

**Zeitschrift:** SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** 3 (1929)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Der Zug nach dem Süden  
**Autor:** W.St.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-780161>

#### **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:** 16.02.2026

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

# DER ZUG NACH DEM SÜDEN

Dröhnen widerhallt der Verkehrslärm. Züge kommen und fahren ab. Eben wird auf dem ersten Geleise des Zürcher Hauptbahnhofs der Vormittagschnellzug rückwärts langsam in die Halle geschoben. Die trennende Kette fällt, und nun beginnt der fröhliche Run auf den Zug nach dem Süden, den Schnellzug Zürich—Chiasso. Im Gepäckwagen türmen sich zusehends die Koffern und Körbe mit den verheissungsvollen Etiketten: Locarno, Lugano, Milano usw. Die saubern und bequemen vierachsigen Schnellzugswagen bevölkern sich im Nu. Die Plätze werden belegt. Noch einige Abschiedsgrüsse, halb mitleidig, halb schadenfroh, ein Händedruck, einzelne Ermahnungen, dann tritt der Befehlsstab in hoffnungsvollem Grün in Funktion, die Motoren beginnen zu summen, und mit erheblicher Anfangsgeschwindigkeit rollt der Schnellzug davon. Neckisch grinst den Zurückgebliebenen das rote Schlusslicht entgegen. Indessen schmettert der mit soviel Reisefreude und Sonnenhunger befrachtete Zug über die vielen Weichen, vorbei an unendlichen Wagenkolonnen, an abzubrechenden Häusern, die dem expansionsbedürftigen Bahnhof weichen müssen, die Schnelligkeit wächst, und mit voller Geschwindigkeit rollen die Wagen hinein in die Tiefe der neuen « Linksufrigen ». Enge, ein kurzer Gruss des Tageslichtes. Nochmals ein Tunnel, dann Wollishofen. Die Stationen rasen vorbei. Die immer grösser werdende Stadt an der Limmat liegt weit zurück. Thalwil, kurzer Halt, dann rasche Bergfahrt und einzigartig-schöner Blick über die Ufer des Zürichsees. In den gleichmässigen Rhythmus eilender Wagenräder mischt sich das Brausen der Tunnelfahrt, und für einige Augenblicke nur grüsst kurz das waldumsäumte Sihlbrugg. Wieder umfasst das Dunkel des Berges den Zug, und mächtig dröhnt das Zischen und Brausen der Bremsen auf der Talfahrt. Auf der gewundenen Strecke rast die lange Wagenreihe ins Zugerland und an Baar vorbei nach der malerischen Hauptstadt Zug. Man darf es der seligen Gotthardbahn hoch anrechnen, dass sie in Zeiten, wo man noch nichts vom Heimatschutz wusste, das altägyptische Juwel der Stadt Zug behutsam im Tunnel unterfuhr und damit schonte. Schon leuchtet als frohe Überraschung der liebliche Zugersee zwischen grünen Wiesen herauf. In eleganten Bogen erreicht unser Zug, hoch über Arth dahineilend, den Bahnhof Arth-Goldau, wo die Abzweigung länder- und völker trennend sich auswirkt. Von der Ostschweiz her hat in angestrengtester Fahrt die tapfere, kleine Lokomotive der Südostbahn mit Dampfkraft ein Trüpplein Tessinfahrer gebracht. Lowerzersee, Urnersee, die bekannten « stillen Gelände am See » erinnern wieder an frühere Reisen und Ausflüge. Von Erstfeld weg fängt dann die grossartige Bergfahrt an, die in der Schweiz nur von der Albula bahn in ähnlich kühnem Ausmass nachgemacht wurde. Das bedeutend raschere Tempo als zu Zeiten des Dampfbetriebes wirkt sich weitaus am meisten auf dieser Bergfahrt aus, und wenn ich als Liebhaber von Gebirgsbahnen auch die Lötschbergbahn beim Blausee keineswegs missachte und den österreichischen Alpenbahnen mit ihren tollkühnen Lehnensbauten meine hohe Achtung zolle, sei es am Arlberg, am Brenner, am Semmering oder an den Tauern, so bedeuten doch diese 29 Kilometer Schlangenlinien zwischen Erstfeld

