

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 1 (1927)
Heft: 3

Rubrik: Verkehr = Trafic

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

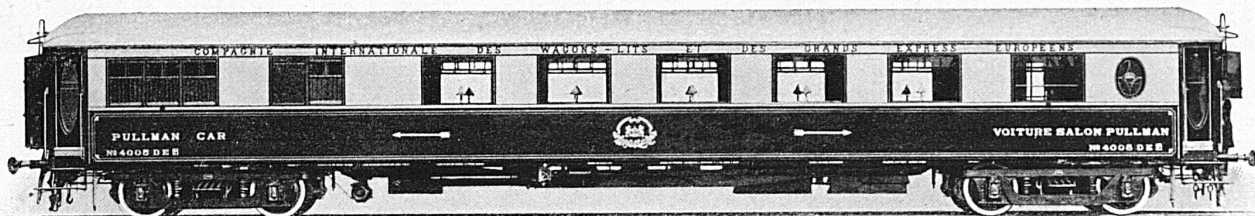
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 13.03.2025

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



VERKEHR / TRAFIC

Espresso di lusso del Gottardo

Il 1° settembre 1927 è stato introdotto sulla linea del Gottardo un nuovo treno di lusso, composto esclusivamente di carrozze-saloni «Pullman» della Compagnia internazionale delle carrozze a letti. Questi treni formati di carrozze di I e II classe, che per il momento circoleranno fino al 15 novembre 1927 e dal 15 marzo fino al 15 giugno 1928, offrono ai viaggiatori ogni conforto immaginabile e rapide corrispondenze fra le città di Basilea- e Zurigo-Milano. Le carrozze-saloni sono provviste di batterie di cucina, così che il viaggiatore può prendere a qualsiasi ora, stando comodamente al suo posto, cibi e rinfreschi.

Il treno parte da Basilea alle ore 7¹², in coincidenza coi treni notturni da Parigi, Calais, Brusselle, Amburgo, Berlino e dall'Olanda. Arriva a Milano alle ore 13⁵⁵, ove si trova in coincidenza coi buonissimi treni pomeridiani per Genova, Bologna, Roma, Venezia. In direzione opposta, l'Espresso di lusso Pullman lascia Milano alle ore 16⁰⁵, in corrispondenza coi treni direttissimi giungenti fra le 13 e le 15 da Venezia, Genova, Roma, ed è a Basilea alle 22⁴⁴, ove trova la coincidenza dei treni diretti notturni partenti in tutte le direzioni.

L'orario si presenta come segue:

14.40	part. da Berlino	} Treni coincidenti	arr.	↑	15.48
12.22	part. da Amburgo		arr.	↑	17.15
6.45	arr. a Basilea SFF		part.	↓	23.10
14.10	part. da Amsterdam	} Treni coincidenti	arr.	↑	17.15
6.45	arr. a Basilea SFF		part.	↓	23.10
19.24	part. da Brusselle	} Treni coincidenti	arr.	↑	11.01
5.40	arr. a Basilea SFF		part.	↓	23.32
16.00	part. da Londra	} Treni coincidenti	arr.	↑	15.30
6.20	arr. a Basilea SFF		part.	↓	23.45
21.15	part. da Parigi	} Treni coincidenti	arr.	↑	9.25
6.12	arr. a Basilea SFF		part.	↓	0.02
7.12	part. da Basilea SFF	} Espresso di lusso Pullman	arr.	↑	22.44
8.43	part. da Lucerna		arr.	↑	21.23
8.15	part. da Zurigo		arr.	↑	21.38
11.33	arr. a Bellinzona		part.	↓	18.30
12.07	arr. a Lugano		part.	↓	17.57
13.55	arr. a Milano	part.	↓	16.05	
15.35	part. da Milano	} Treni coincidenti	arr.	↑	14.20
18.50	arr. a Genova		part.	↓	12.05
15.25	part. da Milano	} Treni coincidenti	arr.	↑	14.45
7.25	arr. a Roma		part.	↓	23.40
15.30	part. da Milano	} Treni coincidenti	arr.	↑	14.40
20.20	arr. a Venezia		part.	↓	10.05

