

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 5 (1931)
Heft: 10

Artikel: Altes und neues Reisen
Autor: H.B.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780703>

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](#)

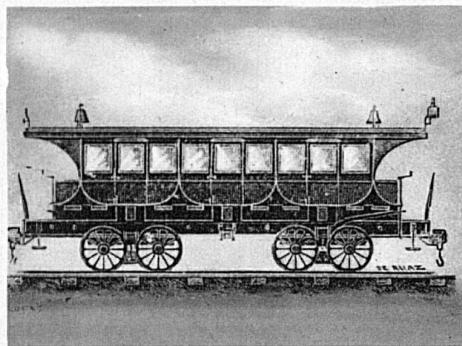
Terms of use

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: 17.02.2026

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

ALTES UND NEUES REISEN

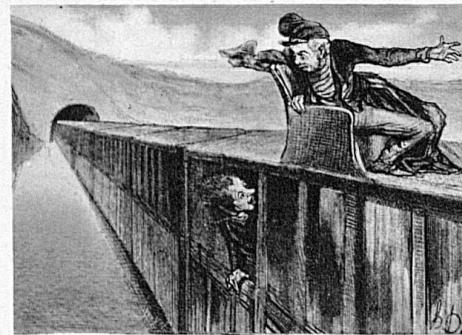


Eisenbahnwagen um 1840

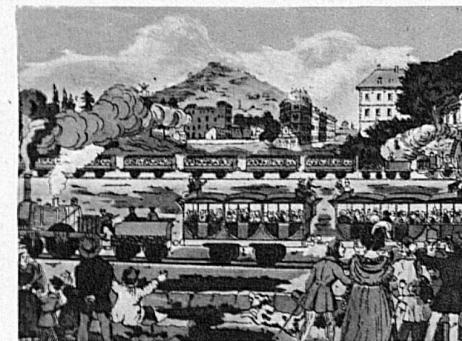


„Wer sich röhrt, istrettungslos verloren“, mahnte in jenen Zeiten der Kondukteur vor jeder Tunneleinfahrt

schwungenen Formen trat schlichte, zweckmässige Gradlinigkeit, Gestalt, Grösse und Gewicht der Wagentypen passten sich den besonderen Verhältnissen und Bedingungen des Eisenbahnwesens an und vervoll-



Der Verkehr mit dem Zugpersonal bot damals während der Fahrt gewisse Schwierigkeiten



Bei den Sonntagsfahrten der ersten Jahrzehnte war der Bahndamm immer von einer staunenden Menge umsäumt

VOR HUNDERT JAHREN

nach Zeichnungen von Daumier

IM EDELWEISS-EXPRESS

DIE NEUEN WAGEN DER BUNDESBAHNEN

Vor hundert Jahren glichen die Personenwagen der Eisenbahn zum Teil den Chaisen und Karossen, die damals auf den Strassen übers Land kutschierten und als Inbegriff der Reisebequemlichkeit dem neuen Schienenfahrzeug zum Vorbild dienen mussten. Dann ist man nach und nach sachlicher geworden. An Stelle der umständlich ge-



Auslad der steifgefrorenen Passagiere am Endziel der Fahrt in der guten alten Zeit

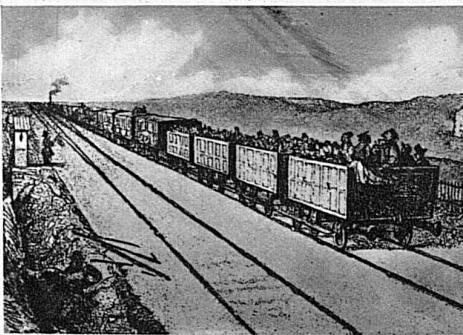


Der Zug und die Reisenden bewegten sich selten in der gleichen Richtung, wenn die Lokomotive mit einem kräftigen Ruck ihre Fahrt begann

