

Der Edelweiss-Express

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **2 (1928)**

Heft 7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780025>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

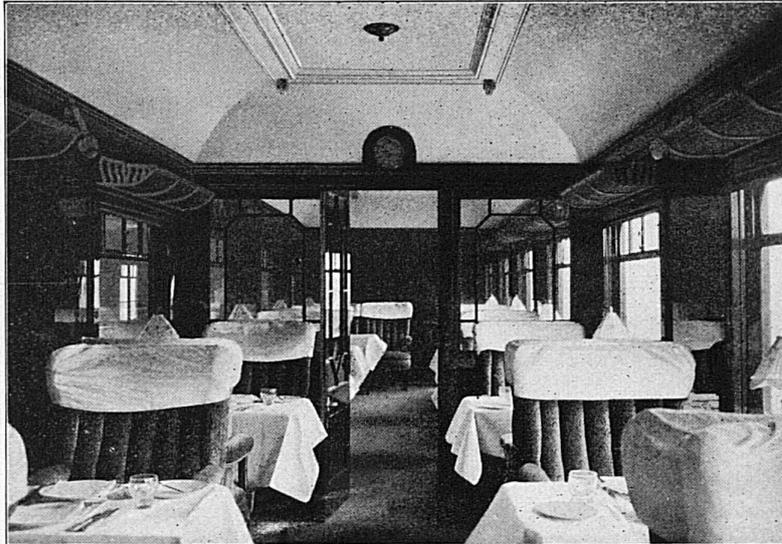
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

goldene Absatzlinien akzentuieren den vornehmen Ton der Gesamtansicht.

So ist jeder Wagen ein bequemes «Reisezimmer», in dem man behaglich Siesta hält. Das Tischlein ist den ganzen Tag gedeckt; weissgekleidete Ganymedes sorgen für des Leibes Wünsche, das Gepäck wird in sorgende Obhut genommen, in den geräumigen Küchen hantieren Meister und Gesellen, Beamte geben freundliche Auskunft und haben ein



Edelweiss I. Klasse

wachsamem Auge, dass, wie in einem erstklassigen Hotel auf «fester Erde», dem Gaste nichts abgeht. Beleuchtung, Heizung und Ventilation sind mit allem Raffinement ausgestattet, behaglich ausgerüstete Nebenräume vermögen jeden Sonderwunsch zu erfüllen. «Unser Leben gleicht der Reise . . .», so heisst es in einem alten Liede; wohl dem, der sie bequem zurücklegen kann, dank denen, die ihm dazu verhalfen.

Dr. W. Bierbaum.

DER EDELWEISS-EXPRESS

Seit dem 15. Juni dieses Jahres besitzt die Schweiz, und seit Ende Juni Luzern, das im Herzen der Schweiz liegt, einen neuen Pullman-Express, dessen Namen allein schon die Sehnsucht nach den fernen, glitzernden Schneebbergen weckt. Neben den stolzen Bezeichnungen seiner ältern Brüder, dem «Golden Arrow» und dem «Blue Train», oder wie sie in ihrer Muttersprache heissen, der «Flèche d'or» und dem «Etoile du Nord», wirkt der schlichte Titel des «Edelweiss-Express» wie eine hohe

Verheissung. Der begehrteste Stern aus der Flora der höchsten Gipfel Europas ist der unwiderstehliche Rufer nach der Bergwelt, der Sendbote aus dem Kranz der Symbole unserer Alpen. Unter seinem Zeichen fliegt der Express aus den Ebenen Hollands nach Süden, dem Alpenglühn entgegen.

Weich geborgen in den prachtvollen Klubfauteuils der I. und II. Klass-Pullmanwagen des Edelweiss-Expresszuges wird der Reisende aus dem Garten der Nieder-



Dieser elektrische Kochherd

interessiert auch Sie!
Lassen Sie sich durch Ihr Werk oder Elektro-Installateur in Ihrem eigenen Interesse die neuesten **Therma-Herde** vorführen.

Höchste Vollkommenheit durch umwälzende Neuerungen.

Therma

FABRIK FÜR ELEKTRISCHE HEIZUNG A.G.
SCHWANDEN (GLARUS)



COSULICH LINE TRIESTE

Amérique du Nord — Amérique du Sud — Croisières de Plaisir

SERVICES EXPRESS POUR L'AMÉRIQUE DU NORD

par M/S „SATURNIA“ et „VULCANIA“ (20,000 tonnes)
S/S. „PRESIDENT WILSON“

Départ de Trieste: 1^{er} août — 5 sept. — 11 sept.
„Marseille: 4 août — 7 sept.