L'Espresso di lusso Pullman percorre la tratta Basilea-Milano, lunga 372 km, in sole 6 ore e 40 minuti, sia nell'una che nell'altra direzione, comprese le fermate

alle stazioni e la sosta per le operazioni di confine a Chiasso, nonostante abbia da superare una differenza d'altitudine di 875 m dal nord al sud, ed una di 1027 m dal sud al nord. La velocità commerciale è quindi, in cifra tonda, di 56 km all'ora, a malgrado delle forti salite Erstfeld-Göschenen e Biasca-Airolo. Prima della guerra, il treno di lusso Lloyd-Express impiegava da Basilea a Milano 7 ore e 34 minuti e da Milano a Basilea 7 ore e 53 minuti, cioè circa un'ora, risp. 1 ora e 15 minuti più che non l'attuale treno Pullman. Sulla tratta svizzera il guadagno di tempo è invero maggiore, poichè in Italia il treno di lusso d'anteguerra circolava più rapido e la sosta a Chiasso era più breve. Esso è di 1 ora e 5 minuti da Basilea a Chiasso ed in direzione opposta di 1 ora e 24 minuti: è da attribuirsi principalmente alla trazione elettrica.

Per l'utilizzazione dell'Espresso di lusso del Gottardo, i viaggiatori devono provvedersi, in più del biglietto di I o di II classe con supplemento per treno diretto, di speciali biglietti supplementari della Compagnia internazionale delle carrozze a letti da acquistarsi presso le Agenzie della Compagnia, oppure, sempre che vi siano ancora posti disponibili, nel treno stesso dal conduttore delle carrozze a letti. La nostra amministrazione non riscote alcun supplemento speciale.

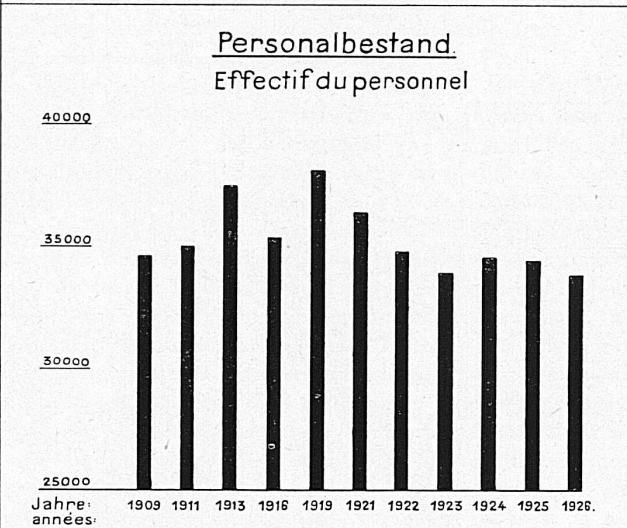
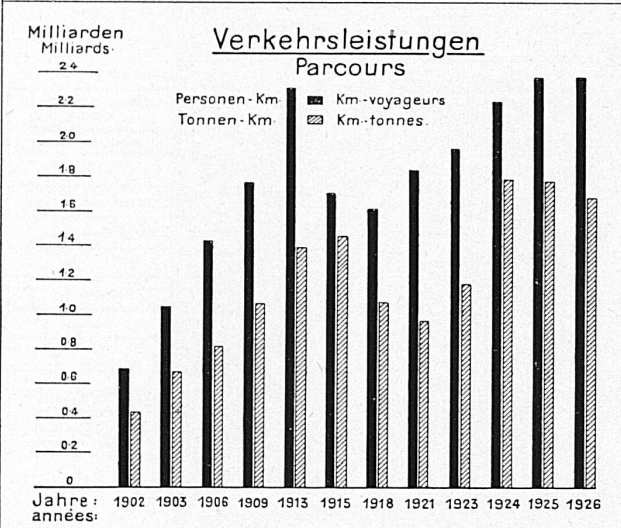
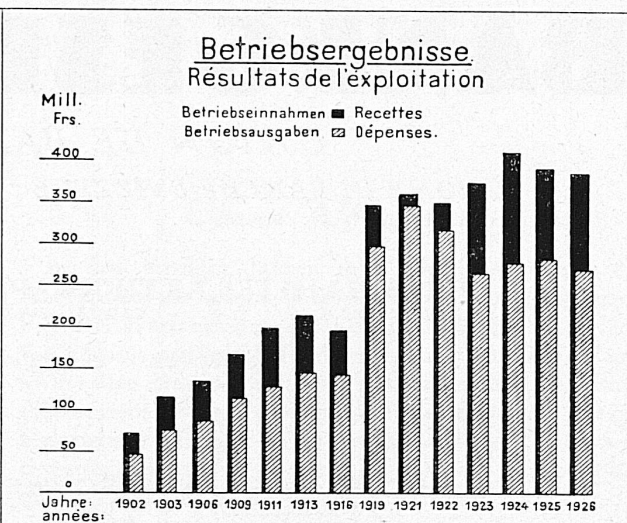
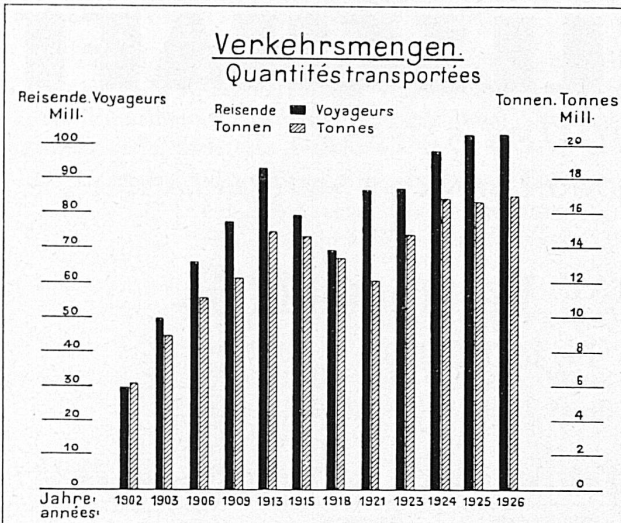
Queste tasse supplementari sono, fino a nuovo ordine, le seguenti:

	I classe	II classe
Franchi		
Basilea SFF — Lucerna	2.85	1.90
— Bellinzona st. ple.	9.—	6.—
— Lugano SFF	9.85	6.60
— Chiasso	10.65	7.10
— Milano	15.50	11.20
Zurigo-Hbf. — Bellinzona st. ple.	6.65	4.45
— Lugano SFF	7.55	5.05
— Chiasso	8.30	5.55
— Milano	14.35	10.55
Lire		
Milano — Chiasso	20.85	17.25
— Lugano SFF	23.60	19.—
— Bellinzona st. ple.	26.75	21.05
— Lucerna	47.60	35.20
— Zurigo-Hbf.	49.50	36.25
— Basilea SFF	53.45	38.65

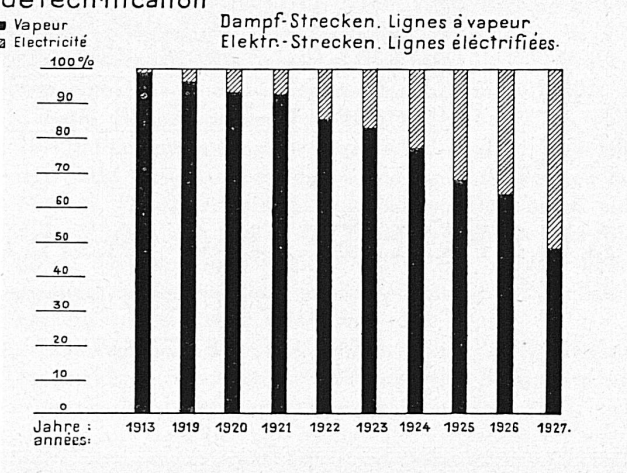
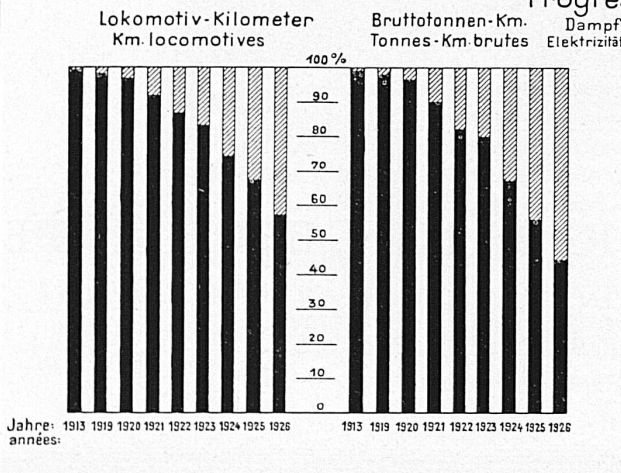
Chi si assicura in precedenza i posti presso le Agenzie della detta Compagnia dovrà pagare, in più della suesposta tassa supplementare, una quota di prenotazione di Fr. 3.— per posto di I classe e di Fr. 2.— per posto di II classe (in servizio dall'Italia, Lire 10.— risp. Lire 7.—). Per percorrenze interne svizzere essa è solo di Fr. 2.—, risp. di Fr. 1.50.

