

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 37 (1964)

Heft: 5

Artikel: Die neue Alpentransversale durch den grossen St. Bernhard

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777863>

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: 13.05.2025

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

DER GENFERSEE IM DIENSTE DER EXPO

Die Schifffahrtsgesellschaft des Genfersees hat ihr Kursprogramm für die Dauer der Expo wesentlich verstärkt. Neben der kürzlich in Dienst gestellten «Henry Dunant», zu der sich nun das Schwesterschiff «General Guisan» gesellt, sind vor einiger Zeit auch zwei Boote von je 180 Plätzen, die «Col-Vert» und die «Grèbe», dem Betrieb übergeben worden. Dazu kommt noch das 70 Personen fassende Flügeltragschiff «Albatros», das mit mehr als 70 Stundenkilometern Geschwindigkeit über den See kreuzt und beispielsweise für die Strecke Villeneuve–Lausanne kaum mehr als eine halbe Stunde benötigt. Im Ausstellungsgelände selbst sind zwei Landplätze angelegt worden, welche die Verbindung mit Ouchy aufrecht erhalten und dem Besucher erlauben, ohne Umsteigen direkt ins Zentrum der Ausstellung zu gelangen. Von einer dieser Landstellen aus starten alle zwanzig Minuten Vergnügungsfahrten auf den See hinaus. Für den Zubringerdienst zwischen Ouchy und der Ausstellung wird bei grossem Andrang die «Major Davel» zugezogen, deren Mannschaft in Uniformen des 19. Jahrhunderts gekleidet ist.

EINE FUNKGESTEUERTE TOURINGHILFE IN LAUSANNE

Auf die Expo hin hat der Touring-Club der Schweiz zehn neue Wagen mit Funkempfängern in den Dienst seiner Touringhilfe gestellt, womit sich die Zahl der TCS-Patrouillen auf 65 erhöht. Überdies aber hat er mit Bewilligung der PTT in Lausanne eine eigene Funkstation und eine dazu gehörige Relaisstation in Châtel-sur-Rolle errichtet, die im Dreieck Genf–Yverdon–St-Maurice mit allen speziell ausgerüsteten Wagen der Touringhilfe in Verbindung steht. Dank dieser wertvollen Neuerung ist es möglich, in kürzester Zeit die Patrouillen an die gewünschten Orte zu dirigieren und die nächsten Werkstätten für den Pannendienst zu benachrichtigen. Die Patrouillen stehen auf 15 verschiedenen Strecken in ununterbrochenem Einsatz. Ähnliche Zentralen für die funkgesteuerte Touringhilfe sind auch in der deutschen Schweiz und im Tessin in Aussicht genommen.

NEUES VON PRIVATBAHNEN

Um ihre Leistungsfähigkeit in bezug auf Fahrgeschwindigkeit und Beförderungskapazität den heutigen Erfordernissen entsprechend zu erhöhen, hat die Wengernalpbahn vor einiger Zeit sieben neue Triebwagen mit den entsprechenden Ausrüstungen für Zugführungsbetrieb, zehn neue Personenwagen für den Zugführungsbetrieb und die Ausrüstung der vorhandenen elf Triebwagen mit den entsprechenden Einrichtungen für den Zugführungsbetrieb in Auftrag gegeben. Nun ist kürzlich der letzte der sieben Triebwagen geliefert worden. Bereits werden einzelne Züge durch umgeschultes Personal vom Vorstellwagen aus gesteuert, und bald wird die Wengernalpbahn die Strecke von Lauterbrunnen bis Kleine Scheidegg statt wie früher in 66 Minuten mit durchschnittlich 145 Fahrgästen durchgehend in 36 Minuten mit 150 Reisenden pro Zug durchmessen können. Auch die Jungfraubahn erwartet gegenwärtig das Eintreffen der bestellten vier neuen Triebwagen und wird nach Umstellung der vorhandenen sechs Triebwagenzüge auf Zugführungsbetrieb ebenfalls wesentliche Fahrplanverbesserungen erreichen können. Als Ersatz von veralteten Personenwagen und zur Vermehrung des Platzangebotes hatten die Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn (EBT), die Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) und die Solothurn–Münster-Bahn (SMB) im ganzen elf neue vierachsige Personenwagen 2. Klasse in leichter Stahlbauart mit selbsttragenden Kasten bestellt, die nun gegenwärtig zur Ablieferung kommen. Diese Wagen bieten 72 Sitzplätze in den Abteilen und deren 6 in den Vorräumen. Sie können mit einer Höchstgeschwindigkeit von 125 Stundenkilometern verkehren. Die Gummiwülste an den Stirnseiten (anstelle von Faltenbälgen) vereinfachen den Übergang zwischen den Wagen und eliminieren das Kuppeln und Entkuppeln von

