Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 2 (1928)
Heft: 1

Artikel: Der neue Berlin-Engadin-Express
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-779941

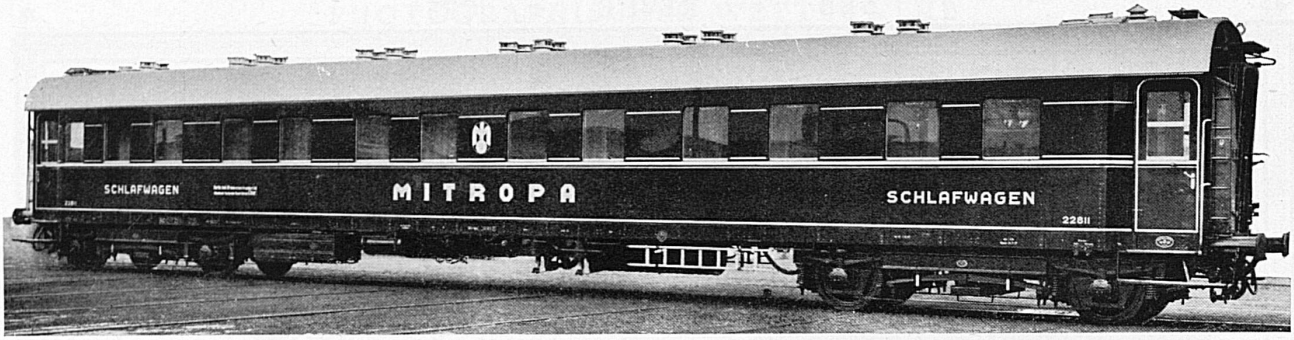
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.01.2026

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



DER NEUE BERLIN-ENGADIN-EXPRESS

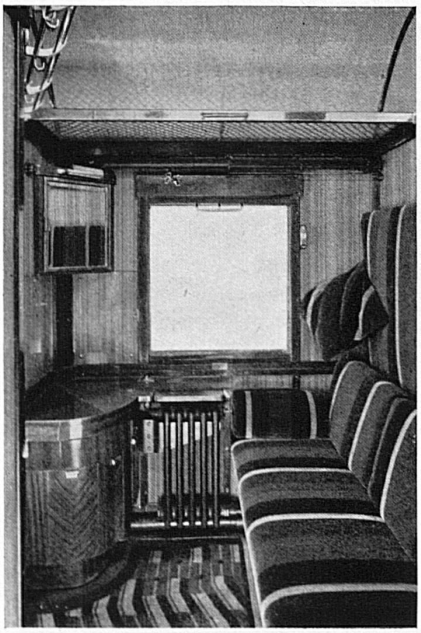
«Schnelligkeit und Bequemlichkeit» lautet die Losung im modernen Betrieb der Eisenbahnen, und alle führenden Staaten trachten danach, dieser Forderung besonders durch Glanzleistungen im internationalen Verkehr gerecht zu werden.

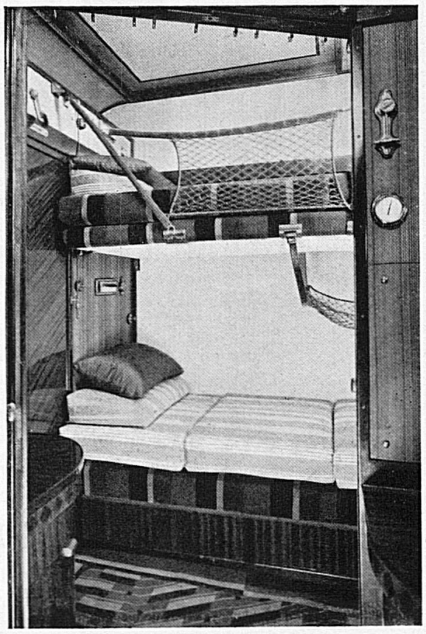
Auch dem schweizerischen Reiseverkehr sind aus diesen Bestrebungen in jüngster Zeit bedeutsame Erfolge erwachsen. Im September letzten Jahres wurde als schnellster Gotthardzug der luxuriös ausgestattete Pullmanexpress Basel-Zürich-Mailand eingeführt.

