

Prototypen neuer Zugwagen = Prototypes de nouvelles voitures de trains

Autor(en): **D.P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **61 (1974)**

Heft 6: **Stadt und Region : Möglichkeiten und Probleme des Verkehrs =
Ville et région : moyens et problèmes de transports**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-87751>

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.

Prototypen neuer Zugwagen

Zur Erhöhung der Attraktivität eines Verkehrsmittels tragen im wesentlichen Faktoren technisch-mechanischer, betriebstechnischer, gestalterischer und finanzieller Natur bei. Als wichtigste können folgende genannt werden: Traktionsart, Transportkapazität, Durchschnittsgeschwindigkeit, Fahrzeit, Fahrplangestaltung, Stationsabstand, Fahrkosten, Innenausstattung und Stationsgestaltung. Trotz der starken Konkurrenz durch das Automobil und das Flugzeug bleibt die Eisenbahn, vor allem auf Mittelstrecken, das komfortabelste, rascheste und zugleich wirtschaftlichste Transportmittel. Um die Eisenbahn für die nahe Zukunft attraktiver zu gestalten, haben die Schweizerischen Bundesbahnen interessante Programme in bezug auf Erweiterung des Streckennetzes, Einsatz neuer Züge und Verbesserung des Fahrplans sowie Neugestaltung der Fahrzeuge ausgearbeitet. Während im vorangegangenen Beitrag R. Troillet die Initiativen der SBB auf dem betriebstechnischen Bereich in diesem Zusammenhang dargelegt hat, veröffentlichen wir auf den folgenden drei Seiten einige Prototypen neuer Züge.

D.P.

Neue Städtezugwagen

Die zukünftigen SBB-Städteschnellzüge werden aus vollklimatisierten, mit Querneigeeinrichtung für höhere Kurvengeschwindigkeiten ausgerüsteten Einheitswagen Typ III zusammengesetzt sein. Der Zweck der Querneigeeinrichtung besteht darin, den Wagenkasten in den Kurven nach innen zu neigen, was bei Kurvenradien über 350 m eine erhöhte Geschwindigkeit

ermöglicht. Der Wagenkasten ist auf dem Prinzip eines selbsttragenden, zellenförmig versteiften Rohres aufgebaut. Wagenkasten und Vollausbau der Erstklasswagen werden von der SIG Neuhausen, der Innenausbau der Zweitklasswagen von den FFA Altenrhein und jener der Speisewagen von der SWS Schlieren produziert.

Prototypes de nouvelles voitures de trains

Ce sont surtout des facteurs techniques, mécaniques, financiers, d'organisation et de présentation qui augmentent l'attrait d'un moyen de transport. Parmi les caractéristiques, il convient de nommer le genre de traction, la capacité de transport, la vitesse moyenne, la durée du trajet, l'horaire, la distance entre les arrêts, le coût du transport, l'aménagement intérieur et celui des gares. Malgré la très forte concurrence de l'automobile et de l'avion, le chemin de fer reste le moyen de transport le plus confortable, le plus rapide et le plus économique, surtout sur les distances moyennes. Pour rendre le chemin de fer plus attrayant dans un proche avenir, les chemins de fer fédéraux ont élaboré de très intéressants programmes touchant l'extension du réseau, la mise en service de nouveaux trains, l'amélioration des horaires et l'aménagement intérieur des voitures. Alors que R. Troillet a présenté les initiatives des CFF dans le domaine de l'organisation technique, nous publions quelques prototypes de nouveaux trains sur les pages suivantes.

D.P.

