

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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1944)

**Heft:** 8

**Artikel:** AB ; ARB ; ASD ; BLS ; BT ; CEV ; DPB ; DUI ; FO ; GFM ; GGB ; GN ; JB ; MC ; MG ; MO ; MOB ; MS ; NB ; PB ; RhB ; SGA ; SMV ; SOB ; SBU ; TChB ; VZ : allzeit im Dienste von Ausflug, Sport und Ferien

**Autor:** Thommen, H.W.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-779151>

#### 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:** 13.01.2026

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

**AB ARB ASD BL S BT CEV DPB DUI FO GFM GGB GN**

**MG MO MOB MS NB PB RhB SGA SMV SOB**

**JB MC**

**SBU TChB VZ**

*allzeit im Dienste von Ausflug, Sport und Ferien*

### Zweitausendfünfhundert Kilometer Privatbahnen

Hinter lauter geheimnisvollen Buchstabengruppen dieser Art verbergen sich die Namen der privaten schweizerischen Transportanstalten, von der Appenzeller- und der Arth-Rigi-Bahn über die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon bis zur Visp-Zermatt-Bahn und dem Téléphérique Champéry-Planchaux. Fast vierzig davon sind Normalspurbahnen. Ihrer rund sechzig zählen zu den Schmalspurbahnen, zu denen auch die Unternehmungen mit sogenanntem gemischtetem Betrieb aus Reibungs- und aus Zahnradstrecken gehören. Reine Zahnradbahnen wie jene auf den Rigi und den Pilatus oder die Rochers-de-Naye und den Monte Generoso gibt es fünfzehn. Den Rest von wiederum sechzig Befrieben machen die Drahtseilbahnen mit Einschluß der fünf großen Luftseilbahnen aus. Mehr denn ihrer hundertsiebzig

also sind es im ganzen, die amtlich als Trambahnen bezeichneten städtischen Straßenbahnen nicht einmal inbegriffen. Unternehmungen von der allerverschiedensten Betriebsart und Bedeutung sind in dieser Familie vereinigt. Bei den Schmalspurbahnen geht es von dem wenige Kilometer langen «Bähnchen», wie der Volksmund mehr liebevoll denn spöttisch manchen dieser Kleinbetriebe des Schienenerkehrs nennt, bis zu den großen schmalspurigen Bahnnetzen der Waadtländer Voralpen und des Kantons Freiburg, des Wallis und des Berner Oberlandes, des Appenzellerlandes und St. Gallens sowie endlich Graubündens mit den fast vierhundert Kilometern seiner Rhätischen Bahn. Aber auch bei den normalspurigen Transportanstalten finden sich Bahnen unterschiedlichster Art und Größe, von den reinen Lokalbahnen über ganze Betriebsgruppen wie die Bernischen Dekretsbahnen und wichtige innerschweizerische Durchgangslinien vom

Von seinem bequemen Führerstande aus steuert der Führer moderner Triebfahrzeuge der Privatbahnen seinen Zug sicher und zuverlässig durch das Land.\*

Installé dans sa confortable cabine, le conducteur des automotrices modernes des chemins de fer privés mène son train d'une main sûre à travers les campagnes de notre pays.





Links : Auch die Dampflokotiven der Zahnradbahnen auf das Brienz-Rothorn und den Monte Generoso führen uns ruhig und pünktlich in aussichtsreiche Höhen, und die langsamere Fahrt verlängert nur unseren Genuss unbeschwerter Bergaufklimmings.\* Rechts : Nur kühnster Technik der Schienenwege konnte es gelingen, die Berge des Berner Oberlandes und mit ihnen die 3572 Meter hohe Sphinx über dem Jungfraujoch dem mühseligen Besuch durch Hunderttausende zu erschließen.\*

A gauche : Les locomotives à vapeur des chemins de fer à crémaillère du Rothorn de Brienz et du Monte Generoso nous enlèvent, à une allure paisible qui n'exclut pas la ponctualité, vers les sommets à la vue étendue, prolongeant ainsi l'agrément d'une ascension libre de tout effort. A droite : Seule la plus audacieuse technique ferroviaire a permis l'accès facile des Alpes bernoises jusqu'au Sphinx, au-dessus du Jungfraujoch, à 3572 m.



Charakter der Bern-Neuenburg-, der Bodensee-Toggenburg- und der Südost-Bahn bis zu der Lötschberg-Bahn als großer internationaler Transitlinie. Und daran reihen sich erst noch die fast unzählbaren Bergbahnen, die in der Schweiz mit ihrem starken Reise- und Fremdenverkehr eine so große Rolle spielen.

Im Schatten ihrer großen Schwester, der Schweizerischen Bundesbahnen, oft kaum erkannt und manches Mal genug geradezu verkannt, dürfen sich die privaten Transportanstalten sogar hinsichtlich der Ausdehnung ihres Netzes wohl sehen lassen. Gegen achthundert Kilometer umfassen schon die normalspurigen Betriebe unter ihnen. Die Schmalspurbahnen gar besitzen eine Streckenlänge von nicht weniger denn fünfzehnhundert Kilometern. Noch die Zahnradbahnen — ungerechnet wieder die Zahnrägabschnitte der gemischten Betriebe — sind zusammen über hundert Kilometer lang. Die Drahtseilbahnen endlich verfügen insgesamt über Geleise- und Kabelstränge von rund siebzig Kilometern. Rund zweitausendfünfhundert Kilometer also umfaßt das private Eisenbahnsystem der Schweiz ohne die Trambahnen alles in allem, dieweil die SBB samt ihrer schmalspurigen Brünig-Strecke ihrer zweitausendneinhundert zählen und daher entgegen der wohl allgemeinen Vorstellung gar kein so viel ausgedehnteres Netz besitzen als jene.

