

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 63 (1976)
Heft: 3: Zug und Flug = Train et vol

Artikel: Neue Bahnwagen im Dienste der Benutzer
Autor: Huber, Verena
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-48564>

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: 16.04.2025

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

Neue Bahnwagen im Dienste der Benutzer

Seit dem Fahrplanwechsel im Frühjahr 1975 sind die neuen Wagentypen des Swiss Express und der internationalen Schlafwagen im Betrieb. Ihre Prototypen sind in «werk/œuvre» 6/74 vorgestellt worden. Ziel der Neuentwicklungen ist eine Konkurrenzfähigkeit mit dem ständig wachsenden Autobahnnetz und den günstigen Flugverkehrsangeboten gewesen. In diesem Sinne gesehen, sind die Komfortansprüche der Benutzer an erster Stelle gestanden. Mit der Neugestaltung ist eine Aktualisierung des Images der Bahn nach modernen Marketinggrundsätzen angestrebt worden. Mit Umfragen unter den Reisenden ist man bestrebt, die Zufriedenheit der Benutzer zu testen. Der Designkritik sei es erlaubt, Bedürfnisfrage und Gestaltungsabsichten in einem grösseren Rahmen zu betrachten.

Der Swiss-Express-Wagen der SBB

Mit der Eröffnung der neuen Heitersberglinie am 1. Juni 1975 ist für die Städteschnellzüge auf der Ost-West-Achse (Rorschach – St.Gallen – Zürich – Bern – Lausanne – Genf) der neue



Typ III: Ausstellungsmodell 1:1 im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

klimatisierte Einheitswagen Typ III eingesetzt worden. Dank der automatischen Kupplung sind diese Wagen als geschlossene Zugkomposition zusammengestellt, die aus 7 Zweitklasswagen mit je 70 Plätzen, einem Speisewagen, 5 Erstklasswagen mit je 46 Plätzen und einem Wagen mit 5 Seitengangabteilen, mit Invalidenabteil und Gepäckraum besteht. Die neuen Wagen sind für eine Querneigeeinrichtung vorbereitet, welche die Möglichkeit schafft, in Zukunft die heutige Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h trotz der kurvenreichen Strecken noch zu erhöhen.

Auffallend an den neuen Zügen ist die orange-beige Farbgebung, die in der Gestaltung des schweizerischen Zugmaterials neue Wege einschlägt. Jede Verkehrsführung bedeutet einen Einschnitt in das natürliche Landschaftsbild, wobei die Bahn, verglichen mit der Strasse, sich

eindeutig besser in die Topographie einfügt. Neben der mehrspurigen, mit einem naturfremden grauen Belag ausgestatteten Autostrasse nimmt sich das durch die Geleiseführung bedingte, schmale, auf Natursteinen gelagerte Bahntrasse direkt bescheiden aus. Noch mehr zugunsten der Bahn verlagert sich dieses Bild für den Reisenden: Während beim Autofahren die Fahrbahn mit den anderen Strassenbenutzern und den unschönen Serviceeinrichtungen das Blickfeld beherrscht, konzentriert sich die seitliche Blickrichtung beim Zufahren auf ein ungestörtes Landschaftsbild. Die grau-grüne Farbgebung des Wagenmaterials unterstrich dieses Understatement der Bahn als Nutzfahrzeug und war ausserdem wartungsfreundlich. Wenn im Strassenverkehr die leuchtenden Farben der Fahrzeuge einen Beitrag zur Sicherheit leisten, so ist das Orange auf den Schienen vorwiegend emotionell bedingt. Die Farbwahl entspricht dem heutigen Modetrend der Konsumenten ohne sachliche Aussage innerhalb eines Gesamtkonzeptes, wie dies zum Beispiel bei den holländischen Bahnen der Fall ist.

Das Innere des neuen Wagentyps zeichnet sich durch eine grössere Transparenz aus, was dem Bedürfnis nach Volumen und Weite entspricht. Die Grossraumwirkung entsteht vor allem durch die konsequente Anwendung der Längsgepäckträger, die bisher nur in der ersten Klasse üblich gewesen sind. Eine weitgehende Verglasung der Zwischenwände und der Türen ermöglicht den freien Durchblick in der Längsrichtung.

