

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 123/124 (1944)
Heft: 20

Artikel: Neue Leichtwagen der SBB
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-53950>

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: 04.02.2026

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

Wärme dem Gase vor der Turbine zuführen würde. Doch ist sehr fraglich, ob die dazu nötigen Gewichte und Volumina erträglich werden.

Zusammenfassend kann man sagen:

Reiner Strahlantrieb mit Turbomaschinen nach dem Schema Abb. 3 ist für Geschwindigkeiten unter 900 km/h verbrauchsmässig wesentlich ungünstiger als der übliche Schraubenantrieb. Seine Verwendung lässt sich rechtfertigen, wenn es gelingt, das Baugewicht stark zu verringern, oder wenn höhere Geschwindigkeiten, wenn auch nur für ganz kurze Zeit, erreicht werden sollen.

Neue Leichtstahlwagen der SBB

Seit im Jahre 1937 die ersten Personenwagen in leichter Stahlbauart in Betrieb genommen wurden und die SBB in der Folge ganze Leichtstahlwagen-Kompositionen für die Städte-schnellzüge einsetzten, erfreut sich diese neue Wagenbauart beim reisenden Publikum einer zunehmenden Beliebtheit. Die Generaldirektion hat sich deshalb entschlossen, weitere Züge vor allem auch auf der Gotthardlinie mit Leichtstahlwagen-Kompositionen auszurüsten und die für die Nachkriegszeit notwendige Modernisierung des Rollmaterials vorzubereiten. Wünschbar war hierzu nicht nur die starke Vermehrung der schon bestehenden, sondern auch die Schaffung zweier neuer Wagentypen: 1. und 2. Klass-Wagen mit Seitengang und Speisewagen.

Trotzdem das Dreiklassensystem seit einiger Zeit auch bei uns zur Diskussion steht, muss die Notwendigkeit von Leichtstahlwagen 1. Klasse vor allem im Hinblick auf den internationalen Verkehr bejaht werden. Der neue Wagentyp wird für den In- und Ausland-Verkehr gleich gut verwendbar sein. Es ist auch möglich, die 1. Klasseabteile mit geringen Kosten in 2. Klasseabteile umzuändern.

Die im Auslandverkehr zu verwendenden Wagen müssen mit Seitengang und abschliessbaren Abteilen ausgerüstet sein, wie das schon bisher üblich war. Im allgemeinen werden im Inlandverkehr Wagen mit Mittelgang in der 2. Klasse bevorzugt; in den Städteschnellzügen hat sich aber doch das Bedürfnis nach Wagen mit Seitengang und abschliessbaren einzelnen Abteilen geltend gemacht, weil solche Abteile für geschäftliche

Besprechungen oft sehr erwünscht sind und weil die Reisenden bei Fahrten bis spät in die Nacht sich in solchen Abteilen besser ausruhen können.

Die Bauart der acht neuen AB⁴-Wagen (Abb. 1), von denen einer bereits in Betrieb ist, zeigt grosse Ähnlichkeit mit der der bisherigen Leichtstahlwagen¹⁾. Das Eigengewicht konnte gegenüber den gleichen Wagen in schwerer und mittelschwerer Stahlbauart bei gleicher Sitzplatzzahl, von rd. 40 auf 28 t vermindert werden; pro Sitzplatz entspricht das einem Gewicht von rd. 670 kg. Diese Gewichtsreduktion ist in erster Linie auf die bewährte Ausbildung des Wagens als Kastenträger in geschweisster Stahlkonstruktion, die Verwendung von Drehgestellen leichter Bauart und von Aluminium für alle keiner starken Beanspruchung unterworfenen Teile zurückzuführen.

Obschon sonst bei Auslandwagen Mitteleingänge nicht üblich sind, wurden solche im Hinblick auf die vorläufige Verwendung als Inlandwagen doch vorgesehen. Dadurch kann die Höhe des Wagenbodens über Schienenoberkante wesentlich vermindert werden, was die Anbringung bequemer Treppen ermöglicht.

Die sieben Abteile zu je sechs Sitzplätzen auf zwei Wandsofas mit halbohoher Rückwand sind in bezug auf Grösse und Ausstattung alle gleich. Aus Gründen der Klassendisziplin wurden für die 1. und 2. Klasse verschiedene Farben gewählt, nämlich rot für die 1. und grau für die 2. Klasse. Die Abteile können mit im Seitengang angebrachten Umstelltafeln als Raucher- oder Nichtraucherabteil bezeichnet werden. Durch Aufklappen der Rückwand kann das Sofa in eine Couchette verwandelt und zum Schlafen benützt werden. Lose Kopfkissen und Armstützen dienen der weiteren Bequemlichkeit der Reisenden. Die grossen Fenster aus Securityglas können mit Kurbel oder durch Schieben betätigt werden.