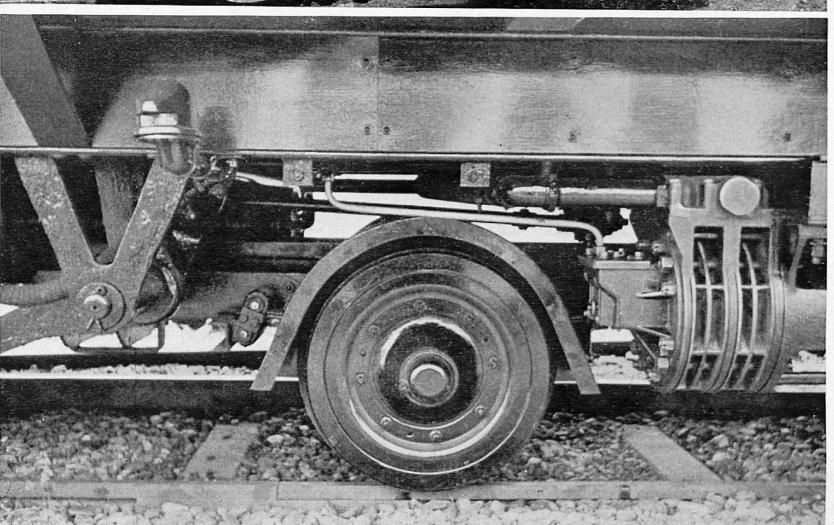
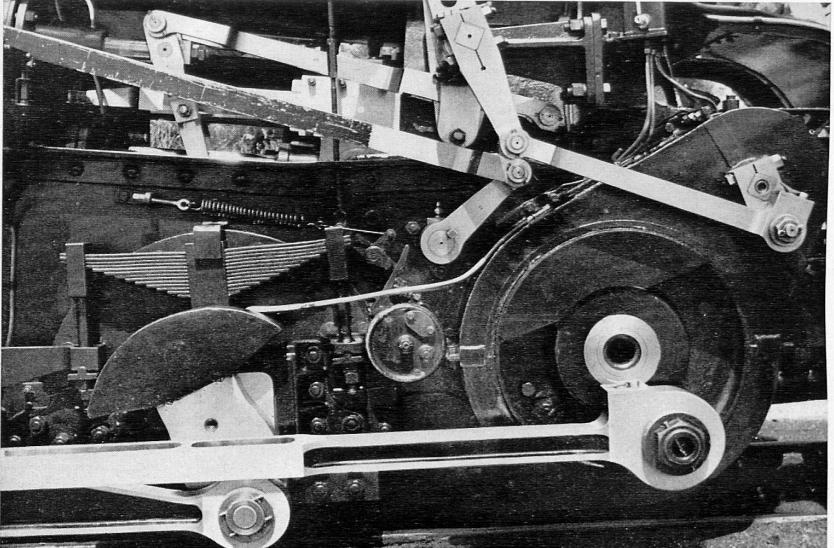
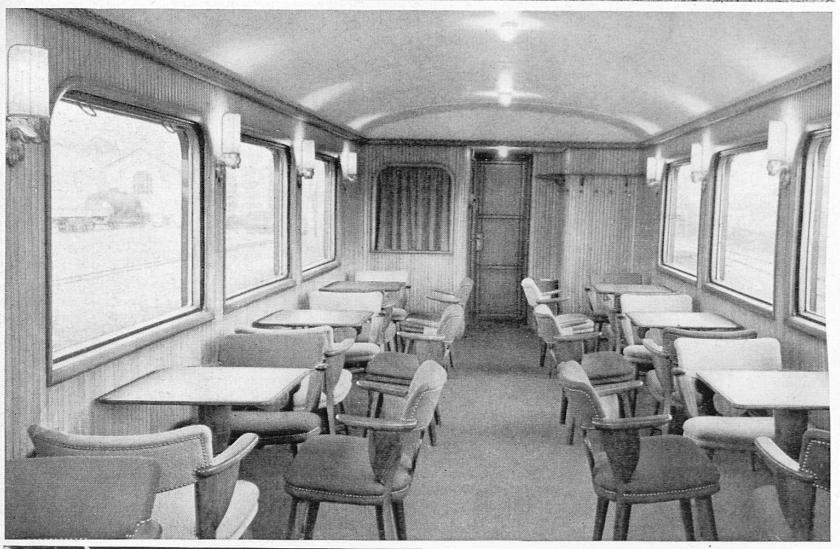
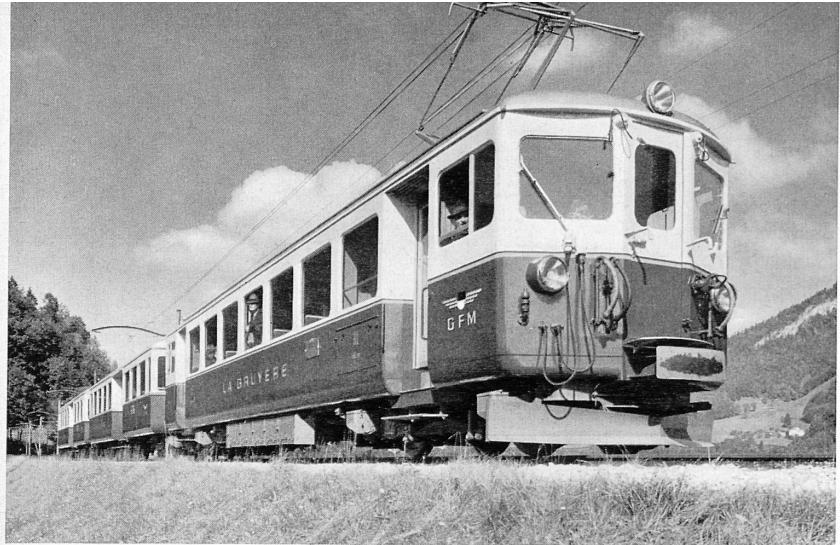
#### Zweiundsiebzig Millionen Reisende

