

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 43 (1949)
Heft: 17

Rubrik: Es geht uns alle an!

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: 11.02.2026

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

Es geht uns alle an!

Die guten Zeiten der Bundesbahn sind wieder einmal vorbei. Die SBB. macht schlechte Geschäfte. Ein Bahnhofsvorstand, der mit dem Herzen bei der Sache ist, sagte mir: «Ich mag die Geschäftsberichte der Bundesbahn in der Zeitung gar nicht mehr lesen, so drückt es mich!» Die Einnahmen von Personen- und Güterverkehr sind zu klein, um alles das zu bezahlen, was ein so gewaltiger Betrieb kostet. Ich will den Leser aber nicht mit Zahlen plagen, will nur an ein paar Beispielen zeigen, wie es steht. Es geht uns alle an.

Die liebe Bundesbahn! Telephoniert da ein Bauer auf die Station M., ungefähr 15 km von Bern: «Bitte, morgen früh einen Wagen bereitstellen! Muß eine Kuh in das Schlachthaus nach Bern liefern!» Der Stationsvorstand hat gerade keinen Wagen. Also telephoniert er einen Wagen her, von B. oder von O. oder von Th., und am Morgen steht der Wagen bereit. Die Kuh wird eingeladen, fährt nach Bern, dort wird der Wagen abgehängt, in das Schlachthaus manöveriert, wo man die Kuh abliefer. Nun muß der Wagen vorschriftsgemäß gewaschen und desinfiziert werden, bevor man ihn wieder brauchen kann. (Für Lebensmittel, etwa Früchtetransport, kann man ihn vorläufig nicht brauchen, denn er — sagen wir es rund heraus — stinkt noch.) All die Mühevaltung kostet die Bahn etwa Fr. 50.—. Der Bauer aber hat nur die Taxe bezahlt, nämlich Fr. 6.35. Somit hat die SBB. bei dem Geschäft mehr als Fr. 40.— verloren.

Ein Autotransportgeschäft hätte die Kuh niemals spiedert, oder dann nur gegen einen großen Fuhrlohn. Die Bundesbahn aber nimmt jedes Transportgut an. Sie muß. Sie ist transportpflichtig. Bring zur Bahn, was du willst, sie muß es spiedieren, ob sie daran verdient oder nicht! Der Lastwagenbesitzer aber hat keine Transportpflicht. Er wählt nur die guten Geschäfte aus. Die schlechten überläßt er der Bahn. Mit Ausnahme der

Massentransporte. Diese sind der Bundesbahn geblieben. Natürlich — denn Lastwagen und Autocars wären dieser Aufgabe niemals gewachsen.

Im Kanton Wallis ist Aprikosenernte. Es müssen auf den Abend 200 Eisenbahnwagen bereitgestellt werden für den Transport. Tagsüber werden die Aprikosen gepflückt. Am Abend werden die 200 Güterwagen beladen. In der Nacht fahren sie nach allen Gegenden der Schweiz. Am andern Morgen kann man in Zürich frischgepflückte Aprikosen kaufen. Großartig — nicht?

Aehnlich ist es bei der Kirschenernte im Baselbiet und im Fricktal, bei der Zuckerrübenernte im bernischen Seeland. Und im Personen-

verkehr bei einem Fußball-Ländersmatch in Zürich, beim Grand Prix in Bern, beim Schützenfest in Chur. Wie froh ist man da doch über die Bundesbahn! Aber die Ernten gehen vorüber, und Ländersmatchs usw. gibt es nicht alle Tage. Dann stehen Zehntausende von Eisenbahnrädern still, haben nichts zu tun, denn

Es gibt zu viele Räder auf Straße und Schienen zusammen. An die 15 000 Lastwagen und Autocars gibt es in unserm Land. Die Bundesbahn allein, also ohne alle die Privatbahnen, zählt 3450 Personenwagen mit 209 127 Sitzplätzen, Güterwagen aller Art 20 127! Bundesbahn, Autocars und Lastwagen zusammen also gegen 40 000 Wagen, viel zuviel für die kleine Schweiz! Soviel brauchen wir ja gar nicht für den Personen- und Gütertransport. Darum ist eine Vollbeschäftigung für beide, Auto und Bahn, gar nicht möglich. Der Autotransport füllt seine Wagen vorweg, was übrigbleibt, besorgt die Bahn. So sieht man zeitweise Hunderte von arbeitslosen Eisenbahnwagen auf den größeren Bahnhöfen stehen. Leider können sie nicht stempeln gehen.

