

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 122 (1995-1996)
Heft: 7

Artikel: SBB : sauteure Buben-Bahn
Autor: Schuler, Christoph / Fleckenstein, Eugen U.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-599699>

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: 12.01.2026

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

Sauteure Buben-Bahn

Moritz hat zum Geburtstag eine Modelleisenbahn geschenkt bekommen. Eine riesige Anlage, mit Tunneln, Viadukten, dem Kirchlein von Wassen, einer ungeheuren Menge von Loks, Waggons und Schienen. Welche Buben würden sich da nicht freuen!? Vielleicht die, die Mutters Parfum benutzen und in der Unterwäsche ihrer Schwester vor dem Spiegel tanzen. Aber auch Moritz, dem solches Verhalten sehr fern liegt, trifft man immer seltener beim lustlosen Spiel mit seiner Eisenbahn. Was ist passiert?

Die Anlage ist nicht mehr die neueste, die Züge rumpeln und rasseln durchs Kinderzimmer, und um den Zugang zum Kleiderschrank zu gewährleisten, sollten gewisse Tunnelstrecken tiefer gelegt, andere, die zuviele enge Kurven aufweisen, gestreckt werden. Dann sind da auch noch halbvergessene Nebenlinien zum Heizkörper und zum Hamsterkäfig, auf die Moritz zwar selten Züge schickt, die aber trotzdem in Schuss gehalten werden müssen. Und der Junge von nebenan hat kürzlich einen megageilen italienischen Zug geschenkt be-

kommen, der mit Vollgas in die engste Kurve fahren kann. Klar, dass Moritz auch einen solchen haben muss, trotz dem horrenden Preis.

Die Anlage, nennen wir sie ruhig SBB, verschlingt Unsummen, längst übersteigen die Betriebskosten Moritz' Sackgeld. Er musste sich bereits bei seinen Eltern verschulden, um die Rennautobahn, die ebenfalls renovations- und ausbaubedürftig ist, betriebsbereit zu halten. Etwas Geld könnte er eventuell mit dem Verkauf sämtlicher Güterwagen hereinbringen, aber weit würde das nicht reichen, ganz abgesehen davon, dass eine Modelleisenbahnanlage ohne Güterzüge nur eine halbe Anlage ist. Eine Bahnreform tut dringend not! Doch wie, armer Moritz, soll diese aussehen?

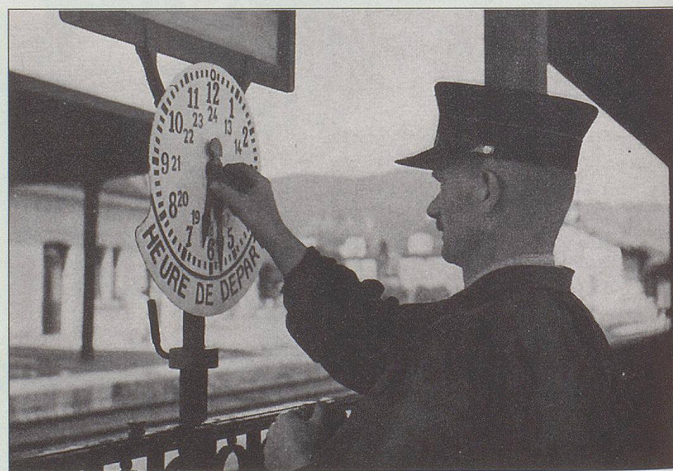
Ganz einfach: Lies den Nebelspalter! Wir - die Redaktions-spezialisten für alle Arten von Verkehr - haben uns eingehend mit dem Problem befasst und sind stolz, unsere Rettungsvorschläge für die SBB hier vorstellen zu können. Hoffen wir, dass sie auch befolgt werden...

