

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1937)

Heft: 9

Artikel: Vom Schnellverkehr in der Schweiz = Trafic rapide en Suisse

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778095>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

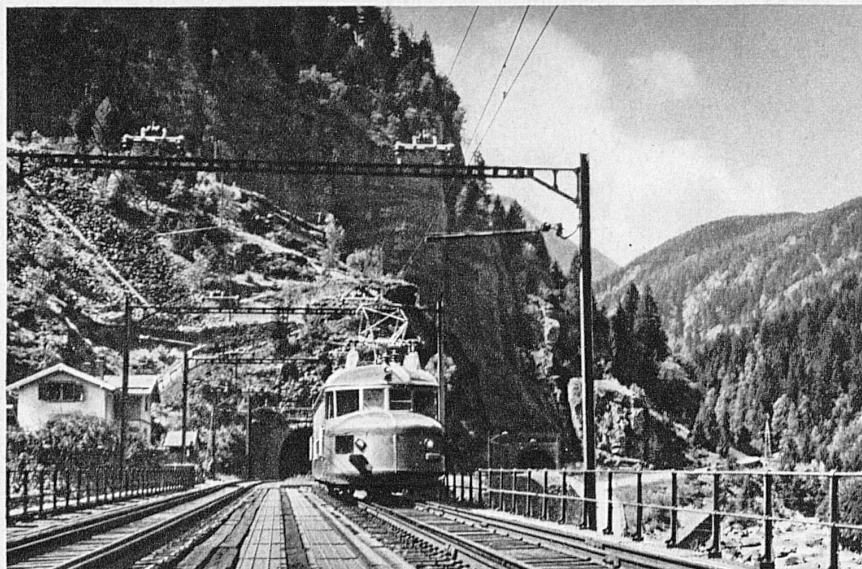
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.05.2025

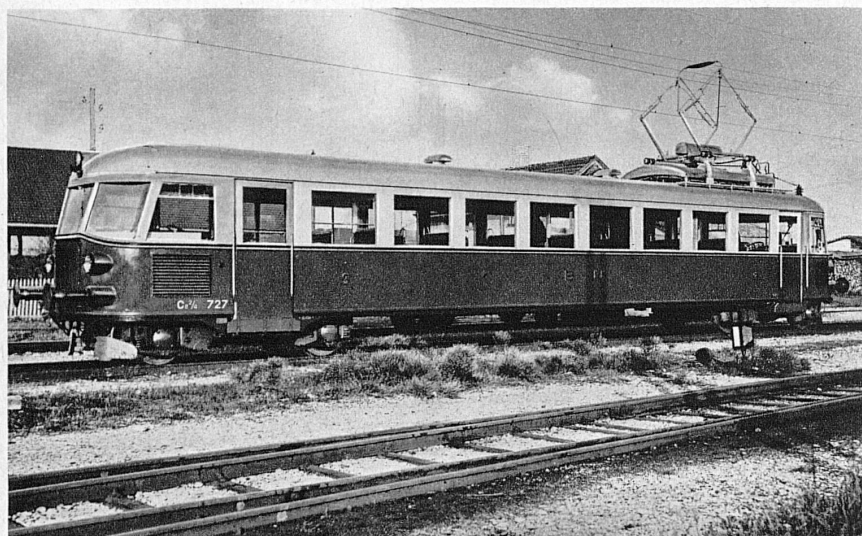
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Der «Rote Pfeil», das populärste Verkehrsmittel der Schweiz auf einer Brücke der Gotthardlinie bei Faido – La «Flèche Rouge», le moyen de transport le plus populaire de la Suisse, traversant un viaduc de la ligne du Gothard près de Faido.

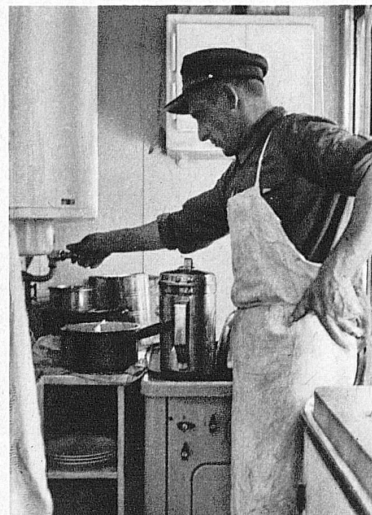
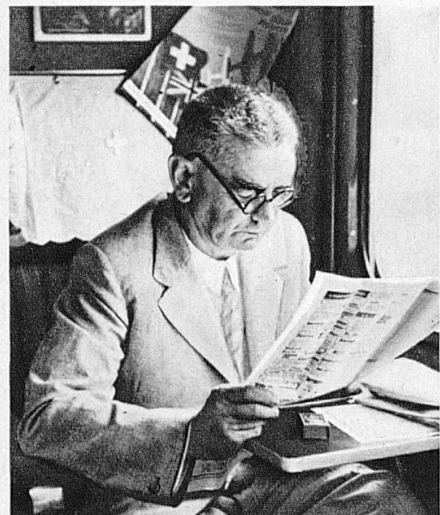
Vom Schnellverkehr in der Schweiz

