

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 15

Artikel: Der Speisewagen der Montreux-Berner-Oberland-Bahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26172>

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: 21.01.2026

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

der Messinstrumente, die geprüft werden können, und die Messbereiche; ferner enthält es die Normen, denen nach Erachten der techn. Prüfanstalten des S. E. V. Messgeräte zu entsprechen haben, wenn sie für den gewerbsmässigen Verkauf elektrischer Energie zulässig sein sollen.

Bei der Aufstellung des Tarifes, der später nach Massgabe der Betriebserfahrungen ergänzt werden soll, war das Bestreben wegleitend, die Prüfungsgebühren tunlichst zu reduzieren, damit die Benützung der Eichstätte eine allgemeine werde und namentlich die Elektrizitätswerke sich veranlasst sehen, beim Eingang grösserer Zählerlieferungen jeweilen einige Zähler zur Vornahme von Kontrollmessungen einzusenden.

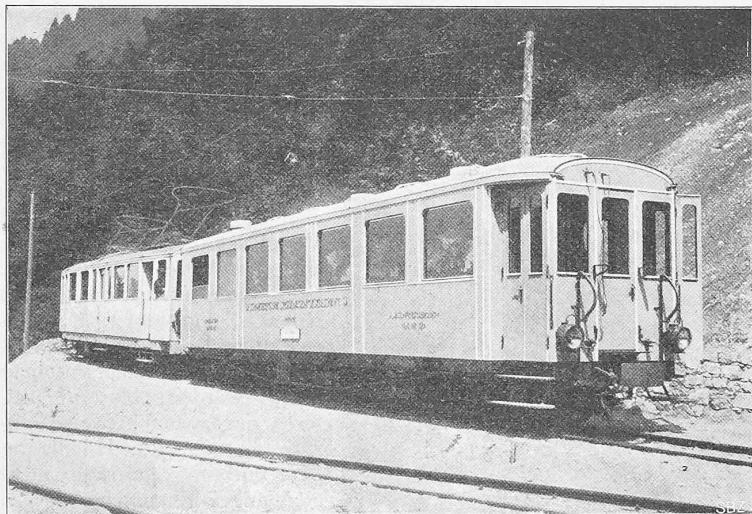


Abb. 1. Zug der Montreux-Berner-Oberland-Bahn mit Speisewagen.

Der vom Bundesrat gewährten Betriebssubvention ist bereits im Jahresbericht des Präsidenten des S. E. V. Erwähnung getan. Der Verein hat die Genugtuung, seine Bestrebungen für das Eichwesen bei den Behörden auch sonst anerkannt zu sehen; so hat der h. Bundesrat die Notwendigkeit einer Eichstätte für elektrische Messgeräte in seiner Botschaft zum neuen Gesetz über Mass und Gewicht und die Reorganisation der eidg. Eichstätte hervorgehoben und sich zugleich dahin ausgesprochen, dass dieselbe nicht unbedingt mit der eidg. Eichstätte in Bern ver-

An Stelle der aus dem *Vorstande* ausscheidenden und eine Wiederwahl ablehnenden Herren H. Wagner und A. de Montmollin werden die Herren E. Oppikofer in Bern und Ch. Amez-Droz in Chaux-de-Fonds gewählt. Als *Präsident* wird Herr *A. Nizzola* in Baden bezeichnet.

(Schluss folgt.)

Die Speisewagen der Montreux-Berner-Oberland-Bahn.

Die Schnellzüge von Montreux über Zweisimmen und Spiez nach Interlaken und Thun benötigen von Montreux bis Interlaken eine Fahrzeit von zusammen $4\frac{1}{2}$ Stunden.

