Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 18 (1942-1943)
Heft: 10

Artikel: Dienste der Bahn, die man zu wenig kennt
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1066759

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: 01.10.2025

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

Dienste der Bahn, die man zu wenig kennt

*Von * * **

In den langen Jahren, da ich bei der SBB tätig bin, habe ich gelernt, mich über nichts mehr zu wundern. So kommt kürzlich eine besorgte Mutter zu mir auf den Bahnhof und frägt, ob es wohl möglich sei, ihr Kind von Basel nach Zürich allein reisen zu lassen. Ich bemerke, daß das heute keine Seltenheit mehr sei, sie könne es bestimmt wagen.

« Wie alt ist denn Ihr Kind? »

« Es wird jetzt dann 22 Jahre alt. »

Wie aber macht es eine vernünftige Mutter, wenn sie ihr kleines Kind allein reisen lassen muß? Sie bittet ganz einfach den Kondukteur, ihm beim Aus- oder Umsteigen behilflich zu sein. Jeder ist gerne dazu bereit. Nur Kinder unter vier Jahren dürfen nicht allein reisen. Im großen und ganzen finden sich Kinder beim Reisen auf der Bahn viel besser zurecht, als die ängstlichen Eltern es ihnen zutrauen.

Natürlich gibt es hin und wieder ein Verirrtes, das hilflos auf einem großen Bahnhof weint. Ein so «Verlorenes» bringt man am besten aufs Auskunftsbureau; dort wird alles unternommen, um zu helfen. Wie manche erschreckte Mutter, die ihren Liebling im Gedränge verlor, hat in diesem Bureau den kleinen Ausreißer wieder gefunden. Fast unbegreiflich aber scheint folgendes Ereignis, das tatsächlich passiert ist: Es werden zwei nette, mutterlose Kinder im Fundbureau abgegeben. Nach langem Bemühen kann man ihre Mutter erreichen. Die elegante Dame holt sie mit der kühlen Bemerkung ab:

« Ach, ich hatte meine Kinder wirklich ganz vergessen! »

Will eine Mutter ihrer Sache ganz sicher sein, wenn ihr Kind allein in eine andere Stadt reist, so soll sie den Fahrplan früh genug studieren und dem Verein der Freundinnen junger Mädchen auf einer Karte ihr Anliegen mitteilen. Dann wird das Kind am Bahnhof bis zur Abfahrt des Zuges und wiederum bei der Ankunft in der fremden Stadt betreut.

Seit einigen Jahren bin ich Bahnhofvorstand einer größeren Ortschaft der Ostschweiz. Ich kenne die meisten Leute meiner Gemeinde, und natürlich muß ich manchen beraten, der eine kleine oder eine große Reise unternimmt. Wenn ich dabei die Reisenden auf gewisse Erleichterungen, Spezialbillette oder günstige Abonnemente aufmerksam mache, heißt es gewöhnlich: « Davon wußte ich bis jetzt gar nichts. » Das Schöne ist, daß ich wirklich immer das anraten kann, was für den Reisenden am günstigsten ist, denn wir wollen vor allem dem Kunden dienen.

Es wird übrigens, wie mir scheint, viel zu wenig geschätzt, wie sozial die SBB eingestellt ist, gerade in bezug auf Familienbillette, Schülerabonnemente (wenn zwei Kinder der gleichen Familie ein Streckenabonnement lösen, gibt es mehr Ermäßigung) und Arbeiterabonnemente, die außerordentlich billig sind.

Auch Militärdienstpflichtigen und ihren Familien kommt man entgegen. So wird zum Besuch von Wehrmännern durch Angehörige gegen besondern Ausweis die Taxe einfacher Fahrt auch zur Rückfahrt gültig erklärt. Diese Vergünstigung gilt an allen Tagen.

