

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 1

Artikel: Bequemes Reisen : Fortschritt im Rollmaterial

Autor: Halm, F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775016>

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: 13.01.2026

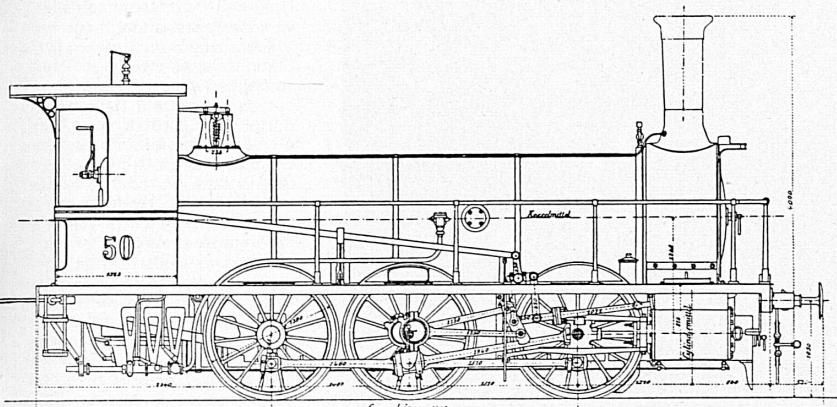
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Unten: Güterzugslokomotive der Nordostbahn vom Typ Haswell.

Ci-dessous: Locomotive pour trains de marchandises du Nord-Est (type Haswell).

Rechts: Die seit 1935 im Betrieb stehenden «Roten Pfeile» werden heute vor allem für Gesellschaftsreisen verwendet.

A droite: Les «flèches rouges» mises en service en 1935 sont utilisées aujourd'hui surtout pour les voyages de société.



BEQUEMES REISEN FORTSCHRITT IM ROLLMATERIAL

Text vgl. Seite 27

DER AUSBAU DER DOPPELSPUREN • L'AMÉNAGEMENT DES DOUBLES VOIES

Einspur vor 1902 bestehend.



Doppelbahn vor 1902 bestehend.



Doppelbahn gegenwärtig im Bau.



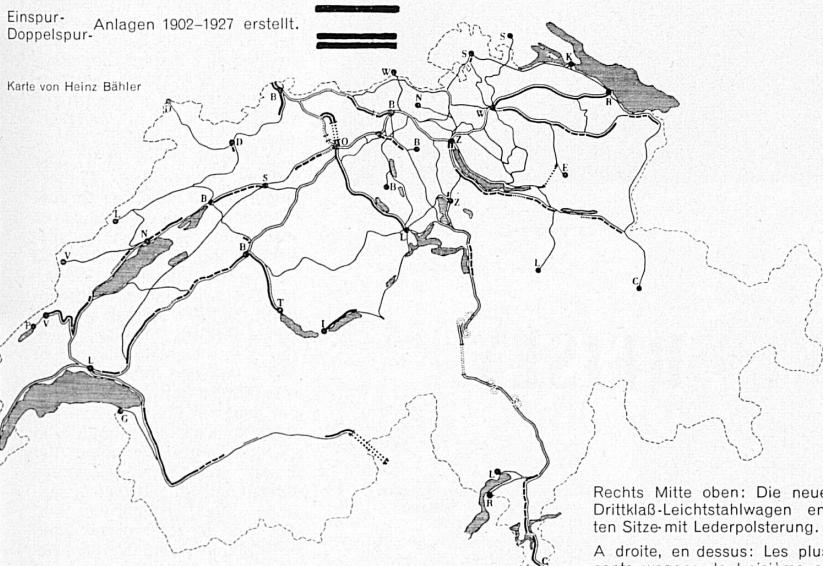
Doppelbahn 1927–1951 fertiggestellt.



Einspur-Doppelbahn. Anlagen 1902–1927 erstellt.