Trafic rapide en Suisse

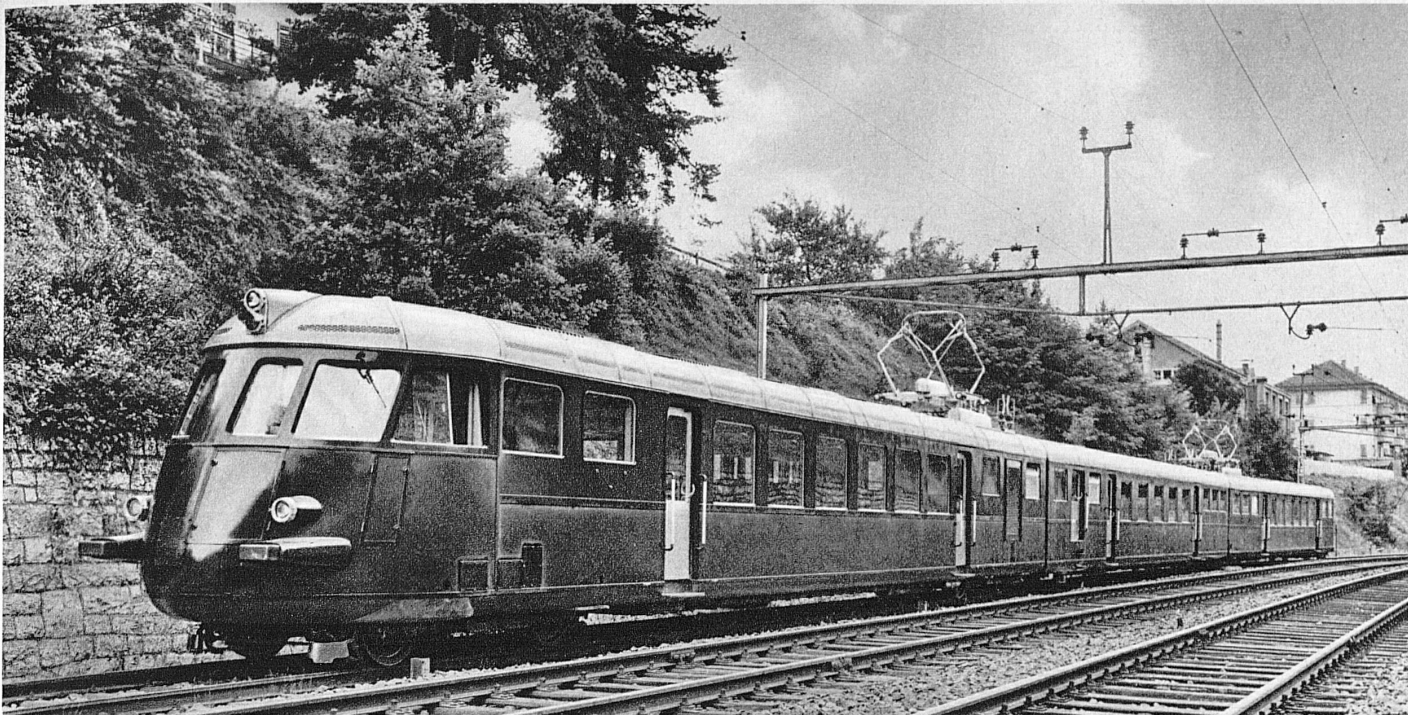


Der «Blaue Pfeil» oder «Das blaue Wunder», der Leichttriebwagen der Berner Alpenbahngesellschaft. Der charakteristische Unterschied gegenüber dem «Roten Pfeil» besteht darin, dass hier Wagen angehängt werden können. (Siehe den Artikel in den Spalten dieser Nummer) – La «Flèche Bleue» ou «Miracle Bleu», automotrice légère de la Compagnie du Chemin de fer des Alpes Bernoises. Elle diffère surtout de la «Flèche Rouge» en ce que des wagons peuvent y être ajoutés. (Voir l'article dans ce numéro)