Auch nach ihren Leistungen, vorab im Personenverkehr, stehen die Privatbahnen nicht so weit hinter den Bundesbahnen zurück, wie viele glauben mögen. Nicht weniger als zweiundsiebzig Millionen Personen haben sie im Jahre 1942 befördert, dem letzten, für das statistische Zahlen vorliegen. Bei den SBB waren es damals freilich hundertsiebzig Millionen. Aber während diese fast alle großen Durchgangslinien umfassen, findet sich unter den Privatbahnen manche Nebenstrecke rein regionaler oder gar lokaler Bedeutung mit nur schwachem Verkehr. Überdies gehören zu ihnen so gut wie alle Zahnrad- und Drahtseilbahnen, die schon ihrer technischen Natur nach bloß einen kleinen Verkehr bewältigen und dazu oft nur ein paar Monate lang im Betrieb stehen. Um so beachtenswerter sind die Verkehrsmengen, die manche dieser Betriebe das Jahr hindurch bewältigen: die 4,3 Millionen Fahrgäste der Lötschberg-Bahn, die 3,6 Millionen der Bodensee-Toggenburg- und die 1,3 Millionen der Südost-Bahn unter den normalspurigen, nicht weniger aber auch die 3,6 Millionen Passagiere der Rhätischen Bahn und die Frequenzen von je über einer Million bei der Montreux-Oberland-Bahn und den Gruyère-Bahnen unter den schmalspurigen Transportanstalten. Unter den Drahtseilbahnen hinwiederum bringt es jene von Lausanne nach Ouchy auf beinahe zwei Millionen Reisende, diejenige von Siders nach Montana und Crans auf hundertsiebzigtausend und die Parsenn-Bahn auf nicht viel weniger. Bei den Zahnradbahnen ihrerseits befördern die Rorschach-Heiden-Bahn und die Wengernalp-Bahn im Jahr eine runde Viertelmillion Reisende, und auch das ist nicht wenig, wenn man ihre kleinen Züge und ihre kleine Geschwindigkeit bedenkt.

Links : Ob vor oder nach der Fahrt im bequemen elektrischen Zahnrad-Triebwagen — immer künden frohe Gesichter von den Freuden einer Bergfahrt auf die Rochers-de-Naye, den Rigi oder sonst einen unserer vielen Aussichtsgipfel. Rechts : An weitgeschwungenen Kabeln überspannen Luftseilbahnen im Osten und im Westen des Landes wie in der Zentralschweiz gewaltige Höhenunterschiede und Abgründe und erschließen dem Auge wie aus dem Ballon unendliche Fernsichten.\*

A gauche : Tant au départ qu'à l'arrivée des confortables autorails électriques à crémaillère, des visages joyeux proclament les plaisirs d'une randonnée aux Rochers-de-Naye, au Rigi ou à tout autre belvédère de nos montagnes. A droite : A l'est et à l'ouest de notre pays, ainsi qu'en Suisse centrale, de vertigineuses différences d'altitude sont vaincues par les téléléfériques qui offrent l'illusion et le vaste panorama d'un voyage en ballon.





## Bergsteigerische Leistungen

Muß man es ausdrücklich sagen, daß gerade unter den Privatbahnen manche vornehmlich, wo nicht gar ausschließlich, dem Touristen-, dem Sport-, dem sogenannten Fremdenverkehr dient? Mögen die Bundesbahnen zur Hauptsache den Schnell- und Fern- und Massenverkehr des Landes bewältigen und besonders im Gütertransport eine überwiegende Rolle spielen: an ihre vielfach verzweigten Strecken schließen doch überall wieder die privaten Transportanstalten an, von denen so viele in die stillen Täler hineinführen, wo müde Menschen Erholung suchen, oder hinauf in die Berge, wo andere in spielerischem Kampfe mit Fels und Eis und Schnee den Alltag vergessen und doch wieder neue Kräfte für ihn sammeln wollen. Darum auch leisten gerade die privaten Transportanstalten so Unvergleichliches in der Überwindung der Tiefen und Höhen unseres Landes und aller Schwierigkeiten einer ungebärdigen Natur. Klettern nicht die Schienenstränge der Berner-Oberland-Bahnen, der Wengernalp- und der Jungfrau-Bahn von Interlaken in fast ununterbrochenem Ansturm dreitausend Meter empor, bis sie den Bergfreund auf das «Joch» getragen haben und er nach kurzer Aufzugsfahrt von der «Sphinx», dem höchsten von einem erdgelenkten Transportmittel erreichten Punkt Europas, überwältigt in die ungeheure Tiefe und Weite der Welt zu seinen Füßen blickt? Klettert die Bernina-Bahn, nun aufgegangen in der Rhätischen Bahn, von der Landesgrenze am Grunde des Puschlav nicht volle achtzehnhundert Meter empor, damit ihr Fahrgäst von Alp Grüm aus in dieses Tal voll südlicher Süße hinunterschauen kann oder über die Paßhöhe hinübergelangt in Engadin? Und was für eine Kraftentfaltung bewunderst du, wenn der Wagen der Pilatus-Bahn mit 480 Promille Steigung an seiner doppelt gezähnten Zahnrinne aufwärtsklimmt? Was vollends empfindest du, wenn die Stoos-Bahn die phantastische Neigung von 781 Promille bezwingt und dich ihr Wagen beinahe gleich der Kabine eines Aufzugs in jähem Aufstieg in die Wander- oder Schneegelide deiner Sehnsucht emporhebt?

