Zeitschrift: SVZ Revue : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweiz. Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.] = Revue ONST : revue de l'Office National Suisse du Tourisme, des Chemins de Fer Fédéraux, Chemins de Fer Privé … [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1934)

Heft: 7

Artikel: Damit Sie sich wohl fühlen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-772824

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

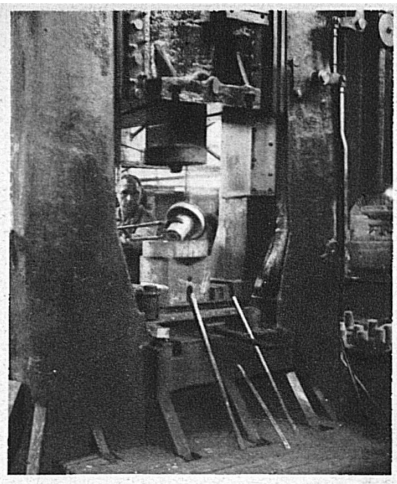
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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

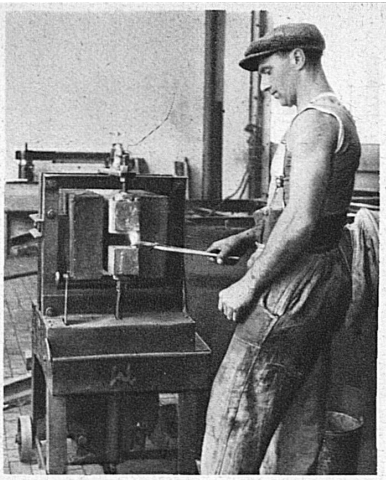
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

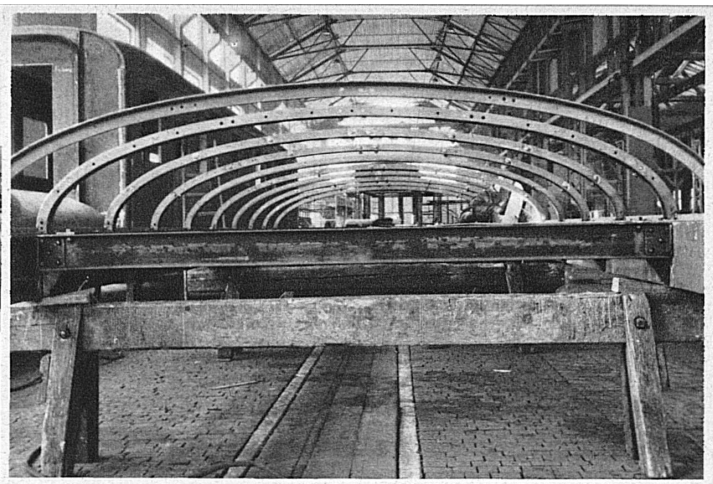
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Ein Puffer unterm Eisenhammer

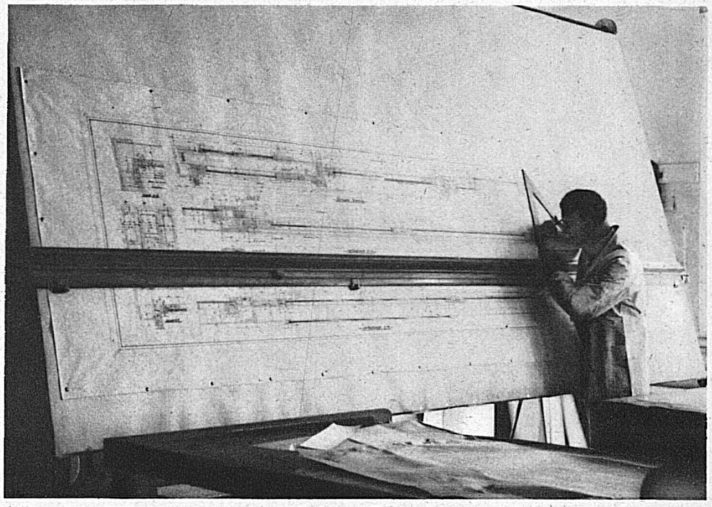


Nieten werden elektrisch zum Glühen gebracht



In der Halle für Gestellbau : ein Dach wird zusammengesetzt

Damit Sie sich wohl fühlen



Wie der Wagen zuerst auf dem Papier entsteht . . .

