

Komfort nach anderem Massstab

Autor(en): **Aplanalp, Werner**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **2 (1947)**

Heft 4

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-653582>

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.

KOMFORT

nach anderem Maßstab

Von Werner Aplanalp

«Ich bin sehr gespannt, Ihr Land kennen zu lernen», sagte der lebensfrohe, gesetzte Herr zu seinem Gegenüber, als das große sechsmotorige Übersee-Flugzeug zum Gleitflug überging, um auf dem Klotener Flughafen zu landen. «Ich reise leidenschaftlich gerne», fügte er hinzu. «Man hat mir gesagt, die Schweiz sei ein ausgesprochenes Reiseland. Nun will ich selbst sehen, was sie dem verwöhnten Reisenden wirklich bieten kann. Wissen Sie, unsere Transkontinent-Eisenbahnzüge in Amerika sind etwas Wunderbares. Wenn ich genügend Zeit habe, benütze ich sie gerne. Was man da alles haben kann! Natürlich ein eigenes Schlafabteil mit Dusche oder gar Bad. Ebenso selbstverständlich ist der Coiffeur-Salon im Zug. Und den Kino- und Fernseh-Wagen wollen wir auch nicht mehr missen. Kennt man eigentlich den Aussichtswagen am Schluß des Zuges mit seinen großen Fenstern und breiten Sesseln auch bei Ihnen? Und dann die Lounge! So etwas Gemütliches wie diesen Aufenthaltsraum gibt es sonst nicht mehr wieder. Es ist wunderbar, wie man drüben reisen kann!»

Der Angesprochene lächelte nachsichtig. «Ich kenne ebenfalls alle wichtigen Eisenbahnen der Welt. In der Tat, die Expreszüge, die drüben von Küste zu Küste fahren, sind in jeder Beziehung imposant. Die scharfe Konkurrenz durch das Flugzeug hat aber auch viel dazu beigetragen, daß dieser hohe Stand erreicht wurde. Aber solche Strecken von 3000 Kilometer Länge gibt es in Europa nicht. In höchstens 24 Stunden ist hier der ganze Kontinent durchquert. Da ist ein solcher Aufwand natürlich überflüssig. Und bei uns in der Schweiz, da beträgt die längste Schnellzug-Fahrzeit kaum zwei Stunden. Dementsprechend richten wir unsere Züge aber auch ganz anders ein. Was man *drüben* Komfort nennt, kennt man hier nicht. Und was *hier* als Komfort gilt, das kennt man wieder im Ausland fast gar nicht, zum wenigsten nicht auf kurzen Strecken. Hier finden Sie weder Bad, noch Coiffeur-Salon, noch Lounge im Zug. Dafür finden Sie aber manches andere, was *auch* als Reisekomfort zu werten ist.»

Der Fremde fand keine Gelegenheit zu antworten, denn das Flugzeug hatte unmerklich auf die Landepiste aufgesetzt und war bereits im Ausrollen.

Nach dem Aussteigen brachte ihn die Schnellbahn innerhalb von fünf Minuten nach Zürich

hinein. Hier erkundigte sich der Fremde nach einem Zug nach Luzern.

«Jede halbe und volle Stunde», war die Antwort.

«Wieso?» fragte er erstaunt, «ist Luzern etwa ein Vorort von Zürich?»

«Das nicht», antwortete der Beamte. «Aber auf allen Hauptstrecken verkehren bei uns die Schnellzüge in bestimmten, *regelmäßigen* Abständen. Das nennen wir einen starren Fahrplan. Er hat bei dem Publikum sehr großen Anklang gefunden. Die Abstände sind natürlich auf den verschiedenen Strecken unterschiedlich und richten sich nach dem Bedarf.»