## Lebendiger Wille

Zum überwiegenden Teile bereits im letzten Jahrhundert gebaut, auf alle Fälle aber fast ausnahmslos vor dem Beginn des ersten Weltkriegs entstanden, haben die schweizerischen Touristenbahnen dem Land und seinen Bewohnern, wie seinen fremden Gästen, seit Jahren und Jahrzehnten unschätzbare Dienste geleistet. Hunderttausende, ja Millionen von Menschen haben sie in die Höhen getragen, deren Luft und Licht zu den kostlichsten Naturschätzen der Schweiz gehören. Doch die Technik macht immer neue Fortschritte. So haben auch die schweizerischen Privatbahnen je und je danach getrachtet, mit ihren Einrichtungen und ihrem Betrieb auf der Höhe der Zeit zu bleiben. Aber noch nie ist eine solche Welle drängenden Erneuerungswillens durch sie gegangen wie gerade in den letzten Jahren. Ein eigentlicher Verjüngungsprozeß hat sich ihrer bemächtigt. Manche dieser Bahnen, vom Auto hart bedrängt und nach diesem Kriege neuerdings seinem scharfen Wettbewerb entgegensehend, nimmt entschlossen den Kampf mit dem neuern Verkehrsmittel auf und macht sich dabei die verkehrswirtschaftlichen und betrieblichen Lehren zunutze, die sein Auftreten auf den Straßen aller Welt gezeigt hat. So erlebt die Verkehrsbedienung durch die Privatbahnen der Schweiz in jüngster Zeit eine innere und äußere Wandlung, die das Bild des Schienenverkehrs in wenigen Jahren tiefgehend verändern wird.

Von oben nach unten : Modernste Leichttriebzüge führen die Reisenden in fast schwebender Fahrt durch das Gruyéerland und manche andere schöne Gegenden der Schweiz. — Elegante Wagenmaterial wie dieser Salon- und Sitzungswagen der Lötschberg-Bahn macht das Reisen mit den Schweizer Transportanstalten mehr und mehr zum ungetrübten Genuss. — Unvergleichlich verkörpert das Triebwerk einer Dampflokomotive die Kräfte, die die Züge der Bergbahnen in alle Höhen tragen. — Selbst die unscheinbare Lenkachse eines umgebauten Zweiachs-Motorwagens der Elektrischen Viviser Bahnen stellt einen fühlbaren Fortschritt im Fahrkomfort dar.

Du haut en bas : Rapides et confortables, les trains légers les plus modernes emmènent les voyageurs à travers la Gruyère et vers d'autres belles régions de la Suisse. — Quel plaisir de voyager dans un matériel roulant aussi élégant que ce wagon-salon de la ligne du Lötschberg! — Le mécanisme d'une locomotive à vapeur, expression puissante des forces qui enlèvent les chemins de fer de montagne vers les sommets. — Quoique peu apparent, l'essieu dirigeant d'une locomotive transformée, à deux essieux, des Chemins de fer électriques Veveysans contribue également à augmenter le confort du voyage.

