Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75 (1957)
Heft: 1

Artikel: Neues Rollmaterial bei der Rhätischen Bahn
Autor: Bächtiger, A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-63290

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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

Technische Hochschule Stockholm. Infolge der Verschiebung im Altersaufbau der Bevölkerung der letzten fünfzig Jahre stellen die älteren Betriebsangehörigen einen immer grösseren Teil der Bevölkerung dar. Während die physische Leistungsfähigkeit und die psychophysiologischen Fähigkeiten sowie der Gesundheitszustand ungefähr mit dem 35. Lebensjahr anfangen nachzulassen, bleibt die Fähigkeit zum präzisen und genauen Arbeiten glücklicherweise relativ lang erhalten. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, auch die älteren Arbeiter unter Verzicht auf Ueberstunden, schwere und rasche Arbeit dennoch zweckentsprechend einzusetzen. Eine statistische Untersuchung in Schweden ergab, dass auch die über 55 Jahre alten Arbeiter trotz häufig herabgesetztem Gesundheitszustand im Durchschnitt ebenso produktionsfähig blieben, wie ihre jüngeren Arbeitskollegen.

Schliesslich sprach Prof. Dr. med. *R. Schuppli*, Basel, über «Hautschädigungen in der Industrie». Nach der Statistik befinden sich unter den Berufskrankheiten die Hautschädigungen mit etwa 50 % an erster Stelle. Diese kommen auf prinzipiell zwei verschiedenen Wegen zustande. Wo die Schutzfunktionen unserer Haut gegen äussere physikalische Einwirkungen nicht genügen, kommt es zu Blasen- und Geschwürbildung. Dies geschieht besonders dann, wenn die Haut durch fettlösliche Reinigungsmittel ihres natürlichen Schutzes beraubt wird. Gewissenhafte Reinlichkeit und Einfetten der Hände, wozu vor allem Vaseline ebenso gute Dienste leistet wie teure Hautschutzsalben, ermöglichen weitgehend die Vermeidung solcher Hautschädigungen. Bei den allergischen Hautschäden spielt die Disposition des einzelnen Menschen zur Bildung von Abwehrkörpern gegen gewisse reizende Stoffe der Umwelt eine grosse Rolle. Sind solche Abwehrkörper einmal gebildet, so verursachen sie bei erneutem Kontakt des Arbeitenden mit den fraglichen Stoffen Ueberempfindlichkeitsreaktionen, wie Ekzeme und Nesselfieber. Wenn der reizende Stoff der Umwelt des Arbeiters nicht entzogen werden kann und der Gebrauch von Gummihandschuhen von Ekzem nicht befreit, bleibt nichts anderes übrig, als dem Geschädigten einen anderen Arbeitsplatz zuzuweisen.

Adresse des Verfassers: Dr. med. *Karl Bättig*, Zürich, Clausiusstrasse 25

Neues Rollmaterial bei der Rhätischen Bahn

Von Dipl. Ing. **A. Bächtiger**, Landquart DK 625.2

Die Verkehrszunahme der letzten Jahre führte zur Anschaffung einer Serie von 13 neuen *Personenanhängewagen* (Bilder 1 bis 3), wovon sechs Wagen erster und zweiter Klasse (Bild 4) und sieben Wagen zweiter Klasse. Die Fahrzeuge sind von der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen gebaut worden. Sie zeigen gegenüber früheren Ausführungen einige bemerkenswerte Neuerungen und zusätzliche Annehmlichkeiten für die Fahrgäste. Der Einstieg mit Toilette und Notsitzen befindet sich in der Wagenmitte. In die eine Wagenhälfte sind entweder vier Abteile 1. Klasse oder fünf Abteile 2. Klasse eingesetzt, während die andere Wagenhälfte vier Abteile 2. Klasse enthält. Man erhielt so gegenüber früher im Mittel etwa 10 % mehr Sitzplätze und ein bis zu 25 % geringeres Platzgewicht. Die Wagenkasten, für einen maximalen Pufferdruck von 50 t gebaut, bestehen aus einer allseits geschlossenen röhrenförmigen Stahlschale mit innerer Auskleidung aus Isoflex, Sprayasbest usw. zur Lärm- und Temperaturisolierung.

Die Erstklassabteile enthalten moderne und bequeme Polstersessel, die Zweitklassabteile Sitze mit Kunstlederpolsterung. Der Wagenboden ist je nach Zweck teilweise aus Eichen- oder Lärchenholz mit Linoleumbelag im Abteil 1. Klasse erstellt, die Seitenwände sind innen mit Kunststoffbezügen und das Dach mit Pavatexplatten ausgekleidet. Alle Glasscheiben bestehen aus splitterfreiem Sekuritglas. Die übrigen Ausrüstungsteile entsprechen den neuesten auf dem Gebiet des Wagenbaues entwickelten Ausführungen. Die Drehgestelle sind von gleicher Bauart wie die in grösserer Zahl neu eingeführten und besonders für die wechselvollen Streckenverhältnisse der Rh. B. geeigneten Drehgestelle SIG mit Spiral- und Torsionsstabfederung. Es ist ohne weiteres möglich, mit gekuppelten Faltenbälgen die engen 45 m-Kurven der Berninastrecke vorerst bis Alp Grüm sowie die Strecke Chur—Arosa zu befahren.

Als Luftbremse ist die bekannte Vakuumbremse «Hardy» mit neuestens je zwei Schnellbremsventilen je Wagen vorhanden. Die Heizung von rd. 28 kW ist in drei Stufen regulierbar. Zur Beleuchtung dienen Lampen zu je 25 bis 40 Watt, die aus einer Akkumulatorenbatterie von 36 V und 60 Ah gespeist werden. Ein Generator mit verschaltem Keilriemenantrieb lädt die Batterie auf. Ausserdem ist eine Sparbeleuchtung vorhanden, die im Bedarfsfall zur Verdunkelung eingerichtet werden kann. Alle 13 Wagen besitzen Lautsprecher.

Das gewogene Eigengewicht beträgt bei den Wagen 1. und 2. Klasse mit 57 Sitzplätzen 17,7 t oder 310 kg/Platz; die 2. Klasswagen mit 72 Sitzplätzen wiegen 17,5 t oder 245 kg/Platz. Die Wagen sind aus praktischen Erwägungen einheitlich grün gestrichen, erhalten jedoch eine aufgeschraubte Längsleiste zur Verzierung (Bild 4).

Im weitern gelangten *Plattformwagen* vom Typ OM[7] (Bild 5) in Betrieb, die besonders ihrer geringen Tara und ihrer grossen Tragfähigkeit wegen interessant sind. Die Fahrzeuge wurden von den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein gebaut, sind etwa 2,5 m breit und messen über Puffer 15,9 m. Bei nur 11,5 t Tara im Mittel können sie mit bis zu 35 t beladen werden. Die Vakuumbremse besitzt drei Lastumstellstufen, wodurch sich das Bremsverhältnis weitgehend dem tatsächlichen Wagengewicht anpassen lässt; die letzten zwei Wagen der Serie erhalten überdies ein Spezialventil «Charmilles», womit sich die selbe Bremsapparatur auch mit Druckluft auf der Strecke Bellinzona—Mesocco betätigen lässt. Diese Vereinfachung dürfte erstmals in der Welt bei der Rh. B. verwirklicht worden sein. Die Rungen einschliesslich Geländer und die Zubehörteile der Bremsplattform können vollständig niedergelegt werden, so dass bei Bedarf eine ganz freie grosse Plattform (Ladefläche) von rd. 36 m² entsteht, die eine sehr vielseitige Verwendung dieser geschätzten Fahrzeuge erlaubt.

Adresse des Verfassers: *A. Bächtiger*, Vorstand des Zugförderungs- und Werkstättedienstes der Rhätischen Bahn, Landquart.

Neues Rollmaterial bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS

DK 625.2

a) Gepäckwagen der BLS für den internationalen Verkehr

Im Juni 1956 kamen drei neue vierachsige Gepäckwagen in Betrieb, die von der Schweiz. Industrie-Gesellschaft Neuhausen gebaut waren. Es handelt sich um eine Neukonstruktion der bisherigen Gepäckwagen in leichter Stahlbauart der SBB. Länge, Achsstand nud Raumeinteilung wurden beibehalten. Die Wagen wurden mit der internationalen Mehrspannungsheizung, Dampfheizung und ausländischen Signalstützen ausgerüstet. Die Länge über Puffer beträgt 18,4 m.

b) Personenwwagen 2. Klasse der BLS für den internationalen Verkehr (RIC)

Als Ersatz für ihre älteren Wagen hat die BLS in den Jahren 1950—1955 12 moderne Personenwagen in Betrieb gesetzt, die sich grundsätzlich sehr gut bewährt und bei den Reisenden grossen Anklang gefunden haben, sodass der gleiche Wagentypp ab 1954 auch von den Schweizerischen Bundesbahnen übernommen worden ist. An Wagen der niedrigeren Klassen für den internationalen Verkehr besass die BLS bisher aber nur vier Stück aus dem Jahre 1913, die 1939 mit einem Stahlkasten versehen worden waren. 1954 wurden vorerst zwei und ein Jahr später weitere zwei moderne B4ü-Wagen in Auftrag gegeben, die im Juni 1956 in Betrieb gekommen sind. Die lange Bauzeit der ersten zwei Wagen erklärt sich dadurch, dass die SBB sich ein Jahr später für die gleiche Bauart entschlossen und davon vorläufig 30 Stück in Auftrag gegeben haben, sodass es sich für die Lieferfirma, die Schweiz. Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren, lohnte, diese Wagen gemeinsam herzustellen. Die neuen Wagen wei-