Zeitschrift: Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik

Band: 7 (1952)

Heft: 4

Artikel: Europas Expresszüge : die grossen internationalen Eisenbahnzüge unseres Kontinents

Autor: Slezak, Josef Otto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-653768

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: 17.07.2025

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

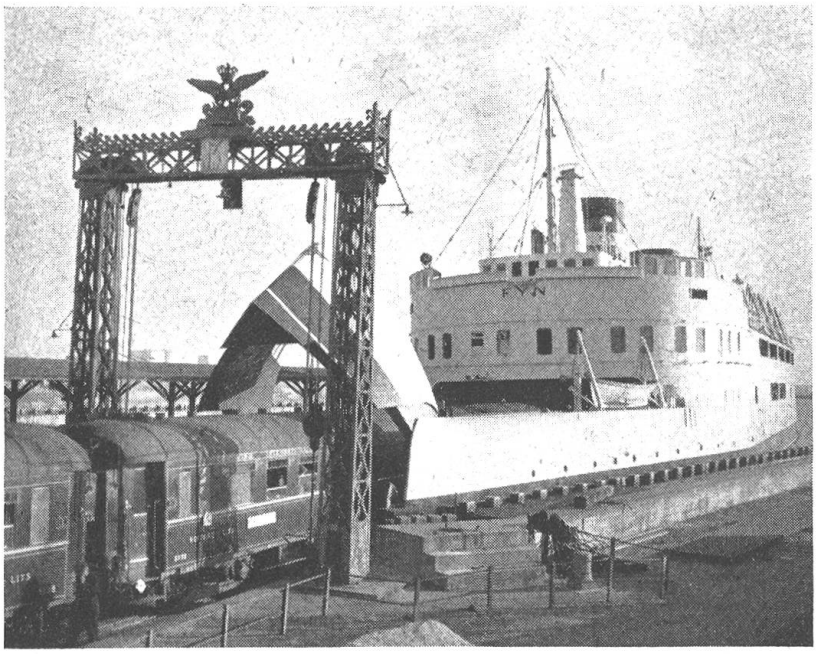
Die großen internationalen Eisenbahnzüge unseres Kontinents *Von Josef Otto Slezak*

DK 656.22.022.816(4)

Das Wort „Orient-Expreß" ist im Laufe der letzten Jahrzehnte zu einem Begriff geworden. Schon der Name läßt uns an elegante Schlaf- und Speisewagen denken, die ihre verwöhnten Fahrgäste in raschem Lauf ans Ziel bringen. Der Fahrplan erzählt uns, daß es sogar vier Orient-Expreßzüge gibt, den Orient-Expreß, den Arlberg-Orient-Expreß, den Simplon-Orient-Expreß und den Balt-Orient-Expreß.

Bis zu Beginn des letzten Krieges führte der Orient-Expreß, der Paris auf kürzestem Wege (über Stuttgart und Wien) mit Istanbul (Konstantinopel) verband, ausschließlich die Schlaf-, Speise- und Gepäckwagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft, die mit ihrem eleganten dunkelblauen Anstrich den tadellos gepflegten Zug schon von außen als etwas Besonderes erkennen ließen. Außerdem mußte man für diesen Zug einen Zuschlag zahlen. Es konnten also nur Leute mit einer dicken Brieftasche mit ihm reisen. Heute ist es etwas anders geworden. Die Reisenden, die früher mit ihm fuhren, fliegen jetzt mit dem Flugzeug, und die internationalen Expreßzüge werden auch von nicht so zahlungskräftigen Reisenden benutzt, führen sie doch meist auch Wagen dritter Klasse. Der Orient-Expreß, dessen Wagen von Calais und Paris kommen, teilt sich in Stuttgart. Der eine Teil erreicht über Prag die polnische Hauptstadt, der andere endet heute praktisch in Wien; nur ein Schlafwagen, der sich in Wien zum Arlberg-Orient-Expreß gesellt, fährt bis Bukarest und rechtfertigt noch einigermaßen den Namen Orient-Expreß. In Wien können auch jene Fahrgäste, die mit dem Ostende-Expreß kommen, die nach Südosteuropa laufenden Wagen des Orient- und des Arlberg-Orient-Expreß erreichen. Übrigens haben auch Reisende aus London Anschluß an diese Züge, allerdings müssen sie für die Fahrt über den Ärmelkanal aufs Schiff umsteigen.