und Göschenen und die Spiralen ob Bergün das Höchstmass an Reiselust. Der Anblick jener technischen, wundervollen Bahnentwicklungen erfüllt uns stets mit aufrichtiger Hochachtung vor dem ernsten Schaffen der Techniker, die dergestalt mit den Hindernissen gekämpft und gesiegt haben, und wenn der Zug donnernd in den Bahnhof von Göschenen einfährt, dann sucht unser Blick den Friedhof dieses Bergdorfes, wo Louis Favre ruht, der geniale Erbauer des Gotthardtunnels. — Es ist Mittag geworden, und ein Teil der Reisenden begibt sich in den Speisewagen. Das Dunkel des 15 km langen Tunnels regt aber andere zum Nachdenken über die technische Entwicklung der Gotthardlinie an. Während man heute die 222 km lange Linie Zürich—Bellinzona in 3 St. 35 Min. zurücklegt (der neue Pullman-Zug braucht hierzu 3 St. 18 Min.), brauchte man im Sommer 1914 3 Std. 58 Min. bis 5 Std. 15 Min. und z. B. im Winter 1895/96, als die Züge noch über Affoltern—Rothkreuz fuhren, 5 St. 12 Min. (bestand nur aus Wagen 1. und 2. Klasse) bis 6 Std. 12 Min. Damals rauchende, russende Dampfriesen, heute elektrische, saubere und raschere Maschinen. Und nun rasen die Räder über die Weichen von Airolo, die Bremse beginnt zu wirken, und in tollem Wirbel geht's dem Tessin entlang dem Süden zu. Freundliche Dörfer, vorerst noch mit dem Braun der Holzhäuser, wie sie in Uri zu treffen sind, währschafte Tannen und Wasserfälle huschen vorbei. Schluchten öffnen und schliessen sich, Kehrtunnels verschlingen Maschine und Wagen, wenden ganze Züge und lassen sie tief unterhalb des Einganges wieder ans Licht des Tages heraustreten, damit sie im Kampf mit den Gewalten des Hochgebirgs in tollem Sprung über die grünschäumenden Wasser des jugendfrohen Tessins hinübersetzen und weiter eilen. Süden und Norden. Göschenen und Bellinzona. Zu einer Schnellzugsfahrt ohne Aufenthalt in 75 Minuten für die trennenden 81 km und 910 m Höhendifferenz (Mitte Gotthardtunnel 1154 M. ü. M.) seid ihr zusammengeschrumpft! Im Handumdrehen sind die Tannen und die Holzhäuser verschwunden. Osterien flitzen am Wagenfenster vorbei, und granitene Säulen tragen im Herbst, was der Weinstock an süßen Früchten bietet. Biasca. Nur unmerklich verlangsamst der Zug sein Tempo. Dann aber legt er wieder los zu einem rassigen Finale im 90 Kilometer-tempo und braust an den wenigen Zwischenstationen vorbei, die uns die währschafte Granitplatten auch « oltre Gottardo » liefern. Es rasseln die kleinen Glocken der Blockapparate, es singen abgerissen die Läutwerke ihr gleiches Lied, und es knacken metallisch die Signalhebel der Stellwerke. Über Hunderte von feinen, haarscharfen Weichenzünglein huschen die Räder, und an einer unglaublichen Zahl bedeutsamer Signalmasten vorbei flitzt der schwere Schnellzug durch den Rangierbahnhof San Paolo in den Personenbahnhof der Tessiner-Hauptstadt, wo er von toller Fahrt nur wenige Minuten ausruht. Bellinzona, ein Städtlein mit drei malerischen Burgen und vielen altägyptischen Winkeln, mit Zoccoliklappern und einem feinen Stich ins Internationale. Brausendes Gegenwarts-Verkehrsleben am Bahnhof und wohltuende Stille inmitten uralter Gassen. Aber es locken Lugano und Locarno. Die Züge dorthin stehen bereit. W. St.