Das hatte der Fremde nicht erwartet, denn eine solche regelmäßige Verbindung hatte er bisher höchstens zwischen verhältnismäßig dicht zusammenliegenden Großstädten in Industriegebieten kennen gelernt. In gespannter Erwartung begab er sich auf den Perron. Langsam schlenderte er an den auffallend niedrigen Waggons entlang, deren Abteile er im Vorbeigehen durch die breiten Fenster vollständig überblicken konnte. Die Einstiege waren so niedrig, daß man direkt in die Wagen eintreten konnte, ohne über Stufen steigen zu müssen. Der Fremde suchte sich einen Platz und öffnete das Fenster, um sich das Treiben auf dem Perron anzusehen. Als der Stationsvorsteher sich anschickte, den Schlüssel in den Schalter für das Abfahrtssignal zu stecken, machte der Fensterrahmen plötzlich einen leichten Ruck. Der Fremde fuhr erschreckt zurück und beobachtete staunend, wie sich die Fensterscheibe langsam von selbst nach oben schob. Er war so verblüfft, daß er vergaß, sich zu setzen.

Da bemerkte er, daß sein Reisepartner aus dem Flugzeug ihm wieder gegenüber saß und belustigt lächelte. «Ja, sehen Sie, das Fensterschließen geht hier automatisch. Ich war das erste Mal genau so erstaunt. Die Wagen sind hier nämlich klimatisiert, deshalb können die Fenster nur während einem Halt geöffnet werden. Die Lufttemperatur und die Luftfeuchtigkeit im Wagen sind immer gleich. Das ist besonders angenehm, wenn man an einem heißen Sommertag wie heute in eine Gegend mit einem drückend schwülen Klima kommt, wie das in Zürich, Luzern und Basel oft der Fall ist.»

Der Fremde setzte sich endlich auf seinen Platz und sah aufmerksam um sich. Der Wagen kam ihm außerordentlich groß und frei vor.

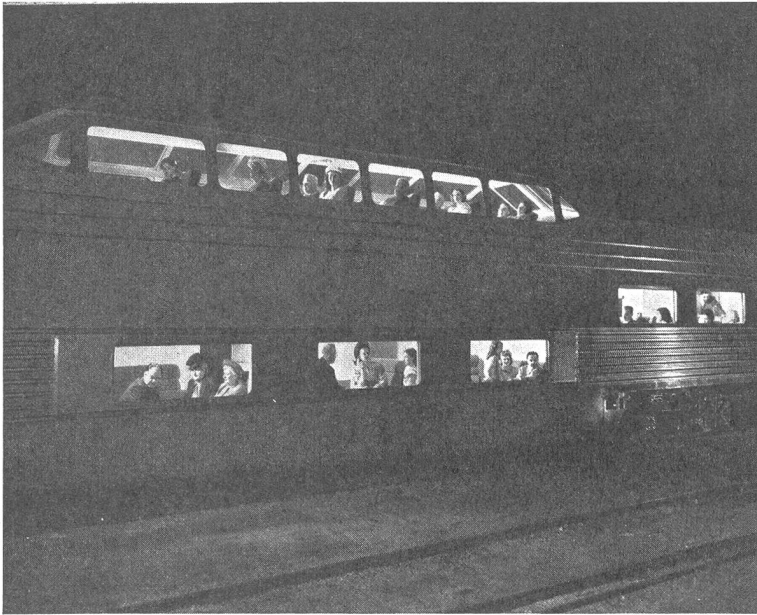


Bild 1: Ähnlich den im Ausland verwendeten zweistöckigen Straßenbahnen und Omnibussen ist jetzt in Amerika von den General Motors ein neuer Luxuszug mit zweistöckigen Wagen geschaffen worden. Diese mit allem erdenklichen Komfort ausgestatteten Wagen, deren oberes Stockwerk sich wegen der freien Aussicht besonderer Beliebtheit erfreut, bilden einen besonderen Anziehungspunkt für das Publikum.