POUR L'AMÉRIQUE DU SUD

S/S. „MARTHA WASHINGTON“

Pour tous renseignements s'adresser à l'agence générale pour la Suisse:

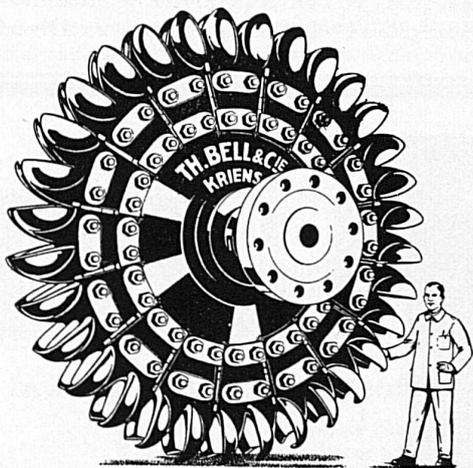
R. Lindenmann, Bahnhofstr. 51 Orell Füssli-Hof, Zurich
Téléphone Selnau 61.75
Genève: C. Blenk, Fert & Co. — Lausanne: R. Perrin & Co.
Luzern: A. Kuoni A.-G.

lande nach der Hauptstadt Belgiens getragen. Zwischenhalte in Haarlem, Haag, Rotterdam, Dordrecht, Roosendal und Antwerpen sichern dem Zug ein zweckmässiges Einzugsgebiet. Von Brüssel an geht es an endlosen Traubenkulturen durch das industrielle Talbecken von Namur-St. Lambert und bis zur belgischen Südgrenze an prachtvollen, aus den charakteristischen roten Ziegelbriketts aufgebauten Landsitzen vorbei in die Hügellandschaft Luxemburgs und der Vogesen hinein. Beidseitig der Bahnlinie schauen die Leute von der Feldarbeit auf, staunt der Schiffer auf seinem mühselig von Pferden gezogenen Kahn das dahinbrausende Ungeheuer an, dessen dunkelblauer Aussenanstrich mit den geschmackvollen gelben Verzierungen das luxuriöse Innere nur desto besser hervortreten lässt. Was mögen die einfachen Leute denken, wenn sie die freudig erregten Gesichter der nach der hehren Alpenwelt fahrenden Zugsinsassen an sich vorübergleiten sehen und einen Blick durch die breiten Fenster der Salonwagen erhaschen, wo die mit feinem Linnen gedeckten Tischlein schimmern, und Kristall und Porzellan die Genüsse einer wohl gepflegten Küche ahnen lassen!

Das Innere eines Wagens I. Klasse gleicht dem behaglichen Empfangsraum eines Hotels. Das braune Holzgetäfer ist harmonisch mit dem in diskretem Rot gehaltenen Bodenteppich abgestimmt. Jeder zweite Wagen besitzt seine eigene Küche mit einem mehrlöcherigen französischen Kochherd und den wichtigsten Einrichtungen einer modernen Installation. Sogar ein Grill fehlt nicht. Zwischen Brüssel und Luxemburg wird der

Lunch serviert, im Elsass der five o'clock tea. Ich wüsste nicht, wo ich jemals auf der Reise besser verpflegt worden wäre. Der Ruhm gilt nicht nur der ausserordentlich sorgfältigen Zubereitung der Speisen, sondern auch den auserwählten Getränken. Dabei dürfen die Preise durchaus als den Umständen angemessen betrachtet werden; in diesem Zusammenhang ergibt sich die interessante Feststellung, dass die Wagen für jedes Land, das sie durchfahren, einen besondern Vorrat an Lebensmitteln und Getränken halten müssen, der nach jeder Grenzstation plombiert wird. Selbstverständlich müssen deshalb nebeneinander holländische, belgische und französische Preislisten bestehen, sodass sich der Reisende den Luxus einer Untersuchung am Objekt leisten kann, wo ihn die Erfrischung am billigsten zu stehen kommt.

Die Wagen II. Klasse bieten die nämlichen Vorzüge gegenüber den gewöhnlichen Schnellzugsabteilen. In bequemen Polsterstühlen geniesst der Reisende den ungehinderten Blick in die sich vor seinen Augen abrollende Landschaft. In wenig mehr als 8 Stunden nach der Abfahrt von Brüssel donnert der Zug in die Halle des Basler Bahnhofes hinein. Nach brüderlichem Grusse mit dem soeben einfahrenden «Rheingold-Express» geht die Reise gemeinsam unter leisem Zittern und Singen der elektrischen Fahrdrähte durch den Hauenstein nach Luzern, wo sich nach kaum anderthalb Stunden dem aus den Luxuswagen steigenden Publikum die Wunder unserer Berge auftun, von denen herunter das Edelweiss auf seinen Hofzug niederschaut.

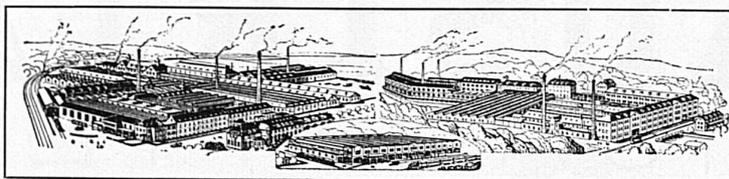


Aktiengesellschaft der Maschinenfabrik von
Theodor Bell & Cie.
 Kriens-Luzern Gegründet 1855

Wasserturbinen für alle Gefälle u. Leistungen
 Bell-Schnellläufer-Turbinen, Regulatoren, Rechen, Schützen, Stauwehre, Bell-Kugelschieber
 Druckleitungen — — Kesselschmiedearbeiten

Bild: Laufrad einer der vier 17,000 PS Pelton-Turbinen im SBB Kraftwerk Barberine, Wallis

VEREINIGTE DRAHTWERKE A. G. = BIEL



Präzisgezogene Materialien in Eisen und Stahl, aller Profile, für Maschinenbau, Schraubenfabrikation und Fassondreherei
Transmissionswellen — **Bandeisen und Bandstahl**, kaltgewalzt