Seit Mitte Dezember bis vorläufig Ende Februar 1928 führt die deutsche Schlaf- und Speisewagengesellschaft «Mitropa» ausser ihren durchgehenden Wagen der bisherigen Züge in jeder Richtung täglich einen besondern Schlafwagenexpress Berlin-Chur mit I. und II. Klasse

Dieser Berlin-Engadin-Express fährt täglich um 14.40 in Berlin ab, rast durch Deutschland über Frankfurt den Rhein hinauf nach Basel und erreicht Zürich um 7.26, Chur um 9.44. In umgekehrter Richtung verlässt er Chur um 19.18, ist um 6.07 schon in Frankfurt und trifft 15.44 in Berlin ein. Nach der Schweiz nimmt der Express in Frankfurt fünf weitere Schlafwagen auf, von denen drei bis Chur mitfahren, und der eine über den Gotthard, der andere nach Interlaken fährt. Damit besitzen die nordischen Länder eine weitere brillante Fahrgelegenheit nach der Schweiz und dem Süden. Sie wird voraussichtlich ausgiebig benutzt werden, denn für die erste Fahrt am 16. Dezember 1927 waren schon auf Tage hinaus sämtliche Plätze nach der Schweiz belegt.

Der gesteigerten Schnelligkeit des Zuges entspricht eine vorbildliche Ausstattung der Wagen. Schlafwagenabteile und Speisewagen erwecken durch ihre reiche Aufmachung den Eindruck, als befände man sich in den verkleinerten Räumen eines eleganten Hotels. Die $23^1/_2$ m langen dunkelroten Schlafwagen enthalten je 11 Schlafabteile, die mit ihrer äusserst praktischen Raumausnützung, den feinen Sitz- und Wandbezügen, Leselampen und weichem Teppich wie kleine, stimmungsvolle Salons aussehen. Bei Nacht erweisen sie sich als richtige Schlafzimmer en miniature. Das Sofa verwandelt sich dann auf Wunsch in ein breites Bett, und der Schrank entpuppt sich als ein Waschtisch mit fliessendem warmem und kaltem Wasser. Die Abteile können von innen verschlossen oder auf Verlangen durch eine Wandtüre untereinander verbunden werden. Eine neuartige Ventilation sorgt für geregelte Luftzufuhr. Die Speisewagen mit Platz für 44 Personen sind elegante kleine Restaurants. Verteilte Decken- und Tischlampen verbreiten Stimmung und sorgen für gute Beleuchtung. Wer in den Wagen des neuen Expresszuges reist, kann sich wie zu Hause fühlen und wird von Beschwerlichkeiten und Unzukömmlichkeiten der Reise kaum noch etwas verspüren. Man rast mit dem Zuge behaglich durch das





Blick in ein Abteil der neuen Mitropawagen
Links: bei Tag. Rechts: bei Nacht

verschneite Gelände, lässt die wundervollen Szenerien der schweizerischen Winterlandschaft und Bergwelt in ununterbrochenem Wechsel am Auge vorübergleiten und wird sich in den meisten Fällen nur mit einem gewissen Bedauern schliesslich schon am Reiseziel befinden.

Der neue Saisonexpresszug wird nicht wenig zur Förderung des Reiseverkehrs vom Norden her, besonders von Deutschland nach der Schweiz und zur weitern Belebung der schweizerischen Wintersportzentren, vorab in Graubünden, beitragen. Wir begrüssen deshalb den von der «Mitropa» geschaffenen Berlin-Engadin-Express und hoffen, dass ihm Erfolg und weiterer Ausbau beschieden sei.

DIE HEIZUNG DER ZÜGE BEIM ELEKTRISCHEN BETRIEB

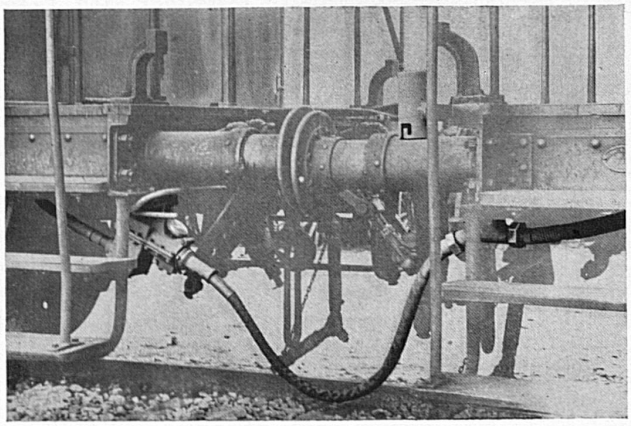
Die Heizung der Züge beim elektrischen Betrieb ist grundsätzlich auf zwei Arten möglich: durch Verwendung der bestehenden Dampfheizung, wobei der Heizdampf im Dampfkessel eines besondern Heizwagens erzeugt wird, oder durch Einrichtung der elektrischen Heizung in den Wagen, wobei die nötige Energie der Fahrleitung entnommen wird.