Reisen kann Selbstzweck und reine Ferienfreude sein. Meist aber ist sein Zweck die rasche und bequeme Erreichung eines Zieles. Ein unübersehbares Geflecht persönlicher, kultureller und wirtschaftlicher Beziehungen, das täglich und stündlich dichter gewoben wird, verbindet die Menschen miteinander. Der Verkehr steigert sich zu immer grösserer Intensität. Wie Weberschiffchen eilen die Verkehrsmittel von Ort zu Ort und wirken neue Fäden in den bunten Teppich des Lebens hinein. Das Bedürfnis nach einer Verdichtung der Fahrpläne und einer Beschleunigung der Züge wächst. Die Schweiz, die keine Millionenstädte besitzt, ist um so reicher an kleinern Mittelpunkten, in denen sich der geschäftige Betrieb der modernen Zivilisation konzentriert. Sie dürfen nicht übergangen werden. Es galt also zunächst, den Verkehr ganz allgemein geschmeidiger und rascher zu gestalten. Dies geschah, indem man ihn nach Möglichkeit der Nebenaufgaben enthob durch eine klarere Trennung von Personen- und Güterzügen, indem man die Haltezeiten einschränkte, die Anfahrtsgeschwindigkeit verbesserte und die Brems-



Nicht umsonst erfreuen sich die Städtesschnellzüge der Bundesbahnen so grosser Beliebtheit. Die Entfernungen haben sich seit ihrer Einführung ganz bedeutend verkürzt. Es ist heute sehr leicht möglich, in einem Tag aus der Bodenseeregion nach Gené zu fahren, dort eine ganze Menge Geschäfte zu erledigen und am Abend zurückzukehren. Auch auf der Fahrt verliert man im Grunde keine Zeit. Diese Züge – besonders die kürzlich eingesetzten Leichtstahlzüge – sind ausserordentlich komfortabel eingerichtet. Hier kann man frühstücken. Hier kann man aber auch arbeiten, denn gerade bei den neuen Zugskompositionen ist es in hohem Masse gelungen, trotz der hohen Geschwindigkeiten Vibrationen und Stösse auszuschalten – La grande faveur dont jouissent dans le public les trains directs intervalles des CFF est fort légitime. Depuis qu'ils circulent, les distances se trouvent sensiblement réduites. Il est aujourd'hui facilement possible en un jour de se rendre en chemin de fer du lac de Constance à Genève, d'y liquider une foule d'affaires et de rentrer encore chez soi le même soir. Ces trains – surtout les récents trains légers construits en acier – ont un aménagement intérieur extrêmement confortable. On y peut déjeuner, mais aussi travailler commodément, car on a réussi, tout particulièrement dans les nouvelles compositions de trains, malgré les grandes vitesses réalisées, à éliminer dans une large mesure les vibrations et les secousses.



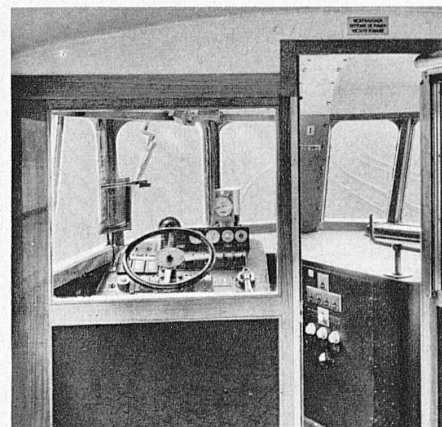
Der neue Schnelltriebzug fahrbereit im Bahnhof Orlikon. Die Komposition besteht aus zwei Triebwagen und einem Zwischenwagen. Der Zug bietet Raum für 220 Personen. — Le nouveau train automoteur rapide en ordre de marche en gare d'Orlikon. Il est composé de deux voitures automotrices et d'une voiture intercalaire. Ce train peut contenir 220 personnes

strecken verkürzte. Ein eigentlicher Schnellverkehr — nicht auf Kosten des Lokalverkehrs also — nahm nun aber daneben einen raschen Aufschwung: Die Bundesbahnen führten Leichttriebwagen, die « Roten Pfeile » und Leichtschnellzüge für den Städteverkehr, die Berner Alpenbahngesellschaft führte die « Blauen Pfeile » ein. Allgemeine Beschleunigung, Zugverdichtung und Leichtschnellzüge ermöglichten 1936/1937 auf dem SBB-Netz eine Zeiteinsparung von 32,000 Zugstunden und eine Leistungssteigerung um 1,631,042 Zugkilometer pro Jahr. Die Bahnen bleiben aber dabei nicht stehen. Eine neue Etappe in der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens scheint mit der Einführung des Schnellverkehrs angebrochen zu sein. Für die Leichtschnellzüge hat man seither Leichtstahlwagen konstruiert, die den Anforderungen, welche die hohen Geschwindigkeiten an das Material stellen, besser gewachsen sind. Und bald wird man auf den Fernstrecken die roten Schnelltriebzüge mit zwei Triebwagen und einem Zwischenwagen sehen, mit denen eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern erreicht werden kann.