Während der Orient-Expreß durch Deutschland fährt, nimmt der Arlberg-Orient-Expreß seinen Weg durch die Alpen, also von Paris kommend über Basel und Zürich, durch den 10 km langen Arlbergtunnel



Der „Nord-Expreß" wird auf die Große-Belt-Fähre „Fyn" geschoben

(Photo: Danske Statsbaner)

nach Innsbruck und von hier weiter nach Wien, Budapest und Bukarest. Reisende von England brauchen gar nicht über Paris zu fahren, da direkte Wagen von Calais über Lille und Straßburg nach Basel laufen. Die Fahrt von Paris bis Wien (1476 km) dauert fast genau einen Tag (24½ Stunden), mit dem Orient-Expreß über Stuttgart (1402 km) geht es etwas rascher (22½ Stunden). Vor 1938 kam man sogar mit 19½ Stunden aus.

Will jemand mit der Bahn quer durch Europa von London nach Istanbul reisen, so wird er den Simplon-Orient-Expreß benützen. Wieder geht die Reise von London mit der Bahn nur bis zur Kanalküste nach Dover, weiter per Schiff nach Calais, wo wir schon die durchgehenden Wagen des Simplon-Orient-Expreß besteigen können. Nun geht die Reise über Paris, wo weitere Wagen nach Rom, Istanbul und Athen sich zu unserem Zug gesellen, weiter nach Lausanne und schließlich durch den fast 20 km langen Simplon-Tunnel, der der längste Eisenbahntunnel der Welt ist und diesem Zug seinen Namen gibt, nach Italien. In Mailand verlassen die Wagen nach Rom unseren Zug und wir gelangen über Venedig und Triest nach Jugoslawien. In Belgrad trifft sich nun unser Simplon-Orient-Expreß mit dem aus dem Norden kommenden Balt-Orient-Expreß und gemeinsam geht die Fahrt nach Nisch, wo sich der Zug wieder teilt. Der eine Teil erreicht über Saloniki die griechische Hauptstadt Athen, der andere über Sofia endlich Istanbul. Von London bis Istanbul (fast 3500 km) waren wir 82 Stunden unterwegs, verbrachten also drei Nächte im Zug, wo wir allerdings in den bequemen Betten des Schlafwagens gut schlafen konnten. Haben wir noch nicht genug vom Eisenbahnfahren, so überqueren wir den Bosporus und setzen uns in Haydarpascha, am asiatischen Ufer des Bosporus, in den Taurus-Expreß, der uns nach sechs weiteren Tagen über die berühmte Bagdadbahn durch die Türkei, Syrien und Irak nach Basra bringt, von wo es nicht mehr weit ist nach Abadan und dem Persischen Golf.

In Belgrad hat sich, wie gesagt, der Simplon-Orient-Expreß mit dem Balt-Orient-Expreß vereinigt, dessen ebenfalls sehr interessanten Lauf wir nun verfolgen wollen. Wie sein Name sagt, verbindet er das Baltikum mit dem Orient. Wenn die längste Strecke, die wir mit ihm zurücklegen können (Oslo—Istanbul = 3382 km), etwas kürzer ist als unsere Fahrt mit dem Simplon-Orient-Expreß, so ist sie dafür durch verschiedene eisenbahntechnische Besonderheiten interessant, so durch überaus verzweigte Anschlüsse und durch die Fahrt mit dem Eisenbahnfährschiff (Trajekt) über die Ostsee. Der Zug nimmt seinen Ausgang von Stockholm und Oslo, von Malmö ab geht die Fahrt gemeinsam nach Trelleborg. Hier werden die Wagen samt den Fahrgästen auf die Eisenbahnfähre geschoben, die sie über die Ostsee nach Odra-Port trägt, wo sie mit einigen weiteren Wagen vereinigt die Reise nach dem Süden auf dem Festland fortsetzen. In Posen gesellen sich zum Balt-Orient-Expreß die Kurswagen aus Berlin und Gdingen, später auch jene aus Warschau. Nun geht es gemeinsam in die Tschechoslowakei (Oderberg), wo aber bereits wieder ein Teil des Zuges nach Wien und Triest abzweigt. Bevor der Zug Ungarn erreicht, vergrößert er sich noch durch einige Wagen aus Prag. In Budapest teilt er sich wieder. Einige Wagen sind für Belgrad bestimmt, wo Anschluß an den Simplon-Orient-Expreß besteht, der Hauptteil des Zuges läuft aber nach Bukarest.

