

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

**Band:** - (1948)

**Heft:** 5

**Artikel:** Vom Einsatz der Leichtschnellzüge = La mise en service des "trains légers"

**Autor:** E.Sch.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-776296>

### **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:** 06.10.2024

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

Despite increasingly intensified traffic, the railway is still the most popular method of travel and, in Switzerland, the Federal Railways are probably the busiest in the country without, for all that, jeopardizing the situation of privately-owned mountain and cross-country lines.

Our title may require some explanation. We do not, of course, imply that the Swiss Federal Railways ever imposed on their patrons the obligation to travel! But they have devised several most convenient ways and means to please the traveller... and his purse. First they place at his disposal the *General Season Ticket* which entitles the holder to travel throughout Switzerland, when and where he pleases, for several consecutive months or a year, the Season being paid monthly. There is also another type of *Season Ticket*, known as the *Holiday Season* which covers a restricted period of time, until now 8 or 15 days.

As from May 1<sup>st</sup> 1948 the S.F.R. will issue a new type of *Season*, replacing the so-called "Holiday Ticket" and which is to be known by the somewhat wordy title of: "*General Holiday Season Ticket*, allowing choice of days of travel".

What does it all mean? Just this! Supposing, for example, that on May 1<sup>st</sup> I buy a 15-day *Holiday Season*; it entitles me to travel for short or long trips, single or return, on 6 days out of the 15. On

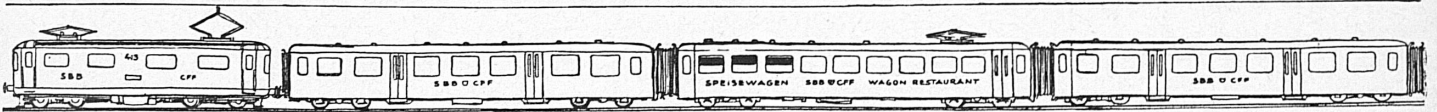
the remaining nine days of my holiday I can buy my railway tickets at half-price.

Here is a concrete example of the advantages bestowed. Supposing I leave Geneva on May 1<sup>st</sup>, a 15-day ticket in my pocket, with the intention of travelling as far as Lucerne. As my train stops in Lausanne, I see a friend on the platform who immediately invites me to lunch and to enjoy an afternoon sail on the Lake. I accept the invitation and resume my journey to Lucerne the next day. This means I am still entitled to 4 more days travel and, with Lucerne as my starting-point, can visit, say, Zurich, Basle, Berne, reserving my fourth day for the return trip back to Geneva. On the other nine days I take shorter trips, Lucerne to Altdorf, for instance, which cost me half the ordinary fare.

A simple calculation will show the advantage of this scheme. A 15-day *Holiday Season* costs Sw. frs. 75.—; the journey Geneva—Lucerne (III<sup>rd</sup> class) costs about Sw. frs. 38.— return! In addition, I enjoy the other four days of travel, plus the advantage of half-fares on nine days.

And so, it is hardly exaggerated to say that you really may travel as you please in Switzerland on this scheme, whether for business or for pleasure.

We wish you "Bon Voyage!"



