Eisenbahnwagen auf Gummirädern

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **44 (1950)**

Heft 16

PDF erstellt am: **29.05.2024**

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.

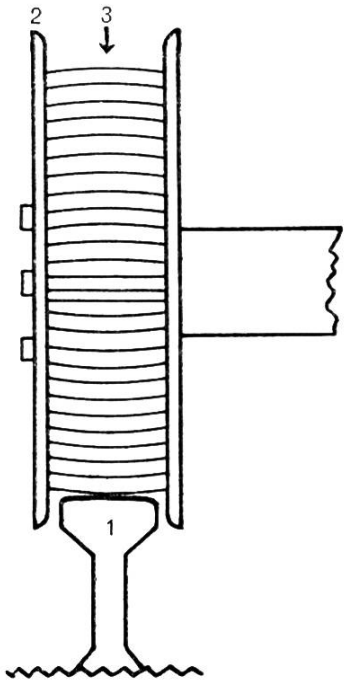
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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. Und während man bei der Fahrt durch Tunnels auf Eisenrädern bei offenen Fenstern fast wahnsinnig 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.



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

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.*