Die Wagen für Sofia müssen, bevor sie die bulgarische Hauptstadt erreichen, von Fährschiffen über die Donau (Giurgiu—Russe) getragen werden.

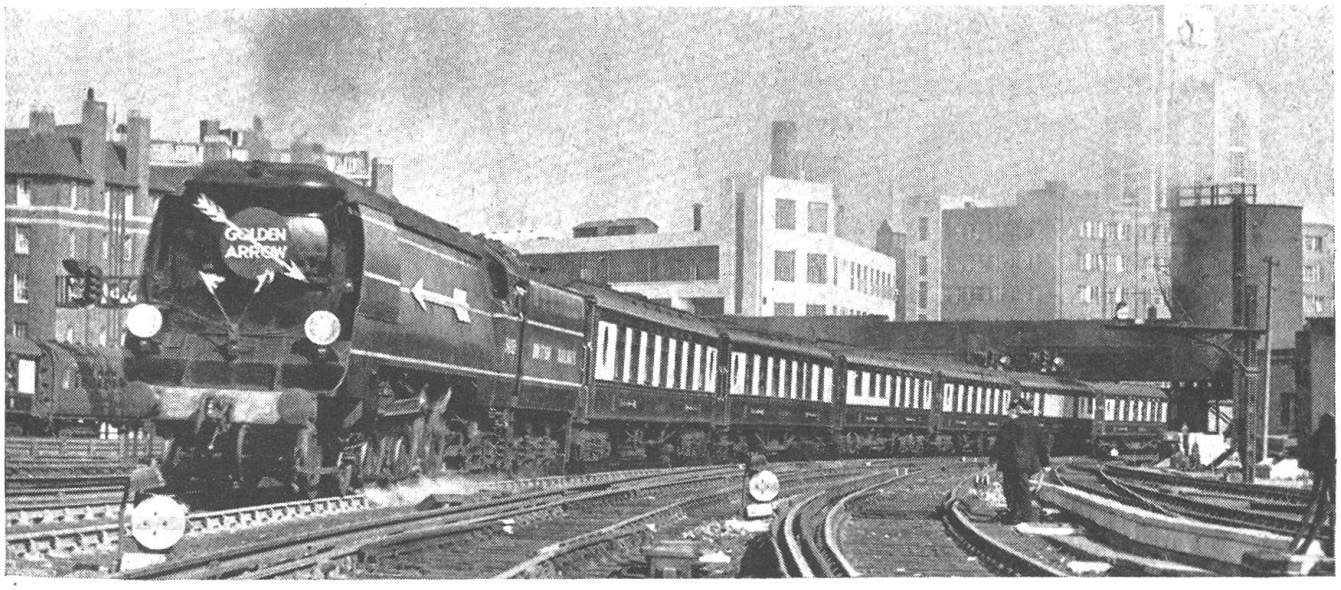
Auch die Wagen des N o r d - E x p r e ß könnten ohne Fährschiffe ihr Ziel nicht erreichen. Dieser Zug kommt aus Paris und erhält in Hamburg weitere Wagen aus Belgien und Holland, die auch von London aus Anschluß haben. Auf der weiteren Fahrt durch Dänemark fahren wir mit unseren Wagen auf dem Fährschiff über den Großen Belt, und bevor wir nach Schweden kommen, muß uns noch ein anderes Fährschiff über den Sund tragen. Erst dann können die Wagen nach Stockholm und Oslo auf dem Landweg ihr Ziel erreichen. Ein Teil des aus Paris kommenden Zuges zweigt in Köln ostwärts ab und erreicht über Berlin und Posen die polnische Hauptstadt Warschau, wo wir über Brest Anschluß nach Moskau haben. In Brest muß man aber nochmals umsteigen, denn dort beginnt ja die russische Breitspur. Wenn man Lust hat, kann man von Moskau noch die 9336 km lange Fahrt mit dem Transsibirischen Expreß (7 Tage, ohne Umsteigen!) nach Wladiwostok unternehmen.