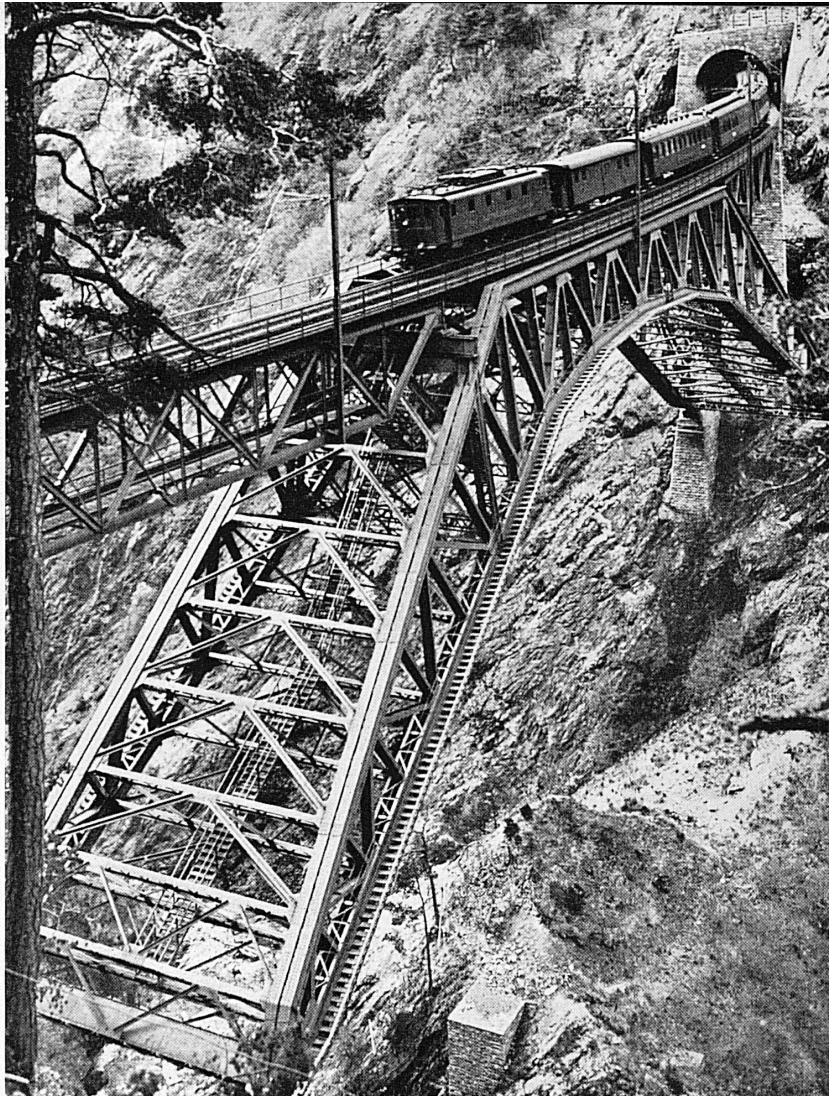
## Triebfahrzeugbau im Fortschritt

Das Rollmaterial der Bahnen ist es, an dem der Reisende vor allem Entschlossenheit und Kraft eines Unternehmens zu zeitgemäßer Erfüllung seiner Transportaufgaben erkennt und ermißt. So geht denn gerade durch den Fahrzeugpark der schweizerischen Transportanstalten ein frischer Zug von höchster Fortschrittllichkeit. Besonders die Triebfahrzeuge mancher Bahnen erfahren eine gründliche Erneuerung oder werden gänzlich ersetzt durch Lokomotiven und Triebwagen modernster Konstruktion. Unternehmungen wie die Lötschberg-Bahn und andere private Transportanstalten von kühnem Wagemut hatten schon vor Jahren erste Versuche mit dem Leichtbetrieb gemacht und nach deren Gelingen einen großen Teil der Fahrleistungen endgültig auf die neue Betriebsform mit leichten Fahrzeugen und Zügen umgestellt. Immer mehr Bahnen folgten ihnen, zum eigenen Gewinn wie zum Vorteil der Reisenden. Heute verkehren auf zahlreichen normal- wie schmalspurigen Privatbahnen Leichttriebwagen und Leichtzüge, die allen Wünschen der Reisewelt entsprechen. Prächtige Fahrzeuge aus den Werkstätten unserer weitberühmten Maschinenfabriken und Wagenbaufirmen beleben ihre Strecken, hervorragend in technischer Konstruktion und Leistung, wie bezwingend in der Formgebung nach heutigen Schönheitsbegriffen.

Bereits die Leichtfahrzeuge der BLS und der von ihr betriebenen Bahnengruppe in ihren guten Formen und Farben brachten ein neues Bild in den Eisenbahnverkehr des Landes. Ihnen folgte etwa die Südost-Bahn. Die Furka-Oberalp- und die Visp-Zermatt-Bahn schlossen sich an. Die Rhätische Bahn führte neue Leichttriebzüge ein. Manche Zahnradbahn, schon vorher elektrisch betrieben

Brücken von kühnster Konstruktion und schwindelnder Höhe tragen die Züge über Täler und Schluchten hinweg, die dem Verkehr sonst unüberwindliche Schwierigkeiten bereiten würden.\*

Des ponts et viaducs audacieux franchissent à une hauteur vertigineuse des vallées et des gorges qui constituaient auparavant autant d'obstacles au trafic ferroviaire.



oder neu zur rauch- und dampflosen Traktion übergehend, setzte an Stelle der früheren Lokomotiven und Lokomotivzüge alleinfahrende Triebwagen ein. Von unvergleichlicher Eleganz der äußern Form wie der Innen-einrichtung und von raffiniertester Ausgeklügeltheit im Technischen sind vollends die Triebwagen und Kompositionen, wie sie seit kurzem auf den Linien der Greyerzer-Bahnen und der Montreux-Oberland-Bahn verkehren. Mit einer Wendigkeit und Weichheit eilen diese Fahrzeuge leicht wiegend dahin, als ob sie überhaupt nicht mehr über stählerne Schienen rollten, sondern in irgend-einem flüssigkeitsähnlichen Element dahinglitten. Vorn aber beherrscht der Führer in bequemem Sitz an handlichen Hebelen wie spielend eine Apparatur, die das letzte an Ausnützung der Energie, an Elastizität der Anfahrt und Verzögerung und an Sicherheit hergibt und allen Ansprüchen des Betriebes gewachsen ist, wie sie auf Gebirgsbahnen mit ihren Steigungen und Gefällen auftreten können.

## Von Wagen und Zügen

Kaum geringere Fortschritte zeigt auch der Wagenbau. Oft sind es scheinbar geringfügige Neuerungen, wie die Verbreiterung der Fenster und eine Neupolsterung der Sitze, die aus einem alten Wagen ein zeitgemäßes neues Fahrzeug machen. Oder ein Zweiaachser gewinnt durch den Einbau einer mittlern Lenkachse an Kurvenbeweglichkeit und Laufruhe und hält nun beinahe den Vergleich mit einem Vierachser aus, während aus einem früheren Wagon-Restaurant ein eleganter Drittaktfwagen entsteht. Höchster Komfort endlich wird erreicht in den Neukonstruktionen, bei denen modernste Leichtdrehgestelle, Gummilagerung des Wagenkastens und dergleichen Anwendung finden und die sich auch mit der Bequemlichkeit ihrer Sitze und mit der Schönheit ihrer Inneneinrichtung kaum mehr mit Wagen aus früheren Jahren vergleichen lassen.



Ihren modernsten Stand freilich erreicht die Zugförderungstechnik dort, wo Triebfahrzeug und Wagen zu einem in sich geschlossenen Zuge verschmelzen. Schon die Einrichtungen für die Doppeltraktion mit zwei oder mehr vom vorderen Führerstand aus gesteuerten Lokomotiven oder Triebwagen sind ein Anfang dazu, der schon bei einer ganzen Anzahl von Bahnen verwirklicht ist. Ihren Gipfel erreicht diese Betriebsweise bei den Pendelkompositionen, wie sie vor kurzem die Schöllenen-Bahn, in großem Umfang jedoch besonders die Freiburger Bahnen für ihr Schmalspurnetz im Geyserland angeschafft haben. Da besitzt nun auch jeder Anhänger seine Steuerkabine und wird dadurch zum Zugführungswagen, so daß aus solchem Rollmaterial zusammengesetzte Züge an den Endstationen überhaupt nicht mehr umgestellt zu werden brauchen. Hier wird der Zug nur in der einen Richtung von seinem Motorwagen gezogen; in der andern aber wird er von dem an Zugschluß befindlichen Triebfahrzeug geschoben, indem der Führer das Ganze mittelst Fernsteuerung von der Cabine-Piloten des gerade an der Spitze befindlichen Wagens aus beherrscht. Hier verhält sich der Zug beinahe wie ein einziges beseeltes Lebewesen. Da laufen Druckluft- und elektrische Leitungen in Schläuchen und Kabeln zu vielen Dutzenden von Wagen zu Wagen. Nicht nur die Luftbremsen des ganzen Zuges betätigt nun der Führer von seinem Posten aus. Auch die ganze sinnreiche Apparatur zur Ingangsetzung und Regelung der Motoren weit hinten im Triebwagen beherrscht er nun mittelst der alle Wagen durchziehenden Steuerleitungen, indem der Motorwagen ihm seinerseits wieder durch ein ganzes System von Aderpaaren seine Betriebszustände nach vorn zur Zugspitze meldet. Daneben schaltet er mit Hilfe der Griffe und Hebel da vor ihm auch Licht und Heizung jedes einzelnen Wagens selber ein und aus, öffnet und schließt pneumatisch sämtliche Türen und empfängt durch eine kleine grüne Lampe den Abfahrtbefehl des Abfertigungsbeamten oder Zugführers, wo dieser auch einen der kleinen dazu bestimmten Druckknöpfe am Zuge betätigen mag.