* * *

Wissen Sie, daß die SBB spezielle Wagen führt, die dem Transport von Kranken dienen? Sie sind aufs Beste eingerichtet und besitzen eine ausgezeichnete Federung. Für die Benützung eines solchen Wagens sind in der Schweiz zu lösen: Für einen Wagen zu vier Achsen acht Billette erster Klasse (diese Wagen können in allen Schnellzügen sämtlicher europäischen normalspurigen Eisenbahnen verkehren), für Wagen zu drei Achsen acht Billette dritter Klasse. Für diese Taxe dürfen nebst dem Kranken zwei Begleitpersonen mitfahren. Außerdem ist eine Gebühr für die Bereitstellung und Herrichtung des Wagens von Fr. 20 bzw. Fr. 8 zu entrichten. Die Bestellung eines solchen Wagens muß 24 Stunden vorher erfolgen.

Ein Krankenwagen der Eisenbahn kommt unter Umständen nicht teurer als der Transport mit einem Auto, wie zum Beispiel in dem folgenden mir bekannten Fall: Der Student M. in Genf ist schon längere Zeit lungenkrank. Der Arzt verordnet sofortige Überführung in ein Sanatorium in Leysin. Da sich der Student sehr schwach fühlt und ständiger Pflege bedarf, bestellt seine Familie einen Krankenwagen der SBB. Sie muß für die Reise acht Billette bezahlen, plus Fr. 8 Herrichtungsgebühr, Gesamtkosten 107 Franken. Das ist bestimmt nicht mehr, als wenn er im Autro transportiert würde.

Letzten Winter erlitt der Direktor einer großen Firma beim Skifahren im Bündnerland einen Beckenbruch. Er verlangte, unbedingt nach Zürich gebracht zu werden, um während der voraussichtlich langen Spitalbehandlung wenigstens in der Nähe seines Geschäftes und dadurch gut erreichbar zu sein. So wurde er mit einem Krankenwagen der SBB nach Zürich transportiert.

Die Krankenwagen werden heute auch sehr oft vom Militär benützt. Neuestens sind sogar einige als Röntgenwagen eingerichtet worden. Als fahrendes Röntgeninstitut kommen sie von einer Station zur andern, wo sich gerade Militär befindet.

Bei einem einfachen Unfall geht der Transport per Bahn anders vor sich. Da bricht sich zum Beispiel ein junger Bursche bei einer Bergbesteigung das Bein. Seine Freunde bringen ihn zur nächsten Bahnstation, wo er ohne weiteres auf eine Bahre gebettet und im Gepäckwagen untergebracht wird.

Auf jeder größeren Bahnstation gibt es einen Samariterposten. In Zürich zum Beispiel ist im Hauptbahnhof sogar ein richtiges Sanitätszimmer vorhanden. Dort finden täglich einige Reisende Hilfe: Der eine verstaucht sich beim Abspringen den Fuß, der andere hatte das Pech, sich den Finger einzuklemmen, ein dritter kommt käsebleich daher gewankt und ist fast ohnmächtig, weil er das Eisenbahnfahren nicht ertragen kann. Ohne jegliches Entgelt wird für jeden gesorgt. Passiert aber einmal ein schwerer Unfall, so ist in diesem Zimmer alles so eingerichtet, daß der schnell herbeigerufene Arzt seine Arbeit sofort beginnen kann.

* * *

Es gibt Fälle, wo ein Reisender dringend telegraphisch erreichbar sein sollte. Der älteste Sohn der Familie Meyer ist mit dem Velo verunglückt. Der Arzt gibt wenig Hoffnung. Vater Meyer aber ist soeben für einige Tage Richtung Genf verreist. Schnell wird im Fahrplan nach-

geschlagen, an welcher Station sein Zug in den nächsten zwei Stunden halten wird. Man gibt an diesen Bahnhof ein Telegramm auf, wo dann Herr Meyer im Zug mit lauter Stimme ausgerufen wird.

Oder: Sie sitzen im Zug nach St. Gallen. Auf einmal fällt Ihnen ein, Sie möchten in Wil Ihren Bruder besuchen und bei ihm übernachten. Weil Sie wissen, daß Ihre Schwägerin nicht gern unangemeldete, späte Besuche empfängt, geben Sie Ihre Bestellung auf einem Zettel dem Kondukteur. Er besorgt Ihnen bei der nächsten Station mit Telegraphenanschluß Ihr Telegramm.