«Hat die Schweiz eigentlich eine größere Spurweite als die andern Länder?» erkundigte er sich interessiert. Sein Gegenüber verneinte. «Nicht wahr, die Wagen kommen Ihnen anormal groß vor? Sehen Sie, das liegt an der Aufteilung. Wir bevorzugen nämlich den Wagen mit dem Durchgang in der Mitte. Den Wagen mit Seitengang führen wir nur in internationalen Zügen. Wie Sie sehen, sind die Rücklehnen der Sitze nur bis zu Kopfhöhe geführt, und das sonst übliche Gepäcknetz über den Sitzen ist verschwunden. Nur an der Längswand sind kleine Ablegnetze. Größere Handgepäckstücke gibt man beim Einsteigen kostenlos in Verwahrung. Dadurch gewinnen die Wagen ganz außerordentlich an Raum, und die Reisenden verlieren in unseren Wagen völlig das Gefühl der Beengtheit, das sie sonst so leicht empfinden, besonders wenn der Zug voll ist. Unser Publikum, das an diese Wagen gewöhnt ist, mag überhaupt nicht mehr in den Seitengang-Wagons sitzen.»

«Ist die Klima-Anlage jetzt eigentlich in Betrieb?» wollte der Fremde wissen.

«Immer sobald die Außentemperatur über 20 Grad Celsius steigt. Sie schaltet sich dann automatisch ein. Jeder Wagen hat natürlich seine eigene Klima-Anlage.»

«Und im Winter heizen Sie wohl auch mit der gleichen Anlage?» fragte der Reisende weiter.

«Das können wir», war die Antwort. «Aber die Erfahrung hat gelehrt, daß die Heizung durch Umwälzen von warmer Luft nicht als sehr angenehm empfunden wird. Deshalb heizen wir mit Strahlungsflächen. Die Decke und die Wände sind aus diesem Grunde mit Spezialplatten belegt, die elektrisch erwärmt werden. Diese Strahlungsheizung wird als außerordentlich angenehm

empfunden, selbst wenn die Lufttemperatur vorübergehend stark fällt, so zum Beispiel beim Ein- und Aussteigen von Passagieren an den Stationen.»

Im Laufe dieses Gesprächs war es draußen dunkel geworden, denn der Zug war in einen Tunnel eingefahren; er fuhr auffallend leise, und der lästige Lärm der von den Tunnelwänden vielfach reflektierten Fahrgeräusche fehlte gänzlich.

«Wie ist das möglich, daß der Zug so leise fährt?» erkundigte sich der Fremde, «nachdem er eine Zeitlang auf die fehlenden Geräusche gelauscht hatte.

Bild 2: Blick in das Innere eines der neuen zweistöckigen amerikanischen Wagen. Denkbar bequeme, gepolsterte Sessel, individuelle Beleuchtung für jeden Sitz, hochgelegene und unauffällige Gepäckborte und schließlich das völlige Fehlen von Zwischenwänden, Stützen und Streben, dies alles trägt dazu bei, daß der Reisende denkbar gut untergebracht ist und jedes Gefühl der Beengtheit verliert, das ihn bei einer langen Eisenbahnfahrt leicht befällt.



«Die Wagen laufen nicht mehr wie früher auf stählernen Radkränzen, sondern auf Gummireifen. Am Anfang stieß diese Methode auf große Schwierigkeiten, weil der Gummi nicht die gleiche Achsbelastung vertrug. Deshalb entwickelte man vierachsige Fahrgestelle, auf denen der sehr leichte, aber dennoch außerordentlich steife Wagenkasten ruht, und erreichte dadurch außer der akustischen Dämpfung eine noch größere Laufruhe. Weitaus wichtiger für den Fahrbetrieb war aber die größere Adhäsion zwischen Gummireifen und Stahlschienen. Hierdurch konnten die Bremswege ganz erheblich verkürzt werden, was sich wieder auf die Fahrzeiten vorteilhaft auswirkte. Obwohl die Spitzengeschwindigkeit auf unseren Strecken infolge der vielen Kurven, die uns das Gelände aufzwingen hat, nicht über 150 Kilometer in der Stunde liegen kann, erreichen wir zwischen den einzelnen Stationen relativ sehr hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten, und dies obschon vermieden werden mußte, daß die Beschleunigung beim Anfahren und die Verzögerung beim Bremsen Werte annehmen, die von den Reisenden als unangenehm empfunden werden. Schwierigkeiten machte nur anfangs die Unterbringung der Bremsen, weil ja die hier umgesetzte Wärme *schnell* abgeführt werden muß, damit die Bremsen nicht zu heiß und ihre Abnutzung nicht zu groß wird. Aber heute ist das alles kein Problem mehr. Außerdem haben unsere Wagen Gummifederung, die noch eine zusätzliche Schwingungs- und Geräuschkämpfung mit sich bringt. Und schließlich