EXTRAZUG-STRATEGIE FÜR DIE EXPO

Die Bereitstellung von Tausenden von Extrazügen für das Expo-Sommerhalbjahr hat unseren Bahnverwaltungen recht vielschichtige und komplizierte bahnstrategische Probleme gestellt. Um sie zu bewältigen, war schon seit Jahren eine besondere Arbeitsgruppe der Schweizerischen Bundesbahnen daran, sie nach allen Seiten zu studieren und auszuleuchten. 15 000 bis 20 000 zusätzliche Fahrgäste an jedem Wochentag von Montag bis Freitag und je deren 30 000 bis 40 000 an den Samstagen und Sonntagen nach Lausanne befördern zu können – wie dies auf Grund der Berechnungen zu erwarten ist –, erfordert an den Wochentagen den Einsatz von je 8 bis 29, an Samstagen und Sonntagen von je 22 bis 30 Extrazügen. Dabei werden sich auf den beiden am stärksten belegten Linien Bern–Lausanne und Biel–Lausanne die Züge paketweise in engen Abständen zu folgen haben. Alle Expo-Züge werden grundsätzlich in gleicher Komposition verkehren, nämlich mit 12 Wagen (wovon, je nach Bedarf, 1 bis 3 Erstklasswagen), aber ohne Speise- und Gepäckwagen, was einen freizügigeren Einsatz der Kompositionen und ein beweglicheres Disponieren für den Rücktransport der Besucher aus Lausanne ermöglicht. Jeder Zug bietet 950 bis 1000 Reisenden Platz. Die Extrazüge werden grösstenteils zwischen 8 und 11 Uhr in Lausanne eintreffen und zwischen 17 und 21 Uhr die Expo-Stadt verlassen. Um für dieses riesige Zusatzpensum an Fahrleistungen das nötige Wagenmaterial, im besondern aber die erforderlichen Triebfahrzeuge zur Verfügung stellen zu können, müssen die SBB für die Zeit vom Fahrplanwechsel (30. Mai) bis zum Expo-Schluss (25. Oktober) einige Fahrplankürzungen vornehmen, die aber fast ausschliesslich die Wochentage zwischen Montag und Freitag und nach Möglichkeit wenig benutzte Züge betreffen.

*Rechts oben: Schafherde in der Weite des Waadtländer Plateaus
Rechts unten: Frühling über dem Bielersee
Photos Yvan Dalain und Monique Jacot*

*A droite en haut: troupeau de moutons dans le Gros-de-Vaud
A droite en bas: le printemps au bord du lac de Bienn*

*A destra, in alto: gregge di pecore in una prateria del canton Vaud
A destra, in basso: primavera sul lago di Bienn*

*Upper right: Flock of sheep in the plains of Vaud
Lower right: Springtime above Lake Bienn*

Faltenbälgen. Zusammen mit den im Bau stehenden, für 1965/66 zu erwartenden neuen Trieb- und Steuerwagen können neue Pendelzüge gebildet werden. Die Sanierung der Solothurn–Niederbipp-Bahn durch Trennung von Schiene und Strasse hat jüngst einen bemerkenswerten Fortschritt erzielt durch die Vollendung und Inbetriebnahme einer neuen Brücke bei der verkehrshindernden Enge des «Buchli» zwischen Niederbipp und Oberbipp. Fortan wird nun die ausserordentlich stark befahrene Jurafussstrasse nicht mehr durch die Bahn behindert.

DIE NEUE ALPENTRANSVERSELE DURCH DEN GROSSEN ST. BERNHARD

Bekanntlich ist der 5,8 km lange Strassentunnel durch den Grossen St. Bernhard schon seit über einem Monat dem transalpinen Verkehr Schweiz–Italien geöffnet. Ein krankes Mädchen, das dringender Dislokation in Spitalpflege bedurfte, war die erste Person, die im Auto durch diesen Tunnel gefahren wurde. Seither hat diese hochbedeutende Nord–Süd-Route durch die Alpen höchst ansehnliche Frequenzen erreicht. Und bereits haben auch Verkehrsvertreter der Schweiz und Italiens vereinbart, durch den Grossen-St.-Bernhard-Tunnel regelmässige Autokurse zu organisieren. Dass man mit den offiziellen Eröffnungsfeierlichkeiten, deren Rahmen und Ausmass der Bedeutung des vollendeten Werkes entsprechen sollen, bis auf eine günstigere Jahreszeit zuwarten wollte, ist durchaus verständlich. So wird man es nicht als «post festum» empfinden, wenn nun die Solennität der offiziellen Eröffnung auf Ende Mai in Martigny, der schweizerischen Ausgangsstation zum neuen Strassentunnel, angesagt ist.