Auch über den Ärmelkanal gibt es Eisenbahnfähren, doch dienen diese vor allem dem Güterverkehr. So werden die Fähren Harwich—Zeebrügge und Dover—Dünkirchen hauptsächlich von Kühlwagen mit Lebensmitteln benutzt, die beim Umladen den Transport verzögern und leicht verderben würden. Nur e i n durchgehender Schnellzug benutzt die Fähre Dover—Dünkirchen, es ist der Schlafwagenzug London—Paris (Night Ferry/Train Ferry), der London abends um 22 Uhr verläßt. Trifft er am nächsten Morgen um 9 Uhr in Paris ein, so können die Reisenden sofort ausgeruht und ausgeschlafen an ihre Arbeit gehen. Bei allen Tagesverbindungen London—Paris, auch beim berühmten Goldenen Pfeil (Flèche d'Or/Golden Arrow), muß man für die Fahrt über den Ärmelkanal auf das Schiff umsteigen.

Der S ü d - E x p r e ß Paris—Madrid hat wieder ein anderes Hindernis zu überwinden. Spanien hat eine breitere Spur als das übrige Europa, sogar noch eine breitere als Rußland, und so müssen an der französisch-spanischen Grenze die Reisenden umsteigen, bevor sie die Fahrt nach Madrid und Lissabon fortsetzen können.

Trotz der verschiedenen Spurweiten in Mitteleuropa und in der Sowjetunion führt der P r a g - M o s k a u - E x p r e ß durchgehende Schlafwagen, zu denen im Grenzbahnhof Tschop andere aus Budapest kommen. Bei diesen werden in Tschop die Normalspurradgestelle gegen solche für Breitspur ausgetauscht und der Wagen kann seine Fahrt fortsetzen.

Seit dem letzten Sommer gibt es eine neue Expreßzugverbindung, der Österreich den Namen geben konnte: den T a u e r n - E x p r e ß. Er verbindet Holland, Belgien und Deutschland mit Österreich und Jugoslawien, wo er Anschluß an den Simplon-Orient-Expreß hat und damit auch den Weg nach dem Orient öffnet. Seine Route durch den Tauerntunnel



Der „Golden Arrow" verläßt den Londoner Victoriabahnhof (Photo: Britsh Railways)

gab ihm den Namen. Wien erreicht er nicht, hat aber günstige Anschlüsse nach Wien.

Der Sommerfahrplan 1952 brachte eine neue Nord-Süd-Verbindung. Der Alpen-Expreß bringt Reisende von Skandinavien, Belgien und Deutschland nach Österreich und weiter über die Brennerlinie nach dem sonnigen Süden.

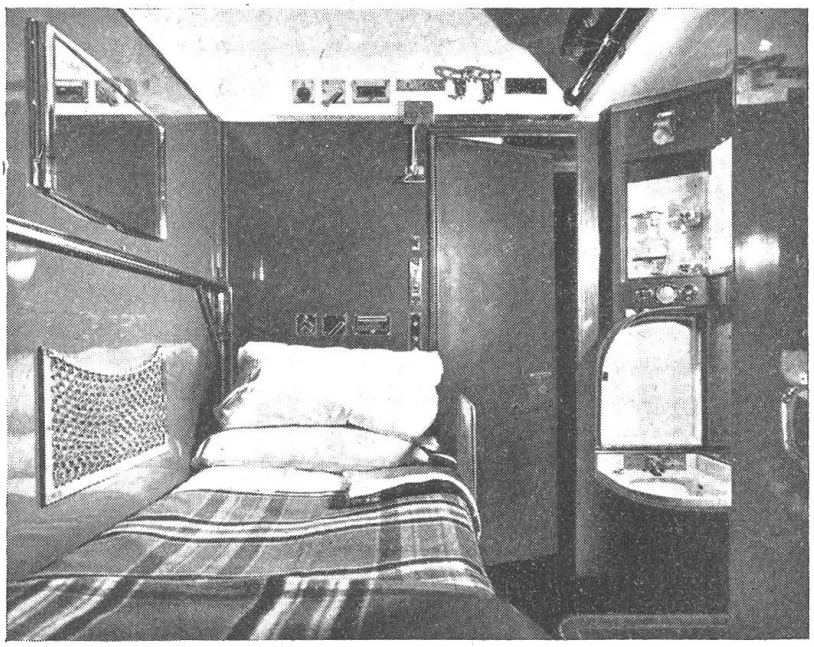
Natürlich gibt es noch viele andere europäische Expreßzüge, die weitere klingende Namen tragen, wie etwa den Skandinavien-Schweiz-Italien-Expreß, den Paris-Rom-Expreß, den Rheingold-Expreß (Holland—Deutschland—Schweiz—Italien), den „Train Bleu" (= Blauer Zug: London—Calais—Marseille—Nizza—Monaco—San Remo) oder den „Étoile du Nord" (= „Nordstern": Paris—Brüssel).