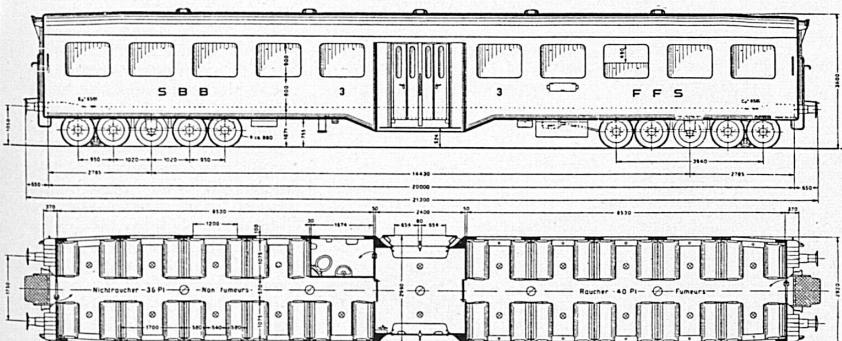


Karte von Heinz Bäbler



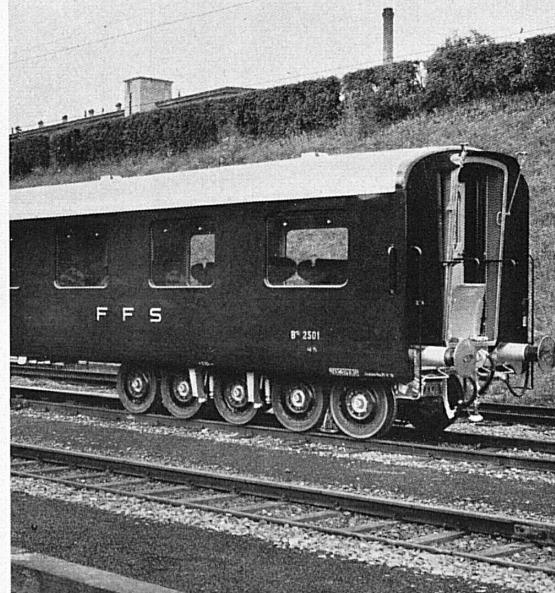
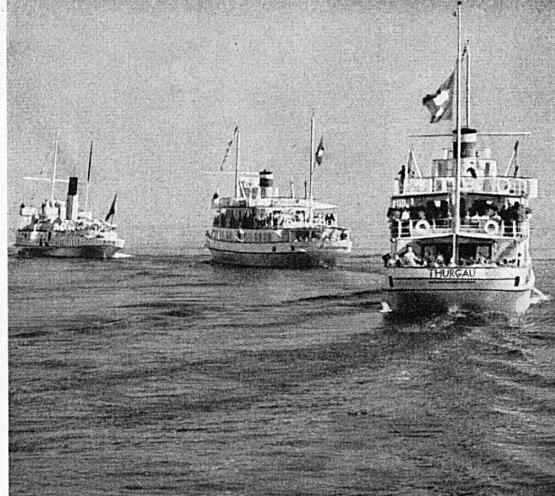
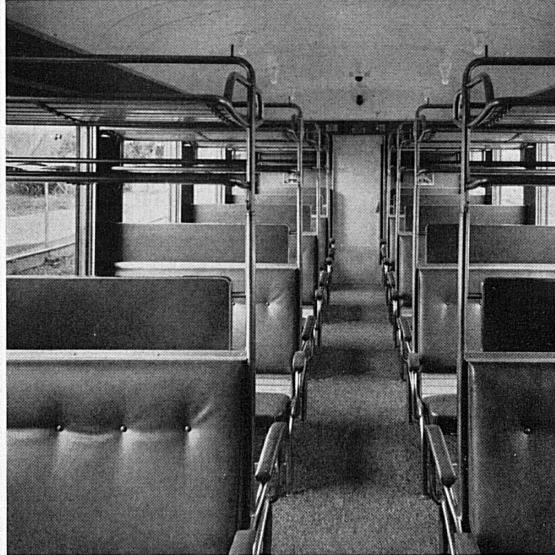
Rechts Mitte oben: Die neuesten Drittaklaß-Leichtstahlwagen enthalten Sitze mit Lederoberfläche.

