

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 1 (1927)
Heft: 5

Rubrik: Verkehr = Trafic

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: 19.01.2026

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

Das Gesichtchen verdüstert sich. Was konnte das sein — war irgendein Irrtum geschehen? Warum sollte er nicht sagen, dass er vier Jahre alt sei? Was hatte Mama gesagt? Nein, nicht vier, erst dreieinhalb? Aber das war ja gar nicht wahr! Das war ja — aber das war ja wohl nicht möglich, Mama, die doch zu ihm so oft sagte, dass man nicht eine Unwahrheit sagen dürfe, sie log doch nicht? — Tiefes Sinnen. Erst nach dem Aussteigen, als Mutter ihn an der Hand nimmt und mit ihm die Allee entlang wandert, kommt die Erklärung:

«Weisst du, wenn ich gesagt hätte, dass du vier Jahre alt seiest, so hätte ich für dich auch ein Billett kaufen müssen, so aber nicht, und so hab' ich die 80 Rp. erspart, die es gekostet hätte. Du kannst noch manchmal ohne Billett fahren, musst dich nur immer ein bisschen klein machen, wenn der Kondukteur kommt. — So, und jetzt sei wieder lustig. Was hast du denn, — du warst doch so fröhlich, als wir fortgingen? Ist dir nicht wohl?»

Nein, ihm ist nicht wohl. Er möchte am liebsten auf die Erde liegen und weinen, weinen und toben. Ihm ist entsetzlich zumute. Die Mutter versucht's mit Schmeichelreden, mit Strenge, alles umsonst, das Kind ist wie umgewandelt, schweigsam, in sich gekehrt, ganz still, auch während des Besuches; es stellt nichts an, es plaudert nicht drein, «er hat sich gebessert», meint die Tante

und lobt ihn. Er ist still auch auf der Heimfahrt, trotzig still, gibt der Mutter nicht die Hand, fliegt dem Vater nicht an den Hals, und als er im Bette liegt, bricht er in unstillbares, krampfhaftes Schluchzen aus, von dem erst der Schlaf ihn erlöst, sein letztes Wort war: «Nie, nie mehr will ich Eisenbahn fahren!»

«Was ist mit dem Kinde?» fragt in der Wohnstube bestürzt der Vater, «es kam schon so merkwürdig heim? Ob ihm das Fahren nicht gut tut?»

Und Mutter meint:

«Ja, ich will doch nächstens einmal den Arzt befragen. Es ist eben ein nervöses Kind, dieser Stimmungswechsel heute ist ein deutliches Zeichen dafür.»

Die «nervöse Stimmung» hält auch am andern Tage noch an. Hansi ist nicht zu bewegen, nach seiner sonstigen Gewohnheit zu Fredi in den Garten hinunterzugehen, um keinen Preis! Ob man Fredi hinaufholen soll? meint Mama, die ihn gern zerstreuen möchte. Nein, nein, nein, er will nichts von ihm wissen.

«Habt ihr euch denn gezankt? Bist du ihm böse?»

«Gezankt? Nein.»

Böse? Ach, Hansi weiss es selber nicht, ja, er ist ihm böse; aber das sagt er der Mama nicht, böse, weil er sich vor ihm schämt, seiner Eltern wegen. Denn so klein man ist, hat man doch etwas sehr Grosses und sehr Schweres erlebt und — verstanden.

M. Steiger-Lenggenhager.

Aus dem Elternbuch der Verfasserin «Junggewohnt», Rotapfelverlag Zürich.

VERKEHR / TRAFIC

Facilités accordées par les chemins de fer pour le transport de skis et de luges

Les chemins de fer fédéraux et la plupart des chemins de fer privés suisses accordent les facilités ci-après pour les skis et luges ordinaires que les voyageurs prennent avec eux pour leur propre usage, à l'exception des bobsleighs et skeletons:

1° Lorsqu'une voiture spéciale de III^e classe ou certains compartiments spéciaux de cette classe sont mis à la disposition des lugeurs ou skieurs, ceux-ci peuvent prendre avec eux leurs luges ou leurs skis comme colis à la main et les placer dans la voiture.

2° Cette faveur n'est toutefois pas accordée s'il s'agit de voitures ordinaires, destinées à tous les voyageurs. Par contre, les skis et luges peuvent être remis au fourgon pour y être transportés gratuitement. Dans ce cas, les voyageurs doivent remettre personnellement les objets au fourgon et en prendre aussi personnellement livraison; en outre, en cas de changement de train, ils doivent pourvoir eux-mêmes au transbordement. L'administration du chemin de fer décline toute responsabilité pour la perte de ces objets ou pour les avaries ou erreurs pouvant se produire pendant leur transport ou

lors de la délivrance, à moins qu'une faute de sa part ne soit prouvée.