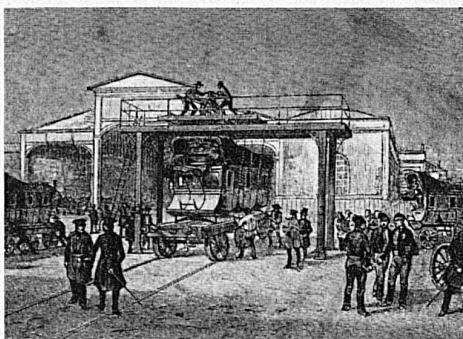


renden Hotels in den Expresszügen verwirklicht worden, die in rasendem Tempo über die Kontinente hinsausen und je nach Tageszeiten den Passagieren Salon, Speisesaal oder Schlafgemach zum Aufenthalt anbieten. Zu den Dienstnummern der Züge werden lockende Namen gefügt: Oberland-Express, Engadin-Express, Glacier-Express, Etoile du Nord, Süd-Express, Nord-Express, und wie sie alle heißen mögen. Namen, die eine halbe Welt bedeuten, die Phantasie und Reiselust anregen, zu Fahrten durch die Länder, von Meer zu Meer, vom Tiefland ins Gebirge, von Gletscher zu Gletscher locken.

Wie eine Verheissung prangt die Kennmarke auf den weiss-blauen Pullmanwagen. Da steht der «Edelweiss» jeden Morgen startbereit in den grossen



Bei diesen Wagen gabs der offenen Fenster wegen noch keine erregten Gemüter



Reiche Leute nahmen auch zur Bahnfahrt ihre eigenen Chaisen auf Plattformwagen mit



Die Reise im Edelweiss-Express bietet einem jeden das, was er wünscht, dem Touristen Abwechslung, Erholung, Wohlbehagen, dem Arbeitenden Fauteuil, Tisch und Ruhe zur Abwicklung seiner Geschäfte

Hallen des Amsterdamer Hauptbahnhofes, wie ein freundliches Schweizerhotel nimmt er seine Gäste an den Kanälen Hollands in Empfang, eilt mit ihnen stundenweit durch Flachland, durchquert am Nachmittag das Massiv der Vogesen, erreicht bei Basel den Jura und hält am Abend am Fusse des Pilatus oder des Uetliberges! Wie einen Traum erlebt man diese Reise von der Wasserkante zu den Alpen. Alles, was man sonst etwa als Unannehmlichkeit oder Beschwerde einer langen Fahrt empfinden mag,

scheint hier wie weggezaubert. — Scheinbar ohne Berührung mit dem Boden schweben die Wagen durch den Raum, alle Stöße verlieren sich in der Federung, und zuweilen fragt man sich erstaunt, ob man selbst fahre oder ob ein monumentaliger Naturfilm vor den Fenstern abgerollt werde.

Die weiten Ebenen Hollands, die Wasserläufe, die Türme Flanderns, die Hügel der Ardennen, der grandiose Taleinschnitt von Luxemburg. Dann die Fabrikriesen Lothringens, Metz mit der ernst über das Häu-



Wie einen lieben Gast empfängt man den Edelweiss-Passagier am Perron, besorgt sein Gepäck, und unterwegs stehen alle, vom Kellner bis zum Zugchef, stets zu seiner Verfügung

Mittags und abends wird im Edelweiss-Express das Programm eines exquisiten Menüs, von den Köchen ebenso exquisit betreut, abgewickelt

Wie einen Traum erlebt man die Reise im Edelweiss-Express... die weiten Ebenen Hollands, die Türme Flanderns, Strassburgs alte Bastionen und dann die Schweizerberge in ihrer Steigerung bis zu den kühnen, wilden, erhabenen Zacken der Alpenkette

Phot. Dr. Wolff



sergewirr der alten Garnisonsstadt ragenden Kathedrale. Die enge Vogesenpassage in der Waldschlucht mit der endlosen Treppe der Kanalschleusen, durch die die Schiffe übers Gebirge steigen. Strassburgs alte Bastionen und Münstertürme. Die Rheinebene, zur Rechten von der tausendfältig in ihren Formationen variierenden Vogesenketten mit ihren alten Burgen, zur Linken vom Schwarzwald gesäumt. Dann kurz nach Passieren der Grenze der Jura, die Schweizerberge in ihrer Steigerung bis zu den kühnen, wilden, erhabenen