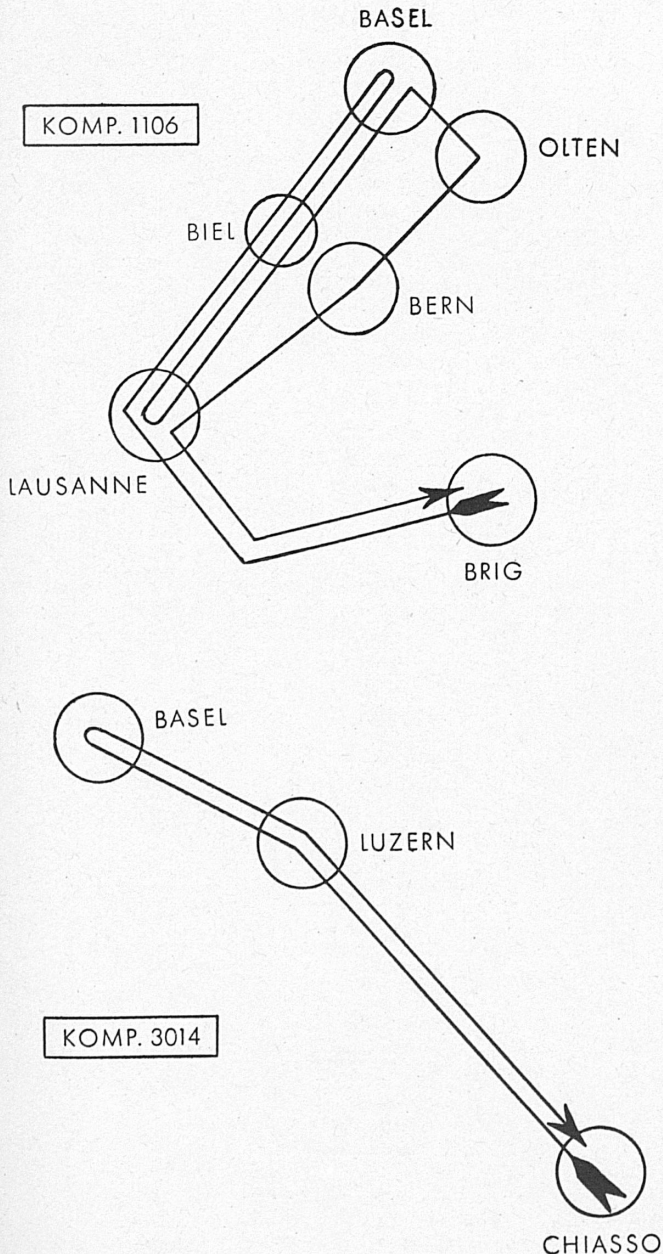
Dessins de R.-E. Moser

## VOM EINSATZ DER LEICHTSCHNELLZÜGE

«Leichtschnellzüge» im eigentlichen Sinne kann man sie kaum mehr nennen, die so beliebten und raschen Direktverbindungen zwischen unseren Städten. Mit ihren zehn, manchmal noch mehr Wagen — auch wenn diese aus leichtem Stahl erstellt sind und nur je 27 Tonnen wiegen — bedeuten sie als Einheit genommen eine beträchtliche Last, die jedenfalls weit über die ursprünglich für sie vorgesehene Norm hinausgeht. Nicht daß dies ihrer Leistung etwa Abbruch täte; zu deren Steigerung und Vollendung wurden bekanntlich vor wenigen Jahren besondere Lokomotivtypen in Betrieb genommen. Aber der bisher geläufige Name, der für wahrhaft «leichte» Züge mit geringer Achsenzahlgeschaffen wurde, entspricht ihrem heutigen Wesen nicht mehr ganz; zum Beispiel wäre «Blitzzug» oder einfach «Rapide», als französischer und doch allgemein verständlicher Ausdruck, am Platz.

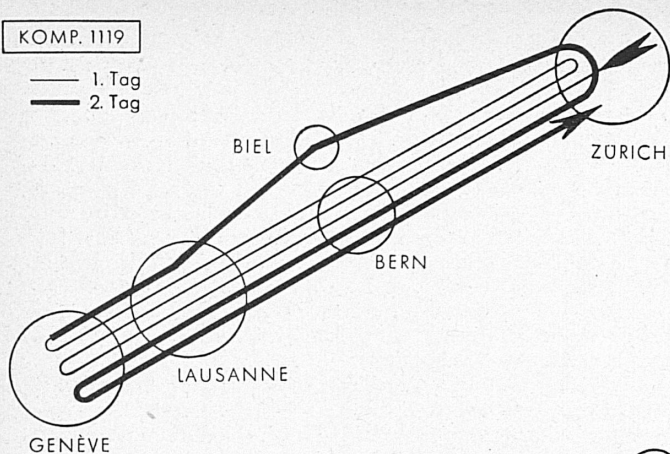
Rund 200 Wagen aus leichtem Stahl haben die Bundesbahnen heute in ihrem Betrieb. Ihr ruhiger Gang auch bei hoher Geschwindigkeit, den sie ihrem tiefgelagerten Schwerpunkt, damit also ihrer Konstruktion, verdanken, dazu ihre moderne, saubere Ausstattung und ihr gefälliges Äußeres haben ihnen beim Publikum zu außerordentlicher Sympathie verholfen. Die zwischen Rorschach, Bern und Genf verkehrenden Leichtstahl-Kompositionen haben auch längst das Interesse der Fachleute erregt; Studienkommissionen aus allen möglichen Ländern besichtigten und prüften sie; die ausgezeichnete technische Neuerung, die, zusammen mit der Elektrifikation, so befruchtend auf die Fahrplangestaltung einzuwirken vermochte, machte auch im Ausland Schule.

