

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **101/102 (1933)**

Heft 20

PDF erstellt am: **10.07.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Neue schweizerische Eisenbahnwagen-Entwürfe. — Die „Bonifica integrale“ Italiens. — Neue Wohnhäuser der Architekten Laubi & Bosshard, Zürich. — Stadioneubau Radio Zürich. — Ein geschweisster Walzeisen-Transport-Kran. — Gedanken zur europäischen Güterzug-Bremse. — Lichtbogenventil für hohe Spannung und Durchgangsleistung. — Neuzzeitliche Fäkalien- und Schmutzwasserpumpen. — Mitteilungen: Registrierinstrument für die elektrische Scheinleistung. Obering. Carl

Böhi 25 Jahre Rheinbauleiter. Neue Schienenomnibusse der französischen Staatsbahnen. Brennkrafttechnische Gesellschaft. Basler Rheinhafenverkehr. Ausstellung für Strassenbau in London. — Nekrologe: Prof. Dr. Philipp Forchheimer. — Wettbewerbe: Erweiterungsplan der Stadt Bern. Markthalle in Vevey. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

Band 102

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 20

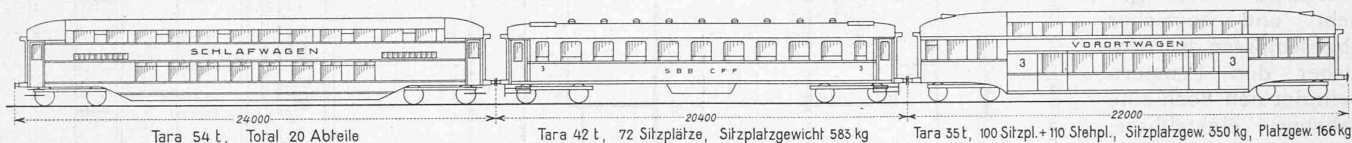


Abb. 5. Vergleich zweigeschossiger Wagenbauarten der S. W. S. mit normaler Bauart eines modernen Seitengangwagens III. Kl. — Masstab 1 : 350.

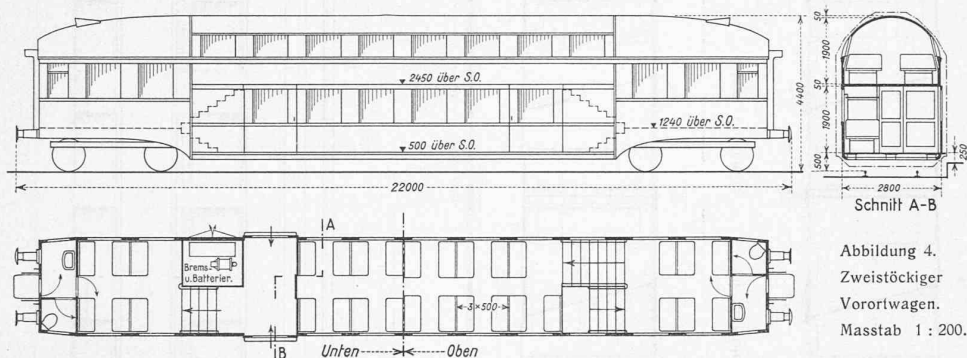


Abbildung 4. Zweistöckiger Vorortwagen. Masstab 1 : 200.

Der Wagen ist ein Drehgestellwagen. Der Wagenkasten ist gegen die Schienen doppelt abgedefert. Die Stützpunkte der Federn, Gleitflächen und die Drehpannen ruhen ausserdem noch auf starken, armierten Gummiplatten. Der Kasten wird in Baustahl als geschweisste Röhren-Konstruktion durchgeführt. Leichtmetall findet bei der Innenausstattung, Beschlägen usw., wo immer möglich ausgiebige Verwendung. Der Wagenkasten ist, ähnlich wie

**Neue schweizer. Eisenbahnwagen-Entwürfe.**

Von Obering. MAX KLIESCH, Schlieren-Zürich.

**SCHLAFWAGEN MIT EINBETT-ABTEILEN.**

Schon lange beschäftigt man sich mit der Aufgabe, bei Schlafwagen jedem Fahrgast ein eigenes Abteil zur Verfügung zu stellen. Dafür sind zwei Grundlösungen aufgetreten: Man hat entweder die Betten in der Längsrichtung des Wagens angeordnet oder quer dazu. Letztgenannte Anordnung hat gegenüber der Längslage den Vorteil, dass der Reisende bei der Fahrt über Steigungen kein körperliches Unbehagen empfindet, ausserdem ist es auch bei den durch das Profil gegebenen Abmessungen der Wagen möglich, mehr Betten einzubauen, als bei Längslage.