**DIE ENTWICKLUNG DER S B B
IN 25 JAHREN**

**DÉVELOPPEMENT DES C F F
EN 25 ANS**



**Fortschritte der Elektrifizierung.
Progrès de l'électrification**



Verwaltungsextrazüge zu bedeutend ermässigten Taxen

Trains spéciaux à prix réduits

Bis zum Schluss der Saison werden voraussichtlich folgende Verwaltungsextrazüge veranstaltet, worüber nähere Einzelheiten aus den Plakaten und Zeitungsinserten ersichtlich sein werden:

25. September: Von Luzern, Sempach, Sursee, Zofingen;
von Rothkreuz, Muri, Lenzburg;
von Hochdorf, Münster, Beinwil;
von Aarau
nach Basel.

Billette für Hin- und Rückfahrt nur im Extrazug gültig.

Von Zürich Hbf., Oerlikon, Wallisellen, Effretikon, Kemptthal, Dietlikon, Winterthur;

Ausstellung St. Gallen

von Rapperswil, Schmerikon, Uznach, Kaltbrunn, Wattwil;

von Linthal, Luchsingen, Schwanden, Mitlödi, Ennenda, Glarus, Näfels-M., Nieder- und Oberurnen, Weesen
nach St. Gallen.

Von Konstanz, Kreuzlingen
nach St. Gallen, Urnäsch, Appenzell, Wasserauen.

Billette für Hin- und Rückfahrt nur im Extrazug gültig.

2. Oktober: Von Schaffhausen, Diessenhofen, Etwilen, Stein a. Rh., Steckborn, Ermatingen, Tägerwilen, Emmishofen-Kr.
nach St. Gallen.

Ausstellung St. Gallen

Von Chur, Landquart, Maienfeld, Ragaz, Sargans, Trübbach, Sevelen, Buchs (St. G.), Haag-G., Salez-S., Rüthi (St. G.), Oberriet, Altstätten (St. G.)
nach Rorschach, St. Gallen.

Ab Rüthi und Oberriet nur nach St. Gallen.

Billette für Hin- und Rückfahrt nur im Extrazug gültig.

9. Oktober: Von Zürich Hbf., Baden, Brugg, Aarau, Olten Bf., Oensingen, Wangen a. A., Luterbach, Solothurn Hbf., Grenchen-S.
nach Solothurn Hbf., Biel, Twann, Ligerz, Neuveville, Landeron, Neuchâtel.

Von Basel S B B, Dornach, Laufen, Delémont, Moutier, Grenchen-N.

nach Biel, Twann, Ligerz, Neuveville, Landeron, Neuchâtel.

Winzerfest Neuenburg

Von Bern Hbf., Zollikofen, Münchenbuchsee, Schüpfen, Lyss

nach Twann, Ligerz, Neuveville, Landeron, Neuchâtel.

Von Genève, Nyon, Morges, Lausanne, Renens;

von Locle, La Chaux-de-Fonds
nach Neuchâtel.

Billette gültig ab allen Stationen für Hin- und Rückfahrt nur im Extrazug; für Basel und Zürich auch solche nach Biel und Neuchâtel zur Einzelinfahrt am Samstag, ferner solche zur Einzelrückreise innert 10 Tagen.

Für Genf und Lausanne nach Neuchâtel auch Billette zur Einzelinfahrt am Samstag und solche zur Einzelrückreise innert 10 Tagen.

Änderungen in dieser Liste bleiben vorbehalten.

*

Unsere Alpenposten

In den wenigen Jahren ihres Betriebes haben die Autoposten auf unsern Bergpässen eine so weitgehende Popularität erlangt, dass sogar die grossen privaten Wagen für Transporte von Ausflüglern im Tal unten als Reklame nicht selten den stolzen Namen «Car Alpin» führen, um mit diesem eigentlichen Gattungsbegriff der Alpenpost bei den Reisenden das Gefühl der Sicherheit und des Komforts zu erwecken. Tatsache ist jedenfalls, dass eine Passfahrt mit unsern Postautos zu den begehrtesten Vergnügen zählt, das sich sowohl ein fremder Kurgast als auch ein Einheimischer leisten kann; an sich schon ein untrüglicher Beweis für das Vertrauen auf die Betriebssicherheit dieser Wagen und die Annehmlichkeit solcher Touren.