3° Les skis et les luges qu'on désire faire transporter gratuitement dans le fourgon doivent être munis de solides étiquettes-adresses indiquant distinctement le nom du propriétaire et la station destinataire. Des étiquettes établies spécialement à cet effet sont en vente dans les stations.

4° Les objets ne doivent être munis, lors de leur remise au transport, d'aucune ancienne étiquette ou adresse ne se rapportant pas au transport qui va se faire; s'il s'en trouve, le transport peut être refusé.

5° Chaque voyageur n'a droit au transport gratuit que d'une seule paire de skis ou d'une seule luge.

Les skis et luges, ainsi que les skeletons et les bobsleighs (ces derniers en tant que leur transport peut s'effectuer sans inconvénients par les trains entrant en jeu) peuvent aussi être remis au transport comme bagages, étant entendu que deux ou plusieurs paires de skis ou deux ou plusieurs luges peuvent constituer une seule expédition accompagnée d'un seul bulletin de bagage.

Mit dem Auto durch die Alpentunnel

Das Ideal der süd- oder nordwärtsreisenden Automobilisten wäre natürlich eine Fahrt auf spiegelblanker Strasse durch den Alpenwall, Tausende von Metern unter den trotzig in den Äther hinauftragenden Felsspitzen hindurch, in ununterbrochener Fahrt an einer flimmern- den Kette von elektrischen Lampen im Berginnern vor- über, aus der strahlenden Sonne des Südens in die schnee- bedeckte Landschaft des Nordens hinein oder in um- gekehrter Richtung aus wirbelndem Schneeflockentreiben nach dem warmen Frühling. Im Sommer bietet eine Fahrt über unsere gutgepflegten Pflstrassen keine grossen Schwierigkeiten, obschon es nicht Sache jedes Wagens ist, den Übergang zu erzwingen. Dagegen ist es in den Wintermonaten schlechterdings unmöglich, mit einem Automobil über die grossen Alpenstrassen zu gelangen, denn gegen eine zwei und drei Meter hohe Schnee- decke ist kein Kraut und keine noch so kunstvolle Maschine gewachsen, wenn wir die Schlittenkufen und Skis, die nicht Massenbeförderungsmittel sind, ausneh- men wollen. Ein sicheres Mittel, um die Alpenkette zu durchziehen, steht aber auch dem Auto zur Verfügung, und das ist die Eisenbahn. Hier zeigt sich wieder ein- mal in aller Deutlichkeit die Überlegenheit des Schienen- stranges, auf dem es unbekümmert um Wind und Wetter, gefahrlos und in aller Annehmlichkeit, auf dem kürze- sten Wege zum Ziele geht.

Die schweizerischen Bundesbahnen haben einen ei- gentlichen Autotransportdienst durch ihre beiden grossen Alpentunnels organisiert, der von den Kraftwagenbe- sitzern sehr geschätzt wird. Er ermöglicht auch diesen Besuchern unseres Landes eine ungehinderte Fahrt durch die schönsten Gegenden der Schweiz. Über die Einzel- heiten geben die nachstehenden Angaben Aufschluss.

1. Bis auf weiteres wird eine beschleunigte Beförde- rung von Personen-Automobilen sowohl an Werktagen als auch an Sonn- und Feiertagen

auf der Strecke *Göschenen—Airolo* und umgekehrt als *Gepäck*,

auf der Strecke *Brig—Domodossola* und umgekehrt als *Expressgut*

unter folgenden Bedingungen zugelassen:

1. Die Aufgabe hat bei der Gepäckexpedition späte- stens eine Stunde vor Abfahrt des Zuges, mit dem die Beförderung stattfinden soll, zu erfolgen.

