

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 101/102 (1933)  
**Heft:** 20

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 02.10.2025

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

INHALT: Neue schweizerische Eisenbahnwagen-Entwürfe. — Die „Bonifica integrale“ Italiens. — Neue Wohnhäuser der Architekten Laubi & Bosshard, Zürich. — Stadionneubau Radio Zürich. — Ein geschweisster Walzeisen-Transport-Kran. — Gedanken zur europäischen Güterzug-Bremse. — Lichtbogenventil für hohe Spannung und Durchgangsleistung. — Neuzzeitliche Fäkalien- und Schmutzwasserpumpen. — Mitteilungen: Registrierinstrument für die elektrische Scheinleistung. Obering. Carl

Böhi 25 Jahre Rheinbauleiter. Neue Schienenomnibusse der französischen Staatsbahnen. Brennkrafttechnische Gesellschaft. Basler Rheinhafenverkehr. Ausstellung für Strassenbau in London. — Nekrologe: Prof. Dr. Philipp Forchheimer. — Wettbewerbe: Erweiterungsplan der Stadt Bern. Markthalle in Vevey. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

Band 102

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 20

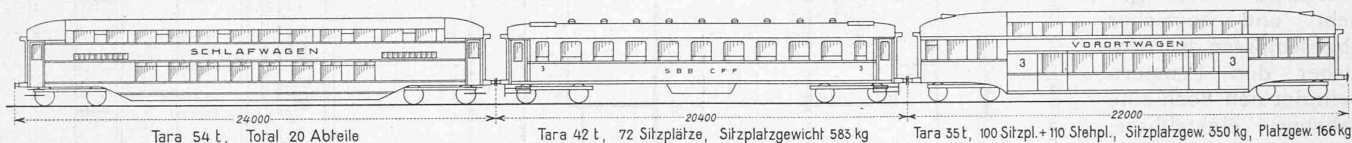


Abb. 5. Vergleich zweigeschossiger Wagenbauarten der S. W. S. mit normaler Bauart eines modernen Seitengangwagens III. Kl. — Masstab 1 : 350.

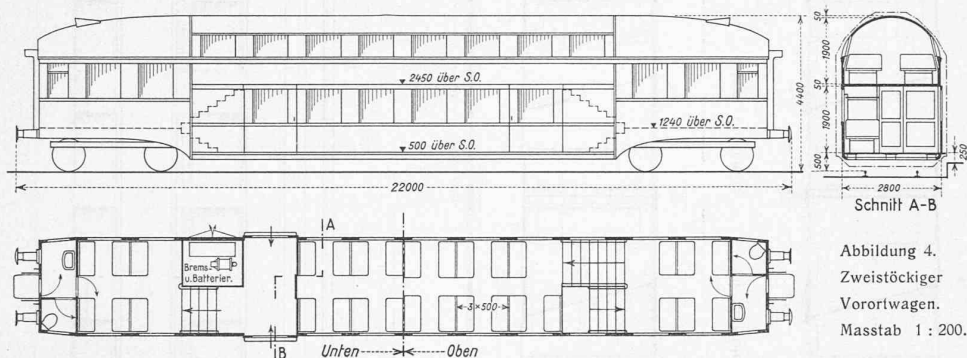


Abbildung 4. Zweistöckiger Vorortwagen. Masstab 1 : 200.

Der Wagen ist ein Drehgestellwagen. Der Wagenkasten ist gegen die Schienen doppelt abgedeutet. Die Stützpunkte der Federn, Gleitflächen und die Drehpannen ruhen ausserdem noch auf starken, armierten Gummiplatten. Der Kasten wird in Baustahl als geschweisste Röhren-Konstruktion durchgeführt. Leichtmetall findet bei der Innenausstattung, Beschlägen usw., wo immer möglich ausgiebige Verwendung. Der Wagenkasten ist, ähnlich wie

**Neue schweizer. Eisenbahnwagen-Entwürfe.**

Von Obering. MAX KLIESCH, Schlieren-Zürich.

**SCHLAFWAGEN MIT EINBETT-ABTEILEN.**

Schon lange beschäftigt man sich mit der Aufgabe, bei Schlafwagen jedem Fahrgast ein eigenes Abteil zur Verfügung zu stellen. Dafür sind zwei Grundlösungen aufgetreten: Man hat entweder die Betten in der Längsrichtung des Wagens angeordnet oder quer dazu. Letztgenannte Anordnung hat gegenüber der Längslage den Vorteil, dass der Reisende bei der Fahrt über Steigungen kein körperliches Unbehagen empfindet, ausserdem ist es auch bei den durch das Profil gegebenen Abmessungen der Wagen möglich, mehr Betten einzubauen, als bei Längslage.

