

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1952)

**Heft:** 5

**Artikel:** Frohe Fahrt mit den Schweizer Bahnen

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-775098>

### **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**

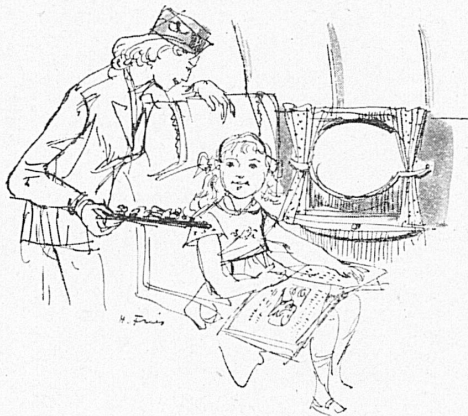
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.01.2026

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

# DIE JUGEND UND DAS FLUGZEUG

Wo wäre das Kind, das niemals den Wunsch gehabt hätte, einmal in einem Flugzeug zu sitzen und sich über die höchsten Berge und tiefsten Seen, über Städte, Wälder und Flüsse durch die Lüfte tragen zu lassen und wenn möglich irgendwo im Schlaraffenland zu landen? Vom «fliegenden Teppich» der Märchenwelt bis zum modernen Riesenflugzeug ist jedoch ein gewaltiger Schritt, der uns aus dem



Reich der Phantasie in die Wirklichkeit zurück-bringt.

Die Jugend, besonders aber die Knaben, sind seit jeher für die Fliegerei begeistert. Alles, was irgendwie mit dem Fliegen zu tun hat, übt auf sie eine unwiderstehliche Anziehungskraft aus. Aber auch die Luftfahrt ist noch jung – sie ist erst etwa dreißig Jahre alt – und paßt ganz in die für die Jugend bezeichnende Sturm- und Drangzeit. Gerade die Jungen waren es, die schon zu allen Zeiten und auf jedem Gebiet Pionierleistungen vollbrachten. Das schweizerische Luftfahrtswesen hat eine ganze Reihe von Musterbeispielen aufzuweisen: Oskar

Bider bestand mit 21, Walter Mittelholzer mit 23, Burkhard mit 23, Comte mit 18, Durafour mit 22, Failloubaz mit 18 und Gsell mit 22 Jahren das Fliegerbrevet. Heute, da die abenteuerliche Fliegerei von gestern zu einer eigentlichen Wissenschaft geworden ist und noch unbegrenzte Möglichkeiten vor sich hat, ist der ohnehin für die Technik begeisterten Jugend ein neues Tätigkeitsfeld erschlossen worden. Ungezählt sind die Jungen, die Pilot oder Funker, Navigator oder Flugkapitän werden möchten. Die Zahl der Mädchen, die dereinst den Beruf einer Stewardess ausüben möchten, ist Legion.

Die Luft, das Weltmeer unserer Zeit, ist der unbegrenzte Lebensraum des Flugzeuges und des Pioniergeistes kommender Generationen. Es ist aber nicht einfach, von der Luft allein zu leben. Und es ist auch nicht einfach, in irgendeiner Form ein moderner «Luftkutscher» zu werden. An das fliegende Personal der Luftverkehrsgesellschaften werden große Anforderungen gestellt.

Wer Pilot werden will, muß zuerst das Handwerk eines Technikers, eines Ingenieurs, eines Mechanikers oder einen ähnlichen Beruf erlernen. Sodann wird sich ein Pilotenkandidat beim Militär zur Fliegertruppe melden, Unteroffizier und schließlich Offizier werden müssen. Nach erfolgreich bestandener Pilotenschule muß er während dreier Jahre Militärfieger gewesen sein, bevor er sich bei unserer Swissair als Linienspilot melden könnte. Die Swissair wird jedoch nicht von heute auf morgen einem Neuling in der Verkehrsfluffahrt ihre Passagiere und Flugzeuge anvertrauen. Vorher muß noch ein einjähriger Instruktionkurs absolviert werden, weshalb kein noch so guter Militärpilot hoffen kann, vor seinem 25. oder 26. Lebensjahr sein Berufsziel zu erreichen. Es ist ein langer und mühseliger, aber auch ein dankbarer und interessanter Weg zu dieser verantwortungsvollen Lebensaufgabe. Das Flugwesen zieht jedoch nicht nur jene an, die ihm dienen wollen. Luftreisen von Kontinent zu Kontinent sind heute an der Tagesordnung, und wie viel lehrreicher würde die

Geographie in der Schule, wenn sie vom Flugzeug aus gelehrt würde!

