

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1951)

Heft: 5

Artikel: Der neue Fahrplan

Autor: H.S.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773943>

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: 04.04.2026

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

DER NEUE FAHRPLAN

Am 20. Mai beginnt für die öffentlichen Verkehrsunternehmen Europas, deren wichtigste Jahr für Jahr an der internationalen Fahrplankonferenz zusammentreten, die Gültigkeit des neuen Jahresfahrplans. Die schweizerischen Eisenbahnen sind als Träger wichtiger Transitverkehrsströme am Ausbau der länderverbindenden Expres- und Schnellzugsverbindungen in hohem Maße interessiert und scheuen keine Mühe, um die internationalen Züge gut und rasch in unser Land und auch wieder hinaus zu führen.

Bedeutende Verbesserungen sind schon seit der Einführung des Winterfahrplans auf der Simplonlinie zu verzeichnen, deren Verbindung mit Paris sich dank der nun von Frankreichs Hauptstadt bis Dijon vollendeten Elektrifikation um vieles schneller, pünktlicher und – last but not least – auch sauberer abwickelt. Leider durchquert der Simplon-Orient-Expres die Schweiz in beiden Richtungen immer noch mitten in der Nacht; die günstige Ergänzung mit Wagen Paris-Brig und Paris-Ljubljana bildet der Expreszug «Direct Orient» (London ab 14.00, Paris ab 23.10, Lausanne an 6.59, von da Halt auf allen wichtigeren Stationen bis Brig an 10.12). – Die im letzten Jahr geschaffenen, beliebten Schnellverbindungen Genf-Mailand und der schon länger eingeführte Lötschberg-Leichtschnellzug Bern-Mailand-Genua bleiben wie die raschen Kurse Zürich-Mailand via Gotthard unverändert beibehalten.

Die Gotthardlinie ihrerseits sieht verschiedene neu eingeführte und veränderte Schnellzüge mit internationalen Wagen, so vor allem den neu gelegten Holland- und Skandinavien-Italien-Expres: Basel ab 10.20, Luzern 11.40/50, Chiasso an 15.20, Mailand an 16.30 mit Anschluß nach Rom; Gegenrichtung Mailand ab 14.30, Luzern ab 19.34, Basel an 20.55 mit direkten Wagen (auch Schlafwagen) an den Skandinavien-Expres und nach Holland via Deutsch-

land. In der Durchfahrt durch Deutschland wird der Skandinavien-Italien-Expres in beiden Richtungen um nahezu drei Stunden beschleunigt. Auch die Arlberglinie nimmt an verschiedenen Verbesserungen teil und erhält namentlich eine gute neue Nachtverbindung von Wien mit direktem Autorail-Anschluß ab Basel nach Paris (Basel an 6.46). Fast unverändert laufen die Züge des Arlberg-Orient-Expres.

Auf den rechts- und linksrheinischen Linien nach den Niederlanden werden die Züge gut beschleunigt; deutscherseits entsteht der aus der Zwischenkriegszeit so bekannte «Rheingold-Expres» als schnelle Tagesverbindung ab und nach Hoek van Holland und Amsterdam mit auserlesenem Wagenmaterial der Deutschen Bundesbahn wieder, und die Verbindung mit Brüssel wird durch die ganzjährige Führung eines günstigen Tages-Schnellzuges über Luxemburg verbessert.

Im Ostschweizer Grenzland werden neben den zahlreichen verbesserten Verbindungen mit Österreich auch neue Schnellzugspaare auf den Linien Schaffhausen-Stuttgart und Sankt Margrethen-München begrüßt werden.

