

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 61 (1974)

Heft: 6: Stadt und Region : Möglichkeiten und Probleme des Verkehrs = Ville et région : moyens et problèmes de transports

Artikel: Prototypen neuer Zugwagen = Prototypes de nouvelles voitures de trains

Autor: D.P.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-87751>

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: 15.01.2026

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

Prototypen neuer Zugwagen

Zur Erhöhung der Attraktivität eines Verkehrsmittels tragen im wesentlichen Faktoren technisch-mechanischer, betriebstechnischer, gestalterischer und finanzieller Natur bei. Als wichtigste können folgende genannt werden: Traktionsart, Transportkapazität, Durchschnittsgeschwindigkeit, Fahrzeit, Fahrplangestaltung, Stationsabstand, Fahrkosten, Innenausstattung und Stationsgestaltung. Trotz der starken Konkurrenz durch das Automobil und das Flugzeug bleibt die Eisenbahn, vor allem auf Mittelstrecken, das komfortabelste, raschste und zugleich wirtschaftlichste Transportmittel. Um die Eisenbahn für die nahe Zukunft attraktiver zu gestalten, haben die Schweizerischen Bundesbahnen interessante Programme in bezug auf Erweiterung des Streckennetzes, Einsatz neuer Züge und Verbesserung des Fahrplans sowie Neugestaltung der Fahrzeuge ausgearbeitet. Während im vorangegangenen Beitrag R. Troillet die Initiativen der SBB auf dem betriebs-technischen Bereich in diesem Zusammenhang dargelegt hat, veröffentlichen wir auf den folgenden drei Seiten einige Prototypen neuer Züge.

D.P.

Neue Städtezugwagen

Die zukünftigen SBB-Städteschnellzüge werden aus vollklimatisierten, mit Querneigeinrichtung für höhere Kurvengeschwindigkeiten ausgerüsteten Einheitswagen Typ III zusammengesetzt sein. Der Zweck der Querneigeinrichtung besteht darin, den Wagenkasten in den Kurven nach innen zu neigen, was bei Kurvenradien über 350 m eine erhöhte Geschwindigkeit

ermöglicht. Der Wagenkasten ist auf dem Prinzip eines selbsttragenden, zellenförmig versteiften Rohres aufgebaut. Wagenkasten und Vollausbau der Erstklasswagen werden von der SIG Neuhausen, der Innenausbau der Zweitklasswagen von den FFA Altenrhein und jener der Speisewagen von der SWS Schlieren produziert.

Prototypes de nouvelles voitures de trains

Ce sont surtout des facteurs techniques, mécaniques, financiers, d'organisation et de présentation qui augmentent l'attrait d'un moyen de transport. Parmi les caractéristiques, il convient de nommer le genre de traction, la capacité de transport, la vitesse moyenne, la durée du trajet, l'horaire, la distance entre les arrêts, le coût du transport, l'aménagement intérieur et celui des gares. Malgré la très forte concurrence de l'automobile et de l'avion, le chemin de fer reste le moyen de transport le plus confortable, le plus rapide et le plus économique, surtout sur les distances moyennes. Pour rendre le chemin de fer plus attrayant dans un proche avenir, les chemins de fer fédéraux ont élaboré de très intéressants programmes touchant l'extension du réseau, la mise en service de nouveaux trains, l'amélioration des horaires et l'aménagement intérieur des voitures. Alors que R. Troillet a présenté les initiatives des CFF dans le domaine de l'organisation technique, nous publions quelques prototypes de nouveaux trains sur les pages suivantes.

D.P.