Wie ärgerlich, wenn man durch eine Verspätung des Zuges einen Anschluß verpaßt. Man kann versuchen, das zu vermeiden. Meine Frau verbrachte letztes Jahr die Ferien im Berner Jura. Bei ihrer Heimkehr hatte der Zug auf der Strecke Saignelégier—La Chaux-de-Fonds zwanzig Minuten Verspätung, so daß sie befürchten mußte, den Zug in La Chaux-de-Fonds zu verfehlen. Sie ließ an der nächsten Station durch den Kondukteur nach La Chaux-de-Fonds telephonieren, damit die Abfahrt des Zuges nach Biel wenn möglich verschoben würde. Tatsächlich stand bei ihrer Ankunft in La Chaux-de-Fonds der Zug noch da.

* * *

Bald ist die Ferienzeit da. Manche Familie hat das Glück, gemeinsam einige Wochen in den Bergen verbringen zu können. Auch mein Freund Karl in Zürich hat sich genug Geld erspart und dafür ein Chalet in Frutigen gemietet.

Nun hilft die ganze Familie beim Packen der Ferienkoffer, der Vater, die Mutter, der Bub und das Mädchen.

« Was nur die Koffer allein schon kosten werden », seufzt der Vater, und der kleine Peter frägt:

« Mutter, warum müssen wir denn heute schon packen? Es ist ja erst Mittwoch, und wir fahren doch am Samstag weg. »

« Ja, siehst Du, es ist am billigsten, wenn wir unsere Koffer als Frachtgut spedieren. Da ich aber unsere Sachen am Samstag in Frutigen droben haben möchte, müssen wir sie drei Tage vorher hier in Zürich aufgeben. »

Wie der Kleine das Wort «Frutigen» hört, macht er einen Luftsprung, denn er denkt an das kleine, braune Ferienhäuschen dort oben.

« Du, Vater, hast Du denn unsere Billette schon? »

« Es ist bereits bestellt, unser Familienbillet. Ich habe einen Bestellschein ausgefüllt und darauf unsere Namen schreiben müssen. Das Familienbillet kommt 35 % billiger, als wenn wir gewöhnliche Billette lösen würden. Es müssen übrigens nicht unbedingt beide Eltern dabei sein, wie ich glaubte; ein Elternteil und zwei Kinder genügen, also mindestens drei Personen. Ein Familienbillet ist fast dasselbe wie ein Kollektivbillet, doch müshier nicht sechs Erwachsene sein wie beim Kollektivbillet, dafür aber eine Familiengemeinschaft. »

Unterdessen hat die Mutter fertig gepackt.

«Was jetzt noch hier ist, nehmen wir am Samstag mit und geben es als Passagiergut auf. Dann werden wir es gleich bei der Ankunft in Frutigen in Empfang nehmen. Man kann Gepäck auch als Passagiergut schicken, ohne ein Bahnbillet vorweisen zu müssen, nur bei der Spedition von Gegenständen, die zu ermäßigten Taxen befördert werden, wie Velos, Kinderwagen, Paddelboote usw. muß man im Besitz eines Billettes sein. »

Wie teuer kommt nun die Spedition eines Ferienkoffers von Zürich nach Frutigen? Ich habe es für meinen Freund Karl ausrechnen müssen:

Ein Koffer von 50 kg, also ein richtiger Ferienkoffer mit Bergschuhen, Wollsachen usw. kostet von Zürich nach Frutigen :

Als Frachtgut	Fr. 3.70
als Eilgut bei 50 kg	Fr. 7.60
als Eilgut bei 20 kg	Fr. 2.40
als Passagiergut (20 % teurer als Eilgut) bei 20 kg . . .	Fr. 2.90

Eilgut ist heute, wo Frachtgut fast ebenso schnell geht, weniger zu empfehlen, besonders auf Strecken mit wenigen Umladestationen nicht, da auf geraden Strecken Frachtgut sehr rasch am Bestimmungsort ist. So kann zum Beispiel ein Koffer am gleichen Tag von Basel nach Chiasso geschickt werden. Am besten ist es, man erkundigt sich vorher, wie lange ein Koffer auf der gegebenen Strecke als Frachtgut braucht. (Drei Tage ist der längste Termin.)