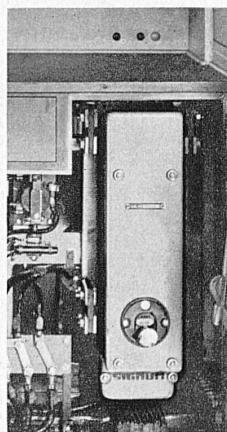
Le train automoteur rouge des Chemins de fer fédéraux, dont l'image anime cette fois-ci la couverture de notre « Revue », entrera en service en octobre lors du changement d'horaire. Sa vitesse de 150 kilomètres à l'heure en fait le véhicule le plus rapide qui ait jamais circulé sur les voies ferrées suisses. Le couple de trains rapides à trois wagons, puissants par leurs moteurs, mais légers quant à leur poids total, doivent leur création à la nécessité de plus en plus urgente et évidente de rendre les communications ferroviaires plus souples. Ils représentent en principe l'accomplissement de vœux qui furent formulés théoriquement déjà à la veille de la guerre et qui ont, au cours de ces dix dernières années, influencé de manière déterminante le développement des chemins de fer en Suisse et à l'étranger.

Il s'agissait d'abord de donner au trafic la possibilité de s'affranchir des tâches accessoires dont il était chargé. Actuellement, le 63 % de tous les trains omnibus de la Suisse peuvent être considérés comme « accélérés », tandis qu'il n'y a pas très longtemps 13 % seulement de ces trains méritaient cette qualification; les autres étaient des trains « mixtes », dont la vitesse était sensiblement restreinte par les wagons à marchandises de tout genre qui leur étaient accrochés. Les exigences et les nécessités des voyageurs furent mises au premier plan, tendance dans laquelle le Chemin de fer du Lötschberg se signala également. C'est ainsi que l'on mit en service les trains-tramways (1928), puis les automotrices, destinées surtout à desservir les environs des grands centres et qui furent les précurseurs des « flèches rouges » actuelles, dont la popularité surpassa celle de tous les autres types de voiture. Puis vinrent les trains-éclair Zurich—Genève, composés de wagons en acier d'un type extra-léger, et maintenant les trains automoteurs rapides. — C'est dans l'accroissement du choix des trains mis à la disposition des voyageurs et dans le perfectionnement des moyens de transport en fonction des progrès de la technique moderne que réside sans conteste l'avenir du chemin de fer.

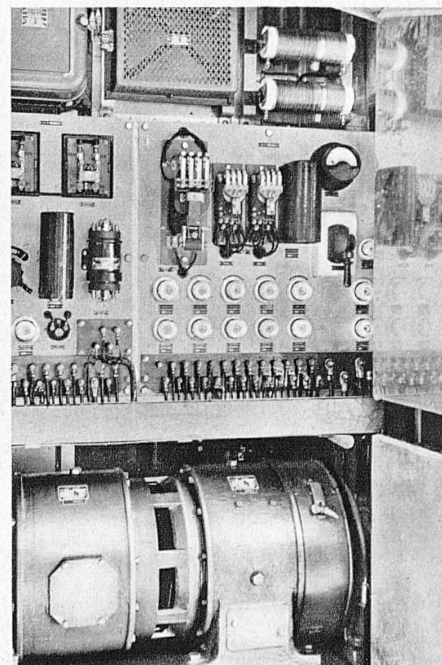
In der Einsteigplattform des Zwischenwagens einmontierte Apparaturen: Umformergruppe für Beleuchtung und Steuerstrom. Oben die Beleuchtungsregelung, in der Mitte verschiedene Sicherungen und Schalter zur Steuerung des Zuges — Appareils montés sur la plate-forme d'accès de la voiture intercalaire: Groupe transformateur pour le courant d'éclairage et de commande. En haut le régulateur de l'éclairage, au milieu des coupe-circuits divers et commutateurs pour la commande du train



Der Führerstand des Schnelltriebzuges. Die Drehung des Steuerhandrades um 175° nach rechts bewirkt das Fahren, nach links das Bremsen. Im Winter werden alle vier Fenster geheizt, damit die Sicht auf die Strecke klar bleibt. Gegen Regen und Schnee ist aussen ein pneumatischer Fensterwischer angebracht — Poste de pilotage du train automoteur rapide. En tournant le volant de commande de 175° à droite, le conducteur met le train en marche, en tournant à gauche, il freine. En hiver, les quatre fenêtres sont chauffées, afin que la vue sur la voie reste claire. Contre la pluie et la neige, la fenêtre est munie à l'extérieur d'un essuie-glace automatique



Der Zugssicherungsapparat « Signum », der die Überführung geschlossener Signale ausschliesst — L'appareil de sécurité « Signum », qui empêche le train de passer des signaux fermés



Phot.: Bleuler, Hauser, Orlikon, Dr. Schenker, Schneider