Die bereits gut ausgebauten innerschweizerischen Schnellzugsdienste bleiben, sofern nicht internationale Anschlüsse ihre Änderung notwendig machen, im allgemeinen bestehen. Neue Reiseannehmlichkeiten werden auf mancher Linie die mit der Einführung des kommenden Sommerfahrplans erscheinenden fliegenden Buffets in Zügen ohne Speisewagen bieten. Und den Baslern, die sich dank der von allen Seiten einlaufenden internationalen Schnellzüge nicht mehr zurückgesetzt zu fühlen brauchen, winkt im neuen Eilzugpaar über die Oltner Verbindungskurve direkt nach Aarau-Wohlen-Arth-Goldau ein neuer Vorteil, der auch manchem vom Ausland in die Schweiz kommenden Ferienreisenden nützlich sein wird. H.S.

LOB DER EISENBAHN

Schon immer war ich ein begeisterter Freund der Eisenbahn. Fahrten mit dem romantischen Dampf unter sicherer väterlicher Obhut gehören zu meinen frühesten und schönsten Kindheitserinnerungen, und wenn es auch nicht immer ganz programmgemäß und ohne Zwischenfall zu- und herging, so tat dies meiner Freude keinen Abbruch. Übrigens lag die Schuld an diesen «Imponderabilien» ja nie «bahnseitig»! Seit jenen fernen Tagen, da ich als kleiner Knirps dem fatalen Irrtum verfiel, das Wort «Eilgut» auf den Stationen für eine freundliche und diskrete Einladung zum Besuch eines gewissen Örtchens zu halten, sind einige Millionen Züge durch den Gotthard gerast! Aber der Eisenbahn und vor allem den SBB habe ich unwandelbare Treue gehalten, was mir um so leichter fiel, als sie sich ja ständig «verjüngten», modernisierten und rasch zur weißen Kohle, also gewissermaßen zu den «Nichtrauchern», übergangen. – Seit jeher erschienen mir die heute so komfortablen und schnellen SBB als ein lebendiges Symbol schweizerischer Tüchtigkeit, Zuverlässigkeit und technischen Könnens, als ein eindrückliches Zeugnis des Fortschritts an sich.

Auf meinen zahlreichen Reisen im Ausland schlug mein Herz jedesmal höher, wenn im Gespräch mit Einheimischen, die sich vorübergehend in der Schweiz aufgehalten hatten, mit sichtlichem Respekt und größter Anerkennung von den blitzblanken, raschen und so ungemein sicheren und pünktlichen SBB, von deren kühnen Bergtrassen, Tunneln usw. die

Rede war. – So wie als Kind liebe ich es auch heute noch, entgegen aller «Konvention», den Kopf aus dem Fenster zu strecken (ohne indes gegen das bekannte, schon als Säugling bestaunte Verbot des Hinauslehens zu verstoßen!), mir den scharfen Luftzug um Gesicht und Haare wehen zu lassen, das «Geschwindigkeitsgefühl» zu genießen und gleichzeitig unmittelbar mit der Landschaft Kontakt zu nehmen. Oft habe ich ganz Italien bis hinunter nach Syrakus im Direttissimo durchgeit, Frankreich von Ventimiglia bis Boulogne durchquert oder bin bis weit in die Hochebene Kastiliens gefahren, zwanzig und mehr Stunden Fahrt, und habe dabei Hunderte von Eindrücken empfangen dürfen. Nie konnte ich es verstehen, daß es immer wieder Landschaft gibt, die ihre erste Reise im fremden Land verschlafen, statt die völlig neue Atmosphäre willig und mit größter Intensität aufzunehmen. Wenn man mir die Wahl ließe zwischen einer Reise im neuesten Cadillac und einer Bahnfahrt, so würde ich mich ohne Zögern für die zweite entscheiden, nicht etwa nur aus psychologischen Gründen, sondern aus durchaus realen Überlegungen heraus. Der «Ermüdungs-Koeffizient» scheint mir bei der Bahnfahrt, zumal wenn sie viele Stunden dauert, bedeutend geringer als beim Autofahren. Hinzu kommt eine ganz beträchtliche persönliche Freizügigkeit in bezug auf den Stand- bzw. Sitzort: Coupé, Konversation mit Reisegefährten oder Lektüre, Promenade im Korridor, stärkender Aufenthalt im Speisewagen, welche Perspektiven! Ich erinnere mich,

