

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1938)

Heft: 1

Artikel: Rasende Südfahrt : mit dem "Schienenblitz" in den Tessin

Autor: Thommen, H.W.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778564>

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

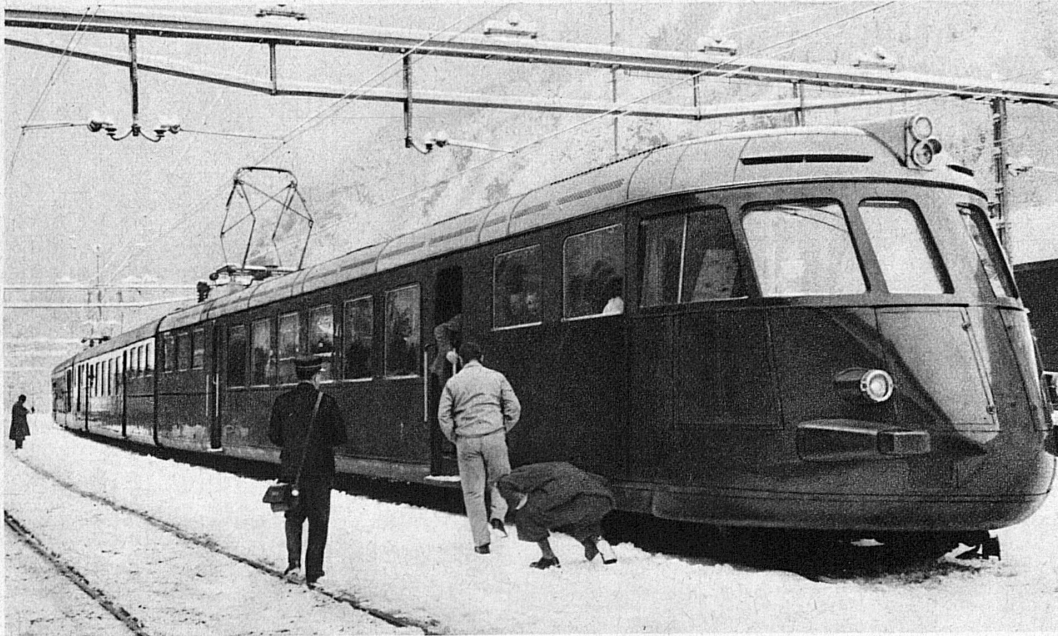
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

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

RASENDE SÜDFAHRT

Mit dem «Schienenblitz» in den Tessin

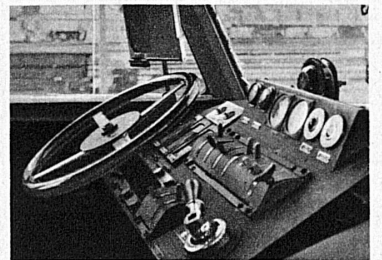


Der «Schienenblitz» im winterlichen Göschenen – Le train-bloc dans les neiges de Göschenen

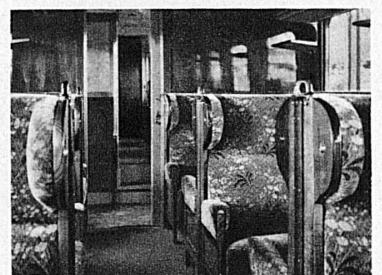
Vor zweieinhalb Jahren hat sich der Rote Pfeil der Schweizerischen Bundesbahnen im Nu die Gunst des Reisevolkes erobert und seither viele Tausende begeisterter Fahrgäste durch alle Gauen der Schweiz geführt. Jetzt ist ihm als grösserer Bruder der Schnelltriebzug Re 8/12 Nr. 502, im Volksmund «Der Schienenblitz», gefolgt und hat in wenigen Wochen sieghaft alles in den Schatten gestellt, was wir, selbst vom Roten Pfeil, den Leichtschnellzügen der SBB und den Blauen Pfeilen der BLS verwöhnt, in unserm hügel- und bergreichen Lande je an Fahrzeitverkürzungen zu träumen gewagt hatten.

Soeben erst hat er in einer Fahrt von 1001 Kilometern die Presseleute kreuz und quer über einen grossen Teil des Bundesbahnnetzes getragen. Aber schon genügen ihm die Flachlandstrecken und die bescheidenen Hindernisse des Juras nicht mehr; echtes Kind eines Berglandes, das er ist, will er das Ungestüm seiner 2300 Pferdekkräfte an der Bezwingung langer Steilrampen bewähren und wählt sich dazu den Gotthard, den im letzten Jahrhundert weitblickende Männer so grosszügig ausgebaut haben, dass er auch heute nicht besser angelegt werden könnte und noch jetzt den Anforderungen des schwersten Weltverkehrs genügt.