Wahrhaftig, es ist schon so selbstverständlich und allgemein bekannt geworden, dass wir es oft beinahe vergessen : Etwas Bequemeres, Schmuckeres und Einwandfreieres lässt sich zurzeit überhaupt nicht ausdenken, als es die schweizerischen Eisenbahnwagen verwirklichen. Dafür sind sie auch überall im Ausland berühmt. Ja, und es ist natürlich ganz schmeichelhaft, wenn man irgendwo in einem fremdländischen Bahnhof beobachten kann, wie eingeweihte Leute zuerst den mitgeführten Schweizerwagen aufsuchen und immer wieder erfreut sind über die Bequemlichkeit und Sauberkeit, die sie da vorfinden; für unser Reiseland ist es sogar lebenswichtig, dass die Fremden das Eisenbahnfahren nicht als Mühsal empfinden, sondern geradezu als Wohlbehagen, und schliesslich haben es auch wir selber gern, dass wir schmerzlos sitzen können und nicht gerüttelt werden wie ein Pudding, sondern dass wir ruhig durchs Land gleiten und durch lichtreiche Fenster alles sehen können, kurzum, dass wir in diesen Wagen sicher und sauber aufgehoben sind.

Aber bis es soweit ist . . . ?

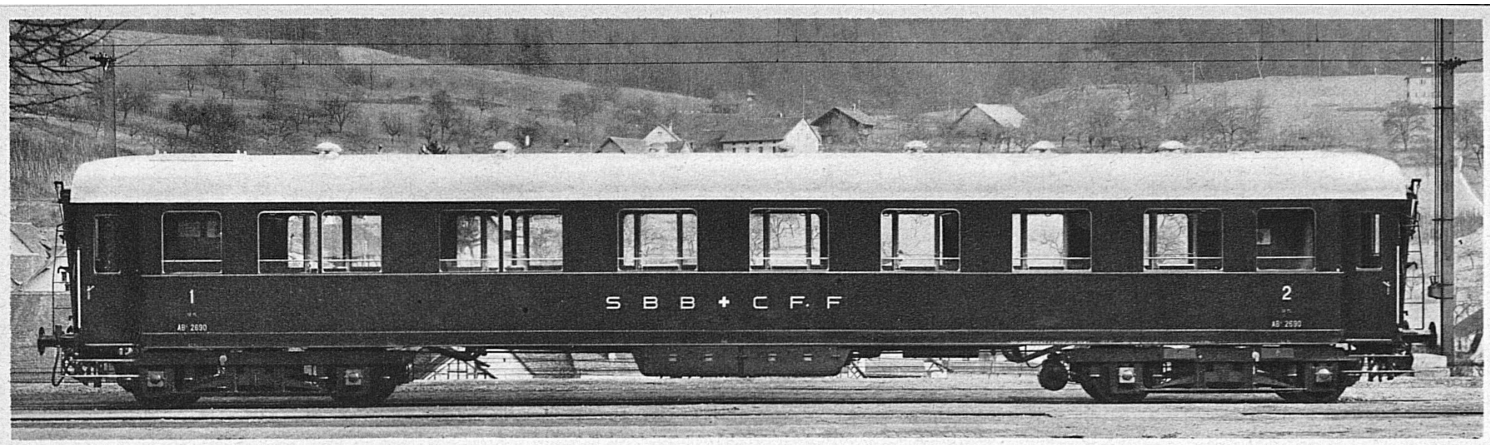
Davon hatte ich wirklich keine blasse Ahnung, bis ich neulich mal meine Nase in eine Waggonfabrik steckte. In Schlieren bei Zürich. Mit eigenen Augen wollte ich mich mal überzeugen, ob die allerneuesten Drittklasswagen tatsächlich mit Lederpolstern ausgerüstet würden ? Stimmt ! Ich sage Ihnen : vierstündige Bahnfahrten werden ein Genuss. Und dann die zweite und erste Klasse, die in Neuhausen verfertigt werden — ich kann mir vorstellen, dass einer einfach nicht rausgehen will, weil es ihm nachher in seiner Villa nicht mehr gefällt, jawohl, so behaglich und elegant ist es in diesen Salons, wo zudem das gerissenste Gemälde an der Wand hängt: das grosse Fenster nämlich, das im überraschungsreichen Wechsel die gesamte Schweizerlandschaft zeigt, links und rechts, denn durch neue Aluminiumkonstruktionen sind die breiten Türpfeiler derart verschmälert worden, dass alles viel lichter und freier ist.

