

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 36 (1960-1961)
Heft: 5

Artikel: Blick auf die Schweiz
Autor: Stickelberger, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1074208>

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

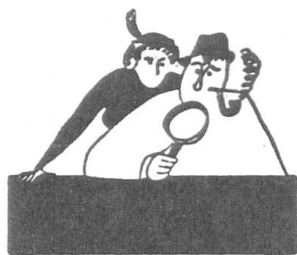
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 18.01.2026

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



Rudolf Stickelberger

FAHRPLANSORGEN

Vor einigen Monaten – wir freuten uns an dieser Stelle über solch weitsichtige Eisenbahnpolitik – erklärte ein SBB-Generaldirektor kurz und gut: «Wichtigstes Ziel bleibt die Verkürzung der Reisezeit.»

Der Fahrplan 1961/62, der am letzten Mai-sonntag in Kraft treten wird, kommt diesem wichtigsten Ziel allerdings nur ausnahmsweise entgegen. Zum Beispiel mit der Einführung der beiden Blitzzüge «Gottardo» und «Ticino», mit denen die Zürcher zweimal täglich Gelegenheit haben, in genau vier Stunden nach Mailand oder zurück zu fahren. Diese Luxus-Kompositionen mit Flugzeugkomfort – mit Luxuszuschlag – halten unterwegs bloß in Lugano und in Como; die lästige Station in Chiasso wird zum ersten Mal in der Geschichte der Gotthardbahn ausgeschaltet; die Paß- und Zollkontrolle erfolgt im fahrenden Zuge.

Im gesamtschweizerischen Fahrplan läßt sich die erstrebte Verkürzung der Reisezeit kaum feststellen. Im Gegenteil: recht viele Schnell- und Personenzüge wurden verlangsamt, Anschlüsse gebrochen. Selbstverständlich beruhen diese Verschlechterungen weder auf bösem Willen der Verwaltung noch auf Nachlässigkeit. Es hat sich nämlich – regelmäßige Eisenbahnbenutzer wissen ein Klage- liedlein darüber zu singen! – im Laufe der letzten Jahre gezeigt, daß gewisse Züge chronisch verspätet abfahren und eintreffen. Die Ursachen sind vielfältig und verschlungen: oft kommen internationale Züge zu spät auf den Grenzbahnhöfen an und ziehen dann unweigerlich eine Serie verspäteter Anschlüsse hinter sich her; Stationserneuerungen, Umbau auf Doppelspur, Neubau von dringend erwünschten Unter- und Überführungen zwingen zum vorsichtigen Langsamfahren.

Nachdem es erfahrungsgemäß bei aller Liebesmüh ausgeschlossen war, die möglichst knapp bemessenen Fahrzeiten einzuhalten, wurde nun der umgekehrte Weg eingeschlagen: die vorgeschriebenen Zeiten richten sich künf-

tig nach den Möglichkeiten unter Preisgabe einleuchtender Vorteile. So wird der Nachmittagsschnellzug über den Brünig den Anschluß von Spiez nicht mehr abwarten, und Touristen aus der Gegend von Montreux und dem Berner Oberland gelangen nicht mehr so rasch in die Fremdengebiete der Innerschweiz. Schade.

Am Exempel eines stark frequentierten Abendkurses sei die Problematik des «entspannten Fahrplanes» erläutert. Sehr viele Luzerner und Zuger, die in Zürich arbeiten oder studieren, benützen den «Schnellzug», der gegenwärtig Zürich um 18.33 Uhr verlassen und in Luzern um 19.39 anlangen sollte. Für eine 57 Kilometer messende Strecke bedeutet eine 66minütige Fahrzeit ohnehin keine Sonderleistung. Durch Häufung widriger Umstände gehört dieser Zug überdies zu den stets verspäteten. Hier wurde nun nach dem skizzierten System aus der Not eine fragwürdige Tugend gemacht: Ab nächsten Sommer muß er in Zürich zwei Minuten früher aus- und in Luzern sechs Minuten später einfahren. Da es gerade im gleichen geht, läßt man ihn inskünftig auf zwei zusätzlichen Zwischenstationen halten; «er nimmt Eilzugcharakter an», heißt es euphemistisch in der vorbereitenden Mitteilung. Auch diese vermehrten Halte sind übrigens typisch für die Entwicklung des Fahrplans. Den direkt beteiligten, auf dem Lande wohnenden Bahnbenutzern sind die umsteigefreien Möglichkeiten zwar zu gönnen; für die – viel zahlreicheren – Ganzstreckenfahrer jedoch solche, auf den ersten Blick unwesentlich erscheinende Verzögerungen ein Ärgernis, das, weil es sich für manche täglich wiederholt, zum Koller führen kann.

