

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 35 (1959-1960)
Heft: 11

Artikel: Blick auf die Schweiz
Autor: Stickelberger, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1073422>

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>



Rudolf Stichelberger

EISENBAHNFREUNDLICHE SCHWEIZER

Die nimmermüde Statistik hat errechnet, daß wir Schweizer das eisenbahnfreundlichste Volk der Welt sind. Jeder Schweizer nämlich benützt durchschnittlich 50 Mal die Bahn. Auch die Japaner und die Tschechen sind häufig auf den Schienen, während die Nordamerikaner, auf den Kopf der Bevölkerung gerechnet, 21 Mal weniger auf der Eisenbahn anzutreffen sind als die Eidgenossen.

Das ist nicht verwunderlich. In den Vereinigten Staaten haben Auto und Flugzeug der Bahn schon seit langem als Verkehrsmittel den Vorrang abgenommen. Auf weite Strecken benützt man das Flugzeug oder den Überland-Bus, und für die Nähe besitzt jeder seinen eigenen Wagen.

Bei uns geht's der Eisenbahn besser. Sie denkt nicht daran, vor den jüngeren Verkehrsmitteln zu kapitulieren. Seit wenigen Wochen ist das gesamte Netz unserer Bundesbahnen elektrifiziert, nachdem die Linien von Oberglatt nach Niederweningen im Zürichbiet und von Cadenazzo im Tessin nach Luino umgebaut worden sind.

Damit ist die vierzigjährige gründliche Erneuerung unseres Bahnnetzes beendet. Denn die Elektrifizierung einer Linie bedeutet ja nicht einfach die Einrichtung einer Fahrleitung über den Schienen, sondern Unterbau, Geleise, vor allem auch Brücken und Sicherungsanlagen müssen überholt und oft völlig erneuert werden. Auch der aufmerksame Reisende ahnt zum Beispiel nicht, daß auf der genannten kurzen Strecke von Cadenazzo bis zur Landesgrenze 86 Eisenbahnbrücken nötig sind!

Die Schweizerischen Eisenbahnen haben in der ganzen Welt einen guten Ruf. Um ihn zu behalten, dürfen sie aber nicht beim Erreichten stehen bleiben. Generaldirektor Otto Wichser hat kürzlich vor den versammelten Eisenbahnern erläutert, was für die nahe Zukunft zu erreichen sei: Wichtigstes Ziel bleibt die Verkürzung der Reisezeit. Die Leichtschnellzüge,

welche die großen Städte des Landes in aufenthaltsloser Fahrt miteinander verbinden, sollen zum tragenden Rückgrat des gesamten Fahrplangefüges werden. Dabei bewähren sich die Pendelzüge, bei denen das Rangieren in den Kopfbahnhöfen wegfällt. Was das bedeutet, zeigt sich besonders deutlich auf der Strecke zwischen Zürich und Luzern. Die Fahrt selbst zwischen den beiden Städten dauert eine knappe Stunde; das «Hindengewäg und Vornedra» beim früher obligatorischen Lokomotivwechsel nahm jedesmal kostbare Minuten in Anspruch und belastete die ohnehin schon überbeanspruchten Kopfbahnhöfe. Jetzt fährt der Zug ein, entläßt die Passagiere, nimmt die neuen auf und fährt ohne jedes Manöver in der Gegenrichtung wieder davon. Auch die andern Schnellzüge, welche die zahlreichen kleineren Städte bedienen, und die gewöhnlichen Personenzüge sollen beschleunigt, die Anschlüsse verbessert werden.

Mit den leichten, komfortablen Pendelzügen, den selbstschließenden Türen und den ganz kurzen Haltezeiten leisten unsere Bahnen übrigens keine Pionierarbeit. In Holland hat sich das System der leichten Städteschnellzüge nach starrem Fahrplan seit Jahren, um nicht zu sagen: seit Jahrzehnten, eingelebt: Jede halbe Stunde fährt von Amsterdam ein rascher Zug nach Utrecht, dem Haag und Rotterdam; in den Stoßzeiten verkehren doppelt oder dreimal so viel Wagen wie in den flauen Stunden. Da selbstverständlich die ganze Strecke doppelspurig verläuft, und da keine Anschlüsse abgewartet werden, gibt es auch keine Verspätungen; Arbeitsbeginn und Abmachungen können von jedem genau berechnet und auch wirklich eingehalten werden.

Bis unsere Straßen so ausgebaut sind, daß man mit dem Auto auch in der Schweiz gleich rasch vorwärts kommt wie mit der Bahn, wird noch manches Jahr ins Land gehen.



Über 70% aller Kinder bis zum 15. Altersjahr weisen irgendwelche Fussdefekte milderer oder stärkeren Grades auf!

Schlecht angepasste oder vernachlässigte Schuhe sind die Hauptursache dieses Übels. Wenn man bedenkt, dass Fussdeformationen die Lage der Wirbelsäule und somit das Nervensystem des Menschen gefährden, so darf dieser Zustand als alarmierend bezeichnet werden. Dem zu begegnen, schufen *Bally*-Leistungskonstrukteure in gemeinsamer Forschungsarbeit mit Spezialärzten

BALLY MULTIFIT

Bally Multifit basiert auf dem Studium von mehreren tausend Kinderfüssen in der Schweiz.

Die perfekte Form allein genügt jedoch nicht!

Bally Multifit ist deshalb nicht nur in den gebräuchlichsten Grössen, sondern auch in verschiedenen *Weitungen* erhältlich.

Nur eine dieser Weitungen passt an den Fuss Ihres Kindes!

Bally Multifit wird unter Verwendung eines geprüften Messapparates anprobiert.

Damit ist die korrekte Wahl von Länge und Weite garantiert.