#### Verjüngte Schienenstränge

Bei dieser Modernisierung des Rollmaterials hat es freilich sein Bewenden nicht. Auch die «Bahn» selber mit ihrem Schotterbett und ihren Schwellen und Schienen macht bei vielen Bahnen eine gründliche Verjüngung, Verbesserung, Verstärkung durch. Immer häufiger bemerkt der aufmerksame Betrachter, der vielleicht im Triebwagen den begehrten Stand neben dem Führer erwischte, den bläulichgrauen, scharfkantigen Schlagschotter einer neuen Geleisebettung, der den alten, gelblich verschlammbten Rundschotter abgelöst hat. Mehr und mehr tauchen auch an den Kurven der Privatbahnen die kleinen Pflocke der Geleiseversicherung auf, die die Kontrolle und Aufrechterhaltung der Geleiselage ermöglichen. Und wenn auf einmal der harte Takt der Räder auf den Schienenstößen einem ruhigen, nur noch selten durch einen leisen Schlag unterbrochenen Dahinrollen des Zuges weicht, so sind da neuerdings wieder ein paar Kilometer Schienen geschweißt worden, und statt alle fünfzehn oder zwölf oder gar acht Meter überspringen die Räder nurmehr alle 24 oder 36 Meter eine der berüchtigten Stoßlücken, die die schwächsten und schädlichsten Punkte des ganzen Eisenbahnbetriebes darstellen.

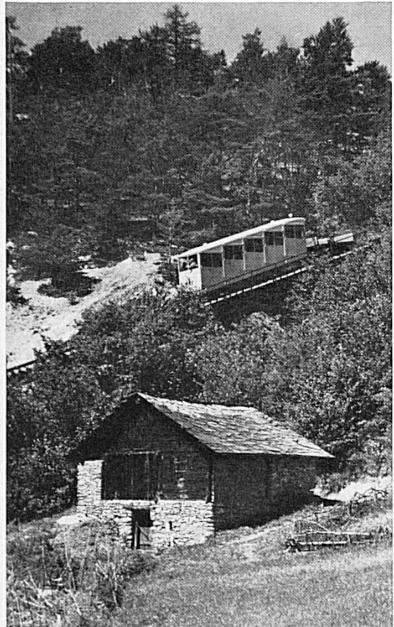
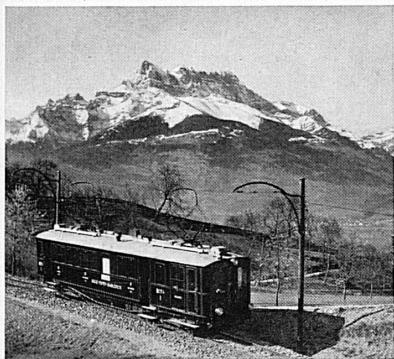
Oben über dem Geleise zieht sich indessen der Fahrdräht hin, nicht mehr in tiefen Bögen von Aufhängepunkt zu Aufhängepunkt schwingend, sondern straff gespannt an den schräglauflgenden Abzugdrähten einer fast spinnwebdünne, windschiefen Fahrleitung oder sicher geführt von den Maschen einer Kettenaufhängung mit ständigem Wechsel zwischen Kontakt- und Tragdraht. Fest und gleichmäßig liegt nun das Schleifstück des Pantographen auf dem Dache der Maschine an der energiespendenden Leitung. Dauernd ist die Stromabnahme gesichert. Unveränderlich entfaltet das Triebfahrzeug seine volle Zugkraft — was Wunder, wenn so Verbesserungen der Geleiseanlage und Erneuerung der Fahrleitung immer

Keine Felswand ist den Bergbahnen zu steil, als daß sie nicht durch das Drahtseil oder wie hier bei der Pilatus-Bahn durch die Zahnstange überwunden werden könnte. \*

