

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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1952)

**Heft:** 1

  

**Artikel:** Die Kreise = Les arrondissements

**Autor:** Marguerat, A. / Wachs, W. / Fischer, W.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-775028>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 05.02.2025

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

# DIE KREISE

## LES ARRONDISSEMENTS

### I

A l'inverse des êtres humains dont le cinquantenaire marque le sommet de la force de l'âge avant l'inéluctable déclin, le 1<sup>er</sup> arrondissement des CFF célèbre son jubilé par le rajeunissement de ses vastes installations et le perfectionnement des services offerts à la clientèle. Et encore, souvenons-nous qu'il est né de compagnies privées à partir de 1855, et que les progrès réalisés à ce jour ne constituent qu'une étape sur la voie infinie du progrès.

Possesseur de grandes et belles lignes, celle du Simplon en particulier, organe de liaison entre la France, l'Italie, la Suisse romande et la Suisse allemande, le 1<sup>er</sup> arrondissement a su tirer le meilleur parti de ses ressources. Ainsi, les trains légers circulent à la vitesse moyenne de 106 km/h entre Lausanne et Genève. En flèche rouge, on y obtient même 116 km/h. Au prochain horaire, le train léger Genève-Lausanne-Milan-Gênes franchira la distance Genève-Brigue de 206 km à la vitesse commerciale de 91 km/h, y compris les arrêts intermédiaires de Morges, Lausanne, Vevey, Montreux, Martigny et Sion, cela confortablement et par tous les temps.

Nous nous plaisons à constater que, d'une façon générale, le 1<sup>er</sup> arrondissement a ouvert ses lignes à de plus nombreux trains légers que ses voisins ne l'ont fait.

Parallèlement à l'accélération et l'intensification de ses horaires, le 1<sup>er</sup> arrondissement poursuit l'exécution d'un imposant programme de doubles voies, la rénovation des ouvrages d'art, bâtiment de gares, bureaux et buffets, la modernisation des installations de sécurité et des appareils de voie, l'extension de son réseau téléphonique selon les dernières découvertes, etc. Le 1<sup>er</sup> arrondissement ne craint pas de construire de nouvelles gares aux marchandises à Genève-La Praille, à Lausanne-Sébeillon, et, demain, il s'attaquera à la nouvelle et indispensable gare de Berne, dont les insuffisances de voies entravent la circulation des trains.

Bref, cent ans d'âge, dont cinquante vécus sous l'égide des CFF, ont modelé un 1<sup>er</sup> arrondissement plein d'allant, de foi en sa mission et d'espoir en l'avenir, et plus désireux que jamais de servir le public de son mieux.

A. Marguerat, Directeur du 1<sup>er</sup> arrondissement

### II

Der Bau von Eisenbahnen darf in Westeuropa seit einigen Jahrzehnten als abgeschlossen betrachtet werden. Trotzdem sehen sich die Bahnverwaltungen von Bauaufgaben nicht befreit; aber diese Aufgaben sind andere geworden. Es gilt heute, die unter viel einfacheren Verhältnissen erstellten Anlagen dem modernen Verkehr anzupassen. Der gewaltigen Zunahme des Verkehrsvolumens und dem Verlangen der Wirtschaft nach immer schnelleren und häufigeren Verbindungen vermögen die



Ing. André Marguerat  
1<sup>er</sup> arrondissement



Ing. Walter Wachs  
Kreis II



Dr. Walter Fischer  
Kreis III

bestehenden Anlagen ohne einen Ausbau nicht mehr zu genügen, wenn die für die Bahnen sprichwörtliche Sicherheit und Zuverlässigkeit gewahrt werden soll. Diese Anpassungen an die neuen Bedürfnisse stellen den Kreis II der Schweizerischen Bundesbahnen vor die nachstehend aufgezählten Aufgaben:

Im Vordergrund steht immer noch der lange vernachlässigte Ausbau unserer Hauptlinien auf Doppelspur. Gegenwärtig ist er auf der Jurafußlinie Olten-Solothurn im Gang, die neben einem starken Personenverkehr den Hauptgüterverkehr der West-Ostrichtung zu bewältigen hat. Ferner wird das zweite Geleise gelegt auf der Strecke Giubiasco-Cadenazzo, auf der die beiden Linien nach Locarno und Luino vereinigt sind und die aus diesem Grunde einen dichten Verkehr aufzunehmen hat. Anschließend daran wird die einzige Doppelspurlücke auf der Gotthardlinie zwischen Melide und Maroggia unter Verbreiterung des Melidammes geschlossen werden. Ein zweites Geleise zwischen Thalwil und Horgen-Oberdorf, als Beginn der Doppelspur zwischen Thalwil und Luzern, ist namentlich zur Entlastung der Strecke Zürich-Thalwil und des Bahnhofes Thalwil dringlich. Im Programm ist ferner die Vervollständigung der Doppelspur auf der sogenannten aargauischen Südbahn, die den gesamten Güterverkehr von Basel nach dem Gotthard aufzunehmen hat und die zwischen Wohlen und Immensee noch eingleisig ist. Auf der Basler Verbindungsbahn steht eine Ausweichstation «Gellert» als erstes Stück der Doppelspur vor der Ausführung.

In einem gewissen Zusammenhang mit den Doppelspuren steht die Ausrüstung von Zwischenstationen mit Zwischenperons und Personenunterführungen. Das Fehlen dieser Anlagen bedeutet betrieblich einen Unterbruch der Doppelspur, für die Reisenden eine Gefährdung und verursacht viele Signalhalte und damit Verspätungen.