Wieviel eine gute Reisesaison beiträgt, um den Postkursen Frequenz zu verschaffen, mit andern Worten, welchen Anteil die Feriengäste an der günstigen Entwicklung dieses Beförderungszweiges haben, wollen wir kurz aus der wöchentlich von der Postverwaltung herausgegebenen Betriebsstatistik der Alpenposten hervorziehen. 1927 ist bis jetzt für den Fremdenverkehr unstrittig ein ausgesprochen gutes Jahr gewesen, während im Vorjahr mit bedeutend weniger fremden Kurgästen gerechnet werden musste. Namentlich der Juli zeigte, verglichen mit 1926, das Auseinandergehen der Frequenzkurven so deutlich, dass gleichzeitig daraus geschlossen werden darf, dass es nicht die hiesige Kundschaft ist, die in der Reisesaison mehr Passfahrten unternimmt, sondern der fremde Besucher, der während der Zeit seines Schweizeraufenthaltes bei gutem oder auch nur befriedigendem Wetter eine Passreise eben unbedingt mitgemacht haben will und somit das Hauptkontingent stellen dürfte.

Während im Juli 1926 die Alpenpostwagen von 60,782 Reisenden benutzt wurden, waren es im Juli dieses Jahres 77,211. Interessant ist, dass über 60 Prozent der Zunahme auf die letzte Woche im Juli fällt, in der die Steigerung der Frequenz gegenüber 1926 volle 10,409 Personen ausmachte gegen 3581 in der Vorwoche und 2311 bzw. 1698 in den beiden ersten Wochen des Monats. Deutlicher als die Eisenbahnstatistik geben also diese Ziffern die Kurve der Fremdensaison wieder, obgleich daraus natürlich nicht einfach ein ungefähr übereinstimmender Gang der Hotellerie und des Eisenbahnverkehrs abgeleitet werden darf.

Tauchen wir tiefer in das Labyrinth der Zahlen ein, so gewahren wir, dass die 27prozentige Steigerung der Reisendenzahl auf den Alpenposten im Juli 1927, verglichen mit dem gleichen Monat des Vorjahres, eine verhältnismässig stärkere Erhöhung der Einnahmen, nämlich

von rund 31 Prozent, zur Folge hatte, sodass anscheinend gegenüber 1926 diesmal längere Strecken befahren wurden; die Autopost ist also beliebter und praktischer geworden. Praktischer vielleicht in dem Sinne, dass durch die Aufnahme neuer Verbindungen oder durch den Ausbau der schon bestehenden auch die Ortsbevölkerung zu vermehrter Benutzung dieses Verkehrsmittels veranlasst wurde. Dies dürfte namentlich für die Kurse von Küblis nach Castels, die Flüelaroute und die Strecke Santa Maria-Stilfserjoch zutreffen, wo den Einheimischen vorher nur beschwerliche Verkehrsmöglichkeiten geboten waren und deshalb das Reisen soviel als möglich auf das Allernotwendigste beschränkt wurde.

Die Gesamtbetriebseinnahmen beliefen sich im Juli 1927 auf Fr. 504,630, im gleichen Monat des Vorjahres auf Fr. 385,333. Den ausschlaggebenden Einfluss dieser Saisonergebnisse auf die jeweiligen Jahresziffern zeigt die Gegenüberstellung der vom Januar bis und mit dem Juli in beiden Jahren erzielten Einnahmen. In den ersten sieben Monaten 1927 wurden Fr. 778,211 eingenommen, im Jahr vorher Fr. 527,640. Der Juli allein nimmt davon also rund 64 bzw. 73 Prozent vorweg. Überraschenderweise zeigt sich gerade heuer, dem Rekordjahr des Fremdenverkehrs, eine viel bessere Verteilung der Einnahmen auf einen längeren Zeitraum; die Tatsache lässt durchblicken, dass kein übermässiger Stossverkehr herrschte, sondern dass vielmehr eine gleichmässige Ausnutzung der wärmern Monate möglich war.