Es zeigte sich während der Sommersaison 1905, dass infolgedessen den zahlreichen Touristen, die diese Linie benützen, in den Mittags- und Abendzügen unbedingt Gelegenheit zur Einnahme der Mahlzeiten gegeben werden müsse. Dies war auf zwei Arten möglich; entweder man musste den in Frage kommenden Zügen auf einer geeigneten Zwischenstation eine Umschlagszeit von 35 bis 45 Minuten einräumen, oder aber man war genötigt, in den Zügen selbst einen Restaurationsdienst einzuführen. In Anbetracht des Umstandes, dass auf keinen Fall die nötige Fahrzeit Montreux-Interlaken (oder Thun) verlängert werden durfte, vielmehr das Bestreben vorherrschte, diese Fahrzeit nach Möglichkeit noch abzukürzen, beschloss man von einer längern Umschlagszeit in Zweisimmen, der Endstation der M. O. B., abzusehen, und dagegen dem Publikum zu ermöglichen, die Mahlzeiten während der Fahrt einzunehmen. Der Verwaltungsrat der Montreux-Berner-Oberland-Bahn schloss mit der schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft in Bern einen Vertrag ab, laut welchem in ähnlicher Weise, wie dies auf dem Netze

der schweizer. Bundesbahnen geschieht, dieser Gesellschaft der Restaurationsdienst in den Mittags- und Abendzügen auf der Linie Montreux-Zweisimmen übertragen wurde.

Es ist dies nicht nur in der Schweiz sondern überhaupt wohl das erste Mal, dass der interessante Versuch des Verkehrs von Speisewagen auf einer Schmalspurbahn gemacht wird. Der Versuch ist umso interessanter, als bekanntermassen die Montreux-Berner-Oberland-Bahn auf langen Strecken als Steilbahn mit Maximalrampen von 68 % und verhältnismässig scharfen Kurven gebaut ist.

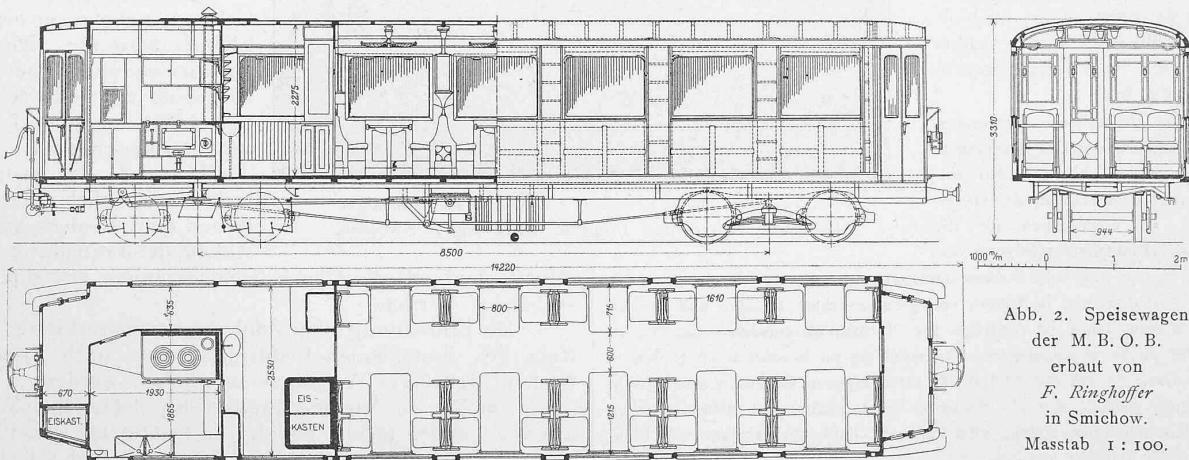


Abb. 2. Speisewagen
der M. B. O. B.
erbaut von
F. Ringhoffer
in Smichow.
Masstab 1:100.

einigt zu werden brauche, sondern dass die Ausführung der elektrischen Eichungen eventuell auch in Anlehnung an die schon bestehende Anstalt des S. E. V. vorgenommen werden könnte.

Die Versammlung stimmt dem Antrage des Vorstandes, an die schweiz. *Studienkommission für elektr. Bahnbetrieb* wie bis anhin einen *Jahresbeitrag* von 500 Fr. zu entrichten, zu.