Aber es versteht sich, dass es nicht nur der Dienstbereitschaft gegenüber dem Kunden bedarf, wie sie die Bundesbahnen zumal durch ihre sorgfältigste Aufmerksamkeit, die sie schon immer den Wagenbaufragen gewidmet haben, stets bekundeten — man muss auch leistungsfähige und erstklassige Fabriken haben, die solche höchsten Wünsche in Wirklichkeit umsetzen können. Und das haben wir.

Riesenhaft etwa diese Waggonfabrik in Schlieren, wo ich den ganzen Vormittag herumwandern konnte, bis ich nur in alle Hallen geguckt habe: wo sie an gewaltigen und raffiniert verstellbaren Zeichenbrettern arbeiten, bis die hinterste Schraube im Plan festgelegt ist; wo die Eisen und Hölzer lagern; wo es eine Werkstatt nur für die nötigen Werkzeuge gibt; wo

. . . und die Arbeiter, welche die Zeichnung verwirklichen

Moderne Romantik : Schweisser mit Schutzvisier



Die fahrende Villa !

man in einem Lager alles mögliche und unmögliche findet, was zu einem Wagen gehört, hier die Federn, die unsern Wagenfenstern zur vorbildlichen Wackellosigkeit und leichtesten Verschiebbarkeit verhelfen, dort die Gummiplatten, die bei den Zapfen der Drehachsen eingelegt werden, damit an solch heiklen Stellen nicht Metall auf Metall stösst und der Reisegast dadurch aus seinem Schläfchen gepoltert würde, hier Aschenbecher und Aborttäfelchen — na, ich will nicht weiter aufzählen; aber es ist allerhand, bis so ein Wagen tiptop dasteht, damit der liebe Kunde mit seinen rassigen Bergschuhen die Bänke und Wände verkratzen oder sich sonstwie verewigen kann. Weissglut leuchtet uns entgegen, da wir in die Schmiede kommen, und eine Zange nimmt das leuchtende Stahlstück heraus, jongliert es in die Presse, die mit 1000 Tonnen Druck einsetzt: fertig ist ein Puffer. Auch die gewaltigen Stahlfedern liegen hier, die von Männerhand zu spannen eine gesunde Morgengymnastik wäre!

Und so geht es durch die Dreherei und Fräserei, wo rätselhafte Teile entstehen, die wir erst begreifen, wenn sich in der Halle des Gestellbaues allmählich das Skelett zusammensetzt. Auf Holzböcken liegen die langen Eisenbalken, worauf die Seitenwände gebaut werden. Und Blitze blenden durch die lärmige Halle: das sind die Schweisser, die da stehen und knien und liegen und kraxeln, um überall hinzugelangen; ihre Schutzhauben, die sie beim Arbeiten vors Gesicht halten, erinnern ans Landesmuseum: wie Rittervisiere, dazu die märchenhafte und zuckende Beleuchtung und irgendwo im Wagenrumpf ein unheimliches Eisengedonner . . . !

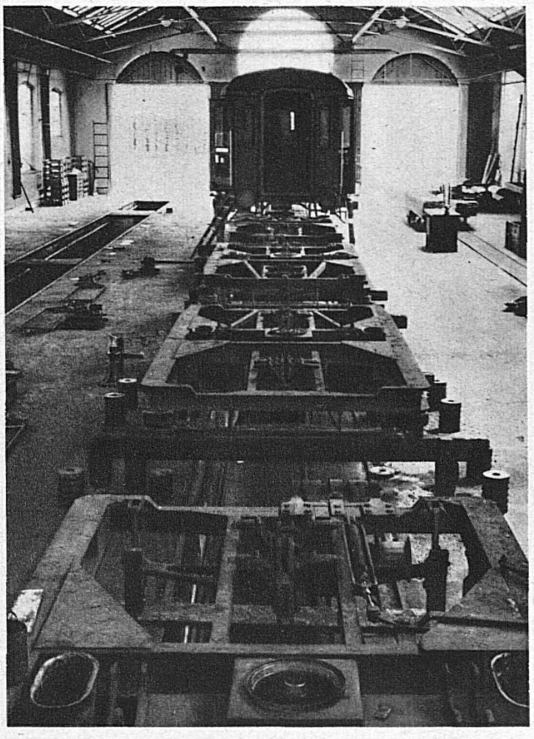
Genietet wird fast nichts mehr, nein, alles wird neuerdings geschweisst und hält dann wie aus einem Stück. Und das kann bedeutungsvoll sein, wenn einmal nicht alles im Geleise bleibt, nämlich bei Unglücken, die bei uns allerdings höchst selten, aber niemals auf dieser Welt ausgeschlossen sind, ja, dann erlebt man auch die grossen Vorteile, dass bei uns längst keine Holzwagen mehr gebaut werden: alles aus Stahlblech, das nicht nur dauerhafter ist, sondern auch unvergleichlich viel schützender; denn was bei Zusammenstössen die meisten Verletzungen verursacht, sind immer die Holzsplitter. So ruht man niemals in Zufriedenheit, und immer wird das Gute noch verbessert: am neuen Drittklasswagen ist die Eingangstüre nicht mehr eine umständliche Drehtüre, sondern eine viel leichtere und raschere Schiebtüre; im Längsgang aber, wo es meistens empfindlich luftet, ist neuerdings eine Schutztüre, so dass auch dieser Gang geheizt und zum Aufenthalt immer angenehm bleibt.