Wie unendlich einfacher, rascher und interessanter ist doch eine Luftreise, besonders wenn sie in Begleitung von Kindern unternommen wird! Ohne Umsteigen und ohne Sorgen über das Gepäck kann man sich auf dem schnellsten Wege nach seinem Bestimmungsort begeben. Und was für ein Erlebnis ist doch ein Flug nicht nur für die Erwachsenen, sondern vor allem auch für Kinder! Die Luftverkehrsgesellschaften, darunter auch unsere Swissair, haben diesem Bedürfnis durch die Einführung von verbilligten Flugpreisen für Kleinkinder, Schüler und Studenten Rechnung getragen. Den jungen Menschen soll nicht nur der Weg in die weite Welt erleichtert werden. Es soll der Jugend, den Trägern des Schicksals der Welt von morgen, jede Möglichkeit gegeben werden, zur Völkerverständigung beizutragen. Wenn das Flugzeug als Mittel zu diesem Zweck dienen kann, so wird es als friedliches Transportmittel seinen vornehmsten Zweck erfüllen, und die Jugend wird ihm dafür Dank wissen.

Zeichnungen von Hanny Fries



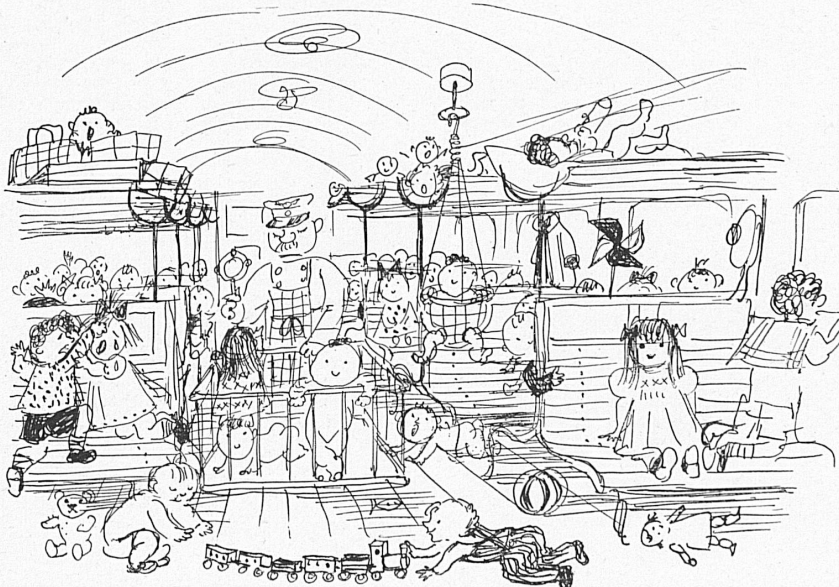
## FROHE FAHRT MIT DEN SCHWEIZER BAHNEN

So sehr die Jugend naturgemäß die Geborgenheit in der Familie, im «warmen Nest» zu schätzen weiß, ist ihr doch auch ein starker Drang eigen, Neues und Unbekanntes kennen zu lernen. Wo wäre dies besser möglich als

auf Reisen? Jugend und Reiselust sind zwei beinahe untrennbare Begriffe.

Wie in kaum einem andern Land stehen in der Schweiz die Transportunternehmungen diesem Reisebedürfnis verständnisvoll gegenüber. Ins-

besondere suchen sie zu erreichen, daß die Befriedigung der Reiselust nicht den Kindern aus vermöglichen Kreisen vorbehalten bleibt. Bis zum vollendeten sechsten Altersjahr reisen Kinder unentgeltlich. Diese Regelung kommt sicher nicht nur den Kleinkindern zugut, sondern den Familien mit Kleinkindern ganz allgemein, wobei auch die älteren Kinder häufiger zu einer Ausflugs- oder Besuchsreise kommen. Beides muß nämlich aus dem gleichen Budget bestritten werden. Zudem sind die über sechs Jahre alten Kinder bis zum vollendeten 16. Altersjahr berechtigt, mit halben Billetten zu fahren. Ja, wenn eine Familie gemeinsam reist, können sogar zwei Kinder von 6 bis 16 Jahren zusammen mit einem halben Billet fahren. Die Vergünstigung der Fahrt zum halben Preis beschränkt sich nicht etwa auf gewöhnliche Billette, sondern kann auch auf Sonntagsbilletten, Ferienbilletten und z.T. sogar bei Abonnements beansprucht werden. Auch für Kinder, die mit ihrer Familie verhältnismäßig häufig reisen, ist regelmäßig der Schulausflug ein ganz besonderes Ereignis. Hiefür, wie auch für Ferienkolonien und Jugendgruppen räumen die schweizerischen Transportunternehmungen besonders günstige Fahrpreise ein. Bei Beteiligung von mindestens fünf Jugendlichen in Begleitung eines Erwach-