Die bisherigen Lösungen müssen eine Reihe grösserer Misstände in Kauf nehmen, deren schlimmster im unbequemen Zugang zu den Oberabteilen besteht. Dazu kommen schwere Verkehrsmöglichkeit in der Längsrichtung des Wagens und ungenügende Raumverhältnisse im einzelnen Abteil, insbesondere was die Abteilhöhe anbelangt. Bei allen bisher aufgetauchten Vorschlägen, von denen die meisten jedoch wegen ihrer Misstände praktische Ausführung nicht gewonnen haben, zwingt man die Benützer der oberen Abteile, besondere Leitern oder Treppen zu erklimmen. Diese müssen bei den gegebenen Verhältnissen nicht nur schmal, sondern auch sehr steil sein, münden zum Teil störend in den Verkehrslängsgang des Wagens hinein und stellen für den Benützer der oberen Abteile, in die sie wiederum schachtartig hineinragen, eine dauernde Gefahr dar. Der Grundfehler der sämtlichen bisher gemachten Vorschläge mit Querabteilen liegt darin, dass man alle Abteile, sowohl die der unteren wie auch der oberen Reihe, von ein und demselben Gang aus, sei es unmittelbar, sei es über Treppen oder Leitern, zugänglich macht.

Hier setzt grundlegend bessernd die Bauart der Schweiz. Wagons- und Aufzügefabrik A.-G. Schlieren-Zürich dadurch ein, dass die Abteile an zwei in der Querrichtung und in der Höhe versetzten durchgehenden Längsgängen angeordnet sind (Abb. 1). Dadurch teilt sich der Verkehr zu den oberen und untern Betten unmittelbar von der Plattform aus und es erreicht jeder Fahrgast sein Abteil unmittelbar von dem jeweiligen Längsgang aus, ohne dass er Steiltreppen oder Leitern erklimmen müsste, sodass das Betreten und Verlassen des Abteils auch bei fahrendem Zug gefahrlos ist.

bei Tiefganggüterwagen, zwischen den Drehgestellen bis auf die zulässige Entfernung von Schienenoberkante heruntergebaut, und gliedert sich sofort von den Einsteigplattformen aus in zwei Stockwerke mit je einem an den Aussenwänden des Wagens liegenden Gang mit den zugehörigen Abteilen.

*Das untere Stockwerk.*

Der Seitengang führt zunächst in Plattformhöhe über die Drehgestelle. Neben diesem Teil des Ganges und anstossend bis an die ersten unteren Abteile sind zwischen dem Fussboden des oberen Stockwerkes und dem Plattformfussboden links die Ofenanlage mit dem Kohlenbunker, die Warmwasserheizung, der Pumpenraum für eine kleine Druckpumpe zur zwangsläufigen Heizwasserzirkulation, ein Geräteschrank und ein Raum für die Luftbremseinrichtung eingebaut. Rechts sind Wäscheschränke, ein Raum für die Bremseinrichtungen und elektrischen Akkumulatorenbatterien vorhanden. Hinter den Drehgestellen führt je eine bequeme Treppe zum unteren Gang, an dem acht Abteile auf gleicher Bodenhöhe anschliessen.

Jedes Abteil enthält für den Tag eine bequeme Chaiselongue mit Rückenpolster, Arm- und Kopfpolstern, genügend Raum darunter für Coupékoffer, darüber Gepäcknetze, Waschoilette mit Tischdeckel, Toilettenspiegel und ein kleines Schränkchen, Klappstisch vor dem Fenster und Fusstütze, um liegestuhlartig am Fenster reisen zu können.

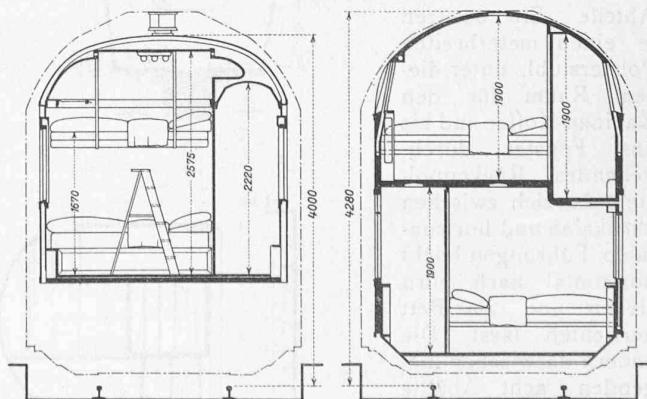


Abb. 1. Vergleich der bisherigen Schlafwagen-Anordnung (links) mit der zweistöckigen Bauart Schweiz. Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren. — 1 : 80.