DIE SPALTE DES LESERS

Fragen sind zu richten an die Redaktion der «Schweiz»
On adresse les questions à la rédaction de la «Suisse»
Bahnhofplatz 9, Zürich

Drittklaßbillets im Zweitklaßwagen

Kürzlich fuhr ich an einem Sonntagabend im vollbesetzten Schnellzug von Luzern nach Zürich. Die Drittklaßwagen waren überfüllt. Wie viele andere, so nahm auch ich in der zweiten Klasse Platz. Ohne Rücksicht verlangte der Kondukteur den Zuschlag. Nicht weniger als 15 Reisende hatten im selben Wagen den durch die Überfüllung des Zuges verursachten Klassenwechsel zu berappen. Hat das Dienstpersonal in solchen Fällen das Recht, den Zuschlag zu erheben? Da ich selber schon öfters das erfreulichere Gegenteil erlebt habe, so möchte ich gerne wissen, ob der Kondukteur darüber nach Gutdünken entscheiden kann, oder ob und was für Dienstbestimmungen sein Verhalten regeln. J. H.

Antwort

Das Zugpersonal hat strenge Weisung, sowohl im Interesse der Reisenden der höhern Wagenklassen als auch der Verwaltung, für Einhaltung der Klassendisziplin zu sorgen. Wenn jedoch bei Platzmangel ein Reisender in der seinem Fahrausweis entsprechenden Wagenklasse nicht Platz findet, so hat ihm das Dienstpersonal in einer höhern Klasse einen Sitzplatz anzuweisen, in der er ohne Nachzahlung zu belassen ist, bis in der niedrigeren ein Sitzplatz frei wird. In erster Linie hat jedoch immer der Reisende Anspruch auf einen Sitzplatz in der höhern Klasse, der dafür bezahlt hat.

DER KINOWAGEN DER SBB

und seine Verwendung

(Vgl. nebenstehende Aufnahmen)

Der beruflichen Weiterbildung des Personals kommt nicht nur in jedem fortschrittlichen Industriebetrieb eine wichtige Bedeutung zu, sie ist auch bei den Bahnen unerlässlich, denn das Personal muß fortlaufend mit verschiedenen technischen Neuerungen sowie mit neuen Arbeitsmethoden und dergleichen vertraut gemacht werden. Einem industriellen Unternehmen bieten sich in der Regel keine Schwierigkeiten, solche Personalinstruktionen durchzuführen. Anders liegen die Verhältnisse bei den Bahnen. Ihre Beamten und Angestellten gehen überall im Lande herum auf kleinen, oft abgelegenen Stationen, in ausgedehnten Bahnhöfen und Rangierfeldern und zu ganz verschiedenen Tageszeiten ihrer Arbeit nach. So sind es hier Gründe der Arbeitsökonomie, die es ratsam erscheinen ließen, mit einem rollenden Theoriesaal die wichtigsten Arbeitsstätten des Personals aufzusuchen und damit die unnötigen und kostspieligen Zeitverluste für solche Zusammenkünfte und Instruktionen nach Möglichkeit einzuschränken.

Diese Überlegungen haben die Bundesbahnen bewogen, mit verhältnismäßig geringem Aufwand einen Instruktions- und Kinowagen zu bauen. Ein einfacher Theoriesaal auf Rädern hätte wohl nicht allen Anforderungen genügt, denn die zusätzliche Verwendung von Filmen und Lichtbildern vermag erfahrungsgemäß das gesprochene Wort aufs nützlichste zu ergänzen. Der Film ist heute längst darüber hinausgewachsen, nur angenehmes Unterhaltungsmittel zu sein. Er ist sowohl in der Privatwirtschaft wie im Staatsbetriebe für die Aufklärung und Instruktion unentbehrlich geworden.

Die innere Ausgestaltung des heute im Betriebe stehenden Kinowagens der SBB ist bis zu einem gewissen Grade durch die Maße und Einbauten des verwendeten früheren Speise-