2. Die Beförderung kann mit folgenden Zügen statt- finden:

Göschenen	ab	6 ⁵⁰ *	9 ¹⁸	11 ⁰¹	14 ³⁵	17 ⁰⁸	17 ³³ *	20 ³¹ *
Airolo	an	7 ¹⁵	9 ³⁴	11 ¹⁹	14 ⁵¹	17 ²³	17 ⁵⁹	20 ⁵⁷
Airolo	ab	6 ¹⁹	7 ⁵³ *	9 ¹³	9 ⁴³ *	13 ⁵⁵ *	14 ⁵⁷	15 ¹³ *
Göschenen	an	6 ³⁴	8 ¹⁷	9 ²⁸	10 ⁰⁷	14 ¹⁹	15 ¹²	15 ³⁷
Brig	ab	5 ⁴⁰	9 ¹⁰	12 ¹²	14 ⁴⁰ *	18 ¹⁵	18 ⁵⁰	20 ⁰⁸
Domodossola	an	7 ³⁰	10 ⁵³	13 ⁴⁸	16 ⁴⁷	19 ²²	20 ²⁸	22 ⁰⁸
Domodossola	ab	5 ²⁵	7 ³⁵	8 ⁵⁸	10 ¹⁵	11 ⁵⁰	14 ²⁰ *	17 ⁰⁰ *
Brig	an	7 ⁴⁰	9 ⁵⁰	11 ³¹	12 ²⁵	13 ⁵¹	16 ³⁰	18 ⁵⁰

Durch die Mitgabe der Automobile dürfen die Züge nicht verspätet werden.

* Nur an Werktagen.

3. Als Fracht wird berechnet:

für die Strecke *Göschenen—Airolo* oder umgekehrt die *Eilgutfracht* (Fr. 2. 08 pro 100 kg) für mindestens 2000 kg pro Auto;

für die Strecke *Brig—Domodossola* oder umgekehrt:

a) *Brig—Iselle transit* die *Eilgutfracht* (Fr. 2. 63 pro 100 kg) für mindestens 2000 kg pro Auto;

b) *Iselle transit—Domodossola* die *Expressgutfracht* (Lire 9. 60 pro 100 kg) für mindestens 2500 kg pro Auto.

Die Fracht mit etwaigen Nebengebühren ist bei der Aufgabe zu entrichten.

4. Das Ein- und Ausladen in die und aus den Eisen- bahnwagen und die damit zusammenhängenden Arbeiten dürfen an Sonn- und Feiertagen nur auf Bewilligung der betreffenden Ortsbehörde hin vorgenommen werden. Diese Bewilligung einzuholen, ist Sache des Aufgebers.

5. Die vorerwähnten Arbeiten, wie auch das Befes- tigen der Automobile auf den Eisenbahnwagen nach den Anordnungen der Bahnorgane und das Entleeren der Benzinbehälter, sind vom Aufgeber auszuführen. Das Stationspersonal leistet nach Möglichkeit Mithilfe.

6. Die Automobile sind nach Ankunft auf der Be- stimmungstation sofort auszuladen und in Empfang zu nehmen. Ihre Führer haben daher spätestens den Zug zu benützen, mit dem die Automobile befördert werden. Ist dies ein Güterzug ohne Personenbeförderung, so haben sie nach Anweisung des Zugführers im Gepäck- oder in einem Güterwagen Platz zu nehmen. In diesen Fällen haben sie ganze Billette III. Klasse, sonst Billette der benützten Klasse zu lösen. Mit Güterzügen ohne Personenbeförderung dürfen ausser den Chauffeuren keine andern Reisenden mitfahren.

7. Die Reisenden dürfen während der Eisenbahnfahrt nicht in den Automobilen verbleiben. Dagegen steht es ihnen frei, ihr Gepäck in diesen zu belassen. Für Ver- lust und Beschädigung desselben wird jedoch in diesem Falle keine Haftung übernommen.

Reisen nach allen Ländern

Wir besorgen Ihnen zu vorteilhaften Bedingungen

Schiffs-Billette, Bahn- u. Flugbillette, für Geschäfts- reisen, Vergnügungsfahrten, Auswanderung. Or- ganisation von Vereins- und Studien-Reisen.

Verlangen Sie kostenlose Auskunft vom Reise-Bureau

Aktiengesellschaft

Kaiser & Cie
58/60 Elisabethenstr.
Telephon Safran 47.60 **Basel**

Anfangs Dezember 1927 bis Mitte April 1928
vierte Rundfahrt um die Welt mit dem beliebten
Luxusdampfer *Belgenland*

8. Für die Lieferfrist und die allfällige Entschädigung wegen Überschreitung derselben gelten die Bestimmungen für Eilgut.

II. An Werktagen können Automobile auf die vorstehend genannten Züge auch als *Eilgut* zu den einschlägigen gewöhnlichen Bestimmungen bei der Güterexpedition aufgegeben werden.