Der oben unter die Lupe genommene Abendzug von Luzern nach Zürich verkehrt übrigens seit dem Bau der durchgehenden Strecke. Nach dem Fahrplan von 1897 verließ er Zürich um 18.25 Uhr und dampfte um 19.47 Uhr in Luzern ein. Zeitgewinn nach den technischen Umwälzungen der letzten 64 Jahre: neun Minuten.

Auf den Winterstrassen

macht mir der

Herr J. Rapold, Glattbrugg, schreibt uns über seinen DAF Variomatic folgendes: «Es freut mich, Ihnen sagen zu können, dass ich mit meinem DAF sehr zufrieden bin und dass er mir vorzügliche Dienste leistet.

Da ich als junger Geschäftsmann beruflich stark beansprucht bin, schätze ich einen Wagen, der so mühelos einfach zu fahren ist wie der DAF. Mein täglicher Weg zur Arbeit führt mich von einem Zürcher Stadtende zum andern. Im DAF ist diese Fahrt quer durch die Stadt direkt ein Vergnügen und keine Anstrengung.

Am Wochenende fahre ich gern mit meiner Frau und den beiden Buben über Land. Die ganze Familie ist von DAF begeistert.

Auf den Winterstrassen macht mir der DAF am meisten Spass. Letzten Winter in Arosa habe ich die selbstsperrende Differentialwirkung des Variomatic schätzen gelernt. Auch wenn alle andern im Schnee stecken blieben oder auf der glatten Strasse Schwierigkeiten hatten, zog der DAF sicher davon. Hier hat uns mancher neidvoll nachgeschaut!

Ich habe nun an die 20 000 DAF-Kilometer hinter mir und glaube sagen zu dürfen, dass der DAF wirklich *das* Automobil für modern eingestellte Menschen ist.»

Dieses Schreiben erübrigt jeden Kommentar.

Verlangen Sie mit untenstehendem Coupon das Heft «Glückliche Besitzer schreiben uns».

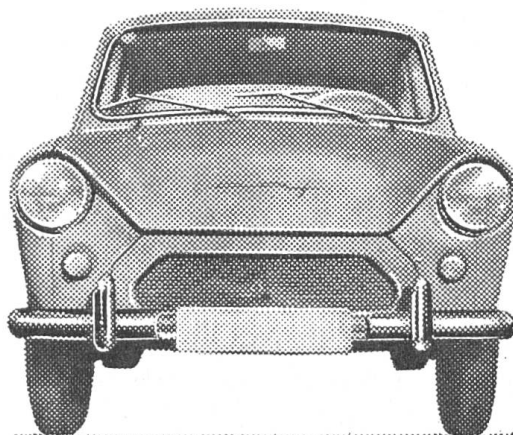


AUTOMOBILWERKE FRANZ AG ZÜRICH

Badenerstrasse 313 Tel. 051 / 52 33 44
und weitere Vertreter in der ganzen Schweiz



am meisten Spass



— — — — — COUPON — — — — —

Automobilwerke Franz AG, Werbe-
abteilung, Postfach Zürich 40:
Senden Sie mir bitte unverbindlich das
Heft über DAF Variomatic "Glück-
liche Besitzer schreiben uns". 1

Name/Vorname:

Strasse:

Ort: