

**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(en): **Thommen, H.W.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1944)**

Heft 8

PDF erstellt am: **19.03.2021**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-779151>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

AB ARB ASD BLS 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-Planachaux. Fast vierzig davon sind Normalspurbahnen. Ihrer rund sechzig zählen zu den Schmalspurbahnen, zu denen auch die Unternehmungen mit sogenanntem gemischtem 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 Betrieben machen die Drahtseilbahnen mit Einschluß der fünf großen Luftseilbahnen aus. Mehr denn ihrer hundertseibzig

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 Schienenverkehrs 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 Dampflokomotiven der Zahnradbahnen auf das Briener Rot-
horn und den Monte Generoso führen uns ruhig und pünktlich in aussichtsreiche
Höhen, und die langsamere Fahrt verlängert nur unseren Genuß unbeschwerter
Bergaufklimmens. * 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 mühelosen Besuch durch Hundert-
tausende zu erschließen. *

A gauche : Les locomotives à vapeur des chemins de fer à crémaillère du Rot-
horn 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-Toggen-
burg- 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 Transport-
anstalten sogar hinsichtlich der Ausdehnung ihres Netzes
wohl sehen lassen. Gegen achthundert Kilometer um-
fassen schon die normalspurigen Betriebe unter ihnen. Die
Schmalspurbahnen gar besitzen eine Streckenlänge von
nicht weniger denn fünfzehnhundert Kilometern. Noch die
Zahnradbahnen — ungerechnet wieder die Zahnstangen-
abschnitte der gemischten Betriebe — sind zusammen
über hundert Kilometer lang. Die Drahtseilbahnen end-
lich verfügen insgesamt über Geleise- und Kabelstränge
von rund siebzig Kilometern. Rund zweitausendfünfhun-
dert Kilometer also umfaßt das private Eisenbahnsystem
der Schweiz ohne die Trambahnen alles in allem, dieweil
die SBB samt ihrer schmalspurigen Brünig-Strecke ihrer
zweitausendneuhundert zählen und daher entgegen der
wohl allgemeinen Vorstellung gar kein so viel ausgedehntes
Netz besitzen als jene.