Die neuen AB⁴-Wagen sind mit der doppelten Westinghouse-Bremse mit verstärkter Bremswirkung bei grosser Geschwindigkeit Bauart SBB (R-Bremse) sowie der normalen elektrischen Beleuchtung (36 Volt) und Heizung für 1000 V ausgerüstet. — Herstellerin dieser Wagen ist die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen.

Aus den bekannten Buffetwagen der Städteschnellzüge²⁾ haben sich die neuen Speisewagen (Abb. 2) entwickelt. Sie werden, wie die Buffetwagen, von der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft betrieben. Es sind zur Zeit sechs neue Speisewagen der Serie Dr⁴ im Bau, wovon einer bereits im Betrieb steht. Die Bauart der Dr⁴-Speisewagen entspricht der der Leichtstahlwagen. Auch hier war eine wesentliche Gewichtsverminderung gegenüber den gleichen Wagen früherer Bauart möglich. Der neue Speisewagen wiegt nur 33 t gegenüber einem Gewicht von 48 t der zuletzt gebauten Wagen der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft oder gar 57 t der Speisewagen der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. Dabei besitzt das neue Modell wesentlich mehr Raum pro Sitzplatz und verfügt auch über grössere Dienst-räume.

In der Regel betreten oder verlassen die Reisenden den Speisewagen durch die Stirnwandtüren vom Inneren des Zuges her, weshalb pro Wagenseite nur ein Einstieg über der Mitte eines Drehgestelles vorhanden ist. Die Wagenbodenhöhe ist gleich wie beim AB⁴-Wagen, was bequemstes Einsteigen erlaubt. Auf der Küchen-seite befindet sich auf jeder Wagenseite ein Diensteingang mit nach innen öffnender und gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesicherter Türe.

Der Gästeraum in geschmackvoller Ausstattung ist in zwei Abteile von gleicher Grösse mit insgesamt 52 Sitzplätzen unterteilt. Der Tisch mit vier Sitzplätzen beim Office, bestimmt für

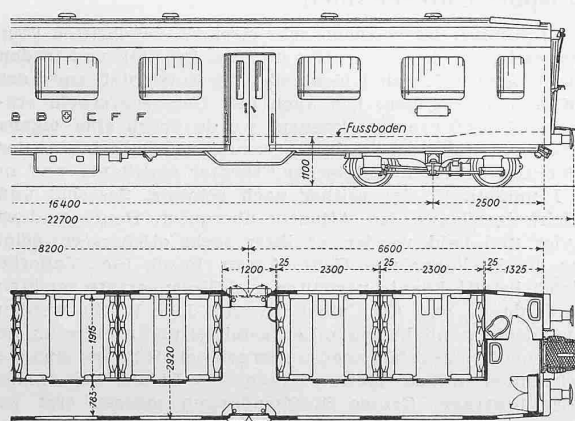


Abb. 1. — 1:150
AB⁴-Wagen
Vierachser in
Leichtstahlbau SIG
Schweiz. Industrie-
Ges. Neuhausen

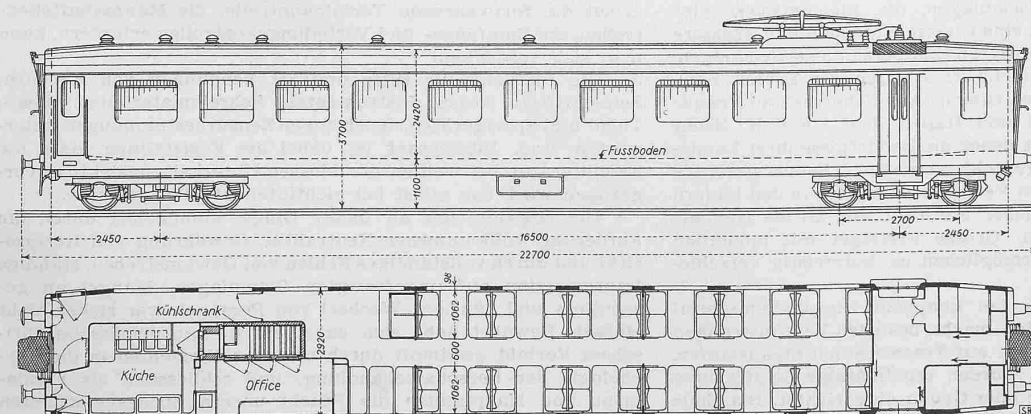


Abb. 2. Speisewagen der SBB in Leichtstahlbau der Schweiz. Wagons- u. Aufzüge-Fabrik Schlieren SWS. — 1:150

¹⁾ Bd. 110, S. 116* (1937); Bd. 123, S. 26* (1944).

²⁾ Beschrieben in Bd. 110, S. 13* (1937).