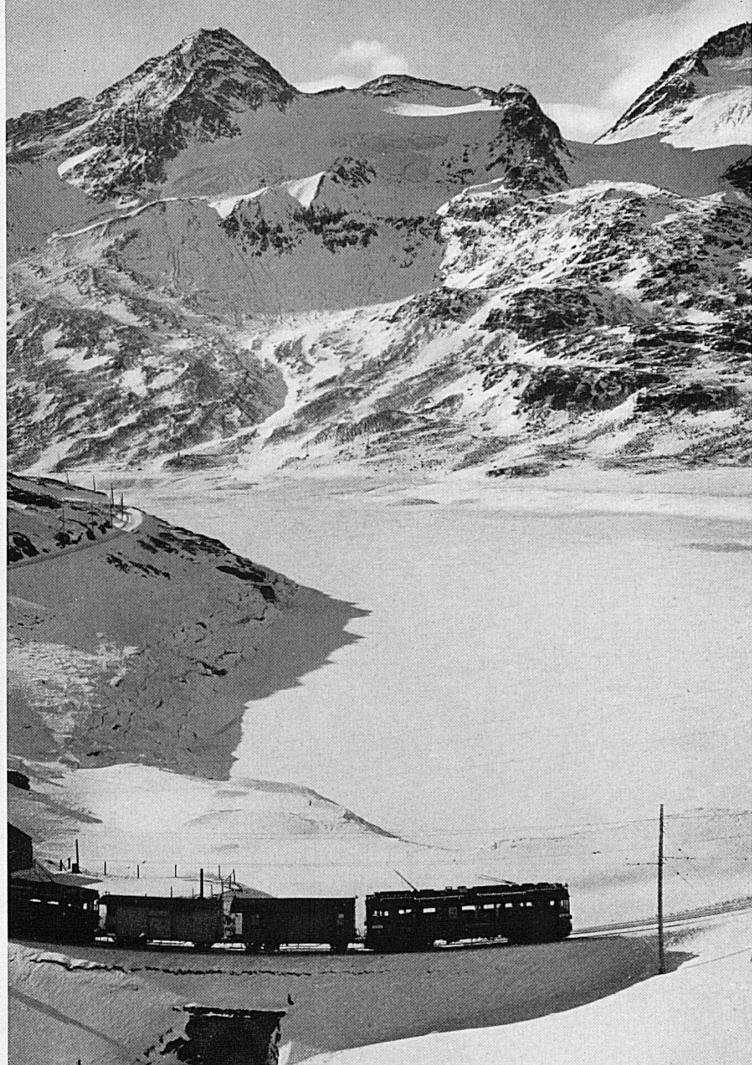
Les parois de rochers les plus raides sont gravées par les chemins de fer de montagne grâce au câble du funiculaire ou encore, comme au Mont Pilate, au moyen de la crémaillère.

Rechts : Ob dich die Furka-Oberalp-Bahn in die hohe Hochgebirgswelt, die Montreux-Oberland-Bahn durch romantisches Voralpenland oder idylische Tessiner Kleinbahnen durch südlich-süsse Gefilde tragen — überall finden sehende Augen neue Wunder des Schweizerlandes.\* Unten : Auch im bloßen Reibungsbetrieb klettert manche Bergbahn wie die von Aigle nach Sépey und Les Diablerets in voralpine und alpine Höhenbezirke voller herrlicher Landschaftsreize.\* Durch neue Wagen, kräftigem Antrieb und schnellere Fahrt erhöhen auch die Drahtseilbahnen wie jene von Siders nach Montana und Crans ihre Leistungsfähigkeit im Dienst von Sport und Erholung.\*

A droite : Que le chemin de fer de la Furka-Oberalp vous conduise dans la région majestueuse des Hautes-Alpes, celui du Montreux-Oberland à travers les riantes vallées préalpines ou que vous parcouriez le Tessin au moyen de ses nombreux chemins de fer privés, partout vos yeux découvrirent les merveilles de la Suisse. En bas : De nombreux chemins de fer de montagne, tels que celui d'Aigle-Sépey-Diablerets, pénètrent jusque dans les districts préalpins et alpins, sans autre méthode que la simple adhésion. — Avec de nouvelles voitures plus puissantes et rapides, les funiculaires, comme p. ex. celui qui relie Sierre à Montana et Crans, tendent également à améliorer leur rendement, au service des sports et des vacances.



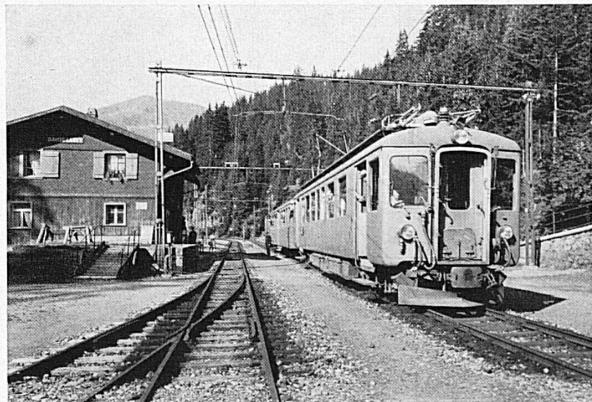
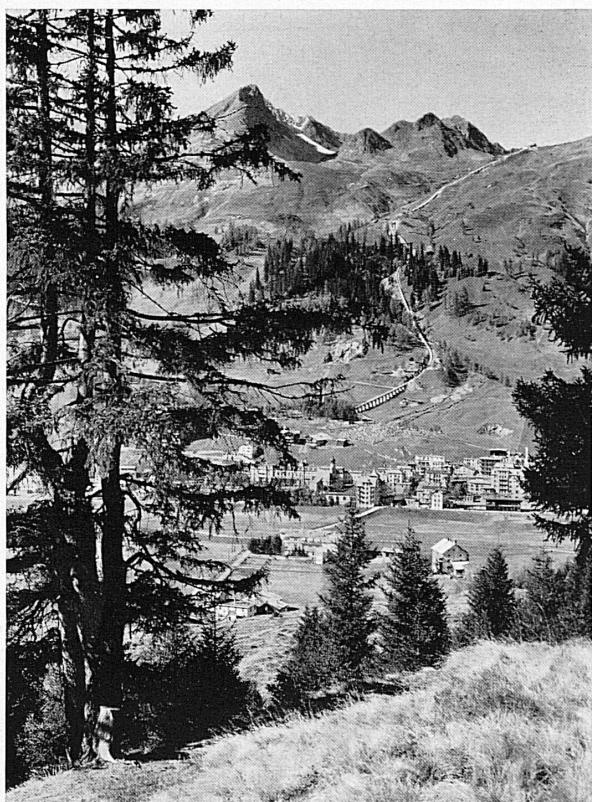
SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER SUISSES ET DES GRANDS EXPRESS EU...



höhere Fahrgeschwindigkeiten erlauben und mehr denn eine meterspurige Bahn bereits für eine nahe Zukunft solche von vollen 75 Stundenkilometern in Aussicht nehmen darf?