Unsere Tabelle zeigt eine Zusammenstellung der wichtigsten Expreßzugsverbindungen. Zunächst ist immer der ganze Zugslauf angegeben. Städte, die nur durch Umsteigen zu erreichen sind, stehen in Klammern. Darunter sind die längsten Strecken, die in durchlaufenden Wagen ohne Umsteigen befahren werden können, vermerkt. Wenn man aus den angegebenen Zahlen die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit pro Stunde, in der also alle Aufenthalte in den Bahnhöfen und an den Staatsgrenzen eingerechnet sind, berechnet, so fällt auf, daß diese

Name des Zuges	Strecke	Länge in km	Fahrzeit in Stunden	Reisegeschwindigkeit in km/h	Zahl der Staatsgrenzen und Demarkationslinien
Flèche d'Or	(London)—Calais—Paris	460	7	66	1
Train Ferry	London—Dünkirchen—Paris	510	11	47	1
Nord-Expreß	Paris—Kopenhagen—Oslo	2220	$38^1/_4$	58	5
	Paris—Kopenhagen—Stockholm	2160	$37^3/_4$	57	4
	Paris—Berlin—Warschau	1680	35	48	4
	Berlin—Warschau—Brest—(Moskau)	1890	53	36	2
Orient-Expreß	Paris—Wien—Bukarest	2560	$48^1/_2$	52	5
	Paris—München—Wien	1400	$22^1/_2$	62	3
	Paris—Prag—Warschau	1820	41	44	3
Arlberg-Orient	Calais—Straßburg—Wien	1810	28	65	3
	Paris—Wien—Bukarest	2640	56	47	5
Simplon-Orient	(London)—Belgrad—Istanbul	3500	82	42	7
	(Calais)—Belgrad—Istanbul	3330	78	43	6
	Paris—Belgrad—Istanbul	3030	72	42	6
	Paris—Mailand—Rom	1450	$22^1/_4$	65	2
	Paris—Belgrad—Athen	3170	71	44	4
Skandinavien-Schweiz-Italien-Expreß	Stockholm—Basel—Rom	3090	$50^1/_2$	61	4
Ostende-Expreß	Ostende—Köln—Wien	1330	$23^1/_2$	57	3
Süd-Expreß	(Paris)—Irun—Lissabon	1900	$33^1/_2$	57	2
	(Paris)—Irun—Madrid	1460	$25^1/_4$	58	1
Balt-Orient-Expreß	(Oslo)—Belgrad—(Istanbul)	3380	$95^1/_2$	35	8
	Stockholm—Warschau—(Istanbul)	3330	$92^1/_2$	36	7
	Gdingen—Wien—Triest	1540	41	37	6
	(Stockholm)—Bukarest—Sofia	3280	$86^1/_2$	37	5
Tauern-Expreß	Amsterdam—Villach—(Belgrad)	1750	$35^1/_2$	49	3
	Ostende—Villach—Belgrad	1850	38	49	3
Alpen-Expreß	Ostende—Innsbruck—Meran	1388	$26^1/_2$	52	3
	(Kopenhagen)—Nyborg—Rom	2350	45	52	3
Prag-Moskau-Expreß	Prag—Tschop—Kiew—Moskau	2540	71	35	1
	Budapest—Tschop—Kiew—Moskau	2090	67	31	1