Das Kinderparadies der SBB nach der Idee von Hans Fischer. – Le «paradis des enfants» des CFF d'après une idée de Hans Fischer.

senen bezahlen Kinder bis zum 16. Altersjahr nur 30%, Jugendliche von 16 bis 20 Jahren 50% der gewöhnlichen Fahrpreise. Sofern sich Schulen und Jugendgruppen rechtzeitig zur Reise anmelden, werden ihnen überdies die Plätze für die ganze Reise frei gehalten. Der jugendliche Sturm und Drang beim Einsteigen wäre also in den meisten Fällen nicht notwendig. Er ist aber wohl auch der Ausdruck von Freude und Begeisterung über die Reiseerlebnisse, die der Jugend durch die günstigen Transportbedingungen vermittelt werden. Nicht alle Tage kann sich jedoch die Jugend

den Vergnügungsreisen hingeben. Der Ernst des Lebens verlangt gewissenhafte Vorbereitung in Schule und Berufslehre. Auch hierfür hilft die Bahn dort, wo die nötigen Ausbildungsmöglichkeiten am Wohnort fehlen. An Schüler und Lehrlinge werden die an sich bereits sehr vorteilhaften Streckenabonnemente für tägliche Fahrten oder für gelegentliche Fahrten (für Kursbesuche oder Besuch der Angehörigen durch auswärtswohnende Schüler oder Lehrlinge) mit einer Ermäßigung von 45% abgegeben. Mit dem für unbeschränkte Fahrten gültigen Abonnement der Serie 20 kostet z.B.

eine Fahrt auf 15 km Entfernung 17 Rappen. Das Bedürfnis nach Schüler- und Lehrlingsabonnementen ist insbesondere mit der Auflockerung im Städtebau beträchtlich gestiegen. So wurden 1950 über 400 000 Abonnementskarten an Schüler und Lehrlinge abgegeben. Die öffentlichen Transportunternehmungen kommen somit der Jugend für alle ihre Reisebedürfnisse ganz besonders entgegen. Mag auch trotzdem nicht über allen Reisen eitel Poesie liegen, so verbürgt allein schon diese Vorzugsstellung der Jugend sicherlich eine frohe Fahrt. Fl.

## VOM NEUEN FAHRPLAN DER EISENBAHNEN

Am Sonntag, den 18. Mai, tritt der neue Jahresfahrplan der europäischen Eisenbahnverwaltungen in Kraft. Die jährlich wiederkehrende internationale Fahrplankonferenz hat im vergangenen Herbst unter dem Vorsitz der Schweizerischen Bundesbahnen in Oslo den Durchlauf der europäischen Expreßzüge und überhaupt aller internationalen Wagenkurse geregelt. Daß rund 50% sämtlicher zwischenstaatlicher Eisenbahnverbindungen das Gebiet der Schweiz berühren, beweist schlagend die Wichtigkeit des eidgenössischen Schienennetzes für den europäischen Eisenbahnverkehr.

Wiederum haben sich die Zufahrten der großen Durchgangszüge aus allen Teilen des Kontinents in unser Land in mancher Hinsicht verbessert: Die Durchschnittsgeschwindigkeiten sind weiter angewachsen, die Zahl der Verbindungen hat sich im allgemeinen vermehrt, und die Anschlüsse auf Umsteigestationen sind besser und zahlreicher geworden. In Frankreich hat insbesondere der durchgehende elektrische Betrieb der Linie Paris-Dijon viele Fahrzeitverbesserungen auch für die Reisezüge nach der Schweiz gebracht. In ähnlicher Weise lassen sich bei den Verbindungen mit Holland Zeitersparnisse erzielen: sowohl der Saison-Nachtschnellzug Amsterdam-Basel im Sommer als der Tagesschnellzug Basel-Amsterdam werden in ihrer Fahrt um rund 30 Minuten beschleunigt.

