

Le Rheingold-Express

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **5 (1931)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780645>

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.

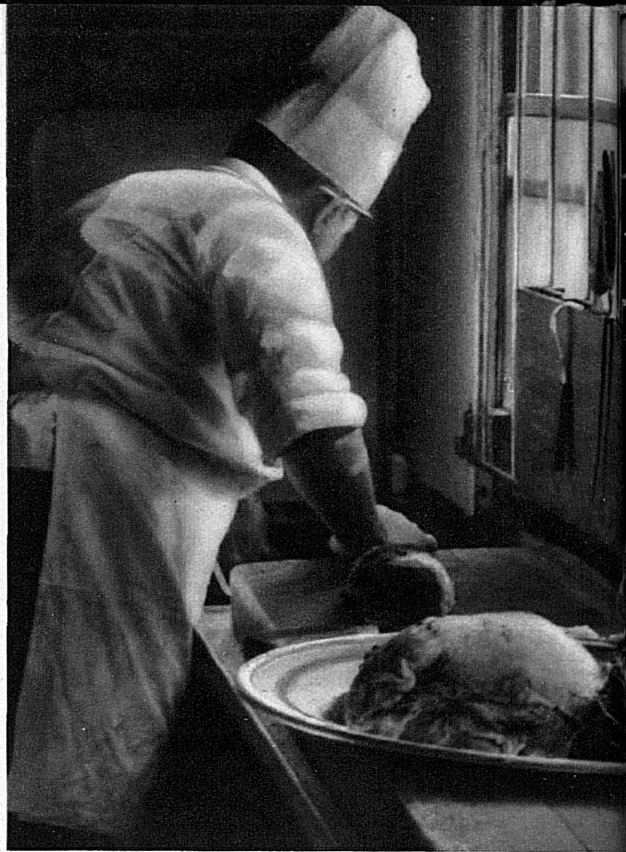
Haftungsausschluss

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.

Le Rheingold-Express

Quand on se trouve en gare de Bâle à 9 h. du matin ou à 7 h. du soir, on voit arriver, s'arrêter quelques minutes, puis repartir un train qui retient tous les regards par l'impression de luxe qui s'en dégage. C'est le Rheingold-Express, qui conduit en Suisse ses hôtes d'Angleterre, de Hollande et d'Allemagne, ou qui les ramène dans leur pays après un séjour dans les Alpes. Il n'y a pas longtemps que ce train a été créé, mais il jouit déjà d'une grande vogue parmi les voyageurs internationaux, et l'Allemagne, qui en est propriétaire, n'hésite pas à proclamer que le Rheingold-Express est le train de luxe le mieux aménagé de tout le Reich. Cela n'étonnera ni ceux qui ont eu l'occasion de le visiter, ni ceux qui ont eu le plaisir de l'utiliser.

Le Rheingold-Express est composé exclusivement de somptueuses voitures de I^{re} et de II^e classe, dont la teinte extérieure, violet et crème, frappe vivement le regard et annonce déjà le confort princier



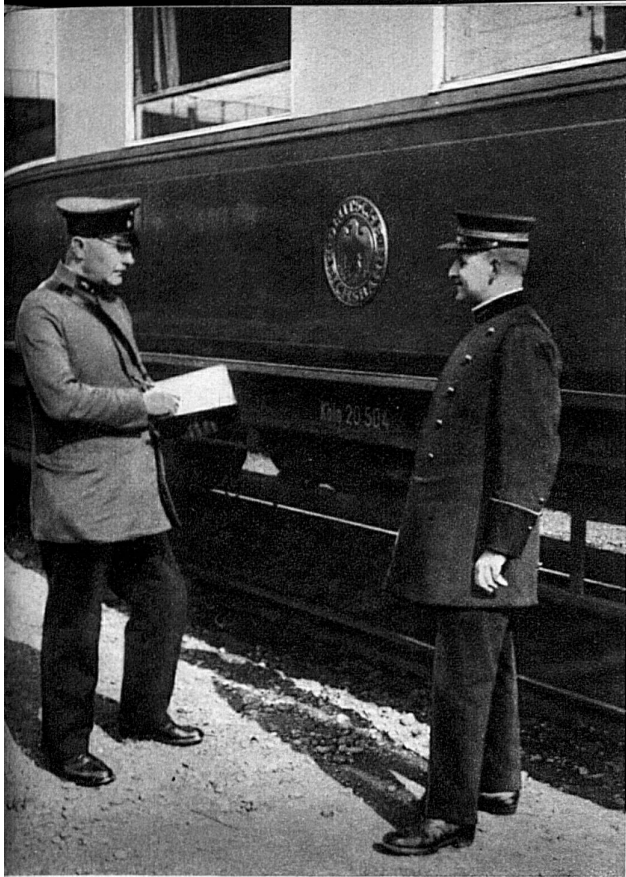
qu'on trouve à l'intérieur. Tout l'effort des constructeurs a consisté à donner au voyageur l'illusion qu'il a emporté son «home» avec soi. Un voyage n'est agréable que dans la mesure où l'on n'est pas dérangé dans ses habitudes et où l'on continue pendant le trajet de chemin de fer à jouir des commodités de la maison. Les voitures du Rheingold-Express offrent ces avantages à un degré qui n'avait pas été atteint jusqu'à ce jour. Dans les voitures de I^{re} classe, où tout est lumière, richesse, propreté, il n'y a que quelques fauteuils mobiles, qu'on déplace à son gré, qu'on glisse près de