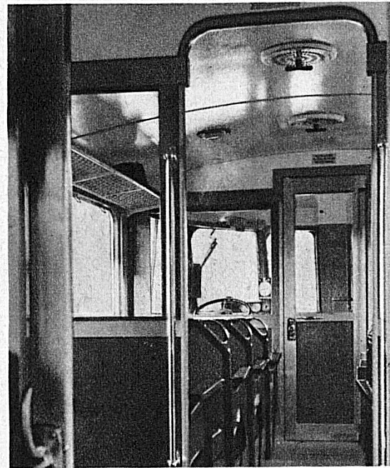
Eines Frühwintermorgens gegen sieben besteigen wir in Bern den eleganten roten Dreiwagenzug zur Rekordfahrt. Zweihundertzwanzig Menschen richten sich in seinen Abteilen ein, im luxuriösen Zweitklasserraum des Mittelwagens die einen, versinkend im Plüsch der komfortablen Sitze, auf den braunledergepolsterten Bänken der Dritten die übrigen, die Geniesser und «Sachverständigen» aber in den beiden Kopfabteilen, die, hinter den Glasgehäusen der beiden Führerstände gelegen, freie Sicht auf die Strecke und nach allen Seiten gewähren und damit erst so recht die Wunder des neuen Reisens öffnen. In weniger denn vier Stunden sollen wir in Lugano sein. Und dabei ist dem Wunderzug die direkte Strecke



Der Führerstand des neuen Leichtschnellzuges – Poste de pilotage de train-bloc



Blick in das komfortable Zweitklassabteil – Coup d'œil sur les secondes classes



Das Tachometer, das gelegentlich auf 150 Stundenkilometer emporschnellt – Le Tachymètre, auquel il arrive de marquer les 150 km à l'heure

Drittclassabteil – Compartiment de troisièmes

über Entlebuch und Luzern erst noch viel zu kurz: er muss den Umweg über Zürich einschlagen, um seine Kräfte richtig ausgeben zu können. Das will er heute freilich tun; denn die Fahrt ist eine Messfahrt, bei der wir Mitreisenden im Grunde nur die freilich wichtige Rolle der Belastung spielen. Im Gepäckabteil haben die Ingenieure der Bundesbahnen und der Baufirmen ein wahres Laboratorium der verschiedensten Messinstrumente aufgebaut, und aus den Zickzackkurven der mannigfachen Diagrammstreifen werden sie die Bewährung jahrelanger Rechen- und Zeichenarbeit in den stillen Konstruktionsbureaux ablesen, die nun da in unserm Zug ihre prachtvolle Verwirklichung gefunden hat.

Leise und unmerklich setzt sich der Zug in Bewegung; aber am Rande der Stadt verlässt er die Signalstation Wyler bereits mit neunzig Kilometern und durchleitet kurz darauf das unter grauem Winterhimmel liegende bernische Mittelland mit «125». Willig fügt er sich den Weisungen eines nur um Bruchteile einer vollen Drehung bewegten Führerhandrades, bald geduldig die unzulänglichen Geleisanlagen etwa Langenthals mit vierzig Stundenkilometern durchschleichend, bald die Möglichkeiten einer etwas längeren Geraden rasch zu herrlicher Beschleunigung ausnützend, bis er dann im Limmattal die Vorortstation von Schlieren mit der vollen Entfaltung der 150 Stundenkilometer durchrast, die ihm der Emailschild im Führerstand und die Fahrordnung des Zirkulars C 1781 Z als Höchstes erlauben. Und genau hält er dabei bis auf die vorgeschriebenen Zehntelsminuten die Durchfahrzeiten in den vielen Zwischenstationen ein.

Dann, nach Zürich, geht es in sachter Steigerung der landschaftlichen Szenerie in die unter leichtem Fröhschnee liegende Innerschweiz hinein. Der noch die weichen Linien des Mittellandes spiegelnde Zugersee zieht vorbei — die beiden Mythen setzen einen ersten düster-wuchtigen Akzent in die romantischer werdende Landschaft — und schon fahren wir längs dem grauen Urnersee dahin, über den das Rütli herübergrüsst. Nun sind wir am Tor der Alpen. Noch einmal jagt der Zug in wundervoller Sturmfahrt über die lange Gerade zwischen Flüelen und Erstfeld; dann sammelt er die Kräfte seiner acht Motoren zum Angriff auf die steil sich aus der Reussebene aufbäumende Nordrampe mit ihren 27 Promille Steigung, und mit siebzig bis achtzig Stundenkilometern geht es durch die weihnachtlich verträumte Gebirgswelt dem grossen Tunnel zu. Zwischen den Bildern der Flühe und der schäumenden Reuss und der Bewunderung der kühnen Bahnanlage geht die Aufmerksamkeit der gespannten Sinne hin und her; doch da ist Göschenen erreicht, und der Zug entlässt uns zur kurzen Stehsuppe auf dem eisig durchwehten Bahnsteig, den wir rasch wieder mit der behaglichen Wärme der Abteile vertauschen.