Pappeln am Zürichsee

Phot. A. Steiner

Peupliers au bord du  
Lac de Zurich



Poplars on Lake of Zurich

Pioppi specchian-  
tisi nel Lago di Zurigo

Am Vierwaldstättersee / Sur les bords du Lac des Quatre-Cantons / On the Lake of Lucerne / Sul Lago dei Quattro Cantoni



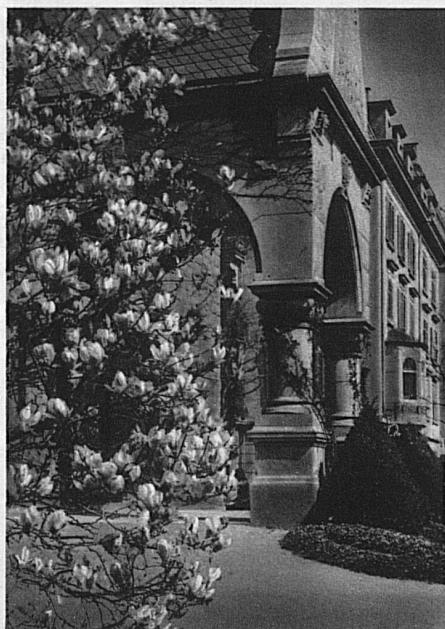


Auf dem Mont Pélerin  
bei Vevey / Sur le Mont  
Pélerin près de Vevey /  
On Mount Pélerin near  
Vevey / Sul Monte Pé-  
lerin sopra Vevey

Phot. Garraux

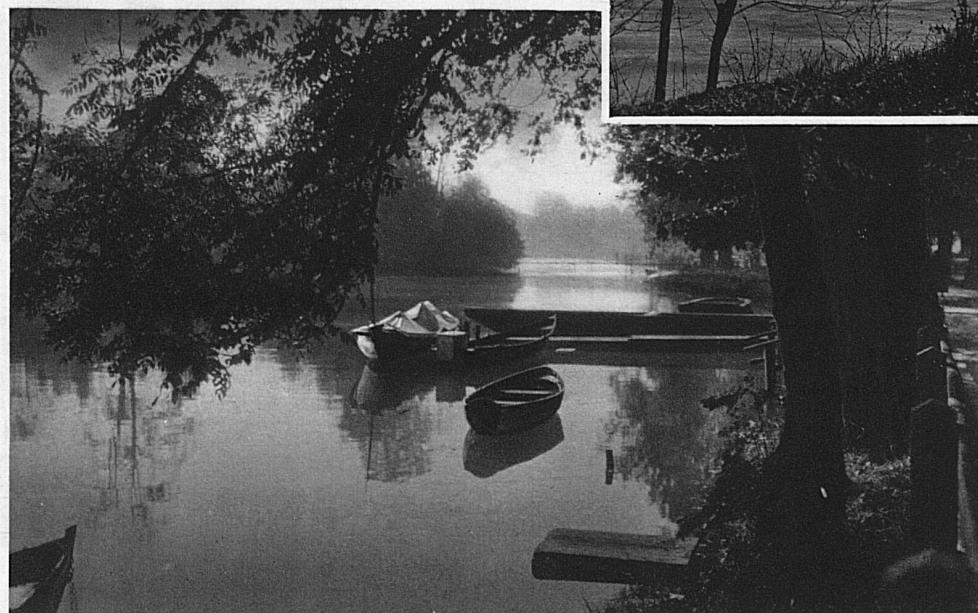
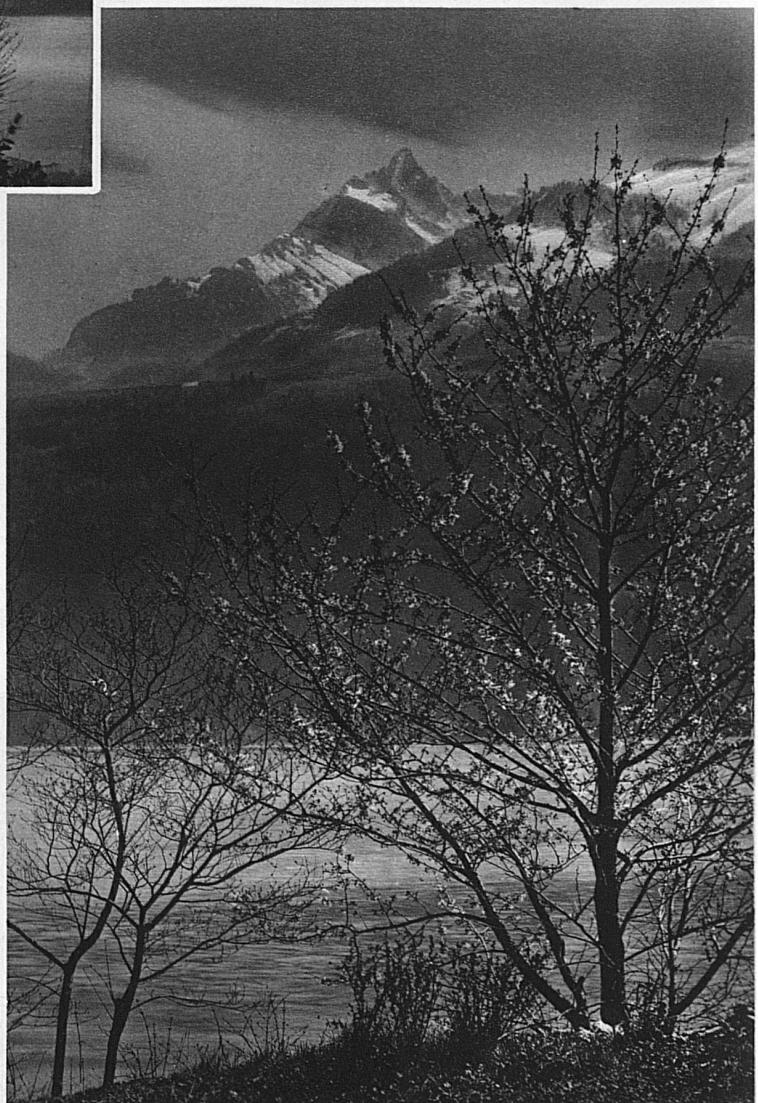
Am Walensee bei Wee-  
sen / Le Lac de Wal-  
lenstadt près de Wee-  
sen / On the Lake of  
Walen near Weesen /  
Sul Lago di Walen  
presso Weesen