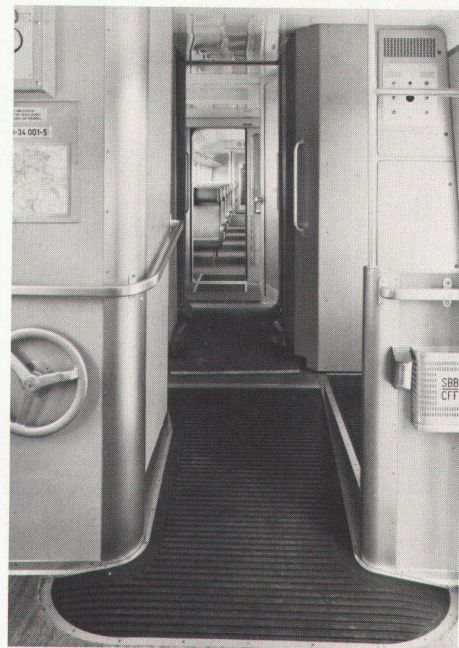
Eine wesentliche Erleichterung erfährt der Passagier mit Reisegepäck in den neuen Zugkompositionen durch die Verbreiterung des Zwischenkorridors, die Automatik der Abteiltüren und den Verzicht auf Stirnwandtüren.

Der durch die Querneigeeinrichtung bedingte Längsknick mit nach oben konisch verlaufenden Seitenwänden ist auch im Innenraum spürbar und hat die Aufstellung einer Bestuhlung erschwert. Diese ist in Form von Einzelsitzen mit Abstand von der Wand montiert worden. Die Sitztypen sind in beiden Komfortklassen ähnlich konzipiert und zwingen durch ihr vorgeformtes, ergonomisch begründetes Profil der Rückenlehne zu einer aufrechten Sitzhaltung. Während in der zweiten Klasse kein Platz für eine mittlere Armstütze besteht, ist diese bei den Erstklassitzen ein zusätzliches Hindernis. Das senkrecht verstellbare Kopfkissen passt sich wohl der Körpergrösse, nicht aber den verschiedenen Sitzhaltungen an. So fällt es kaum mehr auf, dass die geringe Distanz zwischen den seitlichen Kopfstützen, mit der sich die Form des Sitzes dem Wagenquerschnitt anpasst, eine schräge Haltung verunmöglicht. Im Gegensatz zum Prototyp hat man auch in der ersten Klasse auf die Verstellbarkeit der Sitze verzichtet.

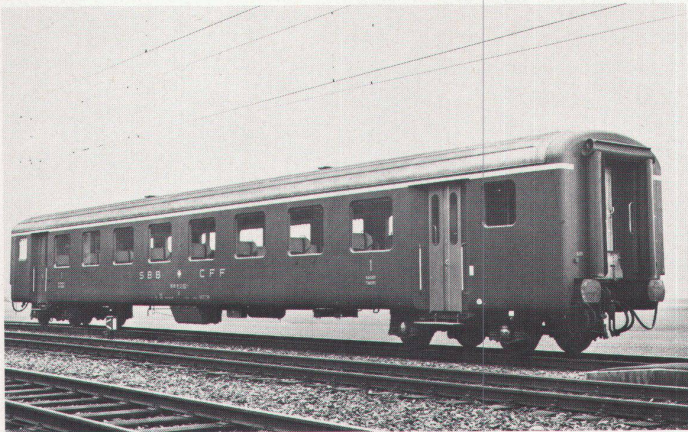
Damit übertrifft die Unbequemlichkeit beinahe diejenige der Flugzeugsitze – ein Vergleich, der, offenbar durch das Konkurrenzdenken provoziert, nicht allzufern liegt.

Durch die Farb- und Materialwahl hat man offensichtlich eine wohnliche Atmosphäre angestrebt. Analog dem im Innenausbau der siebziger Jahre registrierten Trend zum Teppich von Wand zu Wand sind in beiden Klassen textile Bodenbeläge verlegt worden, deren hygienische Qualität sich erst mit der Zeit bestätigen dürfte. Während beim Prototyp des Erstklasswagens die Wände noch mit Furnierplatten aus kanadischer Ulme verkleidet worden waren, hat man sich bei der Serienausführung für die billigeren Kunstharzplatten mit Holzimitation entschlossen. Für den Möbelbezug der ersten Klasse hat man einen strapazierfähigen Wollstoff gewählt, für den der zweiten Klasse ein luftdurchlässiges Kunststoffmaterial mit strukturierter Oberfläche, die ein Gewebe vortäuscht. Die zahlreichen Aluminiumteile sind in der zweiten Klasse natureloxiert, in der ersten Klasse in einem Goldton eingefärbt.

Mit diesen Elementen des Innenausbau dürfte der Wagenraum dem Zeitgeschmack des Reisepublikums entsprechen – zu einer eigenständigen Imagebildung fehlt ihm jedoch die formale Prägnanz; dies um so mehr, als auch der oft etwas unbeholfen angebrachte Bilderschmuck an den Wänden der alten Wagen der allgegenwärtigen musikalischen Berieselung in Anlehnung an den «Duft der weiten Welt» hat weichen müssen. Die Meldung der Ankunft der neuen Züge wird auf den Bahnhöfen und im



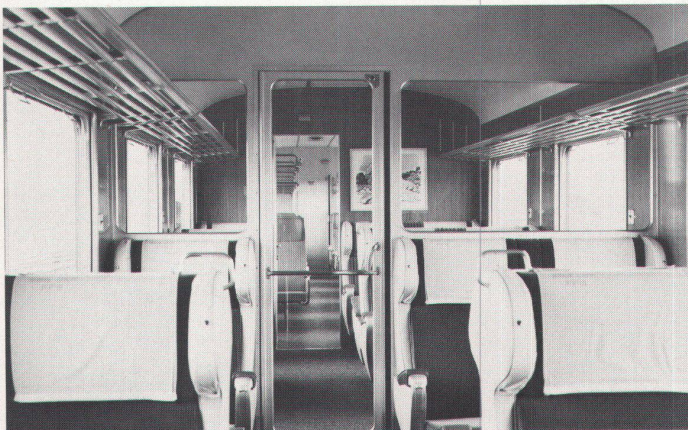
Typ III: Wagenübergang ohne Türen



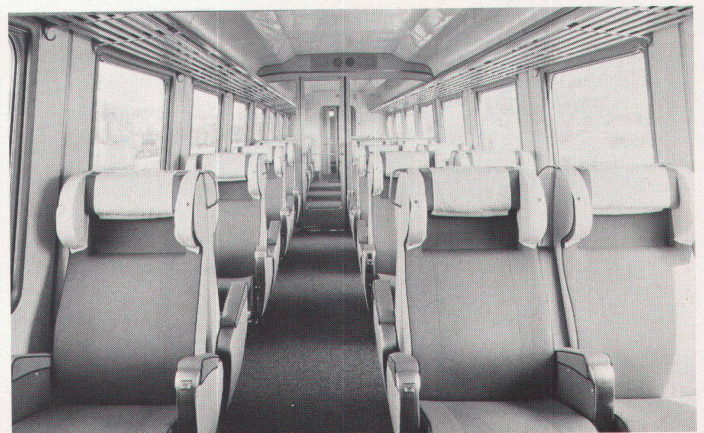
Einheitswagen Typ II, 1965



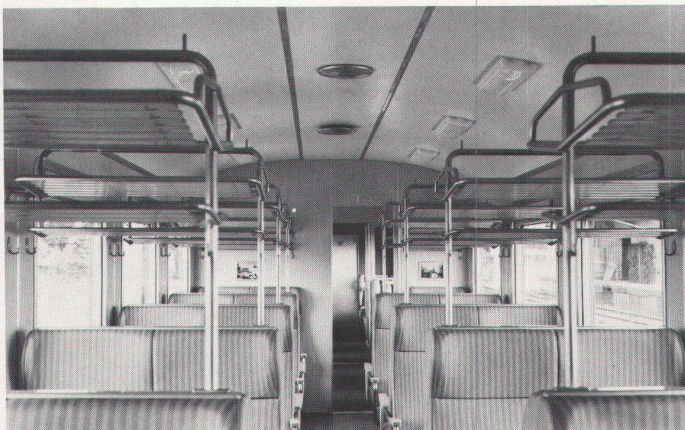
Einheitswagen Typ III, 1975



Typ II, 1. Klasse



Typ III, 1. Klasse (Prototyp mit verstellbaren Sitzen)



Typ II, 2. Klasse (Fotos zu Typ II: SBB)



Typ III: 2. Klasse (Fotos zu Typ III: SIG, Neuhausen)

Wageninnern durch einen Gongschlag eingeleitet wie die Aktionsverkäufe in einem Supermarket. Der neue Zug spricht die Sprache der Konsumenten der siebziger Jahre.

Eine Umfrage unter den Reisenden bestätigt denn auch den Erfolg der neuen Gestaltungslinie. Der Komfort und die Gestaltung der neuen Züge stösst auf Anerkennung. Eine gewisse Kritik äussert sich nur gegenüber der mangelhaften Verstellbarkeit der Sitze und Armlehnen in der ersten Klasse. Klimaanlage und Musikberieselung werden als angenehm empfunden.

In einer Zeit, da die Eisenbahnnostalgie

hohe Wellen schlägt, ist man versucht, die Imagination von Komfort und Lebensstil in den Anfängen des Bahnzeitalters mit den heutigen Wunschvorstellungen zu vergleichen, und wir fragen uns, ob es für ein Unternehmen der richtige Weg sei, den modischen Tendenzen der Massenzivilisation zu folgen, statt mit echten Leitbildern einen eigenen kulturellen Beitrag für die Allgemeinheit zu leisten.

Der Schlafwagen T2S

Die neue Bezeichnung TEN (Trans-Europäer Nacht) soll in Anlehnung an das gut eingeführte

TEE-Konzept die Bedeutung der europäischen Schlafwagenverbindungen hervorheben. Gleichzeitig mit der Einführung der neuen Bezeichnung und des entsprechenden Signets sind auch die neuen Wagen des Typs T2S in Betrieb genommen worden. Erstmals hat sich die Schweiz an der international koordinierten Entwicklungsarbeit beteiligt.

Das Rollmaterial ist Eigentum der nationalen Bahnunternehmen und wird an die Internationale Schlafwagengesellschaft zur Bewirtschaftung vermietet. Die Schlafwagen der SBB verkehren auf den Strecken Basel-Wien und Schaffhausen-Rom. Die Schlafwagenverbin-



Schlafwagen T2S, Seitengang

dungen bilden eine echte Alternative zu den Flugverbindungen. Die Preiszuschläge entsprechen den Aufwendungen für eine Hotelnacht, weshalb auch die Komfortansprüche relativ hoch sind.

In den meisten alten Schlafwagen sind die Abteile mit drei Betten übereinander ausgerüstet. Eine Kabine zu dritt kann mit einem Billett zweiter Klasse bezogen werden, eine solche zu zweit oder allein jedoch nur mit einem Billett erster Klasse. Für den Zuschlag ist ein von der Distanz abhängiger Kabinenpreis massgebend, der je nach Belegung aufgeteilt wird. Im Vergleich mit dem Hotelgewerbe zahlt man im Schlafwagen also einen Zimmerpreis, nicht einen Bettpreis. Der neue Schlafwagentyp T2S



T2S, Abteil in Nachtanordnung

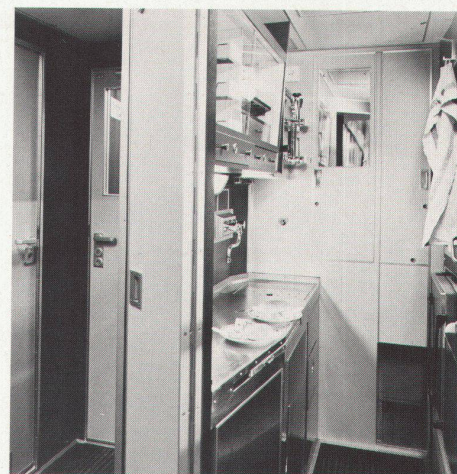
ist nun nur noch mit Zweierkabinen in reduzierter Breite ausgerüstet. Im Gegensatz zur Entwicklung scheint jedoch die internationale Koordination der Preisgestaltung noch nicht zu funktionieren.

Entspricht eine Reise im neuen Schlafwagen einem erstklassigen Komfort? Formale Gestaltung und Farbgebung bewegen sich im Rahmen moderner Erstklasshotels: warme Braun- und Beigetöne an Boden, Wänden und Decke, rote Akzente beim Mobiliar. Die funktionelle Gestaltung hatte die extremen Anforderungen einer Mehrzweckeinrichtung auf kleinstem Raum zu bewältigen – eine reizvolle Aufgabe für jeden Designer.