NEUER LEICHTSTAHL-SPEISEWAGEN DER SCHWEIZ. BUNDESBAHNEN, VON DER SWS

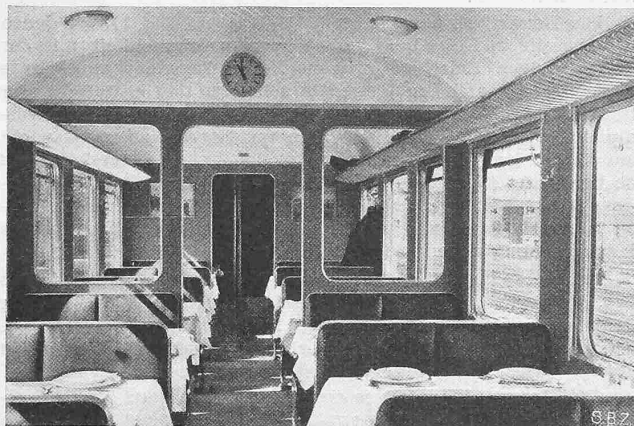


Abb. 3. Innenansicht des SBB-Speisewagens der SWS

das Personal, kann bei starkem Andrang auch für Gäste dienen. Von den gepolsterten und mit Leder überzogenen festen Sitzen ist je der innere Sitz aufklappbar. Die Tische können ebenfalls aufgeklappt werden, wobei sie in dieser Lage durch einen sinnvollen Mechanismus gesichert sind. Grosse Fenster aus Securitglas erlauben eine ungehinderte Aussicht; guter Bildschmuck erhöht die Wohnlichkeit des Abteils von wohlthuender Einfachheit (Abb. 3).

Die elektrische Küche umfasst einen Kochherd mit vier grossen Platten und grossem und kleinem Backofen, Grill mit Salamander, Wärmeschrank, Tellerwärmer, Boiler zu 70 l und Kühlschrank mit rd. 35 kW Anschlusswert. Der Strom wird während der Fahrt im Zug durch die von der Lokomotive gespeiste elektrische Heizleitung zugeführt und in einem Transformator umgeformt. Im Stillstand und bei Rangierfahrten bis

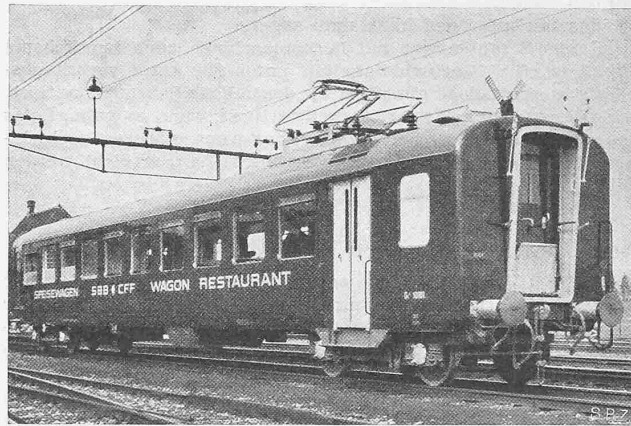


Abb. 4. Ansicht des SBB-Leichtstahl-Speisewagens

40 km/h Geschwindigkeit kann der Strom über einen Stromabnehmer normaler Ausführung der Fahrleitung entnommen werden.

In der Decke der Küche sind zwei Kaltwasserbehälter von zusammen rd. 400 l Inhalt eingebaut. Verschiedene Kästen und Tablare in Küche und Office dienen zur Aufnahme des Geschirrs für 80 Gedecke. Der Kühlschrank fasst rd. 660 Flaschen Getränke aller Art nebst Gemüse und Speisevorräten. Für Fleisch ist ein von der Küche zugängliches besonderes Kühlschrankfach vorhanden.

Die Speisewagen sind mit den üblichen Luft- und Handbremsen sowie den elektrischen Beleuchtungs- und elektrischen Heizungseinrichtungen in normaler SBB-Ausführung versehen. Sie werden von der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik A.-G. in Schlieren, der SWS, gebaut.

Das Internationale Komitee vom Roten Kreuz als Weltransport-Unternehmen

Nicht die allgemein bekannten Leistungen des Kriegsgefangenen-Postverkehrs und dessen Millionenziffern, sondern die gewaltigen, in wenigen Jahren aufgebauten Abteilungen für Hilfsaktionen, die Sektion für Intellektuelle Hilfe, die Abteilung für Seetransporte und die verschiedenen arbeitstechnischen Probleme zu ihrer Durchführung, bildeten Gegenstand eines Vortrages von Dir. H. von Wattenwyl im Efficiency-Club Zürich, wiedergegeben in der «Schweiz. Arbeitgeberzeitung» Bd. 39, 1943, Nr. 9 und 10.