Nouvelles voitures de trains interurbains

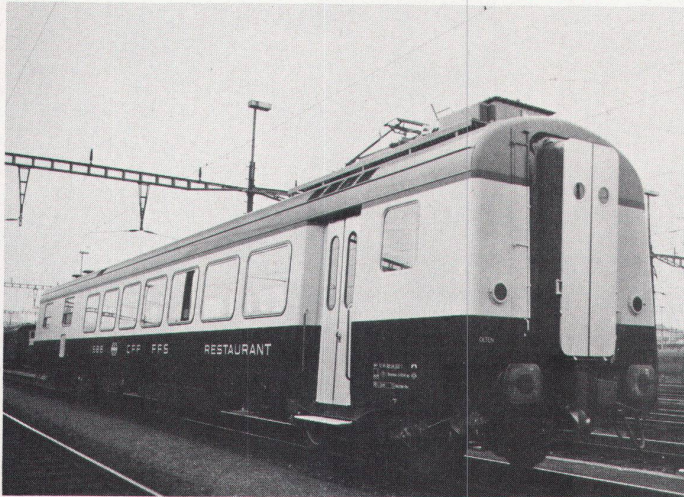
Les prochains trains rapides interurbains des CFF seront composés de voitures unitaires du type III, voitures qui seront entièrement climatisées et à caisse inclinable. Le but du système d'inclinaison latérale est de pencher la caisse du véhicule vers l'intérieur d'une courbe, ce qui permet de rouler à des vitesses plus élevées dans les virages d'un rayon supérieur à 350 m.

Le corps du wagon est construit sur le principe d'un tube autoporteur, renforcé cellulièrement. Le corps et l'aménagement intérieur des voitures de 1re classe seront produits par la SIG Neuhausen, l'aménagement intérieur des voitures de 2e classe par la FFA Altenrhein et celui des wagons-restaurants par la SWS Schlieren.



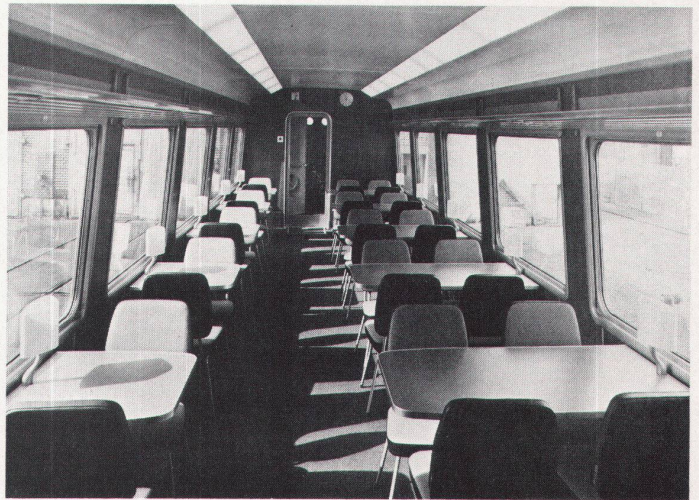
Speisewagen

Baujahr des Prototyps: 1973; erste Serie von 5 Wagen: 1975



Wagon-restaurant

Année de construction du prototype: 1973. Première série de 5 wagons: 1975



Schlafwagen T2S

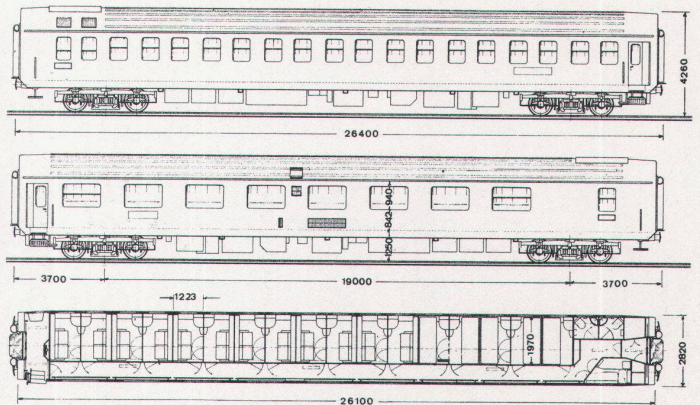
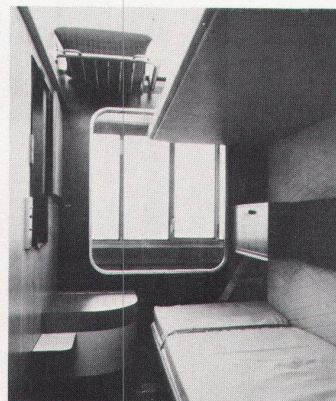
1971 haben die westeuropäischen Bahnen einen Schlafwagenpool gebildet, mit dem Ziel, die Rollmaterialbeschaffung sowie die Tarifgestaltung international zu koordinieren und durchzuführen. Der Innenraum des von der SWS Schlieren entwickelten Schlafwagentyps ist in 17 zweiplätzig Abteile (Breite 1970 mm, Länge 1223 mm) aufgeteilt. Alle Abteile haben gleichen Grundriss und dieselbe Innen-

ausstattung, wobei in jedem Abteil ein Doppelsitz und zwei Liegebetten sowie ein Lavabo-Möbel mit Warm- und Kaltwasser eingerichtet sind. Eine Klimaanlage mit Warmwasser-Nachheizung gewährleistet die Einstellung der gewünschten Temperatur. Baujahr: 1974. Fotos: Information und Public Relations SBB, Photodienst; Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG, Schlieren-Zürich.

Wagon-lits T2S

Les chemins de fer d'Europe occidentale ont créé, en 1971, une poule de wagons-lits dans le dessein d'effectuer et de coordonner l'acquisition de matériel roulant et le calcul des tarifs. L'intérieur du type de wagon-lits développé par la SWS Schlieren est divisé en 17 compartiments à deux places (largeur 1970 mm, longueur 1223 mm). Tous les compartiments ont la même forme et le même

aménagement, chaque compartiment ayant un double siège et deux lits, ainsi qu'un meuble-lavabo avec eau chaude et froide. Une installation de climatisation à chauffage par eau chaude permet d'obtenir la température intérieure désirée. Ce wagon-lits sera construit en 1974.



Vorortszug RABDe 8/16

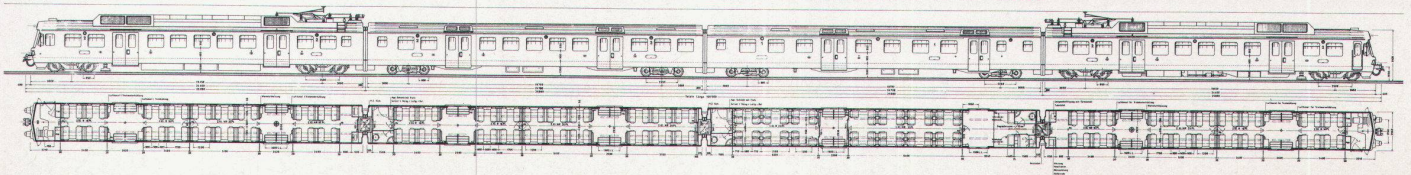
Der SBB-Triebzug besteht aus zwei Endtriebwagen und zwei nicht angetriebenen Zwischenwagen, die eine Einheit RABDe 8/16 bilden. Die mit Vielfachsteuerung ausgerüsteten Triebzüge können zu Einheiten mit höchstens 4 Triebwagen zusammengeschaltet werden. Diese sind für den Einsatz im Vorortverkehr bei einer mittleren Haltedistanz von 2500 m

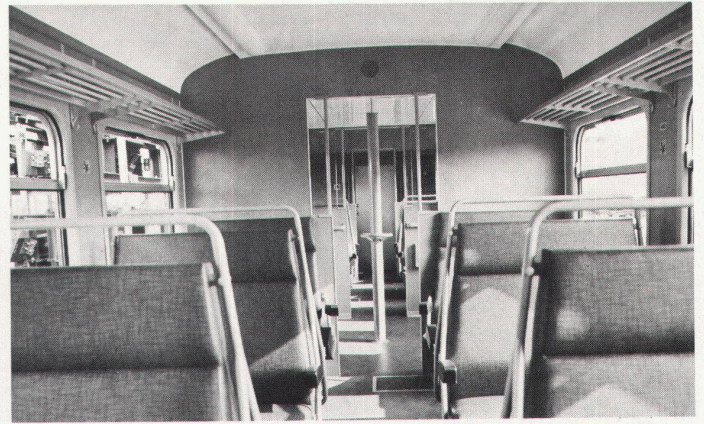
125 km/h bestimmt. Die geforderte hohe Beschleunigung und Geschwindigkeit sowie damit zusammenhängend die grosse Antriebsleistung verlangen für diesen Wagentyp den Leichtbau. Die Personenabteile sind mit Warmluftheizung und zusätzlicher Decken-Druckbelüftung ausgerüstet. Baujahr: 1974. Fotos: Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG, Schlieren-Zürich.

Train suburbain RABDe 8/16

Ce train moteur des CFF se compose de deux motrices développées par la SWS Schlieren aux bouts de la rame et de deux voitures non motrices, qui forment une rame RABDe 8/16. Une rame à commande multiple peut se composer de 4 motrices au maximum. De telles rames sont prévues pour desservir la banlieue à une vitesse de pointe de 125 km/h, les arrêts étant distants en moyenne de 2500 m. L'accélération et la vitesse

élevée ainsi que la puissance motrice nécessaire à cet effet exigent une construction légère de ce genre de train. Les compartiments de voyageurs sont équipés de chauffage à air chaud et d'une ventilation sous pression, issue du plafond. Ces trains seront construits en 1974.





Pendelzug der EBT, VHB, SMB

Zur Rollmaterial-Erneuerung auf den Linien der EBT, VHB und SMB (Emmental-Burgdorf-Thun, Vereinigte Huttwil-Bahnen und Solothurn-Moutier) entschied sich die gemeinsame Bahnverwaltung für attraktivere Pendelzug-Kompositionen. Der hier veröffentlichte Prototyp wurde von der SWS Schlieren entwickelt und hergestellt. Die 8 neuen Pendelzüge umfassen 8 Triebwagen, 8 Steuerwagen und 5 Zwischenwagen. Sämtliche Wagenkasten sind in leichter Stahlbauart und in Elementbauweise ausgeführt. Doppeltüren als Schwenk-

schiebetüren (Bauart «Kiekert») wurden erstmals von der EBT für solche Wagen in der Schweiz gewählt. Bei einer Geschwindigkeit von mehr als 5 km/h werden die Einstiegstüren automatisch verriegelt. Wird während des Schliessvorganges ein Fahrgast zwischen den Türflügeln eingeklemmt, spricht ein Sicherheitsschalter an, der die Türe sofort wieder öffnet. Die Steuerung des Fahrzeuges erfolgt durch eine Befehlsgebersteuerung. Baujahr: 1973. *Fotos: Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG, Schlieren-Zürich.*

Navette des EBT, VHB et SMB

Au cours du renouvellement du matériel roulant sur les lignes des EBT, VHB et SMB (Emmental-Berthoud-Thoune, Vereinigte Huttwil-Bahnen et Soleure-Moutier), l'administration commune de ces lignes a décidé de créer des rames de navettes plus attrayantes. Le prototype que nous montrons ici a été développé et construit par la SWS Schlieren. Les 8 nouvelles rames se composent de 8 motrices, de 8 voitures de commande et de 5 voitures intermédiaires. Tous les corps de wagons sont exécutés en éléments assemblables de

construction légère en acier. L'EBT est la première ligne de chemin de fer à avoir des voitures à doubles portes pivotantes coulissantes (système «Kiekert»). Toute vitesse supérieure à 5 km/h verrouille automatiquement les portes d'accès aux voitures; si un passager est coincé entre les battants de porte pendant leur fermeture, un contact de sécurité provoque la réouverture immédiate de la porte.

Traduction: Jeanpierre Bendel