A droite, en dessus: Les plus récents wagons de troisième classe en métal léger sont munis de sièges de cuir.



Rechts oben: Die Schweizer Bodensee-Schiffahrt wird durch die SBB betrieben. Aufsicht von drei der vier schmucken Dampf- und Dieselloesse. (Photo: Kopiecze) – Darunter rechts: Wagen auf Pneuräder.

A droite, en haut: La navigation suisse sur le lac de Constance est assurée par les CFF. Voici trois des quatre coquets bateaux à vapeur ou à moteur Diesel. – Ci-contre: Voiture roulant sur pneus.



ten Strecke wird die Doppelspur bis 1954 fertiggestellt sein. Dann bleibt noch die Einspurstrecke Ziegelbrücke – Murg, deren Ausbau wegen der Bahnhoffrage Weesen und der kostspieligen Wallenseestrecke zu den dormiven Aufgaben gehört. Im Hinblick auf den starken Ferienreise- und Ausflugsverkehr nach Graubünden ist auch die Fortsetzung der Doppelspur auf der Strecke Sargans-Chur wichtig.

Große Aufgaben erwachsen den SBB im Kreis III vor allem auch aus der Entwicklung des Zürcher Vorortverkehrs. Im Zeitraum 1920 bis 1950 hat die Bevölkerung Zürichs und der im Umkreis von 12 km liegenden Siedlungen

von 307 486 auf 503 614 zugenommen. Die Betriebsanlagen im Bereich des Vorortverkehrs sind bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt. Besonders nachteilig erweist sich die fehlende Doppelspur auf dem rechten Zürichseeufer; auch die Strecken Wallisellen-Uster und Oerlikon-Bülach sollten wegen der Entwicklung des Vorortverkehrs doppelspurig sein. Dazu kommt das große Bauvorhaben der Erweiterung des Zürcher Hauptbahnhofes. Hier liegt das Schwergewicht nicht – wie oft irrtümlich angenommen wird – auf dem Ausbau des Aufnahmgebäudes, sondern auf der Erweiterung und Verbesserung der Gleisanlagen. Die Leistungsfähigkeit des Zürcher

Hauptbahnhofes zu steigern ist notwendig sowohl wegen des Vorortverkehrs als auch wegen des Fernverkehrs. Diese Bahnhoffrage beeindruckt daher nicht ausschließlich die Zürcher Verkehrsinteressen. Es ist nicht zu übersehen, daß das Ungenügen eines wichtigen Bahnhofes sich auf große Teile des gesamten Eisenbahnnetzes nachteilig auswirkt.

In technischer Beziehung ist die Vorbereitung der großen Bauprojekte schon weit fortgeschritten. Noch nicht überwunden sind dagegen die finanziellen Schwierigkeiten, die sich der raschen Verwirklichung entgegenstellen.

W. Fischer, Kreisdirektor III

BEQUEMES REISEN – FORTSCHRITT IM ROLLMATERIAL

(Vgl. Bildseiten 8–9)

Im ersten Halbjahrhundert ihres Bestehens haben sich die SBB bemüht, ihren Wagenpark für Reisezüge den jeweiligen Zeitumständen und dem Fortschritt der Technik anzupassen. Die großen Weltreignisse haben sie aber in diesen Anstrengungen stark behindert, so daß es bis heute noch nicht möglich war, allen Reisenden den letzten Komfort zu bieten. Zur Zeit der Betriebsaufnahme der SBB besaßen die im Jahr 1902 und später verstaatlichten Bahnen, ohne Brüniglinie, 2322 Personenwagen, meist Zwei- und Dreischüler sowie alte Vierachser. Nur die Gotthardbahn hatte schon damals eine Anzahl Vierachser mit Wiege und doppelter Abfederung sowie mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen von einer Bauart und Ausstattung, wie sie während langer Zeit nicht überboten werden konnten. Etwa 10 % der Wagen besaßen keine oder nur Ofenheizung, 59 % Öl- oder Gasbeleuchtung und der Rest nur eine schwache elektrische Beleuchtung mittels Batterien.