Man kann seine Koffer ohne viele Kosten zu Hause abholen lassen. Auch der kleinste Bahnhof hat seinen offiziellen Camionneur. Mein Freund Karl wohnt im Tiefenbrunnen. Der schwere Koffer zu 50 kg kostet nur 60 Rappen Abholungsgebühr. In Frutigen bringt man ihm das Gepäck für 60 Rappen bis ins Ferienhaus. Das Gepäck wird also zu Hause aufgegeben, man muß nicht einmal zum Schalter gehen und empfängt es am andern Ort auch zu Hause, wenn man seine genaue Adresse angibt.

* * *

Selten kennt sich jemand, der nicht gerade vom Fach ist, in den verschiedenen Arten von Eisenbahnbilletten wirklich gut aus. Allgemein bekannt ist nur das zehntägige Retourbillet (20 % Ermäßigung), doch schon die Möglichkeit, dieses Billet zu verlängern, wird aus Unkenntnis viel zu selten ausgenützt.

Da möchte man eine liebe Tante, die jedes Jahr nur einmal auf Besuch kommt, gerne eine Woche länger bei sich behalten. Sie aber drängt:

« Nein, ich muß zurück, ich habe ein zehntägiges Retourbillet, und morgen ist die Frist abgelaufen. »

Sie weiß nicht, daß die Bahn ihr ohne weiteres das Billet um sieben Tage gegen 10 % Aufschlag verlängern würde. Sollte man aber einmal gezwungen sein, seine ursprünglich geplante Abreise um 14 Tage zu verschieben, so ist der Schaden nicht groß. Der Aufschlag auf das Retourbillet beträgt dann total 20 %. Die Auslagen sind also gleich groß, wie wenn wir zweimal einfach gelöst hätten.

Sehr wenig benützt, weil zu wenig bekannt, ist das Umschreibebillet. Ich fahre von Luzern über den Brünig nach Interlaken und löse ein Retourbillet. Es kostet mich Fr. 8.90. Erst in Interlaken fällt es mir ein, daß ich auf der Rückkehr in Bern noch etwas zu erledigen habe. Ich gehe auf die Station und erkundige mich nach der Möglichkeit, das Billet umzuschreiben. Ich möchte durchs Entlebuch nach Luzern zurück. Der Beamte schlägt in seinem Kursbuch nach und erklärt:

« Selbstverständlich, der Umweg beträgt 93 km, dafür bezahlen Sie die gewöhnliche Taxe, Fr. 7.—. »

Man kann also jederzeit eine andere Retourroute wählen und zahlt je nachdem, ob es mehr oder weniger Kilometer sind, einen Mehrbetrag oder erhält etwas ausbezahlt.

Herr X. sitzt im Zug von Basel nach Olten. Er überlegt sich:

« Ich sollte eigentlich noch nach Aarau fahren. In Olten hätte ich direkten Anschluß, nun besitze ich aber kein Billet für diese Strecke. »

Er spricht mit dem Kondukteur und bekommt von ihm einen Ausweis, mit dem er im Zug nach Aarau sein Billet ohne Zuschlag lösen kann, freilich nur einfach, weil ein Kondukteur nie Retourbillette bei sich hat.

Beim Gesellschafts (=Kollektiv-) billet beträgt die Ermäßigung 35—50 %, je nach der Anzahl der beteiligten Personen. 1. Stufe: 4—14 Personen, 2. Stufe 15 bis 99 Personen.

* * *

Für viele regelmäßige Benützer der SBB sind die verbilligten Abonnemente ein wahrer Segen. Die Bundesbahnen geben folgende Abonnemente aus:
Streckenabonnemente für Fahrten auf der der gleichen Strecke, und zwar:

a) Für öfters wiederkehrende Fahrten.
b) Für tägliche Fahrten.