Zweihundertsiebenzig Millionen Reisende

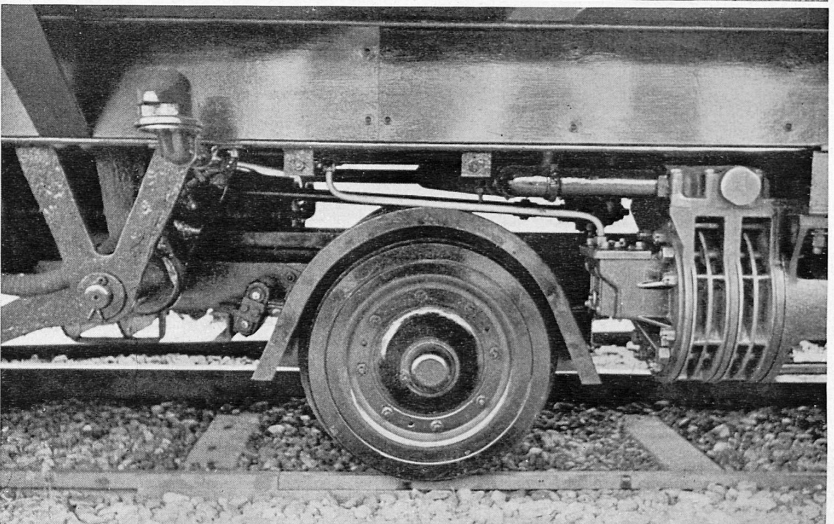
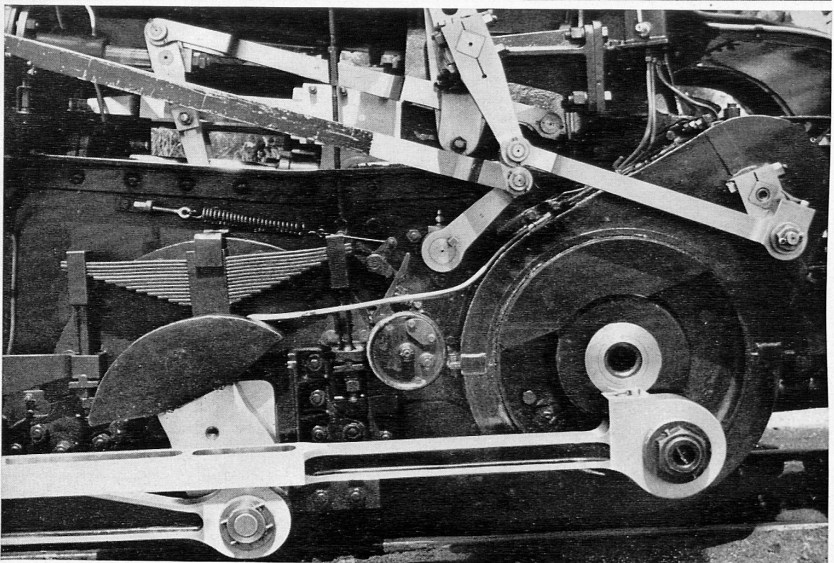
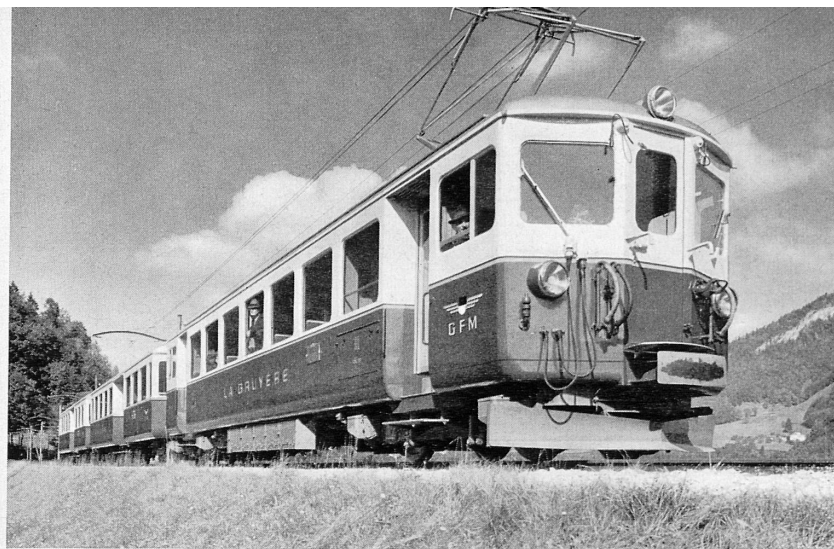
Auch nach ihren Leistungen, vorab im Personenverkehr,
stehen die Privatbahnen nicht so weit hinter den Bundes-
bahnen zurück, wie viele glauben mögen. Nicht weniger
als zweihundertsiebenzig Millionen Personen haben sie im Jahre
1942 befördert, dem letzten, für das statistische Zahlen
vorliegen. Bei den SBB waren es damals freilich hundert-
sechzig Millionen. Aber während diese fast alle großen
Durchgangslinien umfassen, findet sich unter den Privat-
bahnen manche Nebenstrecke rein regionaler oder gar
lokaler Bedeutung mit nur schwachem Verkehr. Überdies
gehören zu ihnen so gut wie alle Zahnrad- und Drahtseil-
bahnen, die schon ihrer technischen Natur nach bloß
einen kleinen Verkehr bewältigen und dazu oft nur ein
paar Monate lang im Betrieb stehen. Um so beachtens-
werter sind die Verkehrsmengen, die manche dieser Be-
triebe 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 Greizer-Bahnen unter den
schmalspurigen Transportanstalten. Unter den Drahtseil-
bahnen hinwiederum bringt es jene von Lausanne nach
Ouchy auf beinahe zwei Millionen Reisende, diejenige
von Siders nach Montana und Crans auf hundertsechzig-
tausend 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 Ge-
schwindigkeit bedenkt.



Links : Ob vor oder nach der Fahrt im bequemen elektrischen Zahnrad-Trieb-
wagen — immer künden frohe Gesichter von den Freuden einer Bergfahrt auf
die Rochers-de-Naye, den Rigi oder sonst einen unserer vielen Aussichtspfel.
Rechts : An weitgeschwungenen Kabeln überspannen Luftseilbahnen im Osten
und im Westen des Landes wie in der Zentralschweiz gewaltige Höhenunter-
schiede und Abgründe und erschließen dem Auge wie aus dem Ballon unend-
liche 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 téléphériques 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 erdgebundenen 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 Fahrgast von Alp Grüm aus in dieses Tal voll südlicher Süße hinunterschauen kann oder über die Paßhöhe hinübergelangt ins Engadin? Und was für eine Kraftentfaltung bewunderst du, wenn der Wagen der Pilatus-Bahn mit 480 Promille Steigung an seiner doppelt gezähnten Zahnstange 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 Schneegefilde 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 köstlichsten 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 gezeitigt 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 Greyerzerland und manche andere schöne Gegend der Schweiz. — Elegantes Wagenmaterial wie dieser Salon- und Sitzwagen der Lötschberg-Bahn macht das Reisen mit den Schweizer Transportanstalten mehr und mehr zum ungetrübten Genuß. — Unvergleichlich vorführt 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 tant 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 Electriques Veveysans contribue également à augmenter le confort du voyage.

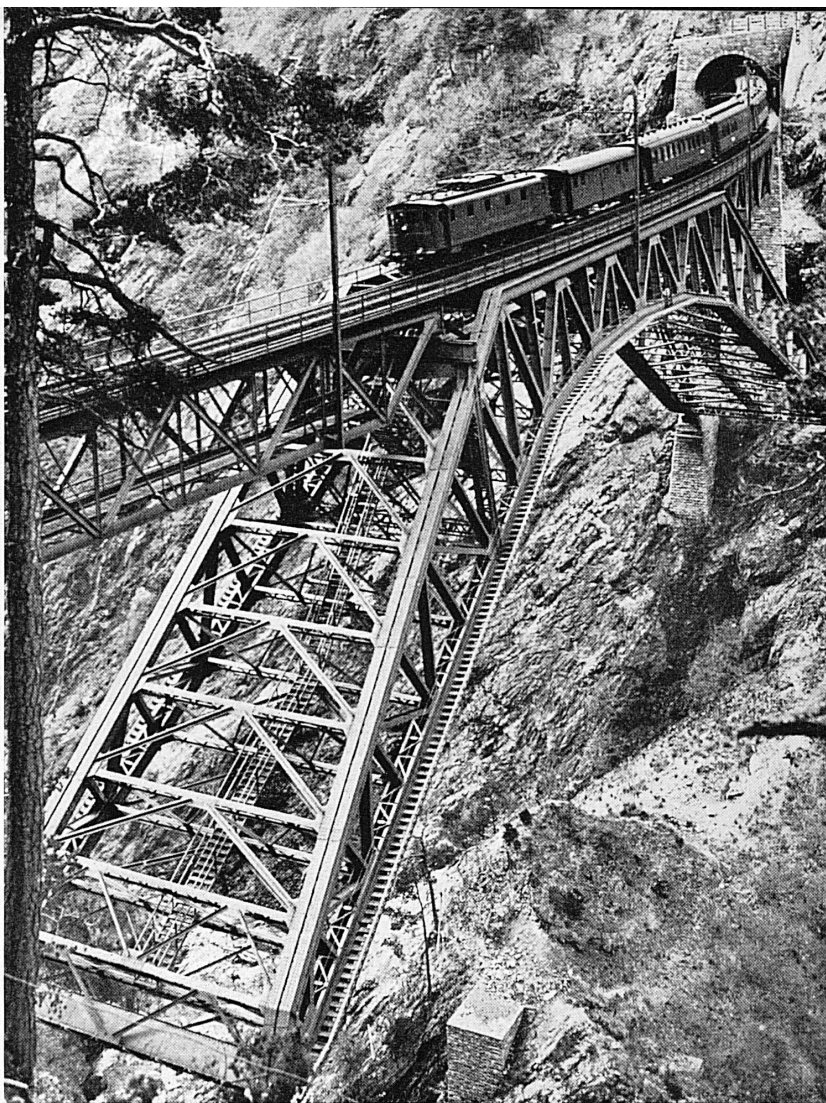
Triebfahrzeugbau im Fortschritt

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 Fortschrittlichkeit. 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 frühern Lokomotiven und Lokomotivzüge alleinfahrende Triebwagen ein. Von unvergleichlicher Eleganz der äußern Form wie der Inneneinrichtung und von raffiniertester Ausgeklügeltheit im Technischen sind vollends die Triebwagen und Kompositionen, wie sie seit kurzem auf den Linien der Greizer-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 irgendeinem flüssigkeitsähnlichen Element dahinglitten. Vorn aber beherrscht der Führer in bequemem Sitz an handlichen Hebeln 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 Zweiachser gewinnt durch den Einbau einer mittlern Lenkachse an Kurvenbeweglichkeit und Laufruhe und hält nun beinahe den Vergleich mit einem Vierachser aus, während aus einem frühern Wagon-Restaurant ein eleganter Drittklasswagen 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 frühern 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 vordersten 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 Greyerzerland 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 Zugsschluß befindlichen Triebfahrzeug geschoben, indes der Führer das Ganze mittelst Fernsteuerung von der Cabine-Pilote 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, indes 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 Abfahrtsbefehl 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 erwischt, den bläulichgrauen, scharfkantigen Schlagschotter einer neuen Geleisebettung, der den alten, gelblich verschlammten Rundsotter abgelöst hat. Mehr und mehr tauchen auch an den Kurven der Privatbahnen die kleinen Pflöcke 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 nunmehr alle 24 oder 36 Meter eine der berühmten Stoßlücken, die die schwächsten und schädlichsten Punkte des ganzen Eisenbahnbetriebes darstellen.