Von 1902–1913 stieg die Zahl der Reisenden von 49 auf 92 Millionen pro Jahr. Die SBB mußten in dieser Zeit ihren veralteten Wagenpark nicht nur verbessern oder erneuern, sondern auch wesentlich vermehren. Sie beschafften von 1902 bis 1924 1758 Zwei- und Dreischüler, die für den damaligen Dampfbetrieb die wirtschaftlichsten Wagen waren und in bezug auf Reisekomfort dem im Ausland Gebotenen nicht nachstanden. 1904 begannen sie resp. die schweizerische Wagonindustrie auch mit dem Bau von Vierachsern mit doppelter Federung, deren bis 1928 444 Stück erstellt wurden. Alle Wagen erhielten eine dem Stand der Technik und dem Zeitgeist angepaßte äußere Form, lichte und freundliche Innenräume, gute Sitze und reichliche Gepäckträger, Wasserklosett, zum Teil mit Toilette, bequeme Schiebefenster in angemessener Größe, Rollvorhänge, eine gute Dampfheizung und eine elektrische Beleuchtung mit Dynamo.

Der durch den ersten Weltkrieg bewirkten bedeutenden Veränderung in der Klassenbenützung und dem starken Rückgang der beförderten Reisenden paßte man sich teils durch Ausrangierungen und teils durch den Umbau aller zwei- und dreischiffigen Wagen sowie einer Anzahl Vierachser mit 1. oder 1./2. Klasse in Wagen 3. Klasse an. – Das Eisenbahnunglück in Bellinzona von 1924 sowie ähnliche Vorkommnisse im Ausland gaben wenig später Anlaß zum Bau von Wagen mit Stahlkasten; von 1926 bis 1943 entstanden ihrer in sog. schwerer Bauart 521, wovon 229 mit Seitengang für den Auslandverkehr.

Die Elektrifizierung des Bundesbahnenetzes bedeutete auch für den Wagenbau sehr viel, konnte doch die für die Reisenden unangenehme Dampfheizung ersetzt werden. Bis 1932

waren alle bestehenden Wagen mit der elektrischen Heizung versehen. – Einen eigentlichen Wendepunkt bildete aber die Inbetriebnahme der ersten Stahlwagen von leichter Bauart – kurz Leichtstahlwagen –, die im Sommer 1937 in die ein Jahr zuvor eingeführten Städtezüge eingesetzt wurden und sich seitdem steter Beliebtheit bei den Reisenden erfreuen. Schon 1935 hatte man den «Roten Pfeil» auf die Reise geschickt, als Wegbereiter für schnelleres Fahren und zur Kürzung der Stationsaufenthalte. Es wurden erstmals auf dem Netz der SBB, wo 90 km/h damals als Höchstgrenze galt, Geschwindigkeiten bis 125 km/h und auf Probefahrten gar 150 km/h gefahren. Die Stationsaufenthalte konnten auf Bruchteile einer Minute gekürzt werden. So wie der Leichtstahlwagen eine neue Epoche im Wagenbau einleitete, so tat es der «Rote Pfeil» im Triebfahrzeugbau. Mit beiden Fahrzeugen wurden eine wesentliche Beschleunigung und eine Erhöhung des Komforts des Reisens erreicht.

Entsprechend dem in der Schweiz von Anbeginn üblichen Dreiklassensystem erstellte man Leichtstahlwagen der Serien AB⁴, B⁴, BC⁴ und C⁴, wobei die Buchstaben die Klassenzahl, «4» die Achsenzahl und «ü» den geschlossenen Übergang bedeuten. Als Richtlinien beim Bau galten bessere äußere Form, gute Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten, moderne Innenausstattung, mehr Platz pro Reisender, geringes Gewicht und gute Laufeigenschaften auch bei hohen Geschwindigkeiten in Geraden und namentlich in Kurven, ferner möglichst vielseitige Verwendbarkeit. In Anpassung an die Leichtstahlwagen wurden schließlich Buffet- und Speisewagen sowie Gepäck- und Postwagen in Auftrag gegeben. Ende 1951 waren 442 Personen-, 5 Buffet-, 20 Speise- und 148 Gepäck- und Postwagen dieser Bauart im Betrieb. – Es wurden ferner Triebfahrzeuge für hohe Geschwindigkeiten und von passender Form angeschafft, die das Maximum an Reisebeschleunigung und Fahrplanverdichtung herauszuholen erlaubten. Heute freilich setzen der Mangel an Doppelspuren und ungenügende Bahnhofsanlagen der weiteren Verbesserung des Fahrplanes Grenzen.