Nouvelles voitures de trains interurbains

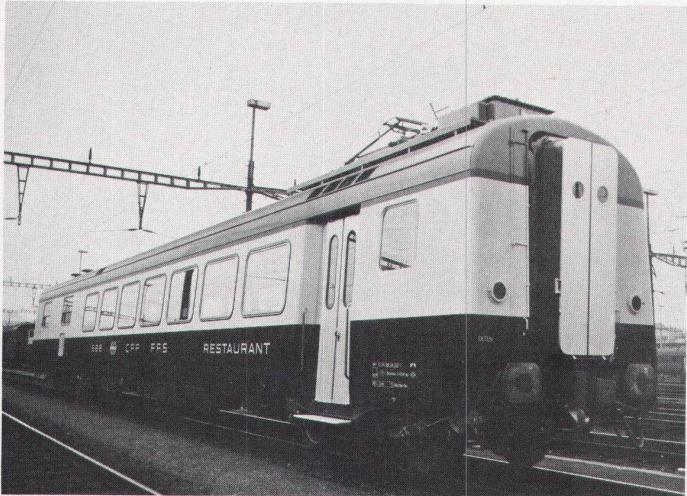
Les prochains trains rapides interurbains des CFF seront composés de voitures unitaires du type III, voitures qui seront entièrement climatisées et à caisse inclinable. Le but du système d'inclinaison latérale est de pencher la caisse du véhicule vers l'intérieur d'une courbe, ce qui permet de rouler à des vitesses plus élevées dans les virages d'un rayon supérieur à 350 m.

Le corps du wagon est construit sur le principe d'un tube autoporteur, renforcé cellulairement. Le corps et l'aménagement intérieur des voitures de 1re classe seront produits par la SIG Neuhausen, l'aménagement intérieur des voitures de 2e classe par la FFA Altenrhein et celui des wagons-restaurants par la SWS Schlieren.



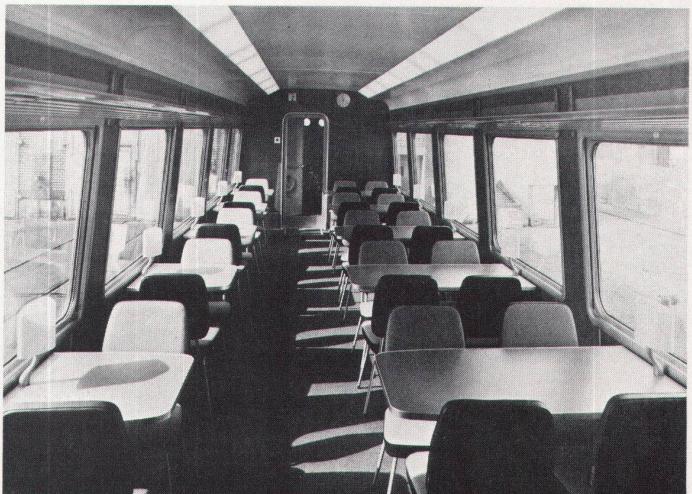
Speisewagen

Baujahr des Prototyps: 1973; erste Serie von 5 Wagen: 1975



Wagon-restaurant

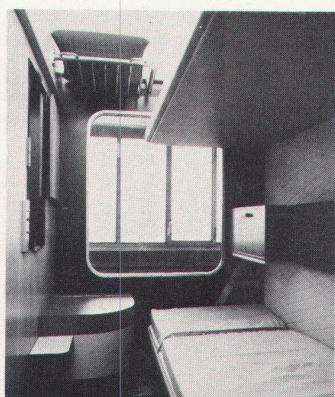
Année de construction du prototype: 1973. Première série de 5 wagons: 1975



Schlafwagen T2S

1971 haben die westeuropäischen Bahnen einen Schlafwagenpool gebildet, mit dem Ziel, die Rollmaterialbeschaffung sowie die Tarifgestaltung international zu koordinieren und durchzuführen. Der Innenraum des von der SWS Schlieren entwickelten Schlafwagentyps ist in 17 zweiplätzige Abteile (Breite 1970 mm, Länge 1223 mm) aufgeteilt. Alle Abteile haben gleichen Grundriss und dieselbe Innen-