Es wurden zur Einrichtung des Speisewagendienstes zwischen Montreux und Zweisimmen bei der *Waggon- und Tenderfabrik von F. Ringhoffer in Smichow* bei Prag drei Restaurationswagen bestellt, von denen Anfangs Juni 1906 zwei an die Bahngesellschaft abgeliefert und sofort in Dienst gesetzt worden sind, während der dritte (Reservewagen) an die Ausstellung in Mailand gesandt wurde und erst nach deren Beendigung in Betrieb genommen werden

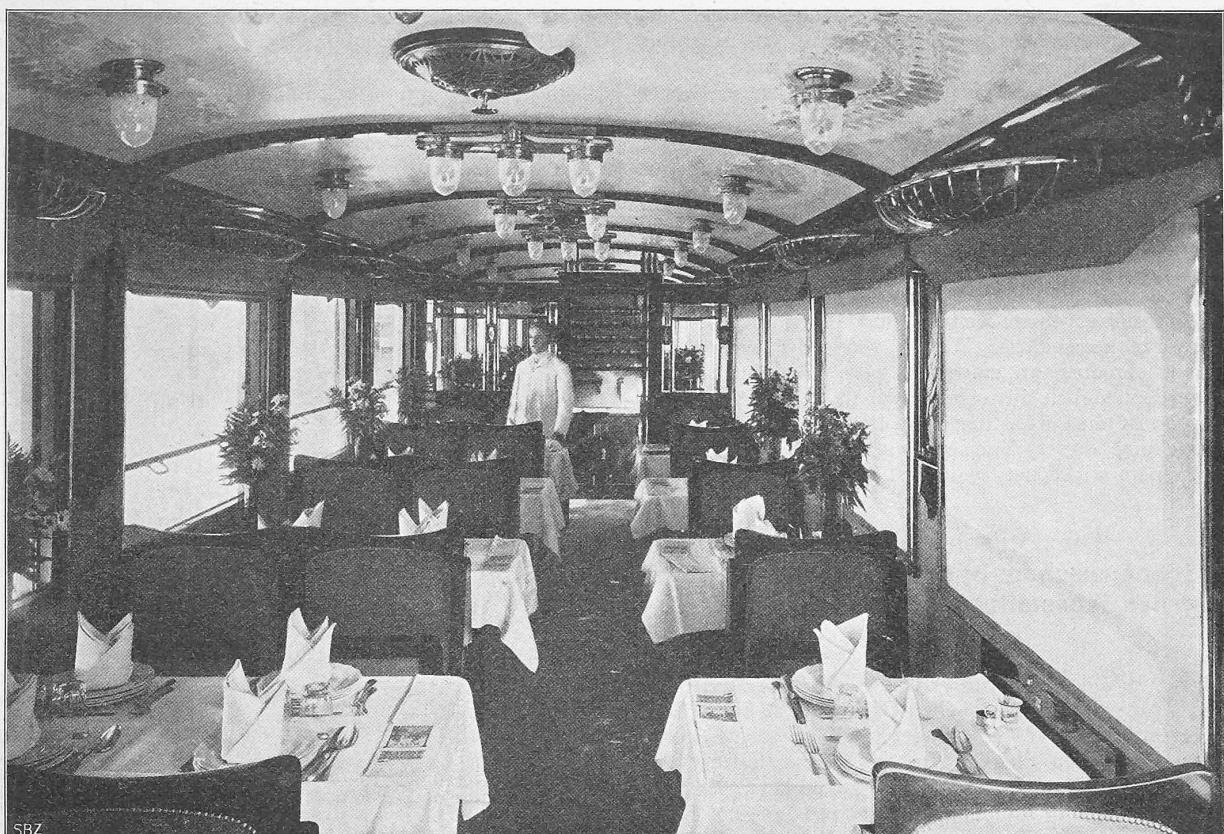


Abb. 4. Innenansicht des Speisewagens der Montreux-Berner-Oberland-Bahn.