Besonders zahlreiche Änderungen und Verbesserungen des Fahrplans bringt auch heuer wie schon letztes Jahr der Verkehr mit Deutschland. Zunächst wird als Entlastung des ausgezeichnet eingeführten «Rheingold»-Expreßzuges ein neues Zugpaar 1./2. Klasse mit Speisewagen auf der Strecke Hoek van Holland-Basel SBB eingelegt. Dieser unter der Bezeichnung «Rheinpfel» verkehrende Expreßzug verläßt Hoek van Holland im Anschluß an die Nachtverbindung von London-Harwich um 6.25 Uhr, Rotterdam DP um 6.48, Köln um 10.25 und erreicht Basel Bad. Bf. um 16.53, Basel SBB um 17.19 Uhr. Der Gegenläufer verläßt Basel SBB um 11.55 Uhr und erreicht Hoek van Holland zum Anschluß ans Nachtschiff nach Harwich-London um 23.28 Uhr. – In ähnlicher Weise wird dem «Skandinavien-Italien-Expreß» ein durch die Nacht verkehrendes Entlastungszugpaar mit der Bezeichnung «Helvetia-Expreß» zur Seite gestellt. – Über Schaffhausen verkehrt ein neues Zugpaar Hamburg-Genua und umgekehrt. Ferner wird während der Sommer- und Wintersaison im Zusammenhang mit diesem Zuglauf eine durchgehende Verbindung Hamburg-Chur und zurück über Singen-Konstanz-Kreuzlingen-Romanshorn-Arbon-Rorschach geschaffen; die Rhätische Bahn vermittelt ab Landquart und Chur direkte Anschlüsse nach Davos, Arosa und dem Engadin. Mit Italien hat sich der Reiseverkehr dermaßen

entwickelt, daß verschiedene Gotthardschnellzüge von und nach Zürich und Basel wieder getrennt geführt werden. Mit Zürich entstehen dadurch einige bessere Verbindungen, so besonders mit den Mittagsschnellzügen 158 und 167: Zürich ab 9.39, Chiasso an 13.10, Milano an 15.05; Milano ab 13.15, Chiasso ab 14.32, Zürich BH an 19.11 Uhr. Auf der Simplonroute wird das Leichtschnellzugpaar Genf-Milano-Genf künftig durchgehend mit schweizerischen Leichtstahlwagen in verbessertem Fahrplan geführt: Genf-Cornavin ab 6.10, Lausanne ab 6.50, Milano an 11.10; Milano ab 19.00, Lausanne an 23.23, Genf an 24.00 Uhr. Auch ein Entlastungszugpaar Paris-Milano via Vallorbe-Simplon vermag vom Juli bis anfangs September sowohl dem internationalen als dem schweizerischen Verkehr zu dienen: Paris ab 23.45, Lausanne ab 8.05, Brig 10.31, Milano an 13.25; Milano ab 16.40, Lausanne 22.14, Paris-Lyon an 5.55 Uhr. Im internen Verkehr der Schweizer Bahnen sind im allgemeinen keine bedeutenden Änderungen zu verzeichnen; immerhin werden auch hier überall, wo es sich im Rahmen der betriebswirtschaftlichen Nützlichkeit verantworten läßt, neue Züge eingelegt oder Anschlüsse bisheriger Verbindungen verbessert. Auf alle Fälle kommt der neue Fahrplan unserer öffentlichen Verkehrsmittel allen Ansprüchen des Tourismus und der Berufreisenden so umfassend als nur immer möglich entgegen. Gute Reise! H. S.

## LE COMPTOIR DE NEUCHÂTEL 1952

ouvrira ses portes du 28 mai au 9 juin

Construit au centre de la ville, face au port et dans un sympathique milieu de verdure, le Comptoir de Neuchâtel – créé en 1925 – aura lieu cette année du 28 mai au 9 juin. Cette exposition de l'industrie, de l'artisanat et du commerce est une manifestation économique destinée à entretenir la confiance entre ceux qui s'efforcent de procurer à la collectivité son confort, sa subsistance et sa prospérité; utile et nécessaire en période normale, le Comptoir de Neuchâtel cherche également à être un tonique qui relève les énergies et inocule dans le corps économique le sérum du courage et de l'audace.

Il réunira cette année plus de 300 exposants répartis sur une surface de 10 500 m<sup>2</sup> dont 6500 m<sup>2</sup> de constructions spéciales. De nom-

breuses attractions sont prévues: signalons tout d'abord, dans la halle d'entrée à la gloire de l'horlogerie et de la mode, les 24 girostands, construction qui fut l'une des principales révelations des foires internationales de Bruxelles, Stockholm, Milan et Francfort; elle permet aux visiteurs de voir défiler les stands devant eux grâce à un ingénieux système de télétransporteur. Ensuite, on pourra voir l'homme de verre – qui fut une des grandes attractions du Comptoir de Lausanne – ainsi que le traditionnel village neuchâtelois, nettement amélioré. Signalons également le 4<sup>e</sup> Salon des Beaux-Arts, réunissant les meilleures œuvres récentes des artistes du pays.

Plus de 100 000 visiteurs sont attendus à Neuchâtel du 28 mai au 9 juin, tout sera mis en

œuvre pour qu'ils remportent de leur visite à la «perle du Jura suisse» un souvenir vivant et lumineux.

Le Comptoir de Neuchâtel est situé près du port. Das Comptoir von Neuchâtel liegt unmittelbar beim Hafen.

