

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

Artikel: Neue schweizer. Eisenbahnwagen-Entwürfe
Autor: Kliesch, Max
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83089>

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: 12.12.2025

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. — Stadioneubau 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

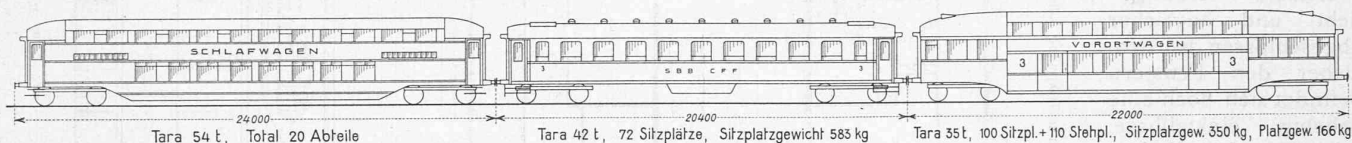
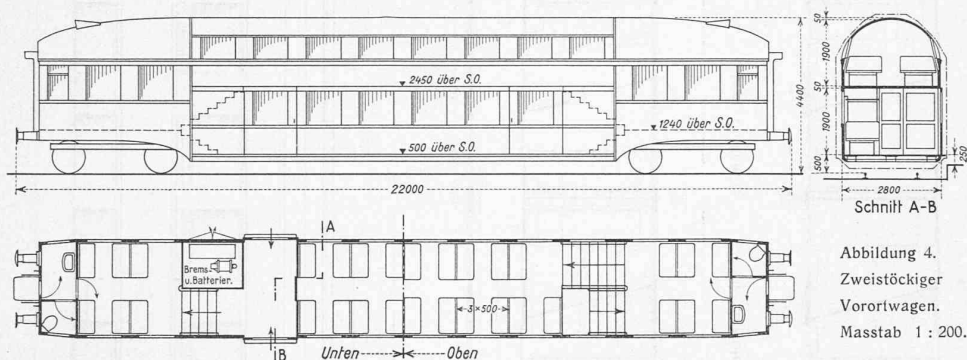


Abb. 5. Vergleich zweigeschossiger Wagenbauarten der S. W. S. mit normaler Bauart eines modernen Seitengangwagens III. Kl. — Masstab 1 : 350.



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 Verkehrsmöglichkeiten 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 Benutzer 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 Benutzer 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.

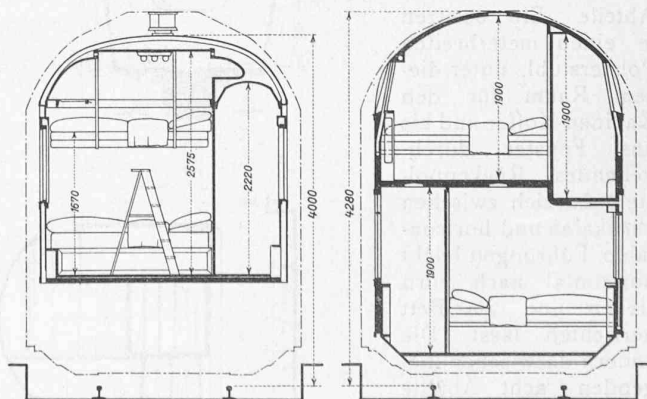


Abb. 1. Vergleich der bisherigen Schlafwagen-Anordnung (links) mit der zweistöckigen Bauart Schweiz. Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren. — 1 : 80.

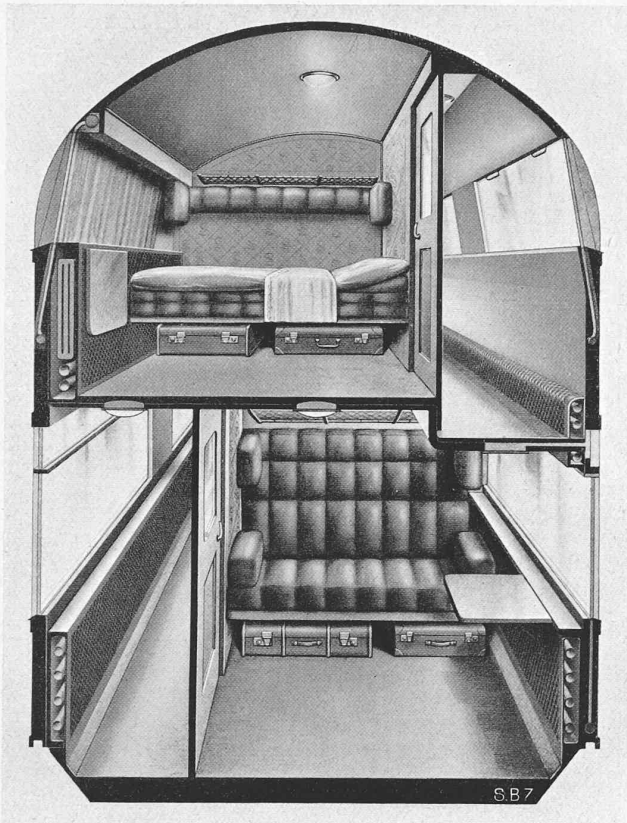


Abb. 3. Zweistöckiger Schlafwagen mit Einzelkabinen II. Kl.
Bauart der Schweiz. Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren. — Masstab 1 : 35.

Seitengänge und Abteile haben eine Höhe von 1,9 m, die auch für grosse Menschen genügt. Durch entsprechende Anordnungen lässt sich für die den Wagen passierenden Reisenden eine Art Einbahn-Verkehr erreichen, der das Begegnen in den Seitengängen vermeidet. — Seitlich an die Drehgestellrahmen können 2 bis 4 Lichtmaschinen mit Kardantrieb von den Achsbüchsen aus (neueste Bauart Brown, Boveri & Cie.) angebaue werden, die genügend Strom für Beleuchtung, Teeküche und warmes Wasser und unter Umständen auch für eine elektrische Ventilation in den Abteilen liefern, da genügend Raum für die zugehörigen Batterien vorhanden ist.

Der beschriebene Wagen will nicht nur ein Schlafwagen sein, sondern auch am Tage ein äusserst bequemer Reisewagen, der auf längeren Strecken jede Bequemlichkeit bietet, der aber z. B. auch einer Mutter mit Kind ein von andern Reisenden unabhängiges Zimmer für Tag- und Nachtfahrt sichert. — Unsere Bauart ist in allen Staaten patentamtlich geschützt