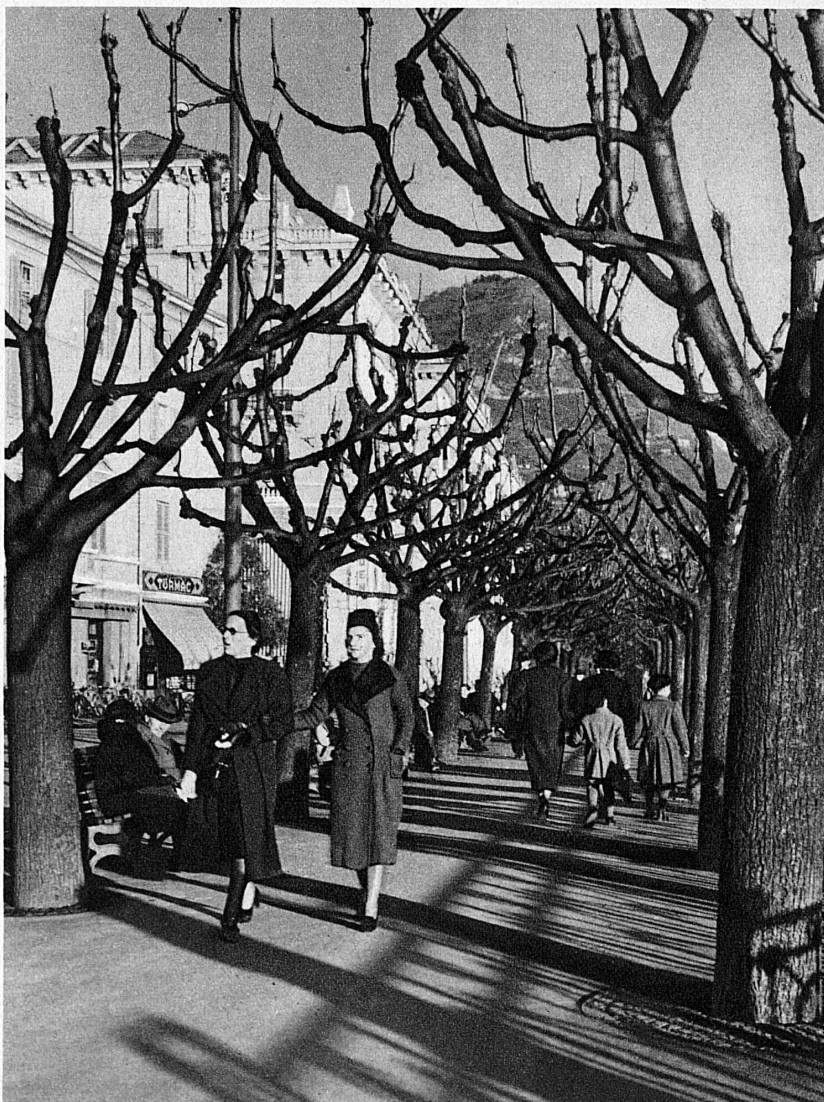
Mit 120 Kilometern donnert der Zug durch den Tunnel. Kaum bleibt uns Zeit zum üblichen Rätselraten nach dem Wetter, das uns auf der Südseite empfangen wird. Schon stossen wir bei Airolo in die trübe Helle eines verhangenen Winterhimmels; doch die Verheissung jenes ersten Sonnenstrahls, der uns in den Tunnel von Wollishofen entgegenleuchtete, wird beseligende Wirklichkeit, wie der Zug nun eilig in die mit den ersten Reblauben lockende Leventina hinuntersteigt. Die wilde Szenerie des Monte Piottino bleibt hinter uns; im Gegenlicht der langsam durchbrechenden Sonne glüht der Rauch der chemischen Fabrik von Bodio. Kurz vor Bellinzona weht uns nach dem eisigen Fahrwind der Bergstrecke ein erster Hauch zarter Südluft in das vom Photographieren aus dem rasenden Zuge durchkältete Gesicht — wonnige Wärme umfängt uns, und wie uns der Zug in neuem herrlichen Ansturm auf die Höhe des Ceneri emporzieht, liegt die weite Ebene von Magadino, liegt das schöne Bergland mit den zartweiss verschneiten Gipfelkuppen im Hintergrund unter einem



