

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 44 (1950)
Heft: 16

Rubrik: Eisenbahnwagen auf Gummirädern

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.](#)

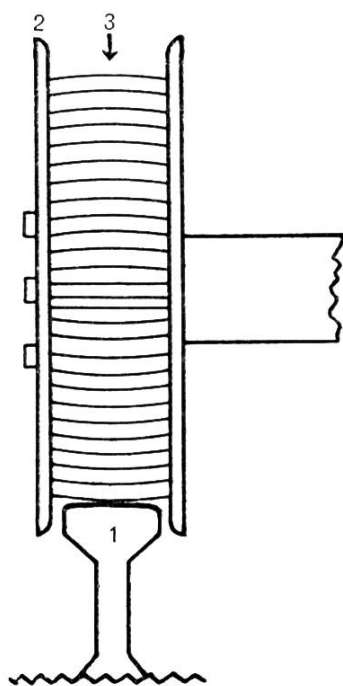
Download PDF: 09.03.2025

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

bissen) in Europa; nur sehr reiche Leute und Fürsten konnten sich Kartoffeln leisten. Bald aber erkannte man, daß die Kartoffel überall wachsen kann und sehr nahrhaft ist. So wurde sie in ganz Europa angebaut, oft mit staatlicher Hilfe. Heute ist die Kartoffel ein sehr wichtiges Nahrungsmittel in der halben Welt. Es kommt neben dem Brot an zweiter Stelle. Wer nicht viel Geld hat, weiß, wie froh er ist um die Kartoffel, auch in der Schweiz. Was hätten wir während des Krieges gemacht ohne die Kartoffel? LM.

Eisenbahnwagen auf Gummirädern

Frankreich hat schon lange Eisenbahnwagen auf Gummirädern. Man nennt sie Micheline (sprich Mischlin!). Sie fahren sehr weich, ohne allzu stark zu schaukeln, so daß der Reisende kaum «seekrank» wird. Sie haben außerdem den großen Vorteil, daß der Wagen geschont wird, weil die Gummiräder die Stöße auf den Schienen weich abfangen. Bei den Eisenrädern dagegen wird das Gestell durch die Stöße fortwährend erschüttert. Schrauben lockern sich, gehen verloren, es entstehen Risse, Brüche und so weiter, es gibt viele Reparaturen, und der Wagen hat eine kürzere Lebensdauer als der Pneuwagen.



1. Schiene
2. Eiserner Spurkranz
3. Vollgepumpter Gummireifen mit Querrillen

Eisenrädern dagegen wird das Gestell durch die Stöße fortwährend erschüttert. Schrauben lockern sich, gehen verloren, es entstehen Risse, Brüche und so weiter, es gibt viele Reparaturen, und der Wagen hat eine kürzere Lebensdauer als der Pneuwagen. Und während man bei der Fahrt durch Tunnels auf Eisenrädern bei offenen Fenstern fast wahn-sinnig wird vom Lärm und bei geschlossenen Fenstern kaum miteinander reden kann, gleitet die Micheline sanft und fast geräuschlos dahin wie ein Schlitten. In Frankreich fährt sie mit Dieselantrieb (Oelmotor). 120 km Stundengeschwindigkeit sind normal.

Gegenwärtig werden auf der Strecke Bern-Thun Pneuwagen ausprobiert. Jeder Pneuwagen hat zwei Fahrgestelle, und jedes Fahrgestell hat fünf Räderpaare, macht also insgesamt 20 Räder pro Wagen; siehe Skizze! Die Pneuräder können sehr leicht ausgewechselt werden.

Glücken die Probefahrten, so werden weitere Pneuwagen hergestellt. Die Pneuwagen werden das Reisepublikum anziehen, so wie es seinerzeit der Rote Pfeil tat. Und damit wird die Bundesbahn punkto Fahrkomfort (= Bequemlichkeit) und Schnelligkeit konkurrenzfähiger gegenüber dem Autocar. Gf.