines Appenzellerhundes erreiche und sich außer mit pflanzlicher auch mit tierischer Nahrung verköstige, brach sie in den Schreckensruf aus: «Ja, wohnen wir denn in Stadtnähe mitten unter wilden Tieren, als wären wir auf einer Estancia Südamerikas?» Ich hatte redlich Mühe, ihr klar zu machen, daß der Dachs ein völlig harmloser Geselle sei, aber ganz konnte ich die Furcht nicht bannen, welche sie befallen hatte. Für mich war es rätselhaft, wo der Dachs seinen Tageseinstand hatte, von dem aus er seine nächtlichen Visiten in das Gut ausführte. Anderntags nahm ich meinen Wachtelhund Unkas mit, zeigte ihm die frischen Spuren des Dachses, und er fährtete mir ganz genau den Weg aus, auf welchem der Dachs gekommen war. Das Gut lag direkt an der Linie Zürich - Thalwil. An einer Stelle war das Drahtgeflecht etwas aufgerissen, und durch das Schlupfloch war der Dunkelmann eingedrungen. Jenseits der Umfriedung führte mich der Hund mit tiefer Nase dem Geleise entlang zur nahen Station. Dort zog sich eine etwa kniehohe Dole hin, in welcher vom Stellwerk aus die Drähte zu Weichen und Signalen verliefen. Deutlich waren am Eingang zur Dole Tritt- und Rutschspuren zu erkennen, und daneben fand ich auch Haare, die unzweideutig auf den Dachs schließen ließen. Der Hund nahm am Eingang die Nase hoch, windete hinein und fing an, den Einsiedler in seiner Klause heftig zu verbellen. Nun kannte ich den Unterschlupf Grimbarts. Verwunderlich aber war die Tatsache, daß ein derart scheues und hellhöriges Waldtier sich mitten in einem dichtbesiedelten Orte festgelegt und sich ausgerechnet eine Wohnung in der Dole beim Bahnhof ausgesucht hatte, über welche täglich etwa zweihundert Züge mit Donnergetöse wegrollten.

So vermag der aufmerksame Beobachter allerlei Untermieter bei der SBB zu entdecken, die zwar deren Defizit nicht beeinflussen, aber dem Passagier allerlei Kurzweil bereiten.

Armin Stierlin.

DIE SBB ALS DAS SCHNELLSTE UND BILLIGSTE VERKEHRSMITTEL

«Das ganze Volk fährt Ski!» Wie oft haben wir schon diese Worte an den Plakatwänden und in den Zeitungen gelesen! Dürfen wir nicht das ganze Jahr hindurch mit derselben Berechtigung auch schreiben: «Das ganze Volk fährt mit den SBB», sei es

nun geschäftlich, auf dem Weg zur Arbeit, oder zum Vergnügen? «Reisen», dieses Wort hat für viele Leute einen erfreulichen Wohlklang, besonders für jene, denen es Entspannung und Ferien abseits des Weltbetriebes bedeutet. Es gibt aber noch ein an-

deres «Reisen», dort, wo es zum Beruf und zur Pflicht wird. Es stehen uns hier so viele Möglichkeiten offen, das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden. Dies gilt vor allem für uns Berufsvertreter, denen das Reisen zur Gewohnheit, wenn nicht schon zur

Qual geworden ist. Wenn ich mir aber vorstelle, wie viele Leute ihr mühsam verdientes Geld dafür opfern, um einmal eine schöne Reise zu machen, dann schätze ich mich jedesmal glücklich, daß ich so etwas alle Tage haben kann, mit dem effektiv billigsten Fahrausweis, den es gibt: dem Generalabonnement der Schweizerischen Bundesbahnen. Es