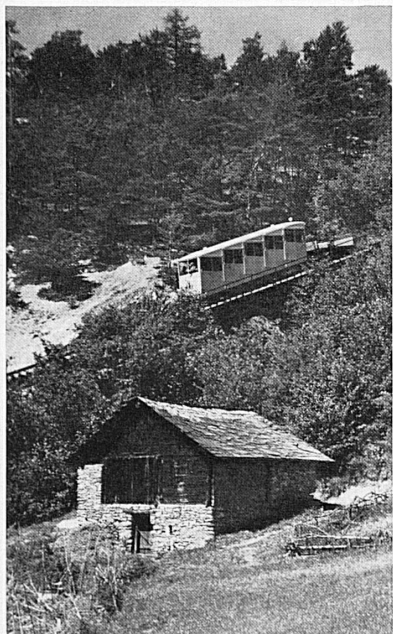
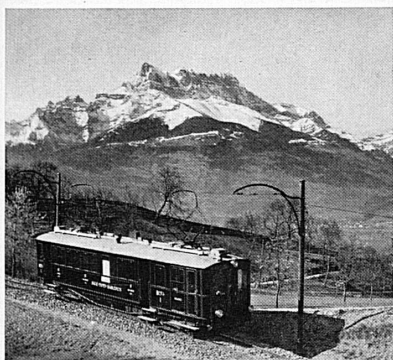
Oben über dem Geleise zieht sich indessen der Fahrdrat hin, nicht mehr in tiefen Bögen von Aufhängepunkt zu Aufhängepunkt schwingend, sondern straff gespannt an den schrägläufigen Abzugdrähten einer fast spinnwebdünnen, windschiefen Fahrleitung oder sicher geführt von den Maschen einer Kettenaufhängung 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

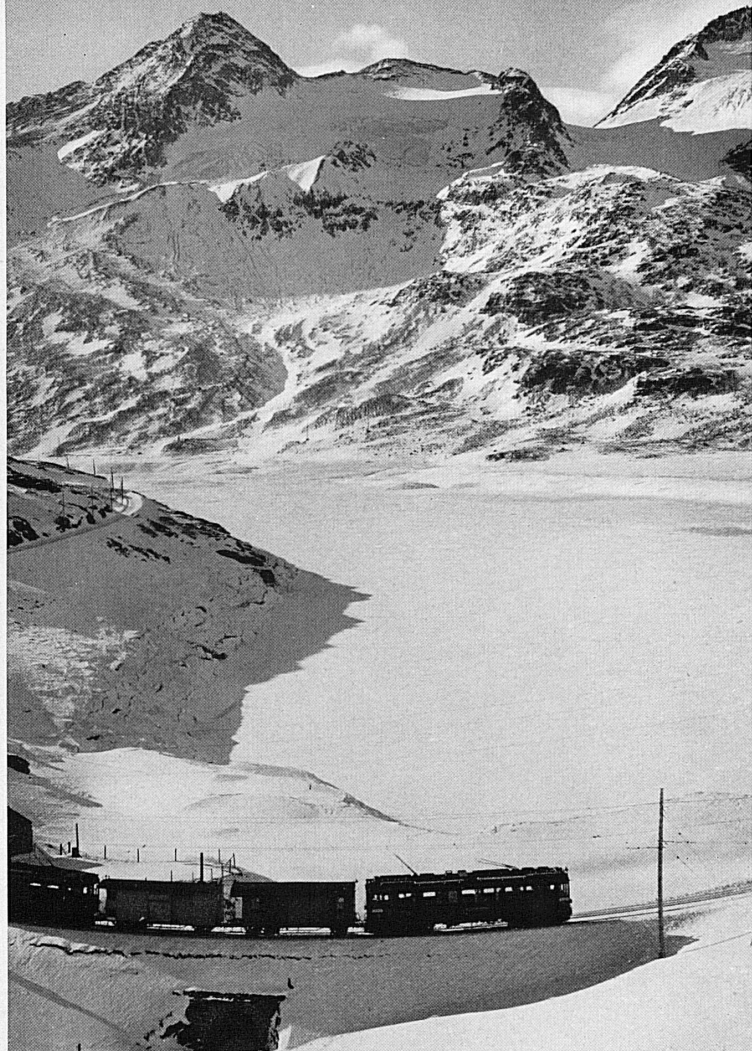
Keine Felswand ist den Bergbahnen zu steil, als daß sie nicht durch das Drahtseil oder wie hier bei der Pilatus-Bahn durch die Zahnstange überwunden werden könnte.*