Das Problem

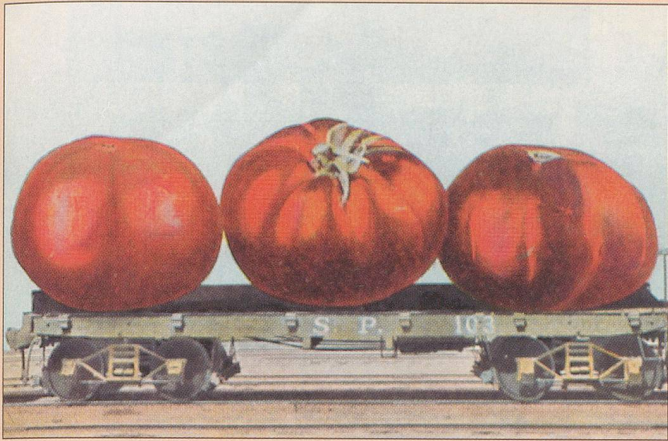


Fahrplan-Auskünfte Jahrzehntlang waren die SBB-Beamten stumm. Schreiben konnten sie zwar, wie das Bild beweist, aber alle Versuche, sie zum Sprechen zu bringen, scheiterten an der Vielsprachigkeit der Schweiz. Für ungeübte Reisende war es extrem schwierig, sich im Dschungel der komplizierten und ebenfalls stummen Kursbücher zu rechtzufinden. Fahrgäste, die nach Locarno (so der italienische Name des bekannten Ferienortes am Bodensee) wollen, sind ja auch heute noch oft verwirrt, wenn der entsprechende Zug mit Lausanne (französischer Name), Lugano (deutscher Name), Lenzerheide (rätoromanischer Name), oder gar Laax (japanischer Name) beschriftet ist.

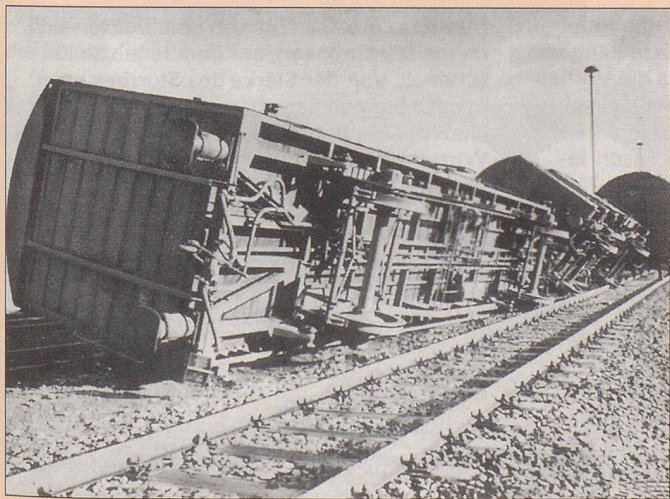
Die Lösung



Seit kurzem besitzen die SBB einen sprechenden Fahrplan. Dieser komplizierte Computer von Philips (Bild) gibt für 36 Rappen pro Minute Auskunft, sofern wohlartikulierte auf Hochdeutsch nach der gewünschten Zugverbindung gefragt wird. Will man die Verbindungen nach Bern, Basel, Zürich oder Genf erfahren, so hat der Computer keine Probleme, diese Namen zu verstehen. Will man aber an den Bodensee und fragt, weil man gerade beim Sushi-Essen ist, nach Zügen, die Laax ansteuern, so bekommt man mit Sicherheit die Verbindungen in irgendeinen Kurort im Bündnerland vorgelesen. Das finden wir nicht gut, aber letztlich ist das auch nicht so wichtig, Hauptsache der Wagen rollt...



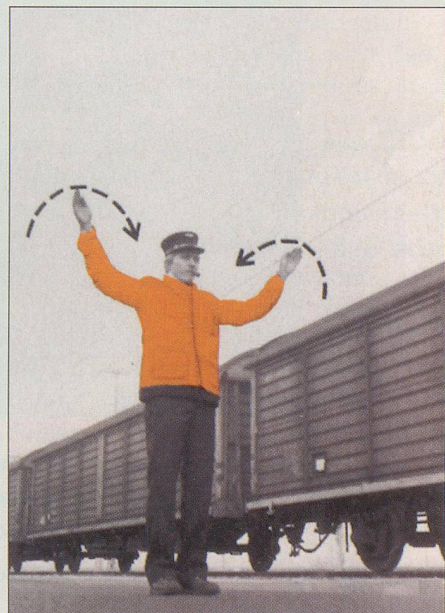
Cargo Domizil Möglichst bald will SBB-Generaldirektor Hans-Peter Fagagnini die Stückgutfirma Cargo Domizil, an der die SBB noch mit 70 Prozent beteiligt sind und die für die Feinverteilung der Bahngüter (im Bild Tomaten) sorgt, abtossen. 1994 erwirtschaftete das Unternehmen ein Defizit von 119 Millionen Franken, 1995 immer noch 40 Millionen Franken. Die Transportfirma Planzer AG interessiert sich für das marode Unternehmen, ebenso der Cargo Service, ein Kleinaktionär der Cargo Domizil. Wer wird die 500'000 Tonnen Stückgut jährlich ausliefern dürfen? Und: Wer garantiert, dass die Planzer AG nicht die gesamte Tomatenernte in Zukunft per Lastwagen in der Schweiz herumkarrt?