ist in der Regel das einzige Mittel, welches unsere Reisen schnell und angenehm gestaltet, dazu ist sein Preis im Vergleich zu den täglichen Fahrmöglichkeiten wohl kaum zu unterbieten. Es kann sich nicht nur darum handeln, während der Geschäftsreise vielleicht drei weit auseinander gelegene Städte in einem Tag aufzusuchen, es kommt auch darauf an, «wie man's macht». Zum Beispiel ist es nicht gleichgültig, ob ich von Basel nach Bern, dann nach Luzern und über Zürich wieder nach Basel fahre, oder ob ich die ganze Reise im umgekehrten Sinne vollziehe. Ein Blick auf den Fahrplan wird uns davon überzeugen, daß zu gewissen Tageszeiten diese oder jene Fahrleistungen besser sind, wobei es im wesentlichen darauf ankommt, daß wir bei kleinstem Zeitaufwand die längsten Aufenthalte und besten Zugsanschlüsse erreichen können. Liegen die zu bereisenden Zentren außerdem weit entfernt und soll die Abgangsstation am Abend wieder aufgesucht werden, ist es am vorteilhaftesten, zuerst den entferntesten Punkt zu bearbeiten und alle nähergelegenen Orte auf dem Rückweg. Damit spart man Zeit. Beispielsweise besuche ich von Rorschach aus zuerst Genf, dann Lausanne, Bern und Zürich. Wenn ich in allen zu bereisenden Städten je einen Schnellzug überspringe, kann ich meinen letzten Abendzug nach Rorschach in Zürich noch gut erreichen. Mache ich aber die ganze Sache umgekehrt, das heißt zuerst Zürich, dann Bern und Lausanne, so kann es mir passieren, daß der letzte Zug nach Hause Genf bereits verlassen hat, wenn ich dort ankomme. Dies gilt speziell für Reisende, die dezentralisiert wohnen, also im Wallis, Tessin, in Graubünden, der Ostschweiz oder im Jura. Trotzdem ist es äußerst interessant, zu verfolgen, was für Reisemöglichkeiten sich selbst aus den entlegensten Gebieten zusammenstellen lassen, vorausgesetzt, man teile sich seinen Fahrplan entsprechend ein. Ein Beispiel aus meiner Berufspraxis illustriert das sehr eindrücklich:

Start ist in Rorschach am Bodensee, meinem Wohnort. Es sind an diesem Tag vier Kunden im Wallis zu besuchen, wobei ich zu jeder Besprechung etwa 45 Minuten benötige,

eventuelle Abschlüsse inbegriffen; abends muß ich wieder in Rorschach sein. Genannte Kunden wohnen in Monthey, Sitten, Siders und Biel (Goms) im Oberwallis. Ich verlasse Rorschach frühmorgens um 4.39 Uhr via St. Gallen und komme 6.42 Uhr in Zürich an. Mit dem Städtesschnellzug um 7.08 setze ich die Reise fort und erreiche via Bern um 10.00 Uhr Lausanne, die waadtländische Kapitale. Schon kurz nach der Abfahrt in Zürich habe ich mein Morgenessen im Speisewagen eingenommen und die übrige Zeit dafür verwenden können, mich auf meine geschäftlichen Besprechungen vorzubereiten; denn die Zeit ist sehr knapp berechnet; meine Kunden sind darüber auch bereits unterrichtet. 7 Minuten Umsteigezeit und der Schnellzug bringt mich von Lausanne um 10.07 Uhr weg nach Aigle. Dort komme ich um 10.48 Uhr an und habe um 10.58 Uhr gleich Anschluß mit der Schmalspurbahn



Zeichnungen von Victor Schwarz.

nach Monthey-Ville. Die Uhr zeigt 11.28; zu meinem Kunden habe ich knapp 7 Minuten zu gehen. Unsere Besprechung dauert bis 12.15 Uhr, und ich kann noch bequem meinen Zug um 12.27 in Monthey-CFF erreichen mit dem Gefühl der Erleichterung, ein Geschäft gemacht und trotzdem den Zug nicht verpaßt zu haben. Zwischen 12.38 und 13.08 nehme ich das Mittagessen im Bahnhofbuffet St-Maurice ein, und schon um 13.42 bin ich wohlbehalten in Sitten. Hier habe ich genügend Zeit, bei meinem Kunden vorzusprechen und einen Verkauf zu erzielen, so daß ich mit dem Personenzug um 14.58 Uhr wegfare und 15.16 Uhr in Siders sein kann. Auch da wickelt sich die Sache ziemlich schnell ab, denn wir sind bereits Bekannte, und so geht es um 16.03 Uhr mit dem Schnellzug nach Brig. Weil ich erst um 16.39 dort ankomme und bereits 17.05 Uhr via Lötschberg nach Bern abfahren muß, reicht die Zeit nicht, um ins Goms hinauf zu fahren. Deshalb habe ich meinen dortigen Kunden ersucht, um 14.18 Uhr in seinem Heimatdorf abzufahren, um 15.55 Uhr in Brig zu sein und mich dort im Bahnhofbuffet zu erwarten, da meine Zeit leider äußerst knapp und unser Zusammentreffen sehr wichtig sei. Der Einladung ist Folge geleistet worden. Während unseres Gesprächs löschen wir den Durst mit einem guten «Walliser»; der vorgesehene Zug bringt mich mit wenigen Zwischenhalten um 19.05 nach Bern, wo ich 19.22 Uhr den Leichtschnellzug nach Rorschach besteige und nach dem Abendimbiß im Speisewagen um 21.08 Uhr vorerst in Zürich ankomme. Unerwarteterweise treffe ich hier noch einen Freund auf dem Bahnhofperron und winke ihn zum Zug