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

Rechts : Ob dich die Furka-Oberalp-Bahn in die hehre Hochgebirgswelt, die Montreux-Oberland-Bahn durch romantisches Voralpenland oder idyllische 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, kräftigern 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 découvriront 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.

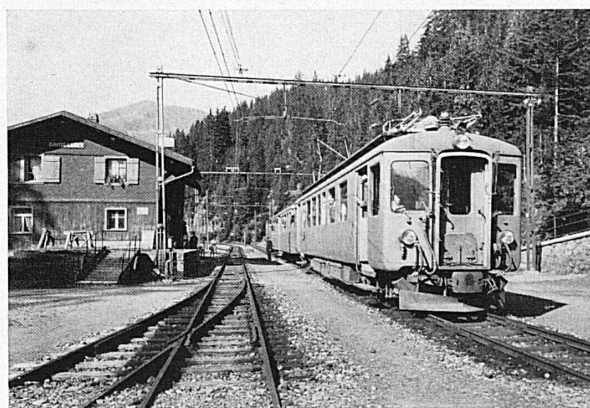
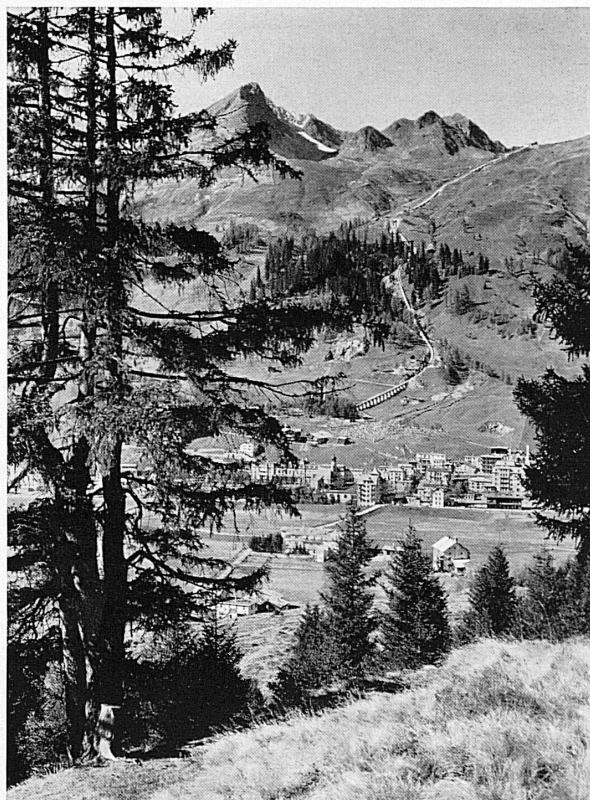




höhere Fahrgeschwindigkeiten erlauben und mehr denn eine meterspurige Bahn bereits für eine nahe Zukunft solche von vollen 75 Stundenkilometern in Aussicht nehmen darf?

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-Paradise 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 Visp-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-Paradise représentent, par leur tracé 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 Schienenanschluß an die Brünig-Linie der Bundesbahnen — kurz: überall regt sich in diesen stählernen Lebensadern von Volk und Wirtschaft lebendiger Zukunftsglaube und Fortschrittswille.

*

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.

Wanderlied

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

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

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

Erwin Schnitter

Hochsommer

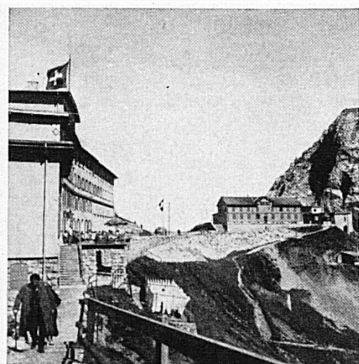
Das Korn steht hoch. Insekten blitzen
mit silberhellen Seidenflügeln
von einem Halme hin zum andern.
Im Grase liegend, müd vom Wandern
auf weiten, wälderweiten Hügeln,
schau ich empor durch schwache Spitzen.

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

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

Erwin Schnitter

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)



BEAUTÉ NATURELLE...