hat man es verstanden, von den früher verwendeten kurzen Schienen mit 12 bis 18 Meter Länge auf 36 Meter lange Schienen überzugehen. Dadurch ist die Zahl der Schienenstöße um rund die Hälfte verringert worden.»

«Nun muß ich allerdings zugeben», bemerkte der Fremde nach einer langen, offensichtlich mit Nachdenken ausgefüllten Pause, «daß man in *solchen* Wagen kaum das Verlangen verspüren wird, in irgendwelchen Luxuswaggons Abwechslung zu suchen.»

«Trotzdem führt jeder unserer Schnellzüge grundsätzlich einen Speisewagen», schaltete sein Gegenüber ein. «Die Büfettwagen, die man früher hatte, sind wieder abgeschafft worden; denn sie boten zu wenig Platz. Außerdem können die Wünsche des Publikums in einem richtig ausgestatteten Speisewagen zu jeder Tageszeit besser erfüllt werden.»

«Obwohl ich gerade eben aus dem Flugzeug komme», sagte der Fremde, «habe ich merkwürdigerweise das Gefühl zu fliegen und nicht zu fahren. Besser fährt man in anderen Ländern selbst in Luxuszügen nicht. Und hier hat man den vollen Genuß des modernen Reisens auf einer Strecke, wo der Zug bereits nach einer guten halben Stunde am Ziel ist. Solcher Komfort kommt wirklich der großen Masse der Reisenden zugute und nicht nur den verhältnismäßig wenigen Benutzern von Luxuszügen. Darauf müssen wir zusammen anstoßen. Kommen Sie, wir gehen in den Speisewagen.»

Der Lokalverkehr sprengt seine Grenzen

Von Joh. Burg

Übermäßig dicht besiedelte Gebiete von großer Ausdehnung sind erfreulicherweise in der Schweiz bis heute noch selten, aber die Entwicklung schreitet fort, und wenn zum Beispiel Zürich seine Rolle als wirtschaftlicher Brennpunkt des Landes beibehält und sich im gleichen Tempo wie bisher ausdehnt, können Verhältnisse eintreten, die auch in verkehrstechnischer Beziehung viel zu denken geben. Durch die Erschließung von immer neuen Siedlungsgebieten am Rande der Stadt einerseits, und durch den ständig steigenden Personalbedarf von Industrie und Handelsunternehmen andererseits, werden die Menschenmassen, die täglich in die Stadt hinein und abends wieder zurück zu befördern sind, voraussichtlich von Jahr zu Jahr größer. Die Zusammenballung

dieses Massenverkehrs auf verhältnismäßig eng begrenzte Spitzenzeiten erschwert diese Aufgabe noch.

Ein Vergleich mit ähnlichen Fällen im Ausland legt die Vermutung nahe, daß dieses Problem, wenn sich die Verhältnisse eines Tages als kritisch erweisen sollten, am besten mit Triebwagenzügen zu lösen sei, bei denen entweder jeder einzelne Wagen oder jeder zweite seinen eigenen Antrieb besitzt, der vom Führerstand des ersten Wagens aus ferngesteuert wird. Solche Züge können in fast beliebiger Länge kombiniert werden und haben ein sehr gutes Beschleunigungsvermögen, so daß die Stoßzeiten im Vorortverkehr gut bewältigt werden können. Eine nähere Betrachtung der schweizerischen, insbesondere der zürcheri-