heran. Er glaubt es mir kaum, daß ich heute nach Ankunft in Rorschach 867 Kilometer gereist sein werde und dabei noch Geschäfte getätigt habe. Noch ungläubiger aber schüttelt er den Kopf, als ich ihm erkläre, daß die ganze Reise Fr. 3.70 gekostet habe. Nun, sage ich, die Rechnung ist sehr einfach: Das Generalabonnement 2. Klasse kostet im Monat bei fortdauernder Benützung Fr. 110.—, pro Tag also $110 : 30 = \text{Fr. } 3.70$. — Nachdem ich um 21.21 Uhr Zürich verlassen habe und nach einem wohlverdienten «Nickerchen» um 22.58 Uhr in Rorschach von einem freundlichen Kondukteur geweckt worden bin mit der Bemerkung, wir seien an der Endstation angelangt, geht mir nochmals die ganze Reise am Auge vorüber. Wie herrlich waren doch die vielen Brücken, Tobel, Wälder und Städte und Dörfer, an denen wir vorbei gefahren sind, dann die wunderbaren Seen, Täler und Berge, wie sauber und komfortabel die Wagen, wie schnell und sicher die Züge! Habe ich nicht recht, die SBB als das schnellste und billigste Verkehrsmittel zu bezeichnen? 867 Kilometer in 13 Stunden 21 Minuten effektiver Fahrzeit, für Fr. 3.70. Wohl selten wird allerdings ein Generalabonnementbenützer täglich in diesem Umfange reisen. Die genannten Fahrkosten sind daher mehr Theorie. Immerhin, ist es nicht großartig, was sich bei bestmöglicher Zusammenstellung des Fahrplans alles erreichen läßt?

J. K.

Die Schweizer Bühnen im Oktober

Das Stadttheater Basel, das nun durch Direktor Dr. Friedrich Schramm wesentliche Impulse erhält und seinem neuen Leiter auch eine Reihe von Regieleistungen zu danken haben wird, eröffnete die neue Spielzeit mit einer festlichen Wiedergabe von Verdis «Aida». Die prachtvolle Orchesterleistung wurde dabei noch begünstigt durch die Neuaufstellung der Instrumentalgruppen, die eine besser ausgeglichene Klangwirkung ermöglicht. Der Oktober bringt als Novität den uralten, immer wieder zugkräftigen Schwank «Charleys Tante», der zu einer Operette umgebaut und von Tibor Kasics mit fröhlicher Musik ausgestattet wurde. Das Schauspielensemble vertieft sich in die geistvolle Intimität des Charakterlustspiels «Candida» von Bernard Shaw, und am Schluß des Monats erscheint der treuherzige «Waffenschmied» von Lortzing als gern gesehener Vertreter der Spieloper.

Im Stadttheater Bern ist während der Sommerpause der Orchesterraum vergrößert worden. Zu den fünf Werken, die der erste Spielzeitmonat brachte, kommen im Oktober drei weitere hinzu. Es sind dies das Schauspiel «Der Soldat Tanaka» von Georg Kaiser, die prächtige Volksoper «Die verkaufte Braut» von Smetana und das Schauspiel «Passagier 7», mit dessen Uraufführung dem Berner Autor Helmut Schilling eine Ehrung erwiesen wird. Insgesamt verspricht der