

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: Lob der Eisenbahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773944>

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: 15.05.2025

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 zusammenzutreten, 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-Expreses.

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 auserlesenen 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 Elzugspar 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 Dampfzug unter sicherer väterlicher Obhut gehören zu meinen frühesten und schönsten Kindheitserinnerungen, und wenn es auch nicht immer ganz programmgemäß und ohne Zwischenfall zu- und hergehend, 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», übergingen. – Seit jeher erschienen mir die heute so komfortablen und schnellen SBB als ein lebendiges Symbol schweizerischer Tüchtigkeit, Zuverlässigkeit und technischen Könnens, als ein eindruckliches 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 indessen 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 Landsleute 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, starker 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 Zugspersonal 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-

wagens bestimmt. Es war naheliegend, die einstige Küche als Operateurrabine zu verwenden, die ehemaligen Speiseräume als Vorführungsraum und den Vorratsraum als Garderobe auszubauen. Im eigentlichen Vorführungsraum konnte eine leicht fixierte Bestuhlung aus Stahlrohrstühlen für 46 Personen untergebracht werden. Die Filmleinwand in der Größe von 125x125 cm sowie eine verschiebbare Wandtafel sind an der Trennwand gegen die Garderobe angebracht. Schräg davor befindet sich ein kleines Rednerpult mit einer Signalanlage

zur Verständigung mit dem Operateur. Als Stromquelle für die Speisung der Apparate, Beleuchtung, Luftumwälzung und Kühlung ist ein Stromversorgungsaggregat unter dem Wagenboden eingebaut. Dank diesem eigenen «Kraftwerk» können im Wagen auch während der Fahrt Filme und Lichtbilder gezeigt werden. Natürlich kann der Wagen auch an jedem Ortsnetz angeschlossen werden und ist damit auf jedem Abstellgeleise betriebsbereit. Wenn auch der Kinowagen der SBB in erster Linie für die Personalinstruktion gebaut worden

ist, so steht er doch auch für Betriebsbesichtigungen, Vorführungen von Neuerungen sowie für besondere Anlässe zur Verfügung. Auf keinen Fall handelt es sich aber um ein Fahrzeug, das etwa den fahrplanmäßigen Schnellzügen als rollendes Kinotheater beigegeben werden könnte. Der Wagenkasten und die Unterstelle sind immerhin gegen 50 Jahre alt, und der Wagen dürfte, wie andere vierachsige Fahrzeuge älterer Bauart, in den Lichtschnellzügen gar nicht mitgeführt werden, ohne deren Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen.

Lob der Eisenbahn

Fortsetzung von Seite 17

nur ein einzigesmal herzhaft müde geworden zu sein: Das war vor nun bald 20 Jahren, als ich an einem düsteren Novembertag im Madrider Hauptbahnhof einen Platz dritter Klasse eroberte und nach 35 Stunden in Mailand landete. Es fehlte nicht viel, und ich hätte mich in ärztliche Behandlung begeben müssen! Das wäre mir natürlich bei den SBB nicht passiert, denn eine Fahrt mit diesem «Juwel» – wie ein Spanier mir gegenüber die Bundesbahnen höflich nannte – ist dank des hervorragenden Schienenunterbaus und der Wagenkonstruktion ungleich ruhiger und zum andern sind die Strecken viel kürzer. Diese eminenten Vorteile

wissen besonders die Ausländer sehr zu schätzen. Ist es ihnen doch innerhalb weniger Stunden möglich, eine Vielfalt von ständig wechselnden Landschaftsbildern und Szenerien zu genießen und in sich aufzunehmen, wie sie in solcher Dichte und Schönheit kaum anderswo zu finden ist.

Ein Wort noch über das Bahnhof- und Zugspersonal, vor allem die wackeren Lokomotivführer, die Tag für Tag eine ungeheure Verantwortung auf sich nehmen müssen und nur von einem Willen durchdrungen sind: uns mit Hilfe der neuesten technischen Mittel und der genial durchdachten Signalanlagen sicher und

unversehrt an unseren Bestimmungsort zu bringen. Im Ausland fallen die Schaffner zuweilen bloß durch ihre – Abwesenheit auf –; man bekommt sie oft den ganzen Tag nicht zu Gesicht. Anders bei uns! Aber wenn man es mit so höflichen und hilfsbereiten Menschen zu tun hat, so wird auch der häufigste Kontakt mit ihnen zu einem Vergnügen und keineswegs zu einer lästigen Pflicht. Und wo immer es auch sei, ob an den Brennpunkten des Verkehrs oder in der entlegensten Ecke unseres Landes, immer stellt der Mann im blauen Gewand seinen «Mann»; auch er ein lebendiges Symbol für schweizerische Tüchtigkeit! Victor Schnell.

Das neue Kirschgarten-Museum in Basel

Fortsetzung von Seite 11

erreichte, vermag man sich bei einem Rundgang durch das Kirschgarten-Museum eine hervorragende und umfassende Vorstellung zu machen. Da ist im Erdgeschoß das Kontor eingebaut, der Geschäftsraum des Kaufherrn, wie er für manche Basler Patrizierhäuser charakteristisch war. Über die großartige Treppenhauseanlage, an deren Erstellung berühmteste Kunsthandwerker der Epoche mitbeteiligt waren, gelangt man in die Repräsentationsräume des ersten Stocks, die mit ihrer herrlichen Ausstattung, den prachtvollen Tapiserien, den Öfen, dem Mobiliar und all den vielen Erinne-