Südliches Seegestade im Dezember — La Riviera suisse en décembre

glasklaren Himmelsdom. — Eben noch haben uns die fernen Häuser von Locarno begrüsst und der matte Spiegel des Langensees, da halten wir schon in Lugano. Für vier Stunden dürfen wir den Winter vergessen. Jeder sucht auf seine Art die Möglichkeiten eines sommerlichen Zwischenspiels auszuschöpfen, und mancher der Passagiere tut es, indem er auch noch die kurze nachmittägliche Spritzfahrt des roten Zuges ins Mendrisiotto, bis zur Grenzstation von Chiasso mitmacht, um doch ja die ganze Rekordjagd unseres Fahrzeuges erlebt zu haben. Denn Ihr mögt einwenden, was Ihr wollt: es ist ein Erlebnis, in so genussreicher Reise die schon so knappe Fahrzeit des schnellsten fahrplanmässigen Schnellzugs 54 zwischen Zürich und der Südgrenze nochmals um eine volle halbe Stunde (und zwei Zehntelsminuten, genau genommen!) unterboten zu haben, und man begreift das Leuchten der Genugtuung in den Gesichtern der Bahn- und Fabrikingenieure, die diese Fahrt zwar kühl beobachtend, aber innerlich nicht minder erregt als wir gewöhnlichen Fahrgäste begleitet und damit den schönsten Lohn für jahrelange Arbeit eingeheimst haben. Zumal Herr Ingenieur Steiner von der Sektion für elektrische Triebfahrzeuge der SBB, der auf der ganzen Reise unermüdlich den liebenswürdigen Erklärer gespielt hat, mag diese Gewaltsprobe des «Schienenblitzes» als Bestätigung der Richtigkeit zwanzigjähriger Bemühungen um die Lösung eines

(Fortsetzung Seite 29)



In Lugano milde Sonne — Au soleil de Lugano



In der schneereichen Höhenlage von über 1600 m des schweizerischen Schönewettergebietes: einige Tage im sonnigen Zermatt, hoch über dem feuchtkalten Nebel der Niederungen, bleiben ein unvergessliches Erlebnis. Herrliche Skiwanderungen • Abfahrten für jede Fahrerklasse. Standardabfahrtsstrecke Riffelalp-Zermatt. Skihochtouren bis anfangs Juni • Brig-Zermatt-Bahn ganzjährig • Gornergratbahn: Sportzüge Zermatt-Riffelboden vom Dezember bis Frühling • Illustrierte Prospekte usw. durch die Reisebureaux, durch das Offizielle Verkehrsbureau Zermatt oder durch den Auskunftsdienst der Brig-Visp-Zermatt- und Gornergrat-Bahn, in Brig.

Zermatt: un centre parfait des sports d'hiver au cœur des plus hautes Alpes suisses, à 1600 m, ensoleillé, sans brouillard ni vent • La ligne du Gornergrat est desservie en hiver – du mois de décembre au printemps – jusqu'à Riffelboden 2400 m • La recette des vacances heureuses, sportives ou paresseuses, en pleine santé et en pleine beauté, c'est la recette même de Zermatt • Prospectus, etc., par les Agences de voyages, par le Bureau officiel de renseignements à Zermatt ou par le Service de renseignements des Chemins de fer Brigue-Viège-Zermatt et du Gornergrat, à Brigue.

ZERMATT

Hotels u. Pensionen - Besitzer od. Leiter Hôtels et Pensions - Propr. ou Directeur	Betten Lits
Victoria, Dr. H. Seiler	160
Mont-Cervin, Dr. H. Seiler	130
Villa Margherita, Dr. H. Seiler	
Beau-Site, Dr. H. Seiler	80
Des Alpes-Winterhouse, Dr. Seiler	30
Schweizerhof, H. Zimmermann	80
National-Terminus, H. Zimmermann	90
Bellevue, H. Zimmermann	80
Zermatterhof, Gemeinde Zermatt	120
Post, C. Gattlen	60
Gornergrat, L. Julien	50
Matterhornblick, Is. Perren	50
Perren & Touriste, Fam. H. Perren	50
Alpina, J. Aufdenblatten	40
Dom, Th. Lauber	35
Mischabel, P. L. Julien	25
Rothorn, R. Julien	25
Julen, Fam. A. Julien	22
Breithorn, Leo Julien	20
Prosp., Arrangements usw., usw.	—