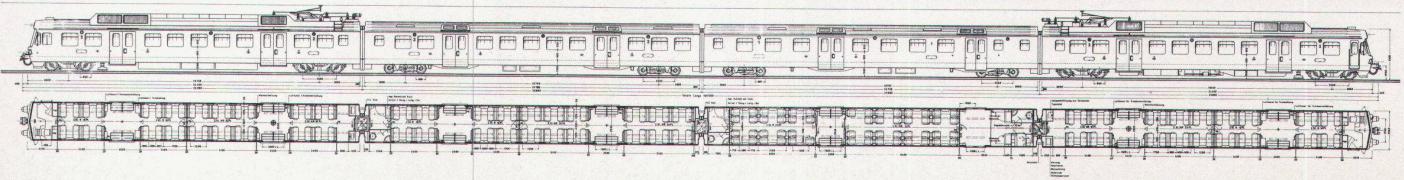
ausstattung, wobei in jedem Abteil ein Doppelsitz und zwei Liegebetten sowie ein Lavabo-Möbel mit Warm- und Kaltwasser eingerichtet sind. Eine Klimaanlage mit Warmwasser-Nachheizung gewährleistet die Einstellung der gewünschten Temperatur. Baujahr: 1974. Fotos: Information und Public Relations SBB, Photodienst; Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG, Schlieren-Zürich.



Vorortszug RABDe 8/16

Der SBB-Triebzug besteht aus zwei von der SWS Schlieren entwickelten Endtriebwagen und zwei nicht angetriebenen Zwischenwagen, die eine Einheit RABDe 8/16 bilden. Die mit Vielfachsteuerung ausgerüsteten Triebzüge können zu Einheiten mit höchstens 4 Triebwagen zusammengekuppelt werden. Diese sind für den Einsatz im Vorortsverkehr bei einer mittleren Haltedistanz von 2500 m und einer Höchstgeschwindigkeit von

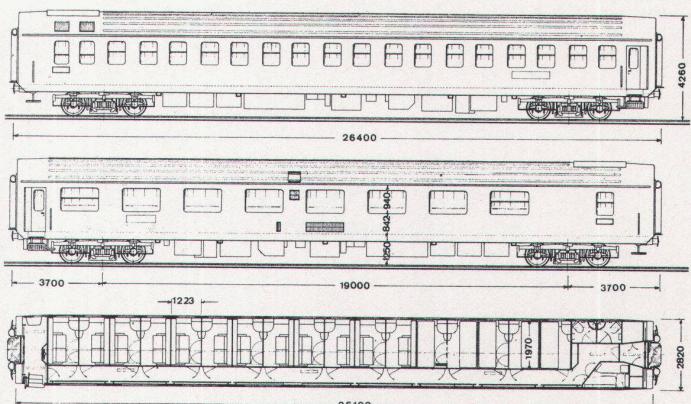
125 km/h bestimmt. Die geforderte hohe Beschleunigung und Geschwindigkeit sowie damit zusammenhängend die grosse Antriebsleistung verlangen für diesen Wagentyp den Leichtbau. Die Personenabteile sind mit Warmluftheizung und zusätzlicher Decken-Druckbelüftung ausgerüstet. Baujahr: 1974. Fotos: Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG, Schlieren-Zürich.



Wagon-lits T2S

Les chemins de fer d'Europe occidentale ont créé, en 1971, une poule de wagons-lits dans le dessein d'effectuer et de coordonner l'acquisition de matériel roulant et le calcul des tarifs. L'intérieur du type de wagon-lits développé par la SWS Schlieren est divisé en 17 compartiments à deux places (largeur 1970 mm, longueur 1223 mm). Tous les compartiments ont la même forme et le même