Phot. Mischol



Magnolien in Zürich / Magnolias à Zurich / Mag-  
nolias at Zurich / Magnolia a Zurigo

Phot. Callas



In der Thunerbucht / Dans  
les recoins du Lac de  
Thoune / In Thoune Bay /  
Insenatura del Lago a Thun

Phot. Gyger

Spiez am Thunersee /  
Spiez au bord du Lac  
de Thoune / Spiez on  
Lake of Thoune / Spiez  
sul Lago di Thun

Phot. Gallas

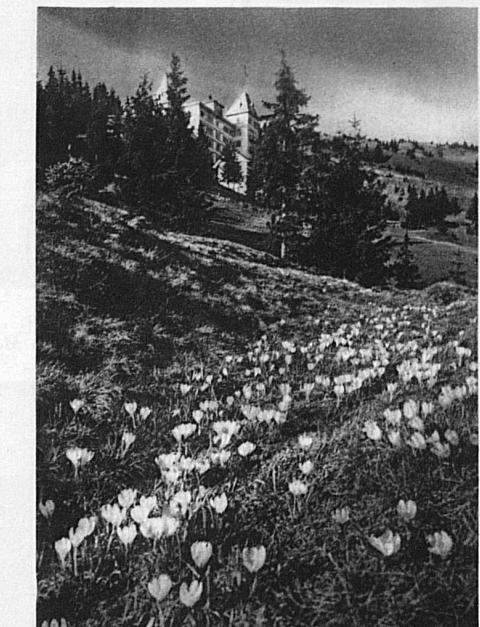
Aargauer Bauernhaus /  
Ferme argovienne dans  
les fleurs / Farm amid  
blossoming fruit trees /  
Casacolonica argoviese  
in fiori

Phot. Metzger-Güldin



Mammern am Bodensee /  
Mammern au bord du Lac  
de Constance / Mammern  
on Lake of Constance /  
Mammern sul Lago di Co-  
stanza

Phot. Burkhardt



Krokusfeld am Rigi / Crocus sur les flancs du  
Rigi / Field of crocuses on Rigi / Pendio fiorito  
sul Rigi