Neben diesem weniger abträglichen Stücktransport und dem Massentransport ist der Bahn glücklicherweise der Verkehr von Privatreisenden geblieben. Dieser Geschäftszweig der Bundesbahn geht gut, trotz den vielen Personenautos. Aber es langt nicht für die 14 Millionen Franken Einnahmenüberschuß. Soviel braucht die SBB. monatlich für Schuldentilgung und Abschreibungen. Es fehlt zurzeit besonders der Gütertransport von Deutschland nach Italien und umgekehrt, durch Gotthard- und durch Lötschberg-Simplontunnel, der sogenannte Transitverkehr. Denn Europa ist wirtschaftlich noch immer krank.

Die teure Bundesbahn? Die Fahrpreise für gewöhnliche Billette sind hoch, recht hoch. Die SBB. ist auch im Ausland als teuer bekannt. Sicherheit, Sauberkeit, Schnelligkeit, Bequemlichkeit, reichhaltiger Fahrplan usw. müssen halt bezahlt werden. Aber handkehrum hat die Bundesbahn auch wieder Verständnis für magere Geldbeutel, ein warmes Herz sozusagen. Sie will nicht nur verdienen, sie will dienen: Wie billig seid Ihr doch als Schüler von der Anstalt in die Ferien gereist! Zur Viertelstaxe. Für ein paar Franken von Zürich oder Aarau ins Bündnerland. Und wie froh ist doch jener Familienvater, der auf dem Dorfe draußen wohnt und seine vier Kinder 20 km weit in die Sekundarschule schicken muß, weil es in seinem Dorfe keine solche hat! Mit dem Abonnement bezahlt er für das erste Kind 30 Rp., für das zweite Kind 24 Rp., für das dritte Kind 21 Rp., für das vierte Kind 18 Rp. pro Retourfahrt, täglich zwei Retourfahrten gerechnet. Ohne diese billige Fahrt müßten die Kinder auf die Sekundarschule, Bezirksschule verzichten! Denken wir auch an die billigen Arbeiterabonnemente! Oder an Schülerreisen!

Zürich—Bern—Zürich kostet pro Schüler nur Fr. 5.85! Kein Autofahrgeschäft könnte so billige Preise machen. Die Bundesbahn aber tut's. Und wird dabei arm, wie wir gesehen haben. Macht zu alten Schulden neue. Geht es so weiter, so wird sie in einigen Jahren nicht mehr imstande sein, Bahnhöfe, Lokomotiven, Wagen, Geleiseanlagen, Elektrizitätswerke, Reparaturwerkstätten usw. zu erneuern, und alles müßte verlottern.

Was ist da zu tun: *Wie ist der Bahn zu helfen?* Indem man kurzerhand die Autotransporte verbietet? Nie und nimmer! Das ließen sich die Schweizer nie gefallen. Die Autofahrgeschäfte wollen auch gelebt haben. Zudem braucht die Schweiz Autos für die motorisierte Armee. Sonst wären wir im Kriegsfall übel daran. Wir brauchen beides, Auto und Bahn. Sogar das Auto braucht die Bahn. Sie führt ihm das Benzin ins Land, und Oel, Gummireifen und andere Ersatzteile, die man in der Schweiz nicht herstellen kann.

Es geht also darum, beide lebensfähig zu erhalten, Bahn und Auto. Was ist zu tun? Eine verzwickte Geschichte.

Schon einmal hat die Bundesversammlung darüber geredet. Er wurde von der *Verkehrsteilung* gesprochen: Dem Auto diese Geschäfte, der Bahn jene. Aber was der Bahn zugesprochen werden sollte und was dem Auto, darüber wurde nicht zu Ende geredet. Denn es kam der Krieg mit dem Benzinmangel, und viele Räder mußten ohnehin stillstehen.