Nebenan setzen sie gerade ein gewölbtes Dach zusammen, das vom Kran gehoben und wie ein Hut auf das Stahlgerippe aufgesetzt wird; jetzt ist das Ganze schon wagenähnlicher, auch wenn das langgestreckte und fenstergelöcherte Ding noch keinen Boden hat, geschweige denn Räder. Aber weiter drüben warten die Unterteile, diese zweiachsigen Drehgestelle, die paarweise einen Wagen tragen — und was dann drunten noch für ein Eingeweide von Röhren ist, das verstehe ich selber nicht. Aber es wird schon stimmen.

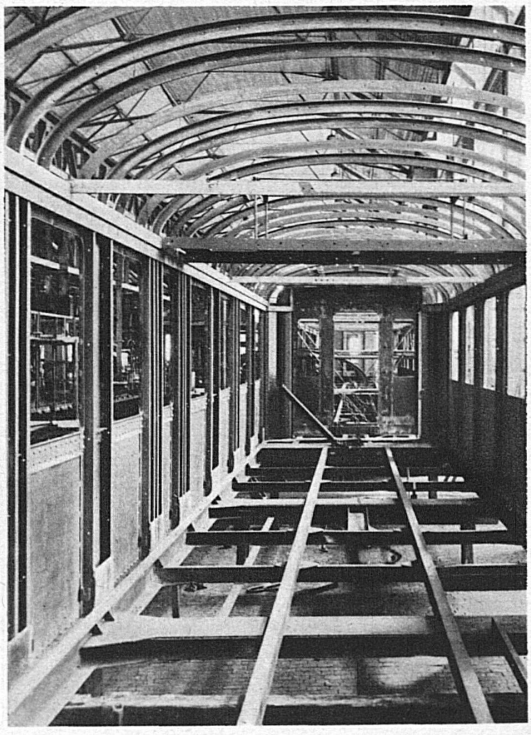
Stiller wird es in einer nächsten Halle, wo die Hölzer verarbeitet werden, die zuerst fünf Jahre draussen in Wind und Wetter gelegen haben; da werden nun wieder die verrücktesten Stücke gemacht, die beim Zusammensetzen aber plötzlich wohlbekannt anmuten: Ach so, was hier ein ganzes Klafter darstellte, das sind alles diese Kopflehnen, wo Sie Ihre Wangen dranschmeicheln. Und aus einem Wald von Brettchen entstehen diese Drittklassbänke — übrigens eine ausgetüftelte Sache, damit Sie nicht zu steil sitzen und nicht mit hohlem Kreuz; anderseits aber kann man diese Bänke nicht in der Art der urgemütlichen Autositze anordnen, weil durch solches Schrägstellen der Rückenlehnen viel Platz verbraucht würde : und Platz ist das Hauptproblem eines Eisenbahnwagens! Jeder Quadratzentimeter Bequemlichkeit kostet!

Was ist denn das? Ein Wagen nur aus Holzlatten und die Flächen mit Tuch ausgespannt ?