Die Abfahrtszeiten der Schlafwenzüge liegen meistens zwischen 20 und 21 Uhr. Obwohl der Reisende unter anderen Umständen um diese Zeit wohl noch kaum zu Bett geht, sind die Betten beim Bezug der Kabinen in der Regel bereits für die Nacht vorbereitet. In einer Einerkabine kann man sich aufs Bett setzen – in einer Zweierkabine ist dies unbequemer, da zu der Beengung durch das obere Bett noch die Leiter einen Teil der ohnehin kleinen Freifläche einnimmt. Mit viel Gepäck, das möglicherweise gerade den Ausschlag zugunsten einer Zug- statt einer Flugreise gegeben hat und das auf einem kleinen Gepäckrost und unter dem Bett verstaut werden muss, dürfte es nahezu beängstigend werden.

Schlafwenzüge haben meistens keinen Speisewagen. Deshalb halten sich die meisten Passagiere noch einige Zeit im schmalen Korridor auf und weichen, wenn Leute passieren, in die offene Kabinentüre aus. Der Dienstbegleiter ist mit administrativer Arbeit und mit dem Servieren von Getränken und einfachen Speisen voll beschäftigt. Sein Arbeitsplatz ist ein kleines Office am Ende des Korridors, das ihm – im Gegensatz zu den älteren Wagentypen – den Überblick über den ganzen Korridor ermöglicht.

Die eingesammelten Ausweise werden in einer kleinen Schublade aufbewahrt. In Schrank-



T2S, Office



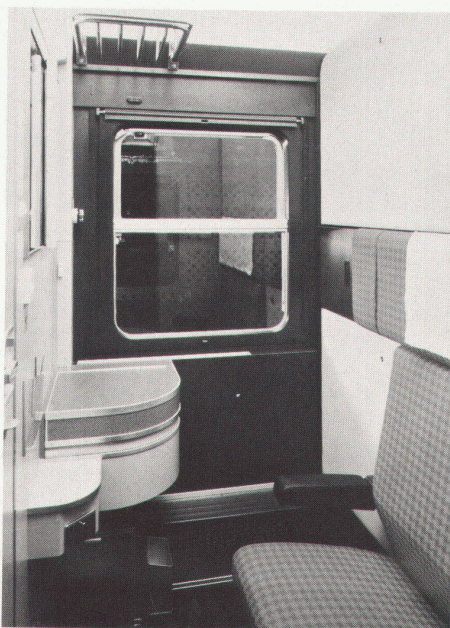
T2S, Office: links Halterahmen für Kochplatte; Klappsitz und Drehtisch als Arbeitsplatz eingerichtet, Bett für Dienstbegleiter aufgeklappt (Fotos zu T2S: Schlieren)

einbauten ist ein minimales Kücheninventar versorgt. Dagegen ist der Platz für die Getränke und die Esswaren viel zu klein, so dass diese in einer freien Kabine gelagert werden. Bei einer Vollbesetzung wird dies um so problematischer, da die Bedienung mit steigender Belegung ebenfalls zunimmt.

Nach dem Service wird das Office als Ruheplatz des Dienstbegleiters eingerichtet. Ein Klappsitz und ein Ausschwenktisch ergeben einen Arbeitsplatz. Durch Verlängerung der Sitzfläche entsteht ein Ruhebett. Damit ist jedoch die Bedienung des Office blockiert, so dass der ganze Ruheplatz wieder abgebrochen werden muss, will ein Passagier zu ungewohnter Stunde eine Dienstleistung aus der Küche.

Am Morgen wird die Schlafkabine durch Hochklappen der Betten in ein Sitzabteil umgewandelt. Wegen der geringen Abteillbreite ist es jedoch nicht möglich gewesen, die Sitzbank neben dem Waschtisch bis zum Fenster zu ziehen, so dass der beliebte Fensterplatz wegfällt. Die Details der Einrichtungselemente, wie zum Beispiel die der Waschtischabdeckung, entsprechen nicht der Eleganz des Wagendesigns. Es bleibt der Eindruck, dass hier die Entwicklung mit unterschiedlicher Sorgfalt an die Hand genommen worden ist.

Verena Huber



T2S, Abteil in Tagesanordnung