

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 3 (1929)
Heft: 5

Artikel: 25 Jahre Schweizerische Speisewagengesellschaft
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780171>

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: 16.02.2026

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

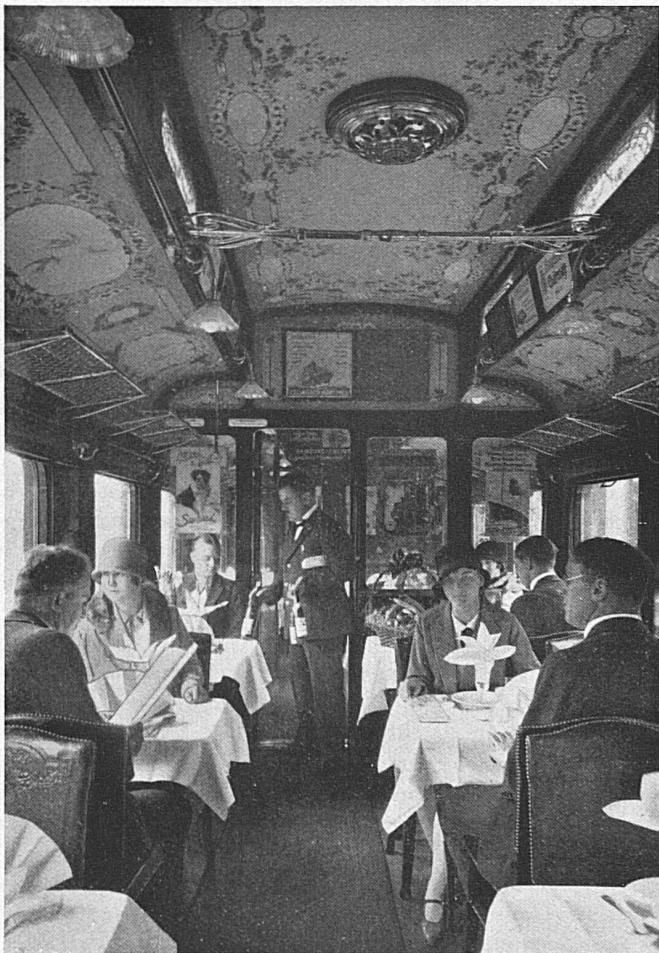
25 JAHRE SCHWEIZERISCHE

Es ist ein besonderer Genuss, im 90 Kilometer-Tempo am breiten Speisewagenfenster die sonnendurchfluteten Gauen unseres Landes zu durchreisen und mit Wohlbehagen von den auserlesenen Platten und Plättchen der rollenden Küche zu kosten. Diese Annehmlichkeiten geniesst das schweizerische Reisepublikum, seitdem die Internationale

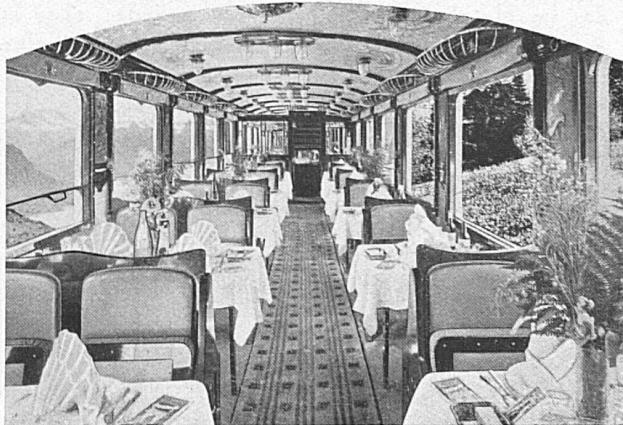
Schlaf- und Speisewagengesellschaft auch unsere grossen Durchgangslinien befährt, d. h. seit den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts.

Im Jahre 1903 wurde die Schweizerische Speisewagengesellschaft (S. S. G.) mit Sitz in Bern gegründet, die ihre Tätigkeit im Frühjahr 1904 mit 6 von der Internationalen Schlafwagengesellschaft gemieteten Speisewagen begann. Ein Jahr später kamen die ersten 10 neuen, eigenen Fahrzeuge hinzu, und heute verfügt die S. S. G. über 24 Speisewagen, wovon 20 normalspurige zu 40 und 52 Sitzplätzen auf den Linien der Bundesbahnen und Lötschbergbahn und 4 schmalspurige zu 30 Sitzplätzen auf der Montreux-Oberland-Bahn verkehren. Ein normalspuriger Speisewagen kostete im Jahre 1905 mit Silber und Küchenbatterie Fr. 70 000, heute Fr. 165 000. Der neueste Wagentyp 1926 wurde von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft Neuhausen geliefert. Die erfreuliche Entwicklung der S. S. G. hat einzig der Weltkrieg zu hemmen vermocht, als die Kohlennot zur Verminderung der Kurse, und von Ende Februar bis zum Juli 1919 sogar zur völligen Einstellung des Speisewagenbetriebes zwang.