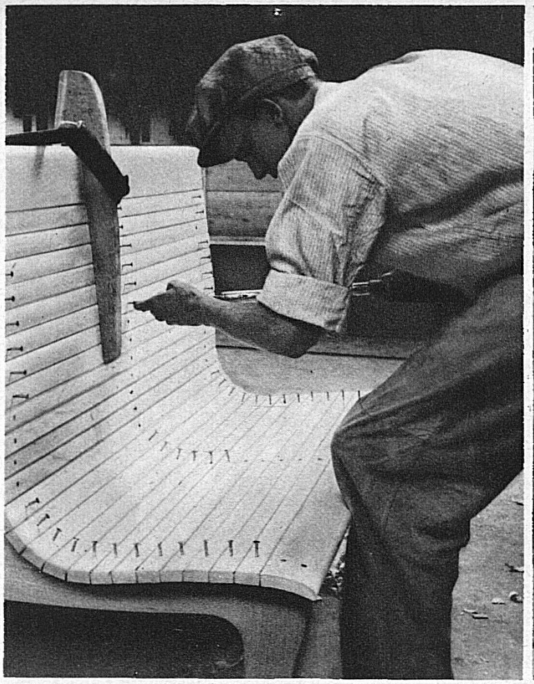
Der neue windgeschützte Wagengang

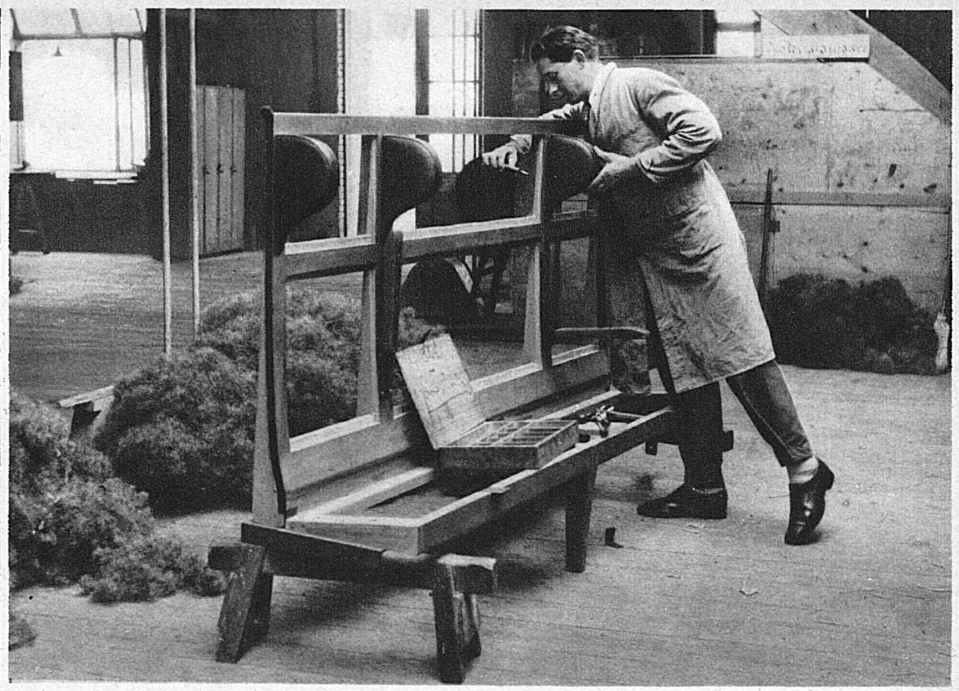


Die Fahrgestelle warten . . .

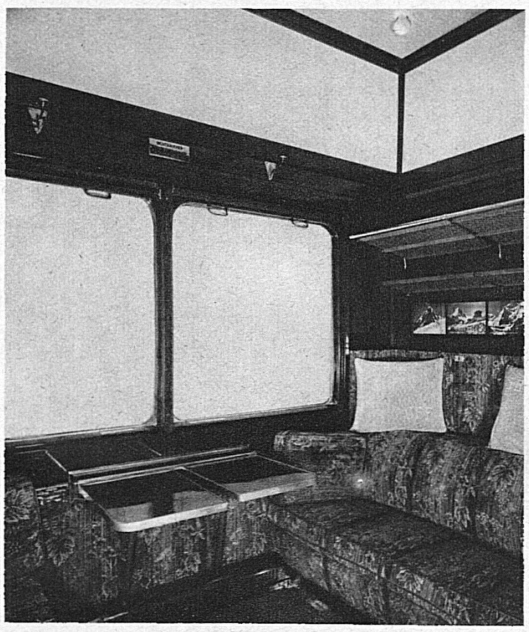


. . . auf das Gerippe, das draufgesetzt wird





Schreiner und Sattler sorgen für Bequemlichkeit – unten und oben



Was haben Sie daran auszusetzen ?

