Zürich-Genf-Zürich

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1936)**

Heft 8

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-779444

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Auf dem Chasseral – Sur le Chasseral

Zürich – Genf – Zürich

Werktags jeden Morgen und jeden Abend eilen stets voll besetzt Leichtschnellzüge in weniger als 3½ Stunden in rasender Fahrt von Zürich nach Genf und in der gleichen Zeit von Genf nach Zürich. Wir haben nun auch unsere « grands rapides » und « direttissimi ». Es sind die mit dem Sommerfahrplan 1936 ins Leben gerufenen, längst erwarteten Städteschnellzüge, ein Prunkstück im modernisierten Personenzugbetrieb der Bundesbahnen. Tempo, Tempo! lautet das Motto dieser Züge, die sich auf ihrer rasenden Fahrt durchs Land bloss in Bern und in Lausanne eine Atempause von nur zwei Minuten gönnen und dem Fahrgast auf den Zwischenstationen keine Zeit zum Fackeln lassen. Rasch heisst es aus- und einsteigen! Auch der Reisende muss Tempo halten! Kaum ist man im Zug, rennt er schon wieder zur Bahnhofhalle hinaus. Glänzend halten die dem Blitzzug vorgespannten prächtigen elektrischen Schienenrenner die knappe Fahrzeit ein, und das will etwas heissen auf der 280 km langen, an Kurven und Steigungen reichen Strecke.

Die Blitzverbindung hat, wie zu erwarten war, sofort grossen Anklang in der Geschäftswelt gefunden. Trotz der hohen Fahrgeschwindigkeit, die vielerorts auf offener Strecke 110 km/h. beträgt, fährt man ruhig und weich in dem kurzen, in der Regel bloss aus einem Gepäckwagen, zwei vierachsigen Drittklasswagen und einem vierachsigen Zweitklasswagen bestehenden Zug. Die geräumigen, schönen Personenwagen gehören zu den besten Läufern des neuern Wagenparks der Bundesbahnen.

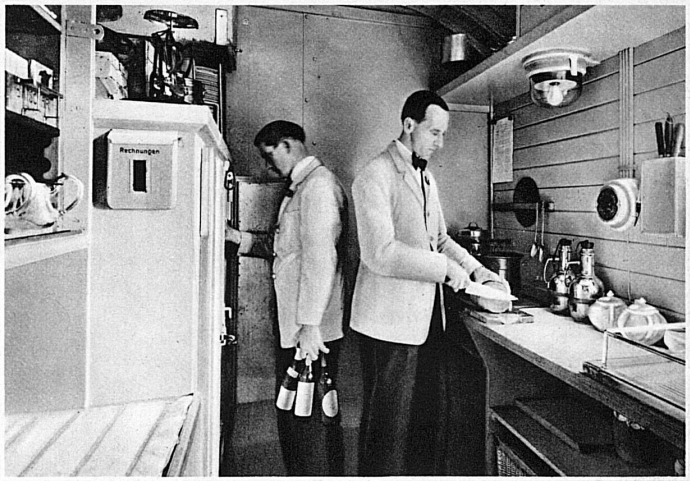
Da man selbst auf Blitzfahrten, besonders wenn sie mehrere Stunden dauern, Hunger und Durst kriegt und sich infolgedessen bei männiglich der Wunsch nach einem bescheideneren Imbiss und einem kleinern erfrischenden Trunk regt, als Überbrückung zum später an Ort und Ziel folgenden substantielleren Mahl, ist auch für die Befriedigung dieser Bedürfnisse des

Mit dem neuen Blitzzug der SBB in 3 Stunden 25 Minuten von Zürich nach Genf – De Zurich à Genève en 3 heures 25 minutes avec le nouveau train-éclair des CFF

Im komfortablen Abteil wird Ihnen eine Erfrischung serviert – Des rafraîchissements vous sont servis dans un compartiment des plus confortables