kann. Die Wagen (Abb. 2 und 3) sind für eine Spurweite von 1 m gebaut, haben eine Gesamtlänge über die Puffer gemessen von 14,2 m und eine äussere Kastenbreite von 2,7 m. Die innere Wagenbreite von 2510 mm ist nur um 4 cm kleiner als diejenige der Normalbahn-Speisewagen. Die Wagen sind als vierachsige Drehgestellfahrzeuge aus-

30 Gedecke Platz bildenden Ess-Salon, ein Office und eine Küche mit den nötigen Vorratsräumen und Einrichtungen, sowie an jedem Ende geschlossene Plattformen. Der Uebergang vom Speisewagen in die übrigen Wagen des Zuges ist während der Fahrt ohne weiteres möglich. Das Innere der Wagen ist in vornehmer, reicher, jedoch nicht über-

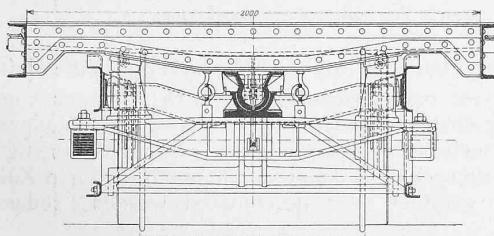
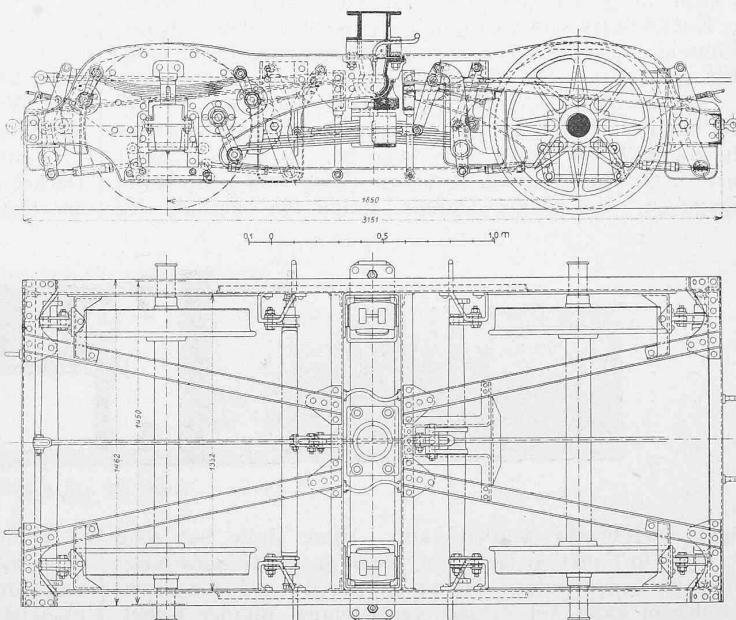


Abb. 3. Drehgestell des Speisewagens erbaut von F. Ringhoffer in Smichow.

Grundriss, Längsschnitt und Querschnitt.
Masstab 1:30.

gebildet. Der Abstand der Drehgestellzapfen beträgt 8500 mm, der Radstand der Drehgestelle 1850 mm, sodass sich ein gesamter Radstand von 10350 mm ergibt. Die 16klötige Bremse gestattete die einzelnen Achsen der Bogies als Lenkachsen auszubilden, sodass trotz des langen Radstandes diese Fahrzeuge ohne jegliche Schwierigkeit und ganz ruhig die kleinen Kurven von 40 und 50 m Radius durchfahren können. Die Bremshebelanordnung ist nach dem patentierten System von Ingenieur Zehnder, Direktor der M. O. B., durchgeführt. Die Abfederung der Wagen ist eine doppelte, sodass deren Gang auch bei der Höchstgeschwindigkeit von 45 km in der Stunde ein sanfter und sehr weicher ist.