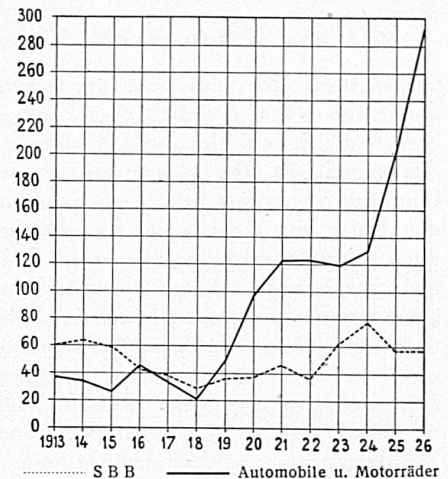
III. Desgleichen ist an Werktagen die Aufgabe der Automobile als *Frachtgut* zu den betreffenden gewöhnlichen Bestimmungen bei der Güterexpedition zulässig. Die Beförderung als Frachtgut erfolgt nur mit folgenden Zügen:

Göschenen ab .	6 ⁵⁰	17 ³³	Brig	ab	5 ⁴⁰	18 ⁵⁰
Airolo an .	7 ¹⁵	17 ⁵⁹	Domodossola an	7 ³⁰	20 ²⁸	
Airolo ab .	7 ⁵³	15 ¹³	Domodossola ab	5 ²⁵	14 ²⁰	
Göschenen an .	8 ¹⁷	15 ³⁷	Brig	an	7 ⁴⁰	16 ³⁰

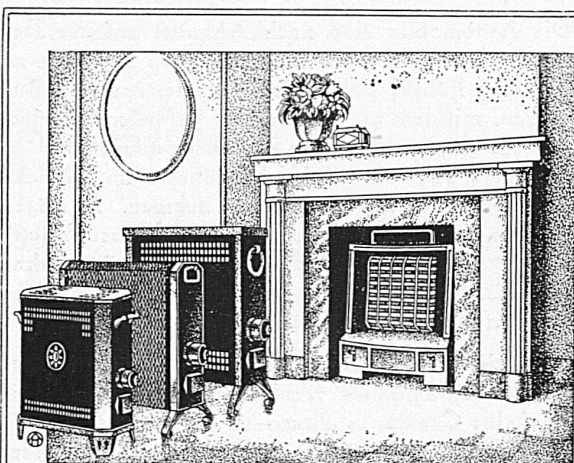
Wo reist man sicherer?

Die Betriebsunfälle bei den schweizerischen Bundesbahnen, sowie die Automobil- und Motorradunfälle erforderten in der Schweiz seit 1913 folgende Todesopfer:

	SBB	Autos und Motorräder
1913	60	37
1914	63	34
1915	59	27
1916	43	46
1917	39	33
1918	30	21
1919	36	50
1920	37	97
1921	47	123
1922	37	124
1923	62	119
1924	77	129
1925	56	203
1926	56	289



Während im Verlauf der Jahre 1913—1926 die Todesfälle bei den schweizerischen Bundesbahnen einen erfreulichen Rückgang aufweisen, haben sich im gleichen Zeitraum die durch Automobile und Motorräder verursachten Todesfälle verachtfacht. Der Automobil- und



ELEKTRISCHE-HEIZÖFEN

Therma
sichern Ihnen schnellste
und bequemste Heizung.

Erhältlich bei jedem Elektr. Werk
u. bei jedem Elektro-Installateur.

„Therma“ A.-G. Schwanden (Starus)



Pedolin
Kleiderfärberei u. Chem. Waschanstalt
Chur

BAHNHOF-BUFFET SOLOTHURN H.-B.

TELEPHON 1.98

MITTAGESSEN VON 1/2 11 BIS 2 UHR
SERVICE A LA CARTE ZU JEDER TAGESZEIT

Grosse Auswahl reeller und beliebter
offener Weine · Reichhaltige Karte fein
gepflegter und gelagerter Flaschenweine
Helles und dunkles Feldschlösschenbier
Hopfenperle · Alkoholfreie Getränke

HOFLICH EMPFEHLEN SICH
GLUTZ-BINDER & Cie.



Trybol Zahnpasta
Kräuter-Mundwasser

Motorradverkehr erfordert heute viermal mehr Todesopfer als der gesamte schweizerische Eisenbahnbetrieb. Unter den im Jahre 1926 bei den SBB tödlich Verunglückten befinden sich bloss 12 Reisende, von denen 9 auf eigenes Verschulden verunglückt sind und nur 3 Todesfälle zu Lasten der Bahnverwaltung fallen. Verglichen mit der Gesamtzahl der Reisenden entfällt somit erst auf 34 Millionen Reisende ein nicht selbstverschuldeter Todesfall — ein augenfälliger Beweis für den hohen Stand der Sicherheit und Zuverlässigkeit des schweizerischen Eisenbahnbetriebes.