Les voitures de II^{me} classe, larges, spacieuses, avec leurs fauteuils fixes et profonds, sont, elles aussi, extrêmement confortables



la fenêtre pour admirer le paysage ou lire, ou qu'on dispose autour de la table pour entretenir la conversation, jouer aux cartes, fumer ou manger. Car, dans ce train, une voiture sur deux possède une cuisine, grâce à laquelle on peut prendre ses repas dans la voiture sans quitter sa place, et obtenir, à n'importe quel moment de la journée, les consommations et les mets que l'on désire. Les voitures de II^e classe offrent les mêmes avantages, sauf que les fauteuils sont fixes, et que l'aménagement intérieur est un peu différent. Pour que les voyageurs ne soient pas importunés par leurs bagages,

Les cuisines du Rheingold-Express préparent aussi de petits plats spéciaux à l'intention des gourmets



Grâce à cette heureuse disposition, le voyageur, attentif à sa fenêtre, ne perd rien du spectacle qui se déroule sous ses yeux. De Hoek van Holland à Bâle, le Rheingold-Express suit la rive du Rhin si fidèlement que le voyageur a constamment sous les yeux le fleuve légendaire au bord duquel s'égrènent tant de cités illustres par leur histoire ou leur activité. Après la vision romantique des plaines hollandaises, avec leurs tulipes et leurs moulins à vent, voici la forêt des cheminées d'usines de Düsseldorf, mais, aussitôt après, se dresse vers le ciel, comme une protestation, les clochers de la cathédrale de Cologne. On traverse ensuite les incomparables paysages des vignobles rhénans, pour atteindre enfin Bâle, d'où l'on cherche déjà dans le lointain les premiers sommets des Alpes.

Pour l'homme d'affaires par la rapidité du voyage, pour l'homme cultivé par les contrées évocatrices qu'il rencontre sur sa route, et pour tout le monde par le confort qu'on y trouve, le Rheingold-Express est certainement destiné à devenir un des grands rapides européens. On sera étonné d'apprendre que, pour utiliser le Rheingold-Express, il suffit de se munir de billets ordinaires de I^{re} ou de II^e classe, auxquels vient s'ajouter un léger supplément de quelques francs.

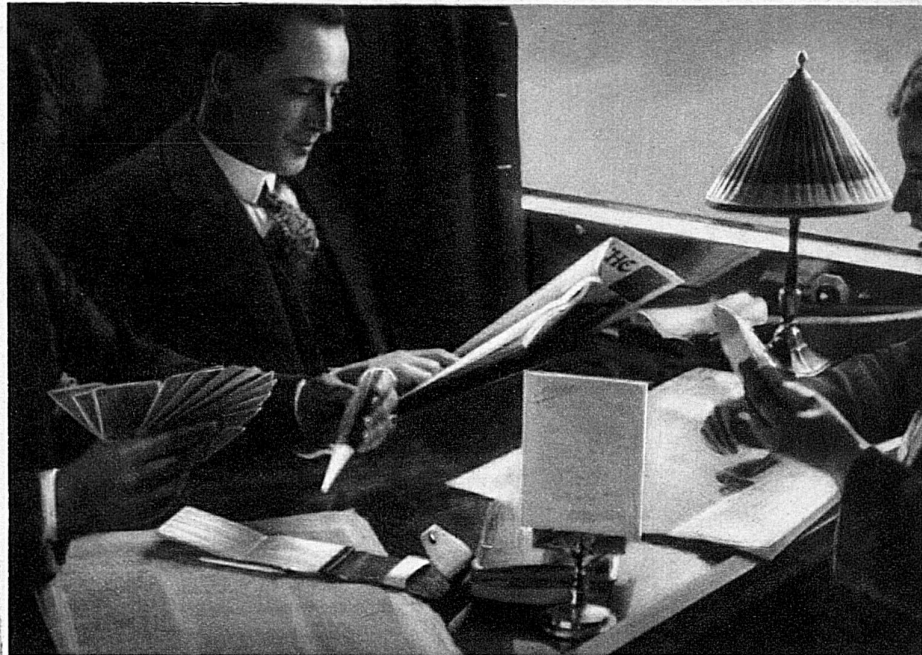
B.

Phot. Dr. P. Wolf

chaque voiture possède un local spécial destiné au dépôt des colis à la main.

Certes, on se trouve merveilleusement à l'aise dans les voitures-salons-restaurants du Rheingold-Express, mais certains l'apprécient surtout pour son itinéraire et sa rapidité. Le train est séparé d'abord en deux branches, dont l'une part de Hoek van Holland et l'autre d'Amsterdam. Elles se rejoignent à Utrecht et restent soudées jusqu'à Bâle, où elles se disloquent de nouveau pour aller l'une à Zurich et l'autre, mais en été seulement, à Lucerne. Ce trajet de 900 km environ, au cours duquel le train ne

Les jeux, la lecture, la conversation, les repas, la vue du paysage abrègent la durée du voyage



fait qu'une dizaine d'arrêts, est couvert en douze heures, grâce aux locomotives construites spécialement pour le service du Rheingold-Express et pouvant marcher à une vitesse de 100 km/h. Pendant tout le voyage, la locomotive du train n'est relevée qu'une seule fois, à Mannheim.

Certaines personnes très pressées préfèrent utiliser les trains de nuit pour gagner du temps, mais en général on aime mieux voyager de jour. Or, le Rheingold-Express suit un horaire qui le fait partir avec le lever du soleil et le fait parvenir à destination à la tombée de la nuit.



C'est avec le sourire qu'on règle l'addition, tant elle est modérée