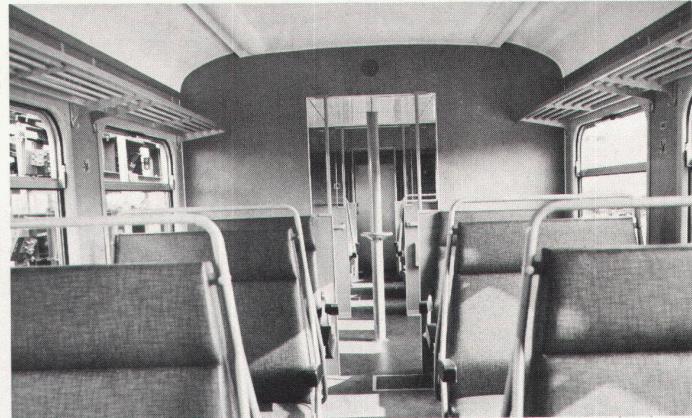
aménagement, chaque compartiment ayant un double siège et deux lits, ainsi qu'un meuble-lavabo avec eau chaude et froide. Une installation de climatisation à chauffage par eau chaude permet d'obtenir la température intérieure désirée. Ce wagon-lits sera construit en 1974.



Train suburbain RABDe 8/16

Ce train moteur des CFF se compose de deux motrices développées par la SWS Schlieren aux bouts de la rame et de deux voitures non motrices, qui forment une rame RABDe 8/16. Une rame à commande multiple peut se composer de 4 motrices au maximum. De telles rames sont prévues pour desservir la banlieue à une vitesse de pointe de 125 km/h, les arrêts étant distants en moyenne de 2500 m. L'accélération et la vitesse

élevée ainsi que la puissance motrice nécessaire à cet effet exigent une construction légère de ce genre de train. Les compartiments de voyageurs sont équipés de chauffage à air chaud et d'une ventilation sous pression, issue du plafond. Ces trains seront construits en 1974.

RABDe 8/16**Pendelzug der EBT, VHB, SMB**

Zur Rollmaterial-Erneuerung auf den Linien der EBT, VHB und SMB (Emmental-Burgdorf-Thun, Vereinigte Hettwiler-Bahnen und Solothurn-Moutier) entschied sich die gemeinsame Bahnverwaltung für attraktive Pendelzug-Kompositionen. Der hier veröffentlichte Prototyp wurde von der SWS Schlieren entwickelt und hergestellt. Die 8 neuen Pendelzüge umfassen 8 Triebwagen, 8 Steuerwagen und 5 Zwischenwagen. Sämtliche Wagenkästen sind in leichter Stahlbauart und in Elementbauweise ausgeführt. Doppeltüren als Schwenk-

schiebetüren (Bauart «Kiekert») wurden erstmals von der EBT für solche Wagen in der Schweiz gewählt. Bei einer Geschwindigkeit von mehr als 5 km/h werden die Einstiegstüren automatisch verriegelt. Wird während des Schliessvorganges ein Fahrgäste zwischen den Türflügeln eingeklemmt, spricht ein Sicherheitsschalter an, der die Türe sofort wieder öffnet. Die Steuerung des Fahrzeugs erfolgt durch eine Befehlsgebersteuerung. Baujahr: 1973. Fotos: Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG, Schlieren-Zürich.

Navette des EBT, VHB et SMB

Au cours du renouvellement du matériel roulant sur les lignes des EBT, VHB et SMB (Emmental-Burgdorf-Thun, Vereinigte Hettwiler-Bahnen et Soleure-Moutier), l'administration commune de ces lignes a décidé de créer des rames de navettes plus attrayantes. Le prototype que nous montrons ici a été développé et construit par la SWS Schlieren. Les 8 nouvelles rames se composent de 8 motrices, de 8 voitures de commande et de 5 voitures intermédiaires. Tous les corps de wagons sont exécutés en éléments assemblables de

construction légère en acier. L'EBT est la première ligne de chemin de fer à avoir des voitures à doubles portes pivotantes coulissantes (système «Kiekert»). Toute vitesse supérieure à 5 km/h verrouille automatiquement les portes d'accès aux voitures; si un passager est coincé entre les battants de porte pendant leur fermeture, un contact de sécurité provoque la réouverture immédiate de la porte.

Traduction: Jeanpierre Bendel