Dabei sind sich wohl die wenigsten Reisenden darüber im klaren, welch strengen Dienst eigentlich diese Wagen zu leisten haben. Der gepflegte Unterhalt — hinsichtlich der Sauberkeit sowohl wie namentlich der Betriebssicherheit — mag sie darüber täuschen. Tatsächlich legen aber die Kompositionen täglich Strecken zurück, die sich sehen lassen dürfen. Die Wagengruppe 1106 zum Beispiel fährt Tag für Tag 1067 Kilometer weit: von Brig weg, wo sie um 4.20 Uhr früh startet, über Lausanne nach Basel, dann als das beliebte Mittags- und Nachmittags-Schnellzugspaar durch den Jura erneut nach Lausanne und zurück, endlich abends von Basel über Bern—Lausanne wieder an den Ausgangspunkt Brig, mit Ankunft um 23.50. — Weniger belastet ist das Tagesprogramm der Kompositionen 1115 (Rorschach—Genf—Rorschach, 770 Kilometer) und 3014 Chiasso—Basel—Chiasso, 642 Kilometer); doch stehen die Wagen während des Aufenthaltes in Genf, resp. Basel den dortigen Bahnhofinspektionen als Reserve für irgendwelche Zwischenfahrten zur Verfügung. — Neben dem Eintageturnus gibt es einen Leichtwagenumlauf von zwei und sogar einen von drei Tagen, wobei natürlich für die zwei oder drei Tagesparcours desselben Turnus ebenso viele Kompositionen eingesetzt werden müssen; diesem Plane ordnen