Netzabonnemente für unbeschänkte Fahrten, und zwar:

a) Abonnemente für beliebig zusammengestellte Strecken.

b) Generalabonnemente.

c) Abonnemente für halbe Billette.

Der Besitzer eines Abonnements, der Militärdienst leistet, kann sein Abonnement um die Dauer seines Dienstes verlängern lassen.

Die Eisenbahnabonnemente werden nicht etwa nur von Geschäftsreisenden, sondern unter Umständen auch von Privaten mit Vorteil benützt.

Frau Müller in Rheinfelden zum Beispiel fährt jede Woche mindestens zweimal zu ihrer verheirateten Tochter nach Basel, um die beiden kleinen Kinder zu hüten. Sie löst jedesmal für jede Fahrt ein Retourbillet für Fr. 2.05. Mit einem Abonnement zu zehn Retourfahrten pro Monat, welches auf Fr. 11.50 zu stehen kommt, würde sie pro Retourfahrt 94 Rappen ersparen.

Die Tochter einer Familie in St. Gallen besucht in Zürich einen dreimonatigen Spezialkochkurs. Das Wochenende möchte sie möglichst oft zu Hause verbringen. Die Eltern lösen ihr deshalb ein Abonnement zu 10 Retourfahrten innert 3 Monaten. Es kostet Fr. 61.50. Die Tochter fährt damit fast zur halben Taxe, da ein Retourbillet jedesmal auf Fr. 10.10 zu stehen käme.

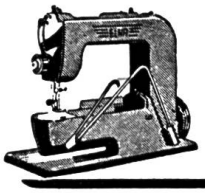
* * *

In jedem guten Geschäft haben alle Angestellten das Gefühl, es gehöre auch ein wenig ihnen. So geht es uns, die wir bei der SBB tätig sind, mit der Bahn und allem, was damit zusammenhängt. Dennoch wissen wir genau, daß alle Anlagen der Bahn, alles Wagenmaterial, alle schönen Bureaux und Bahnhöfe nur dazu da sind, um der Allgemeinheit zu nützen. Dieses Bewußtsein gibt den Ausschlag für das Verhalten sowohl des Bahngehilfen, der auf den Wagen das Gepäck zum Bahnwagen rollt, als auch des Bahnhofvorstandes mit der stolzen roten Kappe.

Die grüne Nähmaschine . . .

ELNA, ausschließlich in der Schweiz hergestellt von der TAVARO S. A., Genf, ist ein Meisterwerk der Präzisionsmechanik. Kein Wunder, daß allein in der Schweiz *im letzten Jahr über 10 000 Maschinen verkauft wurden!* Ihre Vorteile: modern, elegant, tragbar, praktisch zu versorgen, elektrisch, radiostörfrei und . . . die schwersten Mantelstoffe leicht bewältigend! Der Stromverbrauch ist nicht größer als der einer mittelstarken Glühbirne. Dazu: das eingebaute, elektrische Licht und vor allem . . . der freie Arm! . . . ein Vorteil, den nur die ELNA hat! Strümpfe können mit ihr ohne Rahmen gestopft und Ärmel und Hüte spielend genäht werden.) Unverbindliche Vorführung in Ihrem Heim oder bei der nächsten ELNA-Verkaufsstelle.

5 Jahre Garantie!



ELNA

sie näht . . . sie stopft . . . sie stickt

TAVARO-VERTRETUNG AG.

Basel	Gerbergasse 20	Tel. 37960
Bern	Casinoplatz 2	Tel. 30333
Biel	Ernst Schüler-Straße 2	Tel. 3814
Genf	Rue du Mont-Blanc 11	Tel. 27040
Lausanne	Place St-François 12 bis	Tel. 36561
Lugano	Via Nassa 5	Tel. 23115
Luzern	Pilatusstraße 11	Tel. 28788
St. Gallen	Bahnhofstraße 11	Tel. 31621
Sierre	Avenue du Marché	Tel. 51069
Zürich	Börsenstraße 18	Tel. 58755