Im weitern wollen wir auch noch feststellen, dass sich überall da, wo von der Pferdepost zum Automobil übergegangen wurde, nämlich auf den Strecken Küblis-St. Antönien, Tiefenkastral-Bivio und über den Umbrail, eine wesentlich höhere Frequenz einstellte, als rein rechnerisch hätte erwartet werden dürfen. Die frühern ähnlichen Erfahrungen der Postverwaltung in dieser Richtung mögen denn auch wahrscheinlich die Veranlassung gewesen sein, dass hier zur Modernisierung übergegangen wurde. Die Entwicklung der Frequenz ist nicht etwa ausschliesslich auf Konto «Komfort» zu setzen, sondern zum grossen Teil auf das Bedürfnis, rascher zu reisen. Gleiche Voraussetzungen für eine Verkehrssteigerung bestehen deshalb für jedes andere Verkehrsmittel, vor allem für die Eisenbahnen.

Wenn wir auch noch den August streifen wollen, so sehen wir, dass die Ungunst der Witterung in der Benutzung der Alpenposten begreiflich sehr eindeutig in Erscheinung tritt. Während in den beiden ersten Wochen noch eine Mehrfrequenz gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres von 7132 bzw. 6198 Personen festgestellt werden konnte, sank der Überschuss in der dritten Woche auf 4528 Reisende, im vierten Berichtsabschnitt, das heisst in der Zeit der ununterbrochenen Regengüsse und stellenweise schweren Schneefälle, gar auf 2876 Personen. Immerhin darf dieser unerwarteten Witterungskatastrophe das Gesamtsaisonergebnis als ein durchaus befriedigendes bezeichnet werden. Für den September wurden wesentliche Tarifreduktionen gegenüber den Normalpreisen angeordnet. Es würde sich zweifellos lohnen, die unter diesem Regime am Ende der eigentlichen Reisesaison sich ergebenden Frequenzziffern besonders aufmerksam zu untersuchen.



FAHRPLAN HORAIRE

WINTERABSCHNITT 1927/28

(1. Oktober bis 14. Mai)

Der Zeitwechsel

In der Nacht vom 1. zum 2. Oktober wird in Frankreich, England, Belgien und Holland wieder die westeuropäische Normalzeit eingeführt, die gegenüber der mitteleuropäischen Zeit um 1 Stunde nachgeht. Demzufolge werden ab 2. Oktober die französischen Züge in den Grenzbahnhöfen eine Stunde später eintreffen und eine Stunde später abfahren, soweit nicht im vornherein abweichende Fahrordnungen im Fahrplan vorgesehen sind. In der Nacht vom 21. zum 22. April 1928 werden die vorgenannten Staaten dann wieder zu der mit der mitteleuropäischen Zeit übereinstimmenden westeuropäischen Sommerzeit übergehen. Dieser Wechsel des Zeitsystems bietet für die Fahrplangestaltung in den anstossenden Ländern und namentlich auch für die Schweiz ungeahnte Schwierigkeiten und Nachteile, weil bei allen französischen Zügen mit zwei verschiedenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten gerechnet werden muss. Im allgemeinen wirkt sich die Massnahme für unser Land in der Weise aus, dass die Umschlagszeiten während der Sommerzeitperiode bei den internationalen Verbindungen aus Frankreich eine Stunde zu lang, in der Richtung Schweiz-Frankreich dagegen normal sind. Während der Dauer der Normalzeit tritt der umgekehrte Zustand ein: Die Umschlagszeiten in den Grenzbahnhöfen werden normal bei den Verbindungen aus Frankreich, dagegen um eine Stunde länger in entgegengesetzter Richtung. Die Bahnverwaltungen sind bemüht, diesem Übelstand dadurch zu begegnen, dass für die verschiedenen Zeitperioden abweichende Fahrordnungen aufgestellt werden. Leider ist es aber nicht möglich, bei allen Zügen in diesem Sinne vorzugehen, weil jeder Zug bestimmte Aufgaben zu erfüllen und vielfach An-

Reisen nach allen Ländern

Wir besorgen Ihnen zu vorteilhaftigen Bedingungen
Schiffs-Billette, Bahn- u. Flugbillette, für Geschäfts-
reisen, Vergnügungsfahrten, Auswanderung. Or-
ganisation von Vereins- und Studien-Reisen.
Verlangen Sie kostenlose Auskunft vom Reise-Bureau
Aktiengesellschaft

Kaiser & Cie
58/60 Elisabethenstr.
Telephon Safran 47.60 **Basel**