Der Betrieb dieser rollenden Restaurants ist ein interessantes Beispiel sorgfältiger Organisation und rationeller Arbeitsweisen. Zur Verproviantierung der Speisewagen befindet sich in Bern eine zentrale Kellerei für die Lagerung und Abfüllung von Weinen,



Beginn der Mahlzeit im Speisewagen



*Im Speisewagen der Montreux-Oberland-Bahn
Rechts : Blick in die betriebsbereite Küche*



SPEISEWAGENGESELLSCHAFT

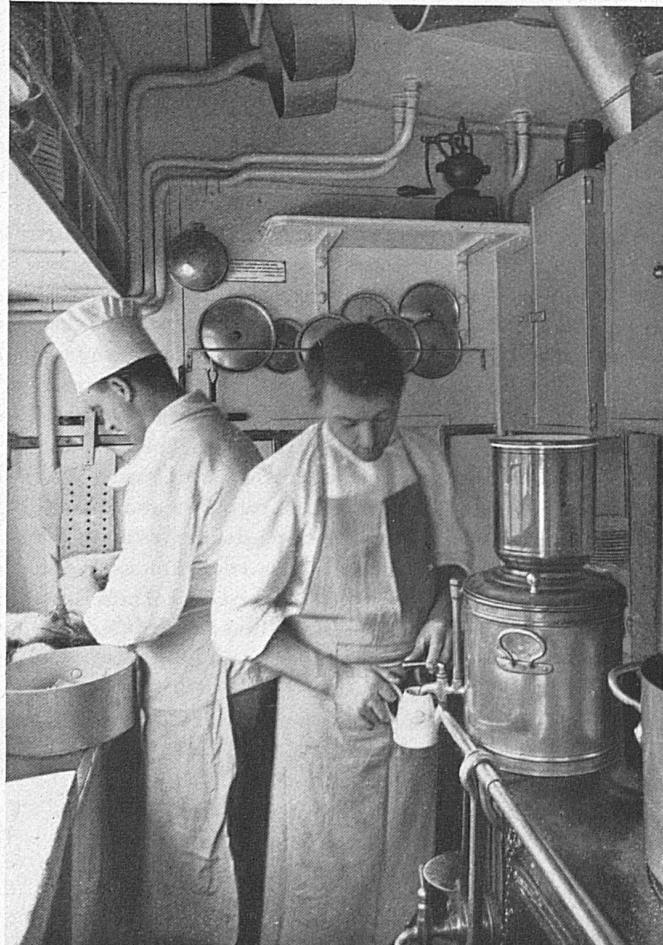
Likören und verschiedener anderer Genussmittel. Teilweise von hier aus, aber auch direkt durch die Lieferanten, werden die Sektionsmagazine in Zürich, Bern, Lausanne und Montreux beliefert. Gewisse Lebensmittel, wie Fleisch, Brot, Milch, Gemüse, bringen die von der Zentralverwaltung bestimmten Lieferanten direkt zum Speisewagen am Bahnsteig.

Die Miniaturküchen der Speisewagen vermögen nicht nur qualitativ, sondern auch quantitativ ganz Erstaunliches zu leisten. So wurden beispielsweise im Jahre 1928 249 000 gemeinsame Mahlzeiten und 15 000 Speisen à la carte serviert. 57 000 kg Fleisch und 7600 kg Käse fanden den Weg in die fahrende Küche, die wiederum 137 000 Portionen schwarzen Kaffee und 57 000 Cafés simples und complets in den Restaurantsraum abgab. An Wein, Bier und Mineralwasser wurden 257 700 Flaschen konsumiert.

Trotzdem die Direktion keine Mühe scheut, um durch Abwechslung in den Menüs und durch Einkauf von nur erstklassigen Lebensmitteln und Getränken allen gerechten Ansprüchen zu genügen, ist es nicht immer leicht, alle Gäste zu befriedigen. Die S. S. G. hat die Verpflichtung, zu bestimmten Zeiten eine gemeinsame Mahlzeit zu fixem Preise (table d'hôte) zu servieren; auch gestatten die Raumverhältnisse in der Speisewagenküche nur die Beschäftigung eines einzigen Koches und eines Gehilfen (Geschirrwäscher). Es ist daher ausgeschlossen, bei

starker Frequenz auch noch Speisen nach der Karte zuzubereiten. Leider wird diesen speziellen Verhältnissen nicht immer von allen Reisenden genügend Rechnung getragen.

Ein Menu, das allseitige Anerkennung findet, bringt auch der gewiegteste Kochkünstler nicht immer fertig. Für den einen gibt es zu wenig oft Fisch, während ein anderer



Küchenbetrieb bei voller Besatzung



Blick in einen Raum des zentralen Flaschenkellers in Bern

Links: Die Brot- und Fleischlieferanten am Bahnsteig

keinen isst. Schaffleisch wird von manchem Reisenden überhaupt nicht gegessen, wogegen ein saftiger Schafsgigot oder eine Schafskotelette für viele eine Delikatesse bedeutet. Dass das Schweinefleisch aus verschiedenen Gründen nicht immer behagt und dass der Arzt seinen Patienten entweder nur « weisses » Fleisch vorschreibt, oder den Genuss gewisser Speisen überhaupt verbietet, ist bekannt. — Und trotzdem muss in den Wagen der Schweizer Speisewagengesellschaft kein Gast etwas essen, das ihm nicht behagt. Das Personal ist angewiesen, den speziellen Wünschen der Gäste so viel wie möglich zu entsprechen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass diese Wünsche dem Kellner früh genug bekanntgegeben werden, damit der Koch noch rechtzeitig das Gewünschte zubereiten kann.

