

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 4 (1930)
Heft: 12

Artikel: Der Riviera-Napoli-Express, ein neuer Luxuszug
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780597>

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: 22.01.2025

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

Der
Riviera-Napoli-Express,
ein neuer Luxuszug

An der europäischen Fahrplankonferenz im Oktober 1929 in Warszawa haben die Bahnverwaltungen von fünf verschiedenen Ländern und die Internationale Schlafwagengesellschaft vereinbart, ab 1930 einen Schlafwagenzug 1.—2. Klasse vom Norden an das Mittelländische Meer, die Côte d'Azur und nach Süditalien hinab in Verkehr zu setzen und damit den vorkriegszeitlichen «Lloyd-Express» in verbesserter und erweiterter Form wieder auferstehen zu lassen. Gar mancher unter den Eisenbahnfachleuten zweifelte daran, ob es gelingen werde, dieses grosse Werk im ersten Wurfe zustande zu bringen, denn mannigfaltig waren die zu überwindenden Schwierigkeiten, bis der Fahrplan eines über rund 2200 km verkehrenden Zuges in alle Einzelheiten geregelt war. In jedem Bezirk, ja sogar auf jeder Strecke tauchte dieses oder jenes Hindernis auf. Bald ergab sich eine Kreuzung auf einspuriger Bergstrecke, die nicht geregelt werden konnte, ohne die Gegenzüge ebenfalls wesentlich zu ändern, bald stand ein dem Berufsverkehr dienender Zug im Wege, und auf dem nächsten grössern Bahnhof bot die Freihaltung eines Geleises für den neuen Zug manches Kopfzerbrechen. Nur verständnisvoller Mitarbeit und dem festen Willen aller Beteiligten, zum Ziele zu gelangen, ist es gelungen, die Hindernisse zu überwinden und die Bedürfnisse des Verkehrs mit den betriebstechnischen Erfordernissen in Einklang zu bringen.

Ein Blick auf den vorstehenden Fahrplan des Riviera-Napoli-Express lehrt, dass die denkbar günstigste Lage heraus geschält werden konnte und auf allen Ausgangs- und Endstationen sehr zweckmässige und bequeme Verkehrszeiten erreicht worden sind. Im besondern konnte das Einzugsgebiet des Zuges im Norden, abgesehen von den zahlreichen deutschen Städten, auf ganz Skandinavien, die Baltischen Staaten und Polen erstreckt werden.

Gegenüber dem seinerzeitigen «Lloyd-Express» erzielt der Riviera-Napoli-Express Zeitgewinne von rund 3½ Stunden zwischen Berlin und Genua, und von 3 Stunden zwischen Berlin und Mailand, und legt beredtes Zeugnis davon ab, dass die Eisenbahnen in nimmermüdem Ringen nach Vervollkommnung seit 15 Jahren wesentliche Fortschritte erzielt haben. Beachtung verdient auch die hohe durchschnittliche Geschwindigkeit von 67 km/Std., die auf der Gesamtstrecke Berlin-Neapel von 2143 km trotz Belastung von fast 400 Tonnen auf Bergstrecken von 27 ‰ erreicht wird. Zieht man ferner in Betracht, dass der Riviera-Napoli-Express von Berlin bis Neapel 385 Stationen berührt, von denen er nur etwa 14 bedient, so wird man dieser gewaltigen Organisation die Achtung nicht vorenthalten können.

Möge der Zug ein weiteres völkervereinigendes Bindungsglied werden, und gleichzeitig den beteiligten Verwaltungen einen, wenn auch nur bescheidenen Gewinn abwerfen. Dann hat er seinen Zweck erfüllt.



Zermatt: Matterhorn-Cervin

Phot. Schneider

ZERMATT

SCHWEIZ — SUISSE — SWITZERLAND

1620-2380 m • 5310-7800 feet

WINTERSPORTPLATZ

von unbestrittener Klasse, im Herzen der höchsten Schweizeralpen, Klima und Schneeverhältnisse machen Zermatt zu einem der mildesten, sonnigsten und schneesichersten Wintersportplätze der Schweiz. Die Brig-Visp-Zermatt-Bahn verkehrt während der ganzen Wintersaison (15. Dez. bis 28. Febr.) Die Gornergrat-Bahn führt Sportzüge in der Richtung Riffelalp-Riffelboden.

10 Hotels und Pensionen mit 1000 Betten

STATION D'HIVER

de premier rang, au cœur des plus hautes Alpes suisses. Grâce à sa situation, Zermatt est assuré d'avoir des conditions climatologiques des plus favorables et des conditions de neige exceptionnelles. Le chemin de fer Brigue-Viège-Zermatt circule pendant toute la saison d'hiver du 15 déc. au 28 févr. Des trains-sport desservent la ligne du Gornergrat jusqu'à Riffelalp-Riffelboden.

10 Hôtels et Pensions avec 1000 lits

ALL WINTER SPORTS

at the foot of the Matterhorn, in the heart of the highest Swiss Alps. Thanks to its altitude, 5310 feet, Zermatt is always sure to have exceptionally fine snow conditions. The climatic conditions are most favourable, «Sports» trains run on the Brigue-Viège-Zermatt from 15 Dec. to 28 Febr., while the Gornergrat-Railway carries tourists from Zermatt to Riffelalp-Riffelboden.

10 Hotels and Pensions with 1000 beds

Verkehrsverein Zermatt, Zermatt (Schweiz), Société de Développement de Zermatt, Zermatt (Suisse), The Development Society Zermatt, Zermatt (Switzerland)