Zacken der Alpenkette. — All das beschaut man sich, gemütlich in den Fauteuil seines fahrenden Salons gelehnt, mit Wohlbehagen und Vergnügen, ergeht sich ab und zu in den weiten Räumen der Wagen, die in ihrer Ausstattung auch des Anspruchsvollen Wünsche restlos befriedigen. Hallen mit hellem oder dunklem Getäfer, von weißer Decke überwölbt, aus der Lampen diskretes Licht spenden, enthalten die frei verstellbaren Fauteuils. Aus Küche und Vorratskammern tragen dienstfertige Kellner Speisen und Getränke

Die Bundesbahnen haben neue Zweitklasswagen eingeführt, die den Fahrgästen das Höchstmass an Bequemlichkeit bieten. Die wohnliche Ausstattung, der Einbau von Einzelfauteuils, die Vergrösserung der Sitzfläche, die ausgezeichnete Federung der Polster und ein neues Beleuchtungs- und Ventilationsystem machen die Reise in diesem schönen Wagentyp zum Genuss



auf, mittags und abends wird das Programm eines exquisiten Menüs, von den Köchen ebenso exquisit betreut, abgewickelt. An den einzelnen Plätzen leuchten heimelige Tischlampen.

Ein jeder macht sich's nach seiner Weise bequem, etwa wie in einer Hotelveranda. Nicht alle scheinen Musse zu haben, die Landschaft mit ihren steten Überraschungen zu bewundern. Da hat ein Kaufmann geschäftig seine Schreibmaschine auf den Tisch gestellt, und bis zum nächsten Bahnhof ist ein Teil der Korrespondenz des Tages zur Spedition erledigt. In ein besonderes Wagen-coupé hat sich nach der Mahlzeit ein Diplomat zurückgezogen, und während er sich gewichtig Sorgenfalten aufsetzt, durchgeht er aufmerksam den Aktenstoss, der seiner geheimnisvollen Mappe entschlüpft ist. Das stillvergnügte Paar in einer Ecke des Salons, jene Zwei, die ganz mit sich selber, ein wenig auch mit den Herrlichkeiten der Tafel und etwa noch mit der Schönheit der Gegend beschäftigt sind, dem ganzen Milieu um sie herum aber kaum einen Blick schenken, möchte ich als Hochzeitsreisende ganz ungestört lassen. Da sind noch die vielen Vergnügungsreisen-den, die erwartungsfroh all der Dinge harren, die ihnen der Tag noch bringen möchte. Sie alle streben nach der Schweiz, für die ihnen der «Edelweiss» Inbegriff und

Die raffiniert ausgedachte horizontale und vertikale Federung verschafft den neuen Bundesbahnwagen selbst bei grossen Geschwindigkeiten einen ruhigen, stössfreien Lauf



Der neue Zweitklasswagen ist bis in die letzten Einzelheiten den vielen Ansprüchen der modernen Reisekultur angepasst worden

Vorbedeutung zugleich ist. Sie streben nach dem schönen Land, von dessen Wundern sie soviel erzählen hörten. Nun nähern sie sich ihm immer rascher, im Hundertkilometertempo, manchmal sogar schneller, ihnen allen kommt eine solche Edelweissfahrt vor wie ein Flug, unwirklich rasch, unglaublich ruhig. — So bietet die Reise im «Edelweiss», einem jeden das, was er wünscht, dem Touristen Erholung, Abwechslung, Wohlbehagen. Dem Arbeitenden Fauteuil, Tisch und Ruhe zur Abwicklung grosser Angelegenheiten. Vom Bahnhof der Abreise bis zum Bahnhof der Ankunft, von Luzern, Zürich, Basel, Strassburg bis Brüssel, Antwerpen, Amsterdam und umgekehrt wird jeder einzelne Passagier aufmerksam von gewandtem, diensteifrigem, höflichem Personal alles, was er wünscht, erhalten. Kurzum, der «Edelweiss» ist ein wandelndes Hotel, und jeder, der ihn einmal kennengelernt, wird immer wieder mit besonderem Vergnügen diese an Behaglichkeit und Annehmlichkeit reiche Reise zwischen Holland und der Schweiz im Pullman der «Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens» zurücklegen, denn hier findet er Reisekomfort in letzter Vollendung.

Dr. H. B.