

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 30 (1954-1955)
Heft: 5

Vorwort: Die Sonne scheint für alle Leut

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: 02.04.2026

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



ES ist eine unbestrittene Tatsache, daß sich in den letzten 50 Jahren unser Lebensstandard sehr stark gehoben hat. Merkwürdigerweise gibt es aber Lebensbezirke, in denen trotz des steigenden Wohlstandes eine eigentliche Proletarisierung erfolgte. Ein Beispiel dafür bietet der Verkehr in unsern großen Städten. Gewiß — die heutigen Großraumwagen und Trolleybusse sind in technischer Beziehung den hott-rigen kleinen Tramwagen aus dem Anfang des Jahrhunderts weit überlegen. Aber der Passagier hatte es Anno dazumal trotzdem viel, viel bequemer als heute.

SOGAR im alten Rößlitram, wie in den ersten, primitiven elektrischen Straßenbahnen, war es selbstverständlich, daß jedermann Anspruch auf einen Sitzplatz hatte. Es gab zwar auch damals Kinder und junge Männer, die es interessanter fanden, die Fahrt stehend auf dem hintern oder vordern Perron zu verbringen, Frauen aber und Herren eines gewissen Alters nahmen Sitzplätze ein, wie sie es heute noch täten, wenn die Möglichkeit dazu bestünde. Das galt auch für die sogenannten Stoßzeiten, das heißt für jene Stunden, wo die meisten Leute das Tram benützen müssen.

DAS hat sich, wie wir alle wissen, gründlich geändert. Vor Geschäftsbeginn und nach Geschäftsende darf man nicht darauf hoffen, einen Sitzplatz zu ergattern, sofern man nicht zufällig an einer Endstation einsteigt. Schwangere Mütter, Frauen mit Paketen, totmüde Verkäuferinnen, alte Herren, sie alle werden im flüssigen Fahrgastfluß durchgeschleust, zusammengedrückt wie Sardinen, ständig angetrieben durch den bald ungeduldigen, bald herablassend geduldigen Kondukteur auf seinem Thron.

WOHER kommen diese ebenso unwürdigen wie ungesunden Zustände? Ganz einfach davon, daß man nicht genügend Personal und

Wagenmaterial zur Verfügung hat. Diese Mehrausgabe aber wiederum nimmt man nicht auf sich, weil man sonst, um ein Defizit zu vermeiden, die Tramtaxen erhöhen müßte.

IN den meisten Städten hat die Erhöhung der Fahrpreise nicht Schritt gehalten mit der allgemeinen Teuerung — mit dem selbstverständlichen Ergebnis, daß die Leistung vermindert werden mußte. Diese Politik scheint sehr sozial, ist es aber in Tat und Wahrheit durchaus nicht. Es liegt hier ein ähnlicher Trugschluß vor wie bei der künstlichen Tiefhaltung der Mieten in Frankreich. Diese hat zum Ergebnis, daß zwar der Großteil der Bevölkerung billig, ja spottbillig wohnt, dafür aber in Behausungen, deren Zustand oft jeder Beschreibung spottet.

WOHL sind unsere städtischen Verkehrsmittel billig. Aber diese Billigkeit muß von den Benützern teuer erkaufte werden, nämlich mit einem Verschleiß an Gesundheit und Nervenkraft. Es gibt Unzählige, die täglich ein bis anderthalb Stunden in den überfüllten Straßenbahnen und Bussen zubringen müssen. Es wäre ihnen sicher besser gedient, sie müßten etwas mehr zahlen und würden dafür auf angenehmere Art befördert. Wenn trotzdem jede Tramtaxenerhöhung unpopulär ist, so kommt das daher, daß viele Menschen sich an die jetzigen Zustände so gewöhnt haben, daß ihnen das Verkehrte der Lage gar nicht mehr bewußt wird.

DASS in einem Lande wie Indien, das so arm ist, daß ein großer Teil der Bevölkerung nicht weiß, wo das Geld zur täglichen Nahrung hernehmen, Transportmittel vor allem billig sein müssen, ist einleuchtend. Daß aber ein so reiches Land wie die Schweiz sogar zur Zeit einer Hochkonjunktur im innerstädtischen Verkehr derart unwürdige Zustände duldet, läßt sich kaum begründen.