Ein weiterer Komfort wird den Drittklassreisenden, die bis zu 94 % aller Reisenden ausmachen, durch Polsterung der Sitze in einer Anzahl Leichtstahlwagen geboten; auch wird eine neue Bestuhlung für Drittklasswagen im Vorortverkehr ausprobiert. Endlich ist ein Teil der B⁴, C⁴ und der Dr⁴-Speisewagen mit Lautsprechern ausgerüstet worden. –

Die Bundesbahnen sind nicht bei dem Erreichten stehen geblieben, sondern haben sich an der im Ausland einsetzenden Entwicklung von Fahrzeugen mit Pneuräder beteiligt. Die 1950

in Betrieb genommenen beiden Pneuwagen zweiter und dritter Klasse mit der Bezeichnung Bp⁴ und Cp⁴ stellen einen bedeutenden Fortschritt hinsichtlich Gewichts- und Geräuschverminderung dar.

Der Bericht über die Leistungen der SBB auf dem Gebiet des Wagenbaues im ersten Halbjahrhundert ihres Bestehens wäre nicht vollständig, wenn man nicht auch der Brünigbahn gedenken würde, deren Wagenmaterial seit der Elektrifizierung im Jahr 1942 zugunsten der Reisenden weitgehend erneuert und modernisiert worden ist.

Und was wird nun wohl die Zukunft Neues bringen? Jedenfalls wird die nächste Zeit eine Vermehrung der Zahl der Leichtstahlwagen, voraussichtlich in etwas einfacherer Ausführung, notwendig machen, um die Personenzüge auf den Haupt- und Nebenlinien sowie im Vorortverkehr mit besserem Wagenmaterial auszurüsten zu können. Zu diesem Zwecke sind bereits den Leichtstahlwagen angepaßte Trieb- und Steuerwagen im Bau, so daß mit diesen und mit Leichtstahlwagen Pendelzüge gebildet werden können.

Eine epochchemachende Neuerung für die Eisenbahn wird aber nur das Pneurad zu bringen vermögen, allerdings nicht auf den jetzigen Schienen von nur 65 mm Kopfbreite, sondern auf solchen mit ungefähr 100 mm Breite, wobei die Verbreiterung nach außen verlegt werden muß, damit die bisherigen Fahrzeuge auch noch fahren können. Eine Fahrbahn mit solchen Schienen wird Radbelastungen zulassen, die auch den Bau von Triebfahrzeugen und gar Güterwagen auf Pneuräder in wirtschaftlichem Rahmen erlauben, kann doch erwartet werden, daß ein Pneurad auf 100 mm breiten Schienen eine im Verhältnis zum Straßenfahrzeug sehr hohe Lebensdauer erreichen wird. Dem Fahren mit Pneus auf Schienen wird entgegengehalten, daß der Ersatz der Schienen und alles was drum und dran hängt, eine sehr kostspielige Sache sei. Wenn man aber bedenkt, was der Straßenbau alles aufgewendet hat und noch aufwendet, um dem Auto die Grundlage seiner Entwicklung zu schaffen, so ist der Aufwand für die Auswechslung der Schienen, die bei den SBB jetzt schon jährlich auf 130 km Streckenlänge vorgenommen werden muß, nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Fahrbahn und Fahrzeug sind beim Landtransport, sei es auf der Straße oder auf der Schiene, voneinander abhängig. Der Fortschritt des einen Teiles zwingt zum Fortschritt des andern.

Vielleicht wird das zweite Halbjahrhundert der SBB im Zeichen des Pneurades stehen.

F. Halm
I. Sektionschef, Generaldirektion