Die Speisewagen besitzen ausser dem grossen, für



ladener Weise ausgestattet (Abb. 4). Die sämtlichen Holzteile sind aus dunklem Mahagoniholz mit eingelegten modernen Perlmuttverzierungen und Messingbeschlägen. Die Polsterung der Stühle ist in dunkelgrauem, mattem Leder gehalten; die Querwände sind mit geschliffenem Spiegelglas und Perlmuttverzierung ausgeschlagen. Hellgraue

Ledertapeten mit Gold gemustert, bedecken die Wände; zwischen den Fenstern bestehen die Wandfüllungen aus modernen Bronzeverzierungen. Die Decke ist in zarten Farben reich mit Blumendekorationen verziert und mit zahlreichen elektrischen Beleuchtungskörpern in modernen Formen besetzt. Den Boden decken ein dichter Pelucheteppich und ebensolche Läufer. Die fast zwei m breiten Aussichtsfenster gestatten ungehinderten freien Ausblick auf die durchfahrene Gegend, wie dies für eine Touristenbahn notwendig erscheint.

Das Gewicht des leeren Wagens beträgt 18600 kg. Der Dienst in den Speisewagen wird besorgt durch vier Angestellte für jeden Wagen, nämlich einen Koch, einen Kontrolleur, einen Kellner und einen Hülfskellner.

Die Frequenz dieser Wagen war vom ersten Tag ihrer Inbetriebnahme an eine sehr gute. Bei den Mittagszügen werden täglich in einem Wagen 50 bis 60 Diners serviert; es ist dies wohl der beste Beweis, wie sehr durch die Einstellung dieser Speisewagen in den Zügen der M. O. B. einem wirklichen Bedürfnis entsprochen wurde.

**Die Ott'schen Flügel
des eidgenössischen hydrometrischen Bureaus
an der Ausstellung in Mailand 1906.**

(Schluss.)

Zum Vorbild der dritten neuartigen Flügeltype hat nun, mit Rücksicht auf das soeben Gesagte, der mit Schutzzring ausgestattete Ott'sche Flügel gedient.¹⁾ Das erste Exemplar des neuen Flügels, Nr. 779, dargestellt in Abbildung 10 und in den Abbildungen 10 und 11, hat eine totale Höhe von 116 mm erhalten, sodass seinem Rade, das drei mit Versteifungsrippen ausgerüstete Flügelflächen besitzt, ein Durchmesser von 90 mm gegeben werden konnte. Die beidseitigen Spitzenlager der Flügelwelle sind derart geformt, dass treibende Sandkörner an den Lagern vorbeigleiten müssen, ohne in deren Inneres eindringen zu können. An dem verhältnismässig grossen, 100 Zähne aufweisenden Rad sind, wie beim vorhin besprochenen Flügel, vier drehbare, hälftig isolierte Kontaktstifte angebracht; es kann somit auch dieser Flügel sowohl für kleine als auch für grosse Geschwindigkeiten verwendet werden. Das Kontaktwerk selbst ist durch ein bequem abnehmbares, keilförmig geformtes Blechstück vor Verunreinigungen möglichst geschützt. Die Länge der einen linsenförmigen Querschnitt besitzenden Flügelstange beträgt 6,0 m; sie wird aus zwei Teilen gebildet, wovon das untere, gewöhnlich gebräuchliche Stück 4 m lang ist. Dem Instrument wurde noch eine mit zwei seitlichen Oesen versehene Muffe beigegeben, die an der Stange, einige dm oberhalb des

oder wenn nötig deren zwei, an der Muffe befestigt werden können, die bei richtiger Handhabung ein Krümmen der Flügelstange verunmöglichen.

Jeder auf dem eidgenössischen hydrometrischen Bureau zur Verwendung gelangende Ott'sche Flügel ist noch besonders mit einem Flügelhalter ausgerüstet worden, da nur unter Zuhilfenahme eines solchen der Flügel seine volle und bequeme Gebrauchsfähigkeit erlangt. Ein Flügel