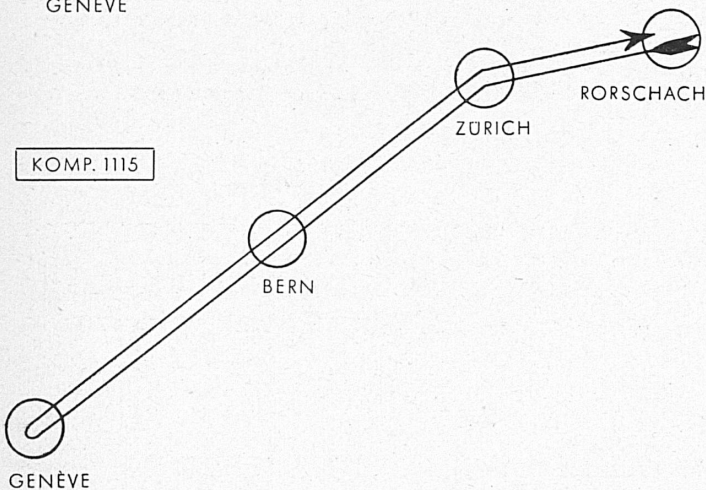


KOMP. 1119

— 1. Tag  
 — 2. Tag

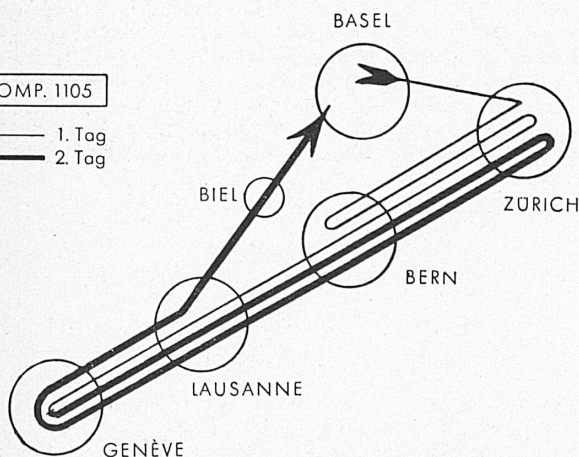


KOMP. 1115

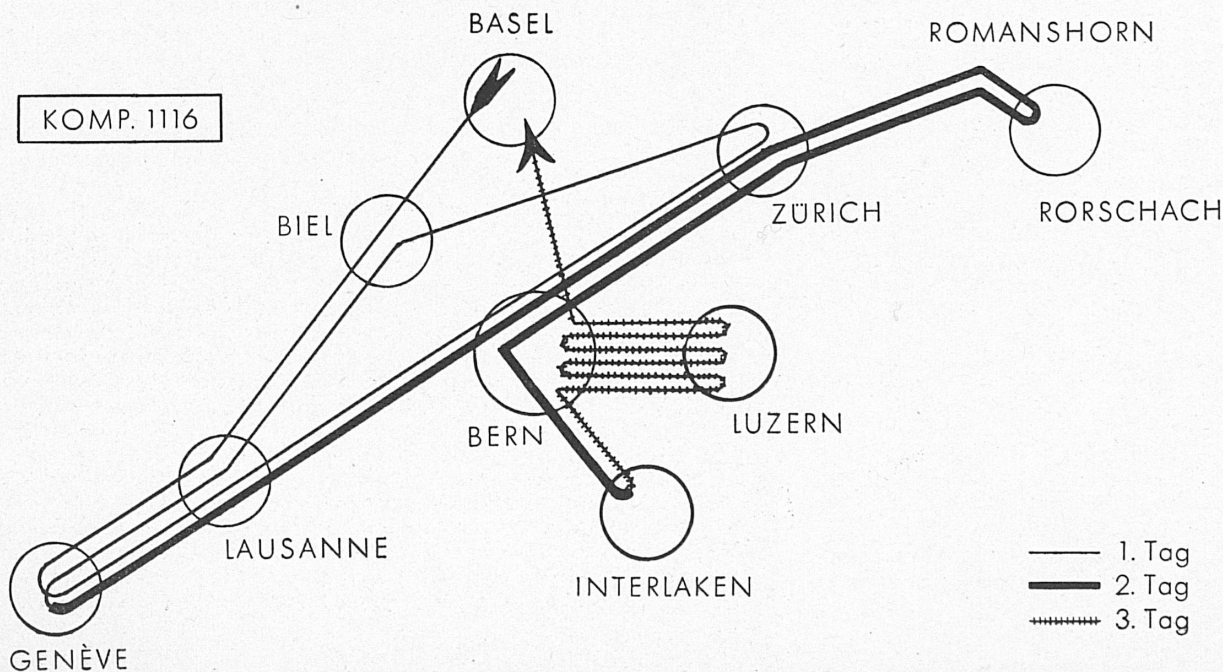


KOMP. 1105

— 1. Tag  
 — 2. Tag



KOMP. 1116



sich die meisten «Leichtschnellzüge» der großen Längsroute Genf—Zürich ein, ferner alle diejenigen, die auf der Entlebucher Linie Bern—Luzern zirkulieren. Die beigefügten Kärtchen mögen das Verständnis der komplizierten Gruppierung erleichtern. Der Einsatz der Leichtschnellzüge ist für den Außenstehenden komplexer Natur, gewiß, dafür aber wird, dank ihrer wohlhabewogenen Führung, das Maximum an Leistung herausgeholt und dazu der Pflicht zu möglichst rationaler Betriebsweise nachgelebt, die angesichts des «Zuwenig» an Fahrzeugen nach wie vor eine Notwendigkeit darstellt.  
 E. Sch.

### La mise en service des «trains légers»

C'est à peine si l'on peut encore les nommer «trains légers», ces agréables trains directs et rapides qui relient entre elles les villes de notre pays. Les dix voitures, ou plus, qui forment un convoi, bien qu'elles soient faites d'acier léger et ne pèsent que 27 tonnes chacune, constituent une charge considérable qui dépasse la norme prévue initialement. Le rendement des trains légers, d'ailleurs, ne s'en trouve pas affecté, puisque, pour compenser cette augmentation de charge, on a mis en service il y a quelques années un type spécial de locomotive. Mais l'appellation en usage jusqu'à présent, qui s'applique aux convois vraiment légers comptant un nombre d'axes réduit, n'est plus exacte; «train éclair», ou «rapide» (expression qui serait comprise dans tous les idiomes), paraît mieux convenir ici. Les Chemins de fer fédéraux ont mis en service environ 200 de ces voitures d'acier léger. Grâce à leur excellente construction, à leur aménagement soigné répondant aux exigences du confort moderne, à leur aspect élégant, elles ont trouvé la faveur du public qui apprécie avant tout leur stabilité, due au fait que l'on a abaissé leur centre de gravité. Ces voitures légères qui font le service entre Rorschach, Berne et Genève, entre Romanshorn et Interlaken, entre Brigue et Bâle, ont éveillé dès leur apparition l'intérêt des techniciens de la branche; de toutes parts, des commissions d'étude sont venues de l'étranger pour les examiner et les essayer; cette remarquable innovation qui, avec l'électrification des lignes, facilite l'établissement des horaires, fait école hors de nos frontières. Rares sont les voyageurs qui se rendent compte de l'effort auquel sont soumises ces voitures. Leur entretien est toujours impeccable, du point de vue de la propreté autant que de la sécurité, et pourtant elles ont à parcourir chaque jour des distances qu'il vaut la peine de préciser. Le convoi 1106, par exemple, effectue quotidiennement 1067 km.; il quitte Brigue à 4.20 h., passe par Lausanne, arrive à Bâle, repart en direction de Lausanne, revient à Bâle et retourne à Brigue, son point de départ, à 23.50 h., en passant par Berne et Lausanne. Le programme de la journée du 1115 (Rorschach - Genève - Rorschach: 770 km.) et du 3014 (Chiasso - Bâle - Chiasso: 642 km.) est moins chargé, mais les voitures, pendant leur arrêt à Genève, restent, en réserve, à la disposition de l'inspection de la gare pour d'éventuels trajets supplémentaires. A côté du circuit journalier, il existe, pour les voitures légères, une tournée de deux jours, et même une de trois jours, pour lesquelles naturellement il est nécessaire de former autant de convois que le circuit compte de jours; la plupart des trains légers du grand trajet Zurich - Genève sont soumis à cet horaire. Les petites cartes ci-jointes aideront à comprendre les détails de cette organisation qui peut sembler très compliquée au profane, mais qui, de toute évidence, parce qu'elle est remarquablement bien dirigée, entraîne l'obligation d'une exploitation des plus rationnelles; aujourd'hui encore, en raison de l'insuffisance du matériel, c'est une nécessité.