FAHRPLAN HORAIRE

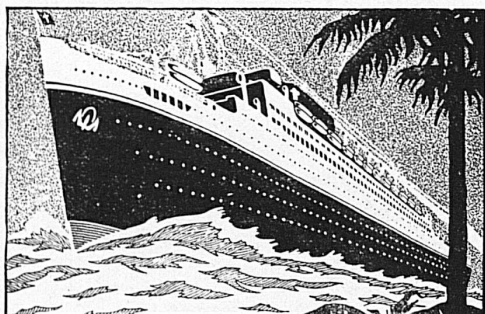
Europäische

Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz

Vom 17.—22. Oktober 1927 ist in Prag, der Hauptstadt der tschechoslowakischen Republik, die europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz abgehalten worden. An dieser Konferenz, über deren Geschäftsgang bereits in der letzten Nummer berichtet worden ist, und die unter dem Vorsitz der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen tagte, sind die internationalen Zugverbindungen für die nächste, vom 15. Mai

1928—14. Mai 1929 dauernde Fahrplanperiode festgelegt worden. Es darf mit grosser Genugtuung festgestellt werden, dass für den Verkehr vom Ausland nach der Schweiz und umgekehrt, sowie auch im Verkehr durch die Schweiz wiederum bedeutende Verbesserungen erreicht werden konnten, die für die Weiterentwicklung des Fremdenverkehrs in unserm Lande von grossem Nutzen sein werden. Aus den zahlreichen Aenderungen und Ergänzungen, über die in der schweizerischen Presse bereits berichtet worden ist, verdienen besonders hervorgehoben zu werden die Einrichtung neuer Tagesverbindungen während des Sommers von Paris nach Mailand über Vallorbe—Simplon, Delle—Lötschberg—Simplon und Basel—Gotthard—Chiasso, ferner die Neuordnung der Morgenverbindungen von Basel nach Mailand über Luzern—Gotthard und Bern—Lötschberg. Von besonderer Bedeutung ist sodann die Schaffung einer neuen Verbindung Paris—Basel—Wien und —Engadin während des Sommers, die es gestattet, bei Abfahrt in Paris um 7.30 noch gleichen Tags im Engadin und am andern Morgen in Wien einzutreffen. Die Linie Zürich—Schaffhausen—Berlin wird während des Sommers neue Tagesverbindungen und die Linie Zürich—Lindau—München endlich ganzjährige und verbesserte Nachtverbindungen erhalten. Ueber die Gestaltung des Jahresfahrplans 1928/29 im einzelnen soll, soweit den internationalen Verkehr betreffend, in den nächsten Nummern noch einlässlich berichtet werden.

Die Konferenz hat im weitem beschlossen, ihre Satzungen in dem Sinne zu ergänzen, dass inskünftig nebst



COSULICH LINE TRIESTE

Amérique du Nord — Amérique du Sud — Croisières de Plaisir

SERVICES EXPRESS POUR L'AMÉRIQUE DU SUD

Par M/S „SATURNIA“ (24 000 tonnes, 21 milles), à destination de
RIO de JANEIRO. SANTOS. MONTEVIDEO et BUENOS AIRES

de Trieste, Naples et Marseille

SERVICES EXPRESS:

TRIESTE—NAPLES—LISBONNE—NEW-YORK

par S/S „PRESIDENT WILSON“

VOYAGE INAUGURAL de M/S „VULCANIA“

de Trieste, Naples et Marseille
paquebot jumeau du M/S „SATURNIA“. Le plus grand, plus rapide
et le plus luxueux paquebot à moteurs en service de l'Amérique du
Nord (24 000 tonnes, 21 milles).

Pour tous renseignements s'adresser à l'agence générale pour la Suisse:
R. Lindenmann, Bahnhofstr. 31, Orell Füssli-Hof, **Zürich**
Téléphone Selnau 61.75

Genève: C. Blenk, Fert & Co. — Lausanne: R. Perrin & Co.



HOTEL Métropole - Monopole

Barfüsser- **BASEL** Telephon S. 37.64
platz

DIREKTION: U. A. MISLIN

Im Zentrum der Stadt
Der Neuzeit entsprechend
modernst eingerichtetes Hotel
mit allem Komfort

Verschiedene Sitzungszimmer
Prächtige Gesellschaftssäle
für Anlässe und Banketts
Grosser Billardsaal
Garage

Feines Café-Restaurant und Tea Room

ERSTKLASSIGE KÜCHE
Grosse Bierhalle