Ein 1.-Klasse-Abteil im Schlafwagenzug London—Paris

(Photo: Internationale Schlafwagengesellschaft)



„Expreß"-Züge eigentlich sehr langsam an ihr Ziel kommen. 50 km/h Reisegeschwindigkeit ist nicht viel, wenn man bedenkt, daß sie auf der Fahrt von einer Station zur anderen 80 bis 100 km/h, in manchen Staaten sogar auch mehr, erreichen. Daher werden wir in einem Fahrplan aus dem Jahre 1904 mit Erstaunen feststellen, daß damals, also vor fast einem halben Jahrhundert, die Fahrt von Paris nach Istanbul (Konstantinopel) 62 Stunden dauerte und bis 1939 sogar bis auf 56 Stunden gedrückt werden konnte, während sie heute 72 Stunden beansprucht! Das steht in offenkundigem Widerspruch zur technischen Entwicklung, die heute doch eine größere Reisegeschwindigkeit erlauben muß als vor 50 Jahren. Tatsächlich betrug die durchschnittliche Stundengeschwindigkeit der Eisenbahnzüge damals nur 60 bis 70 km, während sie heute 90 bis 120 km erreicht.

Nach einer Zusammenstellung der französischen Zeitschrift „Rail et Route" stehen dabei die französischen Staatsbahnen an der Spitze der europäischen Eisenbahnen. Auf elektrifizierten Strecken sind gegenwärtig die Expreßzüge der französischen Eisenbahnregion Südost, die auf der Strecke Paris—Dijon Geschwindigkeiten über 120 km/h erreichen, die schnellsten Europas. An zweiter Stelle steht Italien mit 119 km/h, gefolgt von der Schweiz mit 111 km/h, Holland mit 104 km/h, Schweden mit 103 km/h und Belgien mit 98 km/h. Auch unter den Expreßzügen mit Dieselantrieb erreichen die der französischen Staatsbahnen, die auf der Strecke Chyumont—Troyes verkehren, mit 112,5 km/h die höchsten Geschwindigkeiten. Den zweiten Platz nimmt Deutschland mit 108 km/h ein, gefolgt von Dänemark mit 105,5 km/h, Spanien mit 105 km/h und Italien mit 103 km/h. Bei den mit Dampf betriebenen Zügen steht ebenfalls Frankreich mit 105 km/h (Paris—Bar-le-Duc) vor Großbritannien (101 km/h) und Deutschland (100 km/h) an der Spitze der europäischen Expreßzüge.

Daß nun trotz der höheren Geschwindigkeiten die Fahrtdauer nicht wesentlich verkürzt werden konnte, hat seinen Grund in der Zunahme der Staatsgrenzen und der Verlängerung der Aufenthalte bei den Kontrollen. Expreßzüge, die keine Staatsgrenzen überqueren, erreichen natürlich, wie oben erwähnt, auch kürzere Reisezeiten. Die Verzögerungen durch die Grenzaufenthalte sind mit ein Hauptgrund für die Abwanderung aller „eiligen" Fahrgäste zum Flugzeug. Schließlich ist man mit dem Flugzeug in 5 Stunden von Wien in London, während die Eisenbahnfahrt für die gleiche Strecke 30 Stunden erfordert.

In einem „Vereinigten Europa", auf das wir alle hoffen, würde der Simplon-Orient-Expreß, wenn alle Staatsgrenzen wegfielen, für seine Fahrt Paris—Istanbul nur halb so lang brauchen als heute!

KURZBERICHT

Hitzefestes Quarzpapier

621.315.613.7

Ein neues Quarzpapier mit allen isolierenden Eigenschaften des Quarzkristalles wird von einer Firma in Toledo, Ohio, USA., herausgebracht. Quarz, der ideale natürliche Elektroisolator, wird zur Herstellung dieses Papiers auf chemischem Wege in Faserform erzeugt. Das Quarzpapier soll Temperaturen bis zu 1650° C standhalten und damit selbst Asbest übertreffen. Es ist auch ein ausgezeichneter Isolator für Hochfrequenzschaltungen.