Die bisherigen Lösungen müssen eine Reihe grösserer Misstände in Kauf nehmen, deren schlimmster im unbequemen Zugang zu den Oberabteilen besteht. Dazu kommen schwere Verkehrsmöglichkeit in der Längsrichtung des Wagens und ungenügende Raumverhältnisse im einzelnen Abteil, insbesondere was die Abteilhöhe anbelangt. Bei allen bisher aufgetauchten Vorschlägen, von denen die meisten jedoch wegen ihrer Misstände praktische Ausführung nicht gewonnen haben, zwingt man die Benützer der oberen Abteile, besondere Leitern oder Treppen zu erklimmen. Diese müssen bei den gegebenen Verhältnissen nicht nur schmal, sondern auch sehr steil sein, münden zum Teil störend in den Verkehrslängsgang des Wagens hinein und stellen für den Benützer der oberen Abteile, in die sie wiederum schachtartig hineinragen, eine dauernde Gefahr dar. Der Grundfehler der sämtlichen bisher gemachten Vorschläge mit Querabteilen liegt darin, dass man alle Abteile, sowohl die der unteren wie auch der oberen Reihe, von ein und demselben Gang aus, sei es unmittelbar, sei es über Treppen oder Leitern, zugänglich macht.

Hier setzt grundlegend bessernd die Bauart der Schweiz. Wagons- und Aufzügefabrik A.-G. Schlieren-Zürich dadurch ein, dass die Abteile an zwei in der Querrichtung und in der Höhe versetzten durchgehenden Längsgängen angeordnet sind (Abb. 1). Dadurch teilt sich der Verkehr zu den oberen und untern Betten unmittelbar von der Plattform aus und es erreicht jeder Fahrgast sein Abteil unmittelbar von dem jeweiligen Längsgang aus, ohne dass er Steiltreppen oder Leitern erklimmen müsste, sodass das Betreten und Verlassen des Abteils auch bei fahrendem Zug gefahrlos ist.

bei Tiefganggüterwagen, zwischen den Drehgestellen bis auf die zulässige Entfernung von Schienenoberkante heruntergebaut, und gliedert sich sofort von den Einsteigplattformen aus in zwei Stockwerke mit je einem an den Aussenwänden des Wagens liegenden Gang mit den zugehörigen Abteilen.

*Das untere Stockwerk.*

Der Seitengang führt zunächst in Plattformhöhe über die Drehgestelle. Neben diesem Teil des Ganges und anstossend bis an die ersten unteren Abteile sind zwischen dem Fussboden des oberen Stockwerkes und dem Plattformfussboden links die Ofenanlage mit dem Kohlenbunker, die Warmwasserheizung, der Pumpenraum für eine kleine Druckpumpe zur zwangsläufigen Heizwasserzirkulation, ein Geräteschrank und ein Raum für die Luftbremseinrichtung eingebaut. Rechts sind Wäscheschränke, ein Raum für die Bremseinrichtungen und elektrischen Akkumulatorenbatterien vorhanden. Hinter den Drehgestellen führt je eine bequeme Treppe zum unteren Gang, an dem acht Abteile auf gleicher Bodenhöhe anschliessen.

Jedes Abteil enthält für den Tag eine bequeme Chaiselongue mit Rückenpolster, Arm- und Kopfpolstern, genügend Raum darunter für Coupékoffer, darüber Gepäcknetze, Waschoilette mit Tischdeckel, Toilettenspiegel und ein kleines Schränkchen, Klappstisch vor dem Fenster und Fusstütze, um liegestuhlartig am Fenster reisen zu können.

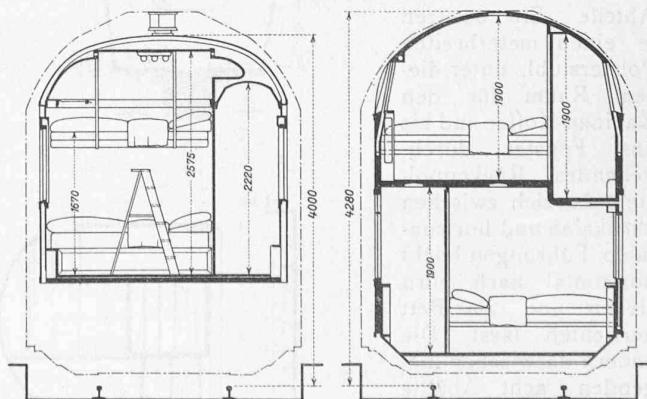


Abb. 1. Vergleich der bisherigen Schlafwagen-Anordnung (links) mit der zweistöckigen Bauart Schweiz. Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren. — 1 : 80.