

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1937)

Heft: 4

Artikel: Reisen - wie es Euch gefällt

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778001>

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: 14.01.2026

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

Reisen - wie es Euch gefällt



Je deutlicher wir Menschen erkennen müssen, dass wir mit unserer sogenannten Willensfreiheit im grossen nicht allzuviel Staat machen können, um so stärker macht sich unser Selbstbestimmungsdrang im kleinen geltend. Müssen wir uns in unserer allgemeinen Lebensführung schon einigermassen widerspruchslos den Zeitnotwendigkeiten fügen, so möchten wir uns doch — Miniaturrebelln, die wir sind — in gewissen Nebensächlichkeiten als die Herren fühlen dürfen. Es ist oft ein harmloses, durchaus unkämpferisches, eher kindlich eigensinniges Aufmucken gegen manche sehr nützliche und gutgemeinte Vorschriften und Verfügungen: den einen beglückt es, eine Schwelle trotz des lapidaren Verbotsschildes «Eintritt untersagt» überschreiten zu dürfen, anderen bereitet alles Improvisierte Vergnügen, und uns allen ist die Freude gemeinsam, unbeschränkt über die Materie, welche die Technik schuf, gebieten zu können.

Schon unsere Voreltern wussten von dem Hochgefühl zu berichten, das sie überkam, als sie zu irgendeinem besondern Anlass für ein paar Stunden ein kleines Dampfschiff charterten und auf ihm stolz an den üblichen Landungsstellen — vorüberfuhren. Der Siegeszug des Automobils und des Flugzeuges wäre nicht denkbar, wenn sie uns die Fiktion der Ungebundenheit nicht so weitgehend vermittelt hätten. Nur die Eisenbahn — so schien es wenigstens — durfte sich auf solche individuellen Wünsche, die vielfach nur ein Protest gegen alles im voraus Festgelegte sind, nicht einlassen: Sie galt nun einmal als die ausschliessliche Dienerin am Volksganzen, die brav ihre Aufgabe im Rahmen eines Fahrplanes zu erfüllen hatte. Mit einem gemieteten Eisenbahnzug nach eigenem Gutdünken durch das Land zu fahren — diese mit unermesslichem Reichtum verbundene Vorstellung gehörte zu jenen Kindheitssehnsüchten, die wir später mit so vielen anderen und zugegeben wichtigeren als scheinbar unstillbar abzubuchen hatten.

Aber es erwies sich, dass die Eisenbahn bedeutend mehr Verständnis für die in uns schlummernden Unabhängigkeitsgelüste aufbrachte, als man ihr zugestand, und dass die angebliche Prinzipienstarre in Wirklichkeit keineswegs bestand. So hatten die schweizerischen Bundesbahnen bereits mit der frühzeitigen Einführung und dem systematischen Ausbau der Gesellschaftsreisen einen ersten Schritt zur «Auflockerung» des Verkehrs getan und damit auf das treffendste die Legende von der engen Gebundenheit der Bahnen an einen offiziellen Fahrplan zerstört. Für den zweiten Schritt — das vollkommene Eingehen auf persönliche Interessen — musste die Technik die Voraussetzungen schaffen: mit der Konstruktion eines schnellen, leichten, Personal sparenden Schienenfahrzeuges, das sich auf jeder Station abstellen liess, stand dem Gedanken eines vermietbaren Eisenbahnwagens, dessen Route die Passagiere bestimmen konnten, nichts mehr im Wege. Und nun sind wir so weit: von den acht Schnelltriebwagen der Bundesbahnen, den so rasch volkstümlich gewordenen, teils mit elektrischen, teils mit Dieselmotoren ausgerüsteten «Roten Pfeilen» können fünf

für Tage und Stunden, für längere und kürzere Distanzen gemietet werden. Nicht nur den Städtern kommt diese praktischste, bequemste — und billigste Art dieses von der Lötschbergbahn übrigens auch besonders propagierten Reisens zugute, ein «Roter Pfeil» kann auf die kleinste Normalspurstation bestellt werden, vorausgesetzt, dass sich mindestens fünfzig Teilnehmer mit gleichen Reiseplänen zusammengefunden haben. Er wird pünktlich an der Rampe stehen, zitternd vor Ungeduld, seinen Gästen die Ueberwindung von Zeit und Raum in der jagenden Fahrt durch die Landschaft zum Erlebnis werden zu lassen. Nicht nur zum Erlebnis der Schnelligkeit, sondern auch der letzten Konzentration optischer Eindrücke. Wenn der «Pfeil» auf ebenem Gelände im 125 Kilometertempo erschütterungsfrei über die Schienen fliegt, ist es, als ob nur noch das Wesentliche Gültigkeit habe, als ob sich das Bedeutungslose von selbst verwische und das Detail verschwinde, um die Gesamtwirkung zu erhöhen. Zur Gesamtwirkung der Fahrt gehört aber nicht nur das wechselnde, fliehende Bild, das der Passagier, bequem in das weiche Polster gelehnt, durch die breiten Fenster erhascht, sie besteht vornehmlich im Aufenthalt an dem Ziel, dem die Fahrt gilt. Schnelleres Reisen aber gestattet längeres Verweilen — ein doppelter Gewinn, wenn sich im gemieteten Wagen eine Gesellschaft zusammengefunden hat, die mit den gleichen Wünschen und Erwartungen die Reise antritt.

Wenn die Feuerwehr von Ebnet in diesem Jahre zwei «Rote Pfeile» zum Besuch der Mustermesse in Basel bestellte, wenn kürzlich kunstfreudige Bürger von Glarus sich einen Schnelltriebwagen zu einem Theaterbesuch in Zürich reservieren liessen oder der wackere Stationsvorstand von Herrliberg-Feldmeilen die Hochzeitsfeier für seine Tochter mit einer Nachmittagsausfahrt im «Roten Pfeil» an den Walensee krönte, so zeigen diese willkürlich herausgegriffenen Beispiele, dass der vermietbare Eisenbahnzug einem wirklichen Bedürfnis entsprach. Wie gross das Bedürfnis ist, mag man daraus erkennen, dass sich für Sonntage in der Saison eine Vorausbestellung von ein bis zwei Monaten, für Werktage von zehn bis vierzehn Tagen empfiehlt.

Die Bahnen haben sich bemüht, diese schlechthin ideale Reiseneuerung möglichst weiten Kreisen zugänglich zu machen und haben deshalb die Tarife denkbar niedrig gehalten. So hat z. B. der Teilnehmer einer Gesellschaftsreise im «Roten Pfeil» für die Strecke Zürich—Lugano—Zürich nur Fr. 16.70 zu bezahlen, den Basler, den es ins Bündner Land zieht, kostet die Fahrt nach Chur und zurück nur Fr. 14.50, und wenn es die St. Galler zu einer Schnellreise ins Berner Oberland gelüftet, so beträgt der Anteil des Passagiers für den Abstecher nach Interlaken-Ost nicht mehr als Fr. 18.55.

Unabhängig vom Fahrplan zu sein, frei das Ziel bestimmen zu können, schnell und mit allem Komfort zu reisen und dabei noch Vergünstigungen im Preise zu geniessen — das ist etwas, was den Bundesbahnen viele neue Freunde gewinnen wird.