rungsstücken einheitlich den Geist der Zeit atmen und beim Besucher bleibende Eindrücke hinterlassen. Die Zimmer des zweiten Stockes sind in bewußtem Gegensatz intimer gehalten; in ihnen ergeht man sich in den eigentlichen Wohnräumen. Alle Einrichtungen entstammen entweder, wie beispielsweise das entzückende «Rosen-Boudoir», dem Haus zum Kirschgarten selber, d. h. sie wurden am ursprünglichen Ort belassen, oder sie wurden aus andern, zum Teil heute nicht mehr bestehenden Basler Herrschaftshäusern wie vor allem dem Segenhof hierher übertragen und mit viel Einfühlungs-

empfinden eingepaßt. Die Spielzeugsammlung im Dachgeschoß und andererseits der mächtige gewölbte Keller sind weitere Sehenswürdigkeiten von hohem Reiz, und erst die einzigartigen Sammlungen alter Uhren, von Fayence und Porzellan dürften manchen Kenner anlocken. Das Basler Historische Museum, dem der «Kirschgarten» angegliedert ist und dessen Konservator, Prof. Dr. Hans Reinhardt, sich zusammen mit seinen Mitarbeitern um die Ausgestaltung große Verdienste erworben hat, ist zu dieser Erweiterung wahrlich zu beglückwünschen. Sch.

DIE DEUTSCHSCHWEIZER BÜHNEN IM MAI

Die Ende Mai beginnenden Zürcher Juni-Festwochen beanspruchen dieses Jahr um so größeres Interesse, als sie im Rahmen der großen Sechshundert-Fest-Feier des Eintritts Zürichs in die Eidgenossenschaft abgehalten werden. Die Darbietungen der verschiedenen Kunststätten gliedern sich zum Teil eng in das Gesamtprogramm der für das Jubiläum vorgesehenen Anlässe ein. Auch die beiden Bühnen der Limmatstadt, das Stadttheater und Schauspielhaus, nehmen Werke in ihren Spielplan auf, die sich für die Feier besonders eignen: so das Schauspielhaus das eigentliche, von R. J. Humm geschaffene Erinnerungsspiel, das Stadttheater die Schweizer Schöpfungen «Le vin herbé» von Frank Martin, «Don Rinaldo» von Othmar Schoeck und «Die Weibermühle», Ballett von Paul Burkhard, die bereits im April ins Repertoire kamen und seither das Programm bereichern.

Große Opernaufführungen von Verdis «Othello», mit italienischen Sängern unter der Leitung von Fritz Busch, von Richard Strauß' «Intermezzo» und von Wagners «Tristan und Isolde», mit Kirsten Flagstad und Max Lorenz unter der Direktion von Wilhelm Furtwängler, geben dem Festspielplan des Stadttheaters in erster Linie das Gesicht. Eine reizvolle Freilichtaufführung im Rieter-Park – «Der Zigeunerbaron» von Jo-

hann Strauß – wird sich dazu gesellen. – Das Schauspielhaus wird die Uraufführung von Georges Bernanos' Schauspiel «Die begnadete Angst» («Dialogues des Carmélites») in deutscher Übertragung von Eckart Peterich und unter der Regie von Oskar Wälterlin erleben, dazu die Aufführung der Tragödie «Die Perser» von Äschylos, in der Bearbeitung von Berthold Viertel, sowie Gastspiele der Comédie Française mit Werken von Marivaux und Molière, des Piccolo Teatro della Città di Milano mit einem Stück von Goldoni und des Staatsschauspiels München mit einer Darbietung der «Doña Rosita» von Garcia Lorca.

Von den übrigen Schweizer Bühnen erwähnen wir die Neueinstudierung von Wagners «Fliegendem Holländer» am Stadttheater Basel (12. Mai). Am 22. Mai wird daselbst ein Ballett-abend geboten mit «Le Printemps» von Gagnebin, der «Zirkuskantine» von Oldham und «Coppelia» von Delibes. Am 31. Mai findet voraussichtlich die Premiere der Komödie «Der Revisor» von Gogol statt.

Das Stadttheater St. Gallen sieht am 2. Mai die schweizerische Erstaufführung von Goldonis Lustspiel «Frau Wirtin» («La Locandiera») in der neuen deutschen Übertragung von Lola Lorme vor. Am 16. Mai folgt ein Ballett- und

Opernabend mit Händels Oper «Acis und Galathea» als erster szenischer Darstellung in der Schweiz und mit den Balletten «La création du monde» von Darius Milhaud und «Die Kermes von Delft» von Hermann Reuter als Schweizer Erstaufführungen.

Mit einem besonderen Ereignis machte das Berner Stadttheater von sich reden: der Berner Erstaufführung der Oper «Wozzeck» von Alban Berg um Mitte April. Es handelt sich hierbei um eines der schwierigsten Werke der gesamten Opernliteratur, das in musikalischer, szenischer und technischer Hinsicht größte Anforderungen stellte und für Direktion, Orchester und Sänger gerade einer mittleren Bühnengröße wie derjenigen Berns eine außergewöhnliche Aufgabe bedeutete. Das Experiment durfte, zumal erstklassige Künstler zur Verfügung standen, gewagt werden; der Erfolg lohnte das wagemutige Unternehmen.

Bern bringt weiterhin am 8. Mai die Premiere von A. Millers Schauspiel «Der Tod des Handelsreisenden», am 12. Mai diejenige von Benatzkys Operette «Der König mit dem Regenschirm», am 27. Mai die Erstaufführung von Verdis «Ein Maskenball».

Das Stadttheater Chur verlegt seine Tätigkeit während der kommenden Monate ins Sommertheater Winterthur.