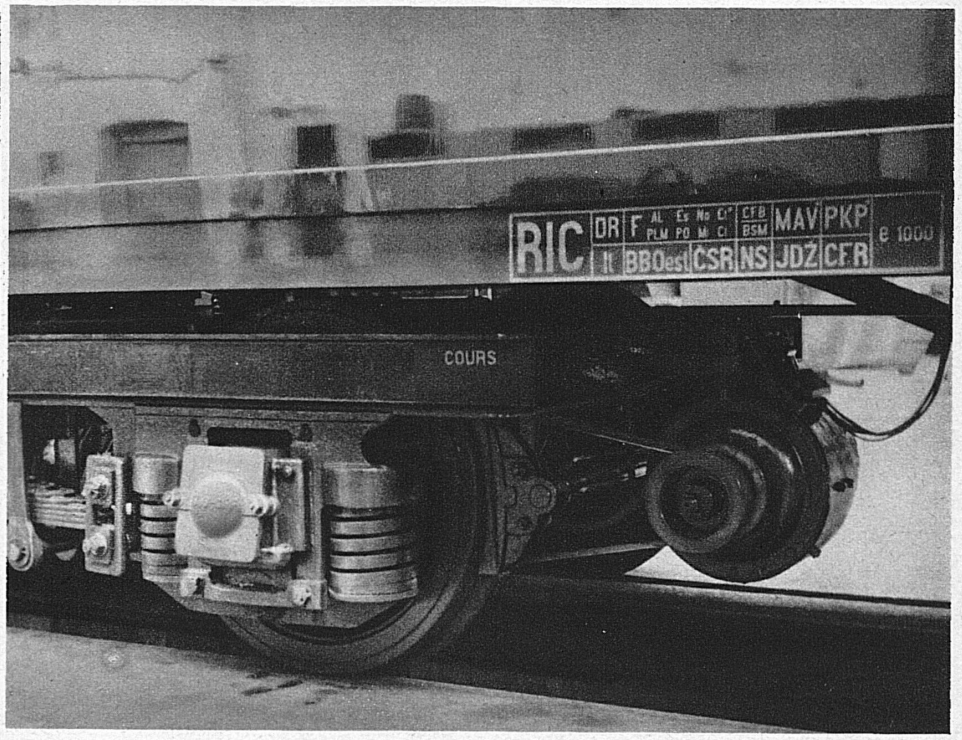
Ein Krisenmodell? Man kann eintreten und wird dann gefragt, ob man dies und das bequem finde, etwa diese Stufen oder jene Anordnung der Bänke. Und wie! Denn das Ganze ist nämlich nur eine Hauptprobe, wo die neuen Pläne einmal in Normalgrösse dargestellt werden, damit man mit den eigenen Körperteilen nachprüfen kann, ob es wirklich bequem ist, was der Ingenieur mit dem Bleistift behauptete. Ja, sie geben sich hier eine rührende Mühe, als würden sie jedesmal einen Wagen bauen — für ihre Liebste.

Dann die Fabrik für Wohlbehagen: die Sattlerei, wo zweitklassige und erstklassige Polster und Lehnen und Stützen hergestellt werden; da liegen sie herum, gleich Angüssen menschlicher Körperteile, von Hinterkopf und Hosenfüllung und Rückenwölbung, alles so allgemein gehalten, dass sich jede halbwegs normale Persönlichkeit einfügen kann. Das ist nämlich nicht leicht, lieber Leser, wo sich doch jeder Fahrgast einbildet, dass dieses Polster gerade nach seiner werten Figur gemessen werden sollte. Tja, man könnte vielleicht drei Abteile machen und draussen anschreiben, so wie mit dem Raucher und Nichtraucher, etwa: Schlank, Vollschlank, Voll. Oder nicht? Aber dann drängen sich wieder alle in « Schlank » — wegen des Prestiges!

mf.

Phot.: Egli, Industriegesellschaft Neuhausen, Wagonsfabrik Schlieren

Der allerletzte Strich ...



... und mit diesem Reisepass steht dem fertigen Wagen ganz Europa offen !