Die Verwendung von Heizwagen war berechtigt, solange der elektrische Betrieb nur auf einzelnen Strecken eingeführt war. Mit dem rasch zunehmenden Umfang der Elektrifikation erwies sich diese Heizung aber als unwirtschaftlich, weil bald eine sehr grosse Anzahl Heizwagen benötigt worden wäre, deren Anschaffung, Bedienung und Unterhalt beträchtliche Kosten verursacht hätte. Für den Bahnbetrieb ist das Mitführen von Heizwagen überdies sehr lästig, weil das Manövrieren dieser Wagen (Umstellen zur Ergänzung der Vorräte an Brennstoff und Wasser) recht umständlich und zeitraubend ist, öfters Zugsverspätungen verursacht und das Zugsgewicht vergrössert, so dass besonders auf Bergstrecken beim Mitführen von Heizwagen unter Umständen Vorspann erforderlich wird.

Die schweizerischen Bundesbahnen haben daher mit Einführung des elektrischen Betriebes alsbald auch die Einrichtung der elektrischen Zugsheizung in Aussicht genommen und nach erfolgreichen Vorversuchen dieses Heizungssystem im internen Verkehr durchgeführt. Wenn auch die Ausrüstung der Wagen mit elektrischer Heizung beträchtliche Kosten verursacht, so kann doch über die Wirtschaftlichkeit dieser Massnahmen kein Zweifel bestehen, abgesehen davon, dass die elektrische Heizung gegenüber der Dampfheizung grosse Vorteile und Annehmlichkeiten bietet. Bei der Dampfheizung entstehen durch Undichtigkeiten besonders der Kupplungen und Regulierorgane grosse Verluste, wobei das Kondensat stets verloren geht. Sodann nimmt der Druck in der Hauptleitung nach der Wärmeabgabe in den vordern Wagen und wegen der genannten Verluste gegen das Zugsende rasch ab, so dass die vordern Wagen oft überheizt, die hintern Wagen dagegen nur ungenügend erwärmt werden. Die Regulierung der Dampfheizung bietet ebenfalls Schwierigkeiten. Ein Nachheizen ist oft nicht mehr möglich, weil bei schweren Zügen das Lokomotiv-Dampfventil zur Heizung oft abgestellt werden muss, wenn der Kessel stark beansprucht ist. Alle diese Nachteile bestehen bei der elektrischen Heizung nicht. Der Heizstrom wird von der Fahrleitung ohne Unterbruch geliefert, die Erwärmung der Heizkörper erfolgt nach Einschalten des Heizschalters auf der Lokomotive in allen Wagen sofort und gleichmässig, ohne dass nennenswerte Verluste entstehen. Die Regulierung ist viel besser als bei der Dampfheizung, indem einerseits auf der Lokomotive die Spannung des Heizstromes verändert, anderseits auch in den Wagen die Heizleistung abgestuft werden kann.

Auch die elektrische Heizung erfordert ganz beträchtliche Energiemengen, weil die Abkühlungsverhältnisse der Eisenbahnwagen viel ungünstiger sind als die von Wohnräumen. Für einen schweren Zug ist beim Vorheizen eine Heizleistung bis zu 400 Kilowatt erforderlich. Mit den früher üblichen geringen Spannungen

Die Heizkupplung zwischen zwei Fahrzeugen



Reisen nach allen Ländern
Wir besorgen Ihnen zu vorteilhaften Bedingungen
Schiffs-Billette, Bahn- u. Flugbillette, für Geschäftsreisen, Vergnügungsfahrten, Auswanderung. Organisation von Vereins- und Studien-Reisen.
Verlangen Sie kostenlose Auskunft vom Reise-Bureau
Aktiengesellschaft
Kaiser & Cie
58/60 Elisabethenstr.
Telephon Safran 47.60
Basel