Bekanntlich sagt man vielen Kellnern nach, dass sie gute Menschenkenner seien. Diese Begabung ist beim Speisewagenkellner besonders geschätzt, denn es ist oft schwer, den verschiedenen Ansprüchen der Reisenden gerecht zu werden. — Die Fensterplätze des Speisewagens z. B. sind besonders begehrt. Öfters wird daher an die Platzbestellung für die Table d'hôte die Bedingung geknüpft, dass ein kleiner Tisch mit nur zwei Plätzen oder wenigstens Plätze am Fenster eines Vierertisches zugesichert werden. Sind nun diese Plätze bereits alle vergeben, dann tritt die psychologische Routine des Kellners in Funktion: Welche Gäste wird er zum Platzwechsel veranlassen können, ohne dass sie missvergnügt werden, sondern beiden Teilen, den anmassenden und den bescheidenen, gedient ist? — Das Öffnen und Schliessen der Fenster gibt gerne Anlass zu Meinungsverschiedenheiten unter den Gästen. « Es zieht hier

schrecklich! » tönt es aus einer Ecke des Wagens. « On étouffe ici! » ruft aus der andern Ecke das Echo, sobald der Kellner Miene macht, das Fenster zu schliessen. Wer bringt es fertig, beide Meinungen unter einen Hut zu bringen? Ein richtiger Speisewagenkellner muss dieses Kunststück und noch viele ähnliche fertigbringen.

In einem Speisewagen werden je nach Frequenz 5—7 Angestellte beschäftigt, nämlich: 1 Einnehmer (Wagnchef), 1 Kellner, 1—2 Kellnergehilfen, 1 Koch, 1 Küchengehilfe und 1 Wagenreiniger. Im Jahre 1928 beschäftigte die S. S. G. je nach der Jahreszeit 149—176 Personen. Das Betriebspersonal untersteht dem Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten. Dadurch erwachsen der S. S. G. erhöhte Ausgaben, mit denen andere Restaurationsbetriebe nicht zu rechnen haben.

Waren anfänglich die Bequemlichkeiten des Speisewagens nur bemittelten Kreisen zugänglich, so dürfen wir heute sagen, dass sie zum Allgemeingut geworden sind. Denn die Preise für Getränke und Speisen sind in mässigen Grenzen gehalten, namentlich in Anbetracht der ganz besonders hohen Personalunkosten, der grossen Ausgaben für den Wagenunterhalt und nicht zuletzt der Beförderungsschädigung an die Bahnen.

Auch den Reisenden der III. Wagenklasse ist bekanntlich die Teilnahme an der Table d'hôte, sowie die Einnahme von Speisen während der übrigen Zeit ohne Bezahlung eines Klassenzuschlages gestattet; nur darf die hierzu erforderliche Zeit nicht unnötigerweise über 1 Stunde ausgedehnt werden. Desgleichen ist ihnen die Einnahme des Frühstücks bis spätestens 9 $\frac{1}{2}$ Uhr vormittags gestattet.

DER D-ZUG BRAUST VON MEER ZU MEER

Das Land liegt dumpf, das Land liegt schwer —
Der D-Zug braust von Meer zu Meer.

O Gruss dir, dunkle Wagenschar,
Auf lichtbeglänztem Schienenpaar!

In sturmgejagtem Meilenschritt
Zieht meine Sehnsucht fiebernd mit.

Und immer rauscht ein Aufklang her:
Der D-Zug braust von Meer zu Meer

Heinrich Anacker.

Wann kommt der Tag, der traumerfüllt
Mein herzverzehrend' Fernweh stillt?

Erschüttert senke ich das Haupt,
Vom Alltag müde und bestaubt.

Doch immer lausch' ich in die Nacht,
Ob nicht der Räder Lied erwacht.

Gutscheine für Gratisbezug von Bahnbilletten sind sehr originelle, diskrete Geschenke für die Pfingstfeiertage.

Les **Bons** permettant de retirer gratuitement des billets de chemins de fer constituent, pour les vacances de Pentecôte des cadeaux très originaux et discrets.

Ein Versuch begeistert und überzeugt Sie von den grossen Vorteilen der Billigkeit, Bequemlichkeit, der sichern, kundigen Führung einer bahnamtlich durchgeföhrten Gesellschaftsreise

Un essai, et vous serez charmé et convaincu des grands avantages, du bon marché, de la commodité, de la conduite sûre et habile d'un voyage de société organisé par les Chemins de fer fédéraux