#### Kampf um die Sicherheit

An den Strecken immer weiterer Privatbahnen tauchen gleichzeitig die Masten der Lichttagessignale mit ihren scharfglühenden grünen, gelben und roten Lichtern auf. Große Tafeln mit einem weithin sichtbaren «B» verraten gar das Walten eines modernen Streckenblocks auch auf der einen oder andern schmalspurigen Strecke. Selbst auf mancher Station einer Nebenbahn kann man den Vorstand die Drehknöpfe eines kleinen elektrischen Stellwerks betätigen sehen, das seine beiden Endweichen steuert und mit den Einfahrsignalen in zwangsläufige Abhängigkeit bringt. So hält modernste Sicherungstechnik mehr und mehr ihren Einzug auch bei den großen und kleinen Privatbahnen des Landes, und aus diesen oft genug unter-



Links : Auch den Winter fürchten die Schweizer Bergbahnen nicht. Bernina-Bahn und Visp-Zermatt-Bahn wie hundert andere Transportanstalten bezwingen siegreich alle Tücken des winterlichen Hochgebirges. \* Rechts : Rhätische Bahn und Drahtseilbahn Davos-Parsenn sind in Linienführung und Rollmaterial meisterliche Beispiele fortschrittlicher Eisenbahntechnik, die Graubünden in seinen schönsten Sportgebieten erschlossen hat.\*

A gauche : Les chemins de fer de montagne suisses ne sauraient craindre l'hiver. Le chemin de fer de la Bernina, celui de Viège-Zermatt et tant d'autres encore bravent les rigueurs et les dangers de l'hiver alpin. A droite : Les chemins de fer rhétiques et le funiculaire Davos-Parsenn représentent, par leur traçé et leur matériel roulant, des modèles de la technique ferroviaire moderne : ils ont permis l'accès des plus beaux centres sportifs des Grisons.

schätzten Gliedern des schweizerischen Verkehrssystems werden auch in dieser Hinsicht ebenbürtige Helfer der Bundesbahnen.

#### Und neue Linien?

Auf hundert Arten beweisen so die schweizerischen Transportanstalten ihren ungebrochenen Willen, mit der Zeit zu gehen und wie in der Vergangenheit und in der heutigen Kriegszeit, so auch in der Zukunft dem Land und Volke die Dienste zu erweisen, die sie von ihnen erwarten. Selbst an den Neubau einzelner Strecken wagt man wieder zu denken, die irgendeine schwer empfundene Lücke im Netze der schweizerischen Schienenstränge schließen sollen. So plant die Bodensee-Toggenburg-Bahn die Verlängerung ihrer Obertoggenburger Linie von Neßlau bis nach Wildhaus, um dem Sportvolk die dortigen Skigefilde besser zu erschließen. Und wer weiß: vielleicht kommt eines Tages auch die Stansstad-Engelberg-Bahn zu ihrem längst ersehnten und notwendigen Schienenerschluß an die Brünig-Linie der Bundesbahnen — kurz: überall regt sich in diesen stählernen Lebensadern von Volk und Wirtschaft lebendiger Zukunftsglaube und Fortschrittswillen.

\*

Ganz besonders jene Bahnen stehen heute in neuem «Trieb», die dem schweizerischen Tourismus und vielleicht in naher Zukunft auch wieder einmal dem Strom ausländischer Besucher dienen, die in unserm Lande Vergessen und Erholung von den Leiden dieses Krieges suchen. Es ist nicht bloß ein Streben nach vermehrtem Unternehmungsertrag, das die schweizerischen Transportanstalten so zielbewußt neue Formen und Mittel der Verkehrsbedienung entwickeln läßt. Es ist ihr Wille zur bestmöglichen Erfüllung ihrer gemeinwirtschaftlichen Aufgaben, der sie dabei leitet, und dieser Wille ist es auch, der die gewaltigen Mittel rechtfertigt, mit denen Bund, Kantone und Gemeinden die Privatbahnen unseres Landes in ihrem Streben unterstützen.

H. W. Thommen.



Nr. 6030 BRB 3. 10. 1939

## Pilatus

2132 m ü. M.

Genußreichstes Ausflugsziel für Familien und Gesellschaften. Hochinteressante Bergfahrt mit der steilsten elektrischen Zahnradbahn der Welt. Wundervolles Alpenpanorama. Höhenwege. Vorzügliche Hotels. Mäßige Preise.

Auskunft durch Pilatus-Bahn in Alpnachstad (Tel. Luz. 71030)



*Gib mir die Hand, wir wollen wandern,  
wir wollen wandern mit dem Wind  
von einem Hügel hin zum andern,  
weilbin, wo nur nob Wolken sind.*

*Gib mir die Hand, wir wollen singen,  
wir wollen singen mit dem Wind,  
bis wir mit müden Wanderschwingen  
vor dem besten Himmel sind.*

Erwin Schneiter

*Gib mir die Hand, wir wollen schwiegen,  
wir wollen schwiegen wie der Wind;  
nun will ich dir die Sterne zeigen,  
die unsres Herzens Sinnbild sind.*

*Das Korn steht hoch. Insekten blitzen  
mit silberhellen Seidenflügeln  
von einem Halm hin zum andern.  
Im Grase liegend, müd vom Wandern  
auf weiten, wälderweiten Hügeln,  
sdau ich empor durch schwanke Spitzen.*

*Die Zitterglut sdloß mir die Lider.  
Und Flügelspiel und Sommerreife  
und Nachklang meiner Wanderungen  
erweckten mir Erinnerungen,  
und staunend wie als Kind durhsdweife  
ich ferne Sommertage wieder.*

*Noch hasbe ich mit jungen Händen  
und bin dem Leben hingegeben;  
doch einmal wird es Sommer werden  
mit Müdigkeit und mit Beschwörungen . . .  
O Herr, laß dann ein reifes Leben  
im leisen Schnitt der Sense enden!*

Erwin Schneiter

**BEAUTÉ NATURELLE...**