SCHWEIZER SKISCHULE ZERMATT
ÉCOLE SUISSE DE SKI ZERMATT
THE SWISS SKI SCHOOL ZERMATT
DER LEITER / LE DIRECTEUR / THE MANAGER: →

Otto Furrer



Rasende Südfahrt

Mit dem «Schienenblitz» in den Tessin
(Fortsetzung)

technischen Problems empfinden, das in diesem Zuge zum erstenmal seine Verwirklichung gefunden hat. Seit zwei Jahrzehnten in der Tat ist in den Konstruktionsbureaux der Bundesbahnen und der Brown Boveri AG. um die stufenlose Stromabnahme vom Transformator gerungen worden, die allein die gänzlich stossfreie Steuerung eines elektrischen Triebfahrzeugs ermöglicht. Und im Re 502 ist die Aufgabe zum erstenmal auf der Welt gelöst, und wir Mitfahrenden bestätigen alle dankbar und begeistert, wie wundervoll ruhig der Zug allen Befehlen seines Führers gehorcht.

Damit freilich ist das Lob dieses jüngsten Fahrzeugs der Bundesbahnen lange nicht erschöpft. Aber nun wird es wohl selber in weitem unermüdlichen Fahrten in den sonnigen Süden für sich weiterwerben, bis es dereinst vielleicht als Städteschnellzug eine der vielen Aufgaben erfüllt, die die zeit-hungrige Gegenwart den Bundesbahnen stellt.

Der «Schienenblitz» ist frohe Verheissung, dass unsere Staatsbahn auf dem Weg unermüdlicher Betriebsverbesserungen nicht stillestehen wird. Und der Dank der Reisewelt wird nicht ausbleiben.

H. W. Thommen.

Die billigen Sonntagsbillette

Die Sonntagsbillette sind allgemein sehr beliebt, aber die Erfahrung lehrt, dass es erwünscht ist, Einzelheiten noch besser bekanntzugeben. Die Sonntagsbillette berechnen zur Hinfahrt am Samstag und Sonntag und zur Rückfahrt am Sonntag und Montag, es lassen sich damit also schöne dreitägige Reisen ausführen.

Die Fahrtunterbrechung ist innerhalb der Gültigkeitsdauer im Hin- und Rückweg beliebig gestattet, auch in der Weise, dass die Hinfahrt am Samstag begonnen und erst am Sonntag ab einer Unterwegsstation fortgesetzt wird. Dagegen ist die Hinfahrt, auch eine Teilfahrt, erst am Montag nicht mehr möglich, wie auch das Sonntagsbillet zur Rückfahrt schon am Samstag nicht gültig ist. Wünscht nun ein Reisender länger als bis Montag Abend wegzubleiben, so kann das Sonntagsbillet durch Nachzahlung des Taxunterschiedes zwischen dem für das Sonntagsbillet bezahlten Preis und dem eines gewöhnlichen Retourbilletes verlängert werden, ebenso kann für unvorhergesehene Fälle die Rückfahrt am gleichen Samstag ermöglicht werden durch diese Taxnachzahlung. Diese Umschreibung in ein gewöhnliches Retourbillet ist aber nur anwendbar für Billette mit Hin- und Rückfahrt auf der gleichen Strecke, dagegen nicht für Sportverbindungen, d. h. Hinfahrt nach einer Sportstation und Rückfahrt ab einer andern Station. Der Mindestfahrpreis ohne Schnellzugzuschlag beträgt Fr. 2.80 für die 2. Klasse und Fr. 2 für die 3. Klasse. Auf dem Schnellzugzuschlag wird keine Ermässigung gewährt, er ist für die Hin- und Rückfahrt je voll zu bezahlen.

Der Einfachheit halber werden allgemein, wo es passend und möglich ist, die gewöhnlichen einfachen Billette verwendet, ohne dass der Aufdruck: «Gültig 1 Tag», bei Entfernungen von mehr als 201 km = 2 Tage, geändert wird oder die Billette speziell als Sonntagsbillette gekennzeichnet werden. Für Verbindungen mit starkem Verkehr werden dagegen spezielle, ausgedruckte Sonntagsbillette ausgegeben, wenn notwendig auch mit eingerechneten Schnellzugzuschlägen. Es empfiehlt sich, die Sonntagsbillette stets als solche zu verlangen und wenn immer möglich zum Voraus, oder wenigstens rechtzeitig zu beziehen, da bekanntlich die