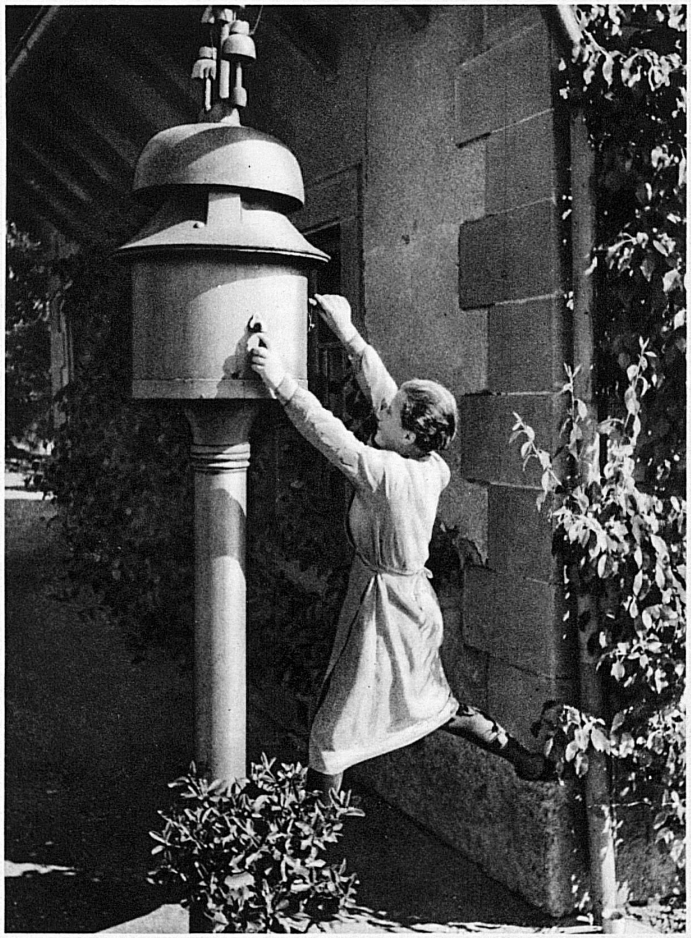
Fahrgastes bestens gesorgt. Allerdings erlaubt die Beschränkung des Zugsgewichtes auf normal 150 Tonnen nicht, dem Städteschnellzug noch einen schweren Speisewagen anzuhängen. Um dennoch den Fahrgästen die Annehmlichkeit des fahrenden Restaurationsbetriebes bieten zu können, haben die Bundesbahnen einfach Küche und Speisesaal in den Zug selber verlegt und zu diesem Zweck im Gepäckwagen eine mit allen modernen Chikanen versehene, räumlich bis aufs äusserste, geradezu raffiniert ausgenützte Kleinküche eingerichtet und die Drittklasswagen mit kleinen Tischchen ausgerüstet, die gerade so gross sind, dass hierauf ein Teller und eine Tasse Platz finden. Bei Nichtgebrauch werden die Tischchen auf der Gangseite unter den Sitzen befestigt. Im Zweitklasswagen begnügt man sich vorläufig mit den schon vorhandenen Klapptischen an der Fensterseite. So können die Fahrgäste an ihren Plätzen bedient werden. Ihre Wünsche nehmen zwei freundliche, adrette Kellner entgegen, die Speise und Trank mit überzeugender Virtuosität durch die Wagen balancieren. Den Restaurationsbetrieb besorgt die schweizerische Speisewagengesellschaft.

Mit dem Schnellverkehr Zürich - Genf - Zürich werden die Bundesbahnen wertvolle praktische Erfahrungen sammeln können, die für die Ausstattung der beiden, im nächsten Frühjahr in den Betrieb gelangenden elektrischen Leichttriebwagenzüge und bei der Ausdehnung des Städteschnellverkehrs auf andere Hauptlinien Verwertung finden werden. Denn die heute verkehrenden Städteschnellzüge Zürich - Genf - Zürich dürften bloss ein Anfang auf diesem Gebiete sein. Wenigstens denkt so das Reisepublikum. G.



Die Küche im Gepäckwagen – La cuisine dans le fourgon à bagages

Die Einführung der Leichttriebwagen und Leichtschnellzüge, die Umwandlung bestehender, in der Frequenz wenig schwankender Schnellzüge in Leichtzüge und Beschleunigung der Personenzüge durch teilweise Verkürzung der Aufenthalte hat sehr erhebliche Verbesserungen im Schweizer Fahrplan 1936/1937 ermöglicht. Von den sechs Leichttriebwagen der S B B werden drei in den fahrplanmässigen Betrieb eingespannt, drei als Reserve und für Gesellschaftsfahrten den Kreisverwaltungen zur Verfügung gestellt. (Die Anregung der Berner Alpenbahngesellschaft, die Leichttriebwagen für Gesellschaftsfahrten zu verwenden, hat überall Anklang gefunden.) Die Leistungen der fahrplanmässigen Leichttriebwagen der S B B betragen insgesamt 1919 km pro Tag, wovon 1573 km neue Leistungen sind. Zu den neu eingeführten Leichtschnellzügen Zürich - Genf - Zürich gesellen sich in Leichtzüge umgewandelte bisherige Schnellzüge auf den Strecken Zürich - Chur, St. Gallen - Zürich, Winterthur - Romanshorn, Romanshorn - Zürich, Bern - Thun - Interlaken. Die Zeiteinsparungen bei den Personenzügen belaufen sich pro Jahr auf 32,000 Zugstunden, die Mehrleistungen betragen auf dem gesamten S B B-Netz, alle Zugsarten des Personenverkehrs eingerechnet, jährlich total 1,631,042 Zugskilometer.



Manchmal pressiert es – Où il s'agit de faire vite