Zwar wurde in der *Sesa* eine Zusammenarbeit Bahn-Auto für den Güterverkehr geschaffen. Das Auto holt die Stückgüter beim Absender ab, bringt sie auf die Station, lädt sie um auf die Bahn, die Bahn fährt sie zur Bestimmungsstation, dort werden sie wieder auf das Auto geladen und dem Empfänger zugeführt. Also aufladen, umladen, umladen, abladen! Viel zu umständlich und viel zu teuer! Der Autotransport bringt die Waren direkt von Haus zu Haus ohne Umladerei. Nein — mit der *Sesa* ist der Bahn nicht geholfen.

Man spricht auch schon von einer *Taxerhöhung*. Noch teurere Bahnfahrten? Unsinn, dann reisen ja noch weniger Leute mit der Bahn und noch mehr mit dem Auto.

Wie wäre es, wenn die Bahn vielmehr Gesellschaftsreisen durchführen würde, und zwar Kombinationen Bahn-Auto? Mit *bahneigenen Autocars*? Ein Beispiel von vielen: Mit der Bundesbahn nach Wassen oder Meiringen, mit bahneigenen Cars über den Sustenpaß? (In Kanada besitzt die Bahngesellschaft neben den Bahnen auch Autocars und Autolastwagen, Flugplätze mit eigenen Flugzeugen, zahlreiche Hotels, Tankstellen usw. Statt gegeneinander, arbeiten die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander.)

Mit bahneigenen Autocars könnte die Bahn vielleicht auch die fast leeren Personenzüge ersetzen, die da mitten vormittags und mitten nachmittags den Städten zufahren.

Vielleicht hat der Leser auch eine Idee, wie der Bahn geholfen werden könnte, wer weiß?

Kann sich die Bahn nicht selber helfen, so werden wir, du und ich, eines Tages die Verluste der Bahn bezahlen müssen. So wie wir die Milliarden der Grenzbesetzung bezahlen müssen. Die Frage, wie der Bundesbahn zu helfen wäre, geht uns also alle an.

Gf.

Ist das Jassen eine Sünde?

Ach woher! Das Jassen ist so wenig eine Sünde wie Bridge, Skat, Schach und andere Gesellschaftsspiele. Aber das Drum und Dran des Jassens kann eine Sünde sein: Betrug, Beschimpfung, Streit. Das Jassen kann auch ein Unrecht sein, wenn man bis in die Nacht am Wirtshausstisch einen Jaß klopft, derweil daheim die liebe Frau in diesen heißen Tagen den dürstenden Kabis allein begießen muß, wenn sie ängsten muß, der Mann sei verunglückt, weil er so lange nicht heim kommt, wenn man über seine Verhältnisse Geld ausgibt dafür, wenn man Schulden macht, bis um Mitternacht bei Tabak und Alkohol am Jaßtisch hockt und am andern Morgen unausgeschlafen, mit müden Gliedern und sturmtem Kopf als halber Mensch zur Arbeit muß.

Aber so ein Jäßchen, mit Vernunft und Maß betrieben, ist unschuldig. Mit Fremden jasse man nicht, nur mit Freunden und Bekannten. Meinetwegen im Wirtshaus oder im Klublokal, abwechslungsweise auch bei sich zu Hause. Nett, wenn man seine Frau auch dazu einlädt — sie mag auch nicht immer nur Strümpfe stopfen — und beizeiten Schluß macht. Das ist viel gescheiter, als den lieben langen Abend über den Bundesrat zu schimpfen, Bekannte und Freunde durchzuhecheln, zum Beispiel, daß Frau X., die hochmütige, schon wieder eine neue Feder auf dem Hute habe, daß Herr Y. allen Mädchen nachschiele — so einer sei das! — daß Müllers ihren neuen Staubsauger noch nicht abbezahlt hätten und dergleichen. Wenn man jaßt, anstatt zu schimpfen, so ist das Jassen direkt eine Tugend.

Uebrigens — habt ihr auch schon bemerkt, daß das Jassen alsgemach aus den Wirtshäusern verschwindet? Es fällt auf, daß fast nur noch Männer über vierzig im Wirtshaus jassen. Die jüngeren Leute sind lange nicht mehr so scharf darauf wie zu meiner Zeit. Dafür hat sich das Jassen in die Familien verzogen, auch in sehr gute Familien. Es