Neigezüge Die Cisalpino AG, an der die SBB, die BLS, die italienischen Staatsbahnen und mehrere Kantone beteiligt sind, hat bereits 240 Millionen für den Hochgeschwindigkeits-Neigezug Pendolino ausgegeben. Am 2. Juni hätte der Zug den Betrieb auf den Transitstrecken Simplon, Lötschberg und Gotthard aufnehmen sollen. Doch daraus wird nichts, denn laut Mitteilung der italienischen Firma Fiat, die den Zug herstellt, kommen die firmeneigenen Pizzaioli mit dem Backen der Wagenräder nicht nach. Abgesehen davon bestehen, wie unser Bild beweist, gewisse Probleme beim Auspendeln des idealen Neigungswinkels.



Wie der Name "Car-go" ja bereits sagt, gehört Fracht prinzipiell mittels Autos transportiert. Pech für die SBB, könnte man meinen; doch spricht nichts dagegen, dass die vollgeladenen Lastwagen Huckepack auf der Bahn durch die Schweiz gondeln. Auf diese Weise verdienen sowohl die SBB als auch die Camionneure an der Fracht und alle sind zufrieden, ausser vielleicht die Kundinnen (Bild), welche selber schauen müssen, wie sie die Tomaten in die Küche bekommen...



Entlang der von Pendolini befahrenen Strecken wird speziell ausgebildetes SBB-Personal postiert, das dem Lokführer den jeweils angebrachten Neigungswinkel signalisiert. Somit ist gewährleistet, dass der Pendolino jederzeit mit Höchstgeschwindigkeit in die Kurven blochen und zum Beispiel die Strecke Lausanne-Mailand stolze 30 Minuten schneller zurücklegen kann, als ein durchschnittlich trainierter Jogger.

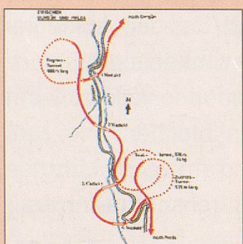
Das Problem



Finanzen Ein trauriges Bild: Eine Eisenbahnstrecke wurde brutal aus dem Schienennetz gerissen und im Keller des Landesmuseums eingestellt, wo sich jetzt hämisch grinsende Autofahrer darüber lustig machen...

Ende 1995 standen die SBB mit beinahe 15 Milliarden Franken in der Kreide, der Schuldenberg wird jährlich grösser. Was tun? Genf aus dem Fahrplan streichen? Verlustbringende Regionallinien privatisieren, wie zum Beispiel die Linie Schaffhausen-Rorschach? Diese wird heute von der Mittelthurgau-Bahn mit Erfolg betrieben...

Lärmschutz Die Eisenbahn macht beim Starten und Landen (siehe Bild) nun einmal einen Saukrach. Ursache ist das Eisen, aus dem die Bahn erstens gebaut ist und auf dem sie zweitens rollt. 330'000 Menschen in der Schweiz müssen Bahnlärm weit über den gesetzlichen Richtwerten aushalten, 50'000 sogar über den Alarmgrenzwerten. Lärmschutz ist angesagt, doch kostet die Ruhigstellung der SBB über 2 Milliarden Franken.



Alpentransit Dies ist natürlich kein taugliches Konzept für eine Traversierung der Alpen. Welcher lockige Blondschoopf hat sich diesen barock verschnörkelten Unsinn wohl einfallen lassen?

Die Lösung



Anstatt ins letzte Jahrhundert zurückzugehen, als das schweizerische Eisenbahnnetz von unzähligen Privatbahnen betrieben wurde, schlagen wir vor, nicht kostendeckende Linien lokalen Automobil-Clubs zur Verfügung zu stellen, die darauf mit frisierten Trabbis (Bild) Feuerwehr spielen dürfen.



Die Lösung für dieses Problem ist so unglaublich einfach, effizient und billig, dass sogar SBB-Direktor Fagagnini sie nach wenigen Jahren des Nachdenkens hätte finden können. Anwohnerinnen und Anwohnern von Eisenbahnstrecken wird per Vierfarb-Hochglanzbroschüre erklärt, was sie gegen den schrillen Lärm tun sollen: Ohren zuhalten! (Wer ein Halbtaxabo besitzt, muss sich nur *ein* Ohr zuzuhalten.)



Wie immer kommt die Lösung von der Basis: Herr Sennhauser, Rangierarbeiter im Bahnhof Erstfeld weiss, wie's gemacht werden muss. Und erst noch sehr sehr kostengünstig. Alles klar?