Eine weitere wichtige, aber auch kostspielige Aufgabe besteht im Ausbau und in der Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen, die den gesteigerten Verkehr nicht mehr aufnehmen können und daher unwirtschaftlich arbeiten. Notleidend sind im Kreis II namentlich die beiden Grenzbahnhöfe Basel und Chiasso, mit ihren mannigfaltigen Aufgaben, ferner der Bahnhof Luzern und die Güteranlage Olten. Die Erweiterung von Burgdorf steht vor der Vollendung, Langenthal wird folgen.

Die Elektrifikation ist im Kreis II nahezu abgeschlossen. Nach der im Bau befindlichen alten Hauensteinlinie fehlt nur noch die Strecke Cadenazzo-Luino, die im Zusammenhang mit den italienischen Zufahrtlinien nach Luino mit Fahrdrabt ausgerüstet werden wird.

Die größere Fahrgeschwindigkeit und dichtere Streckenbelegung rufen einer vermehrten Sicherung des Zugverkehrs durch den Streckenblock. Unsere Doppelspurstrecken sind alle damit ausgerüstet. Auf den Einspurstrecken mit stärkerem Verkehr wird er nach einem in Ausführung begriffenen Programm in wenigen Jahren eingerichtet sein. Namentlich auf den beiden Gotthardrampen

bestehen immer noch eine ganze Anzahl Eisenbrücken aus der Zeit des Bahnbaues, die, wenn auch inzwischen verstärkt, den erhöhten Belastungen nicht mehr genügen. Mit ihrem Ersatz, der etwa zehn Jahre in Anspruch nehmen wird, ist begonnen worden.

Im Gang ist ferner der Ausbau des überlasteten Bahntelefonnetzes und der Fernschreibeinrichtungen.

Viele Aufnahme- und Dienstgebäude sind – nach bald hundert Jahren – überaltert und ungenügend. Bei ihrem Ausbau oder Ersatz wird darnach getrachtet, sie durch Nebenbetriebe oder vermietbare Räume wirtschaftlich zu nutzen.

Diese summarische Aufzählung, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, zeigt, vor welch großen Bauaufgaben auch der Kreis II der Schweizerischen Bundesbahnen steht; sie läßt aber auch erkennen, daß sehr große Mittel zur Durchführung notwendig sind und wie schwierig das finanzielle Problem zu lösen sein wird.

W. Wachs, Kreisdirektor II

### III

Abgesehen von einigen Bahnen, die einen sehr geringen Verkehr zu bewältigen haben und sich durch Automobillinien ersetzen lassen, wird unser Schienennetz auch in Zukunft ein notwendiges Glied des schweizerischen Verkehrsapparates bleiben. Wohl werden in der Schweiz kaum mehr neue Eisenbahnlinien gebaut werden. Es wäre aber ein Irrtum, anzunehmen, die bestehenden Linien wären durchwegs genügend ausgebaut. Die Verkehrstechnik entwickelt sich auch auf dem Gebiet der Eisenbahnen weiter. Das Rollmaterial und die Betriebsanlagen müssen dieser Entwicklung folgen, sonst kann die Eisenbahn die ihr unter den verschiedenen Verkehrsmitteln zukommende Aufgabe nicht erfüllen. Auch im Hinblick auf die zahlreichen Engpässe, die die Leistungsfähigkeit des Netzes vermindern und Quellen von Zugverspätungen sind, wäre es irrig, anzunehmen, die Anlagen der SBB bedürften keines weiteren Ausbaus.

Zu den Engpässen gehören im Kreis III verschiedene Einspurstrecken. Das Netz des dritten SBB-Kreises, das eine Ausdehnung von 998 km hat, weist erst 304 km Streckenlänge mit Doppelspur auf. Die fehlenden Doppelspuren wirken sich vor allem auf Zürcher Vorortstrecken und auf der internationalen Linie Basel-Buchs nachteilig aus. Zu den Engpässen gehören aber auch die Betriebsanlagen des Zürcher Hauptbahnhofes, die den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen. Auf unserer West-Ost-Transversale ist der Bau der fehlenden Doppelspuren seit Jahren im Gang; finanzielle Schwierigkeiten verlangsamen aber das Tempo sehr. Heute weist die Strecke Zürich-Sargans noch folgende Doppelspurlücken auf: Lachen-Schübelbach und Ziegelbrücke-Unterterzen. Auf der erstgenann-

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 dornenvollen 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 Aufnahmegebäudes, sondern auf der Erweiterung und Verbesserung der Geleiseanlagen. Die Leistungsfähigkeit des Zürcher

Hauptbahnhofes zu steigern ist notwendig sowohl wegen des Vorortverkehrs als auch wegen des Fernverkehrs. Diese Bahnhoffrage berührt 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. Bilderseiten 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 Weltereignisse 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 Dreiaxser 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 Gasbeheizung 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 Dreiaxser, 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, Wasserlosetz, 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 dreiachsigen 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 Stahlkästen; von 1926 bis 1943 entstanden ihrer in sog. schwerer Bauart 521, wovon 229 mit Seitengang für den Auslandsverkehr.

Die Elektrifizierung des Bundesbahnnetzes 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 seither 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 AB4ü, B4ü, BC4ü und C4ü, 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 B4ü, C4ü und der Dr4ü-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 Pneurädern beteiligt. Die 1950

in Betrieb genommenen beiden Pnewagen zweiter und dritter Klasse mit der Bezeichnung Bp4ü und Cp4ü 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 auch die Personenzüge auf den Haupt- und Nebenlinien sowie im Vorortverkehr mit besserem Wagenmaterial ausrüsten 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 epochemachende 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 ihrer Radbelastungen zulassen, die auch den Bau von Triebfahrzeugen und gar Güterwagen auf Pneurädern 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