Seit Oktober 1940 bis Ende 1943 wurden 231 Mio kg Waren im Werte von 1,8 Mia Fr. übermittelt, ferner 1 Mia Fr. Waren eingekauft, nahezu 1 Mio Bücher verschickt, alles zur Besserung des Loses der Kriegsgefangenen, für deren normale Verpflegung, Unterhalt, leibliche und seelische Betreuung der Gewahrsamstaat konventionsgemäss aufzukommen hat. Ohne dass rechtzeitig ähnliche Vereinbarungen für die Zivilinternierten zustande gekommen wären, genossen doch auch diese in der Hauptsache die gleichen Hilfen: mangels Sold aber bedürfen diese noch mehr Zuschüsse an kleinen Lebensnotwendigkeiten. Die grosse Mehrzahl betrifft Kollektivsendungen, die gleichmässig oder nach dem Bedürfnis verteilt, eine bessere Kontrolle und grössere Zufriedenheit im Lager garantieren, als persönliche Sendungen, ganz abgesehen von der Erschwernis durch die grosse Zahl. Die Warensendungen stammen zumeist aus Uebersee und Frankreich, während Deutschland und Italien dem I.K.R.K. lieber Geldbeträge anvertrauen, mit denen die Bedürfnisse ihrer Landsleute im Gewahrsamstaate gedeckt werden — Bedürfnisse, die aus den Korrespondenzen, von Vertrauensmännern in den Lagern und durch eigene Lagerbesucher ermittelt und an die Heimatländer weitergeleitet werden. Grosse Freilager mit modernen Verpackungseinrichtungen ermöglichen es, kurzfristig verschiedenste Wünsche zu erfüllen.

Für den Transport, der bei knappem Eisenbahnmaterial keine geringen Schwierigkeiten macht, bestehen Vereinbarungen verschiedener Art, die praktisch auf Frachtfreiheit hinauslaufen. Zu weiterer Beschleunigung wurden regelmässige Schiffskurse von Lissabon nach Marseille oder Genua eingerichtet. Bis Ende August 1943 wurden von 6 Schiffen unter neutraler Flagge und mit dem Roten Kreuz-Zeichen 196 Fahrten mit rund 130 000 t

Waren ausgeführt. Es bestehen sehr strenge Vorschriften über die Kennzeichnung dieser Schiffe; auf den Schiffen und in den Lade- und Landehäfen sind Kontroll- und Aufsichtsbeamte des I.K.R.K. immer zugegen. Um auch den Ueberseeverkehr störungsfrei durchführen zu können, wurde durch eine eigens geschaffene «Stiftung für die Durchführung von Transporten des Roten Kreuzes» 1942 ein belgischer Frachter angekauft und in Caritas I umgetauft, der seither nach Schweiz. Seerecht und unter Schweizerflagge den Atlantik überquert. Heute sind es schon vier und bald werden es ihrer sechs «Ueberseer» sein.

Wer die Freilager von Genf, Aarau, Basel, Biel, Vallorbe und Zürich betritt, könnte vermuten, die Riesenvorräte reichten auf Jahre hinaus, was aber nicht zutrifft. Jede Woche werden einige hundert Eisenbahnwagen Lebensmittel und Kleider an die Millionen von Kriegsgefangenen weitergeleitet. Rührend sind die Aufmerksamkeiten und Spezialbeigaben der Länder bei Anlass nationaler Festtage. Grosse Stoffsendungen müssen erst zu Wäsche verarbeitet, grüne Kaffeesendungen geröstet und in kleine Packungen abgefüllt werden. Welche Unsumme von Kleinarbeit die fortwährende Terminkontrolle, die Mannschaftskontrollen, die Empfangs- und Verteilungskontrollen erfordern, kann man sich ausdenken.

Die intellektuelle Hilfe umfasst Sendungen von Büchern, Zeitschriften, Noten, Instrumenten, Schreibmaterialien, Spiel-, Turn- und Sportgeräten, die strengen Zensurbestimmungen unterworfen sind. Interessant ist dabei die Feststellung, dass die Fachliteratur bei weitem der blossen Unterhaltungslektüre vorgezogen wird, das selbst bei nichtintellektuellen Berufen.

Die Organisation all dieser Dinge, kompliziert durch die Forderung vollkommener Neutralität, Gewährung von Reziprozität und durch vollständiges Fehlen von Gewinnstreben, ständige Improvisation auf ungefestigten Grundlagen, Mangel an geschultem und häufiger Wechsel von Personal, war sicher nicht einfach. Bewährt habe sich dabei ein Aufbau gemäss militärischem Vorbild, gedämpft durch moderne Einsichten in die Psychologie der Personalbehandlung, und schliesslich als Fundament und Hauptstütze die Pflicht unseres kriegsverschonten Landes, die immer wieder eingehenden Anerkennungen, und die Dankesbezeugungen der Kriegsgefangenen selbst.