Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 5 (1931)
Heft: 4

Artikel: Le Rheingold-Express
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-780645

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: 10.07.2025

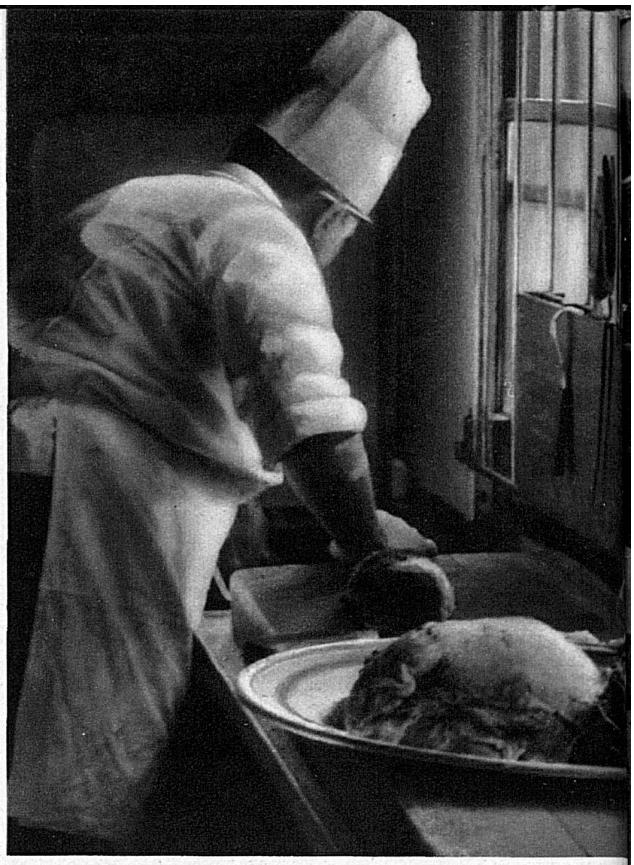
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

que d'un espace fort restreint, mais c'est un grand artiste !

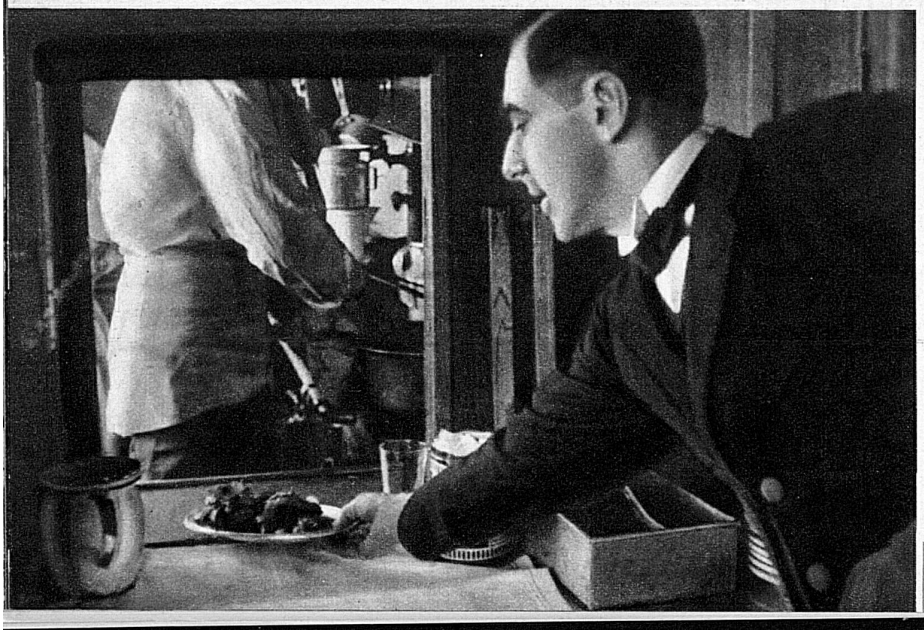
Le Rheingold-Express

Quand on se trouve en gare de Bâle à 9 h. du matin ou à 7 h. du soir, on voit arriver, s'arrêter quelques minutes, puis repartir un train qui retient tous les regards par l'impression de luxe qui s'en dégage. C'est le Rheingold-Express, qui conduit en Suisse ses hôtes d'Angleterre, de Hollande et d'Allemagne, ou qui les ramène dans leur pays après un séjour dans les Alpes. Il n'y a pas longtemps que ce train a été créé, mais il jouit déjà d'une grande vogue parmi les voyageurs internationaux, et l'Allemagne, qui en est propriétaire, n'hésite pas à proclamer que le Rheingold-Express est le train de luxe le mieux aménagé de tout le Reich. Cela n'étonnera ni ceux qui ont eu l'occasion de le visiter, ni ceux qui ont eu le plaisir de l'utiliser.

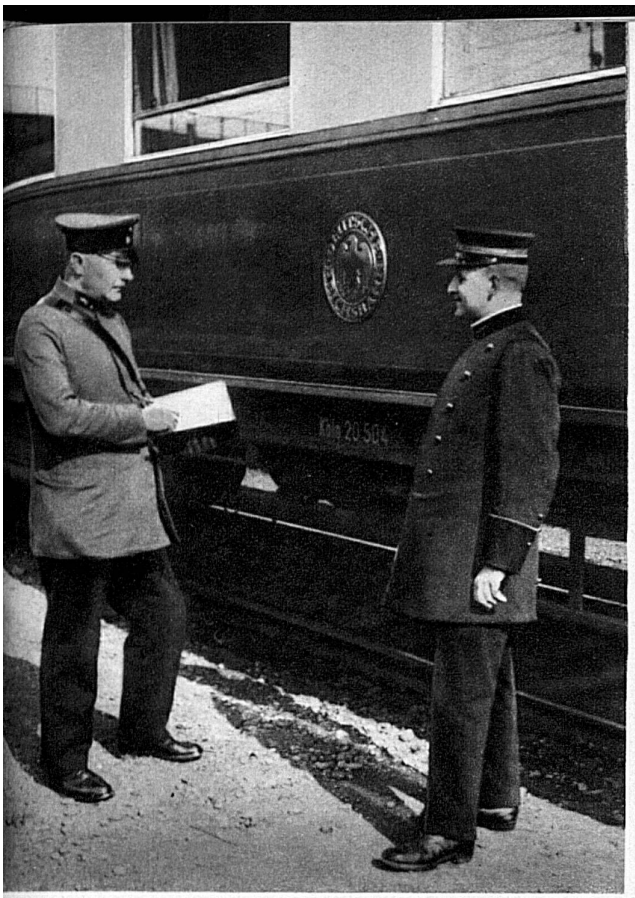
Le Rheingold-Express est composé exclusivement de somptueuses voitures de Ire et de IIe classe, dont la teinte extérieure, violet et crème, frappe vivement le regard et annonce déjà le confort princier qu'on trouve à l'intérieur. Tout l'effort des constructeurs a consisté à donner au voyageur l'illusion qu'il a emporté son «home» avec soi. Un voyage n'est agréable que dans la mesure où l'on n'est pas dérangé dans ses habitudes et où l'on continue pendant le trajet de chemin de fer à jouir des commodités de la maison. Les voitures du Rheingold-Express offrent ces avantages à un degré qui n'avait pas été atteint jusqu'à ce jour. Dans les voitures de Ire classe, où tout est lumière, richesse, propreté, il n'y a que quelques fauteuils mobiles, qu'on déplace à son gré, qu'on glisse près de la fenêtre pour admirer le paysage ou lire, ou qu'on dispose autour de la table pour entretenir la conversation, jouer aux cartes, fumer ou manger. Car, dans ce train, une voiture sur deux possède une cuisine, grâce à laquelle on peut prendre ses repas dans la voiture sans quitter sa place, et obtenir, à n'importe quel moment de la journée, les consommations et les mets que l'on désire. Les voitures de IIe classe offrent les mêmes avantages, sauf que les fauteuils sont fixes, et que l'aménagement intérieur est un peu différent. Pour que les voyageurs ne soient pas importunés par leurs bagages,



Les voitures de IIme classe, larges, spacieuses, avec leurs fauteuils fixes et profonds, sont, elles aussi, extrêmement confortables



Les cuisines du Rheingold-Express préparent aussi de petits plats spéciaux à l'intention des gourmets



soins du sous-chef de gare suisse, qui en prend charge

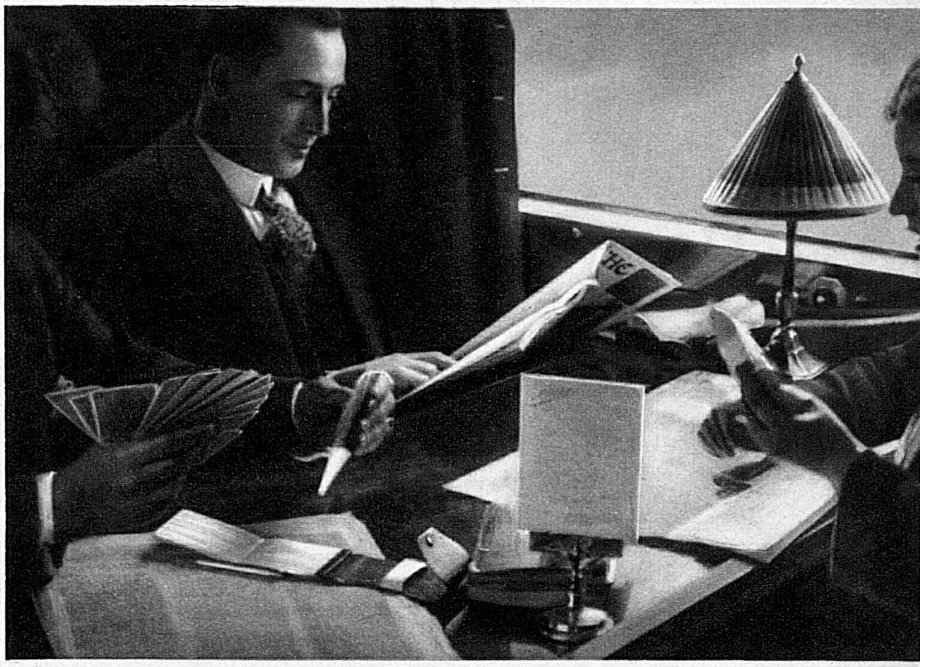
Grâce à cette heureuse disposition, le voyageur, attentif à sa fenêtre, ne perd rien du spectacle qui se déroule sous ses yeux. De Hoek van Holland à Bâle, le Rheingold-Express suit la rive du Rhin si fidèlement que le voyageur a constamment sous les yeux le fleuve légendaire au bord duquel s'égrènent tant de cités illustres par leur histoire ou leur activité. Après la vision romantique des plaines hollandaises, avec leurs tulipes et leurs moulins à vent, voici la forêt des cheminées d'usines de Düsseldorf, mais, aussitôt après, se dresse vers le ciel, comme une protestation, les clochers de la cathédrale de Cologne. On traverse ensuite les incomparables paysages des vignobles rhénans, pour atteindre enfin Bâle, d'où l'on cherche déjà dans le lointain les premiers sommets des Alpes.

Pour l'homme d'affaires par la rapidité du voyage, pour l'homme cultivé par les contrées évocatrices qu'il rencontre sur sa route, et pour tout le monde par le confort qu'on y trouve, le Rheingold-Express est certainement destiné à devenir un des grands rapides européens. On sera étonné d'apprendre que, pour utiliser le Rheingold-Express, il suffit de se munir de billets ordinaires de Ire ou de IIe classe, auxquels vient s'ajouter un léger supplément de quelques francs. *B.*

Phot. Dr. P. Wolf

chaque voiture possède un local spécial destiné au dépôt des colis à la main.

Certes, on se trouve merveilleusement à l'aise dans les voitures-salons-restaurants du Rheingold-Express, mais certains l'apprécient surtout pour son itinéraire et sa rapidité. Le train est séparé d'abord en deux branches, dont l'une part de Hoek van Holland et l'autre d'Amsterdam. Elles se rejoignent à Utrecht et restent soudées jusqu'à Bâle, où elles se disloquent de nouveau pour aller l'une à Zurich et l'autre, mais en été seulement, à Lucerne. Ce trajet de 900 km environ, au cours duquel le train ne



Les jeux, la lecture, la conversation, les repas, la vue du paysage abrègent la durée du voyage

fait qu'une dizaine d'arrêts, est couvert en douze heures, grâce aux locomotives construites spécialement pour le service du Rheingold-Express et pouvant marcher à une vitesse de 100 km/h. Pendant tout le voyage, la locomotive du train n'est relevée qu'une seule fois, à Mannheim.

Certaines personnes très pressées préfèrent utiliser les trains de nuit pour gagner du temps, mais en général on aime mieux voyager de jour. Or, le Rheingold-Express suit un horaire qui le fait partir avec le lever du soleil et le fait parvenir à destination à la tombée de la nuit,

C'est avec le sourire qu'on règle l'addition, tant elle est modérée