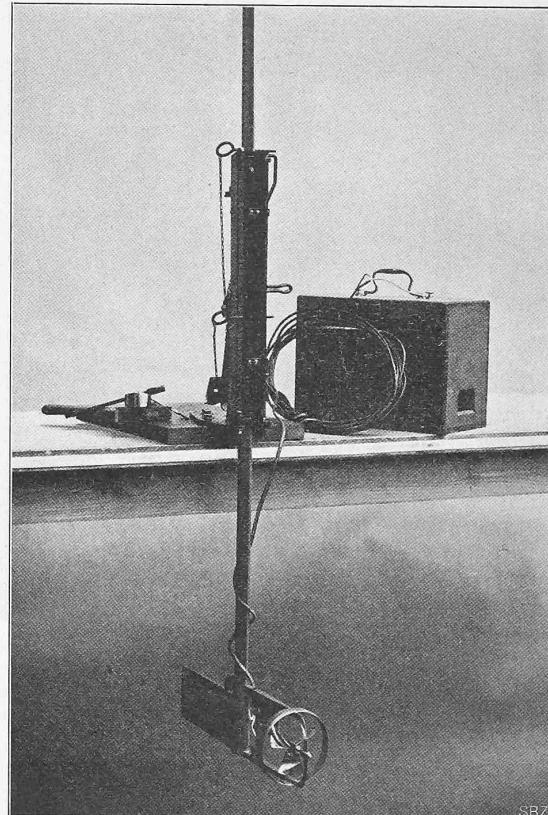


Abb. 10. Flügel Nr. 779 mit Halter J. Epper.
Ansicht der vollständigen Ausrüstung.

ohne passenden Halter ist wie eine Messerklinge ohne Heft.

Von diesen, nach Zeichnungen von Dr. J. Epper konstruierten Flügelhaltern finden sich auf den Abbildungen 1, 4 und 10 mehrfache Darstellungen. Der vorderseitige Deckel des Haltergehäuses kann durch einen einzigen Zug am Griff geöffnet oder geschlossen werden, sodass

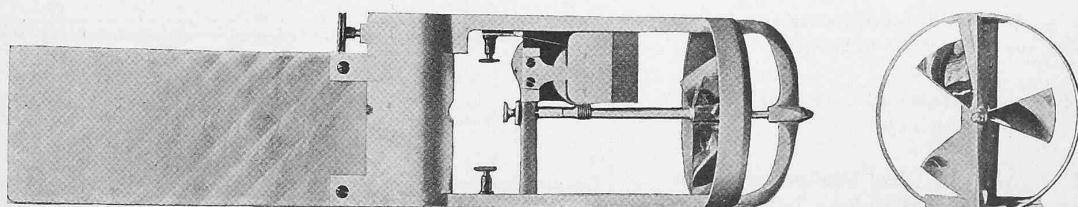


Abb. 11. Flügel Nr. 779 (Gletscherflügel).

Flügels angebracht werden kann. Diese Muffe hat aber nur dann in Funktion zu treten, wenn grosse Geschwindigkeiten in bedeutendern Tiefen gemessen werden müssen, in welchem Falle ein schräger verlaufendes dünnes Kabel,

¹⁾ Bis anhin ist bei den in Gletscherbächen zur Sommerszeit ausgeführten Messungen stets der Amsler'sche offene Flügel verwendet worden. Dabei hat sich die ungeschützte Kontaktvorrichtung ganz gut bewährt, hingegen füllten sich alle sonstigen am Instrument vorhandenen Lücken sehr rasch vollständig mit Sandkörnern, die teilweise erbsengross waren, aus. Wären die überflüssigen Teile des Flügels beseitigt, so würde sich auch der offene Amsler-Flügel zu Messungen an Gletscherbächen in bester Weise eignen.

sich die Ein- und Ausschaltung der Flügelstange mühelos bewerkstelligen lässt. Ein Druck auf den an der Rückseite des Halters angebrachten Hebel genügt, um die Flügelstange nach Belieben senken oder heben zu können. Unter Verwendung der beiden Steckstifte und der seitlichen Zentimeterteilung kann die Flügelachse in raschster Weise, in einem Bruchteil von einer Sekunde, um ein vorher bestimmtes Höhenintervall verschoben und sicher festgestellt werden. Der Kopf des Flügelhalters trägt eine kleine Dosenlibelle, die ein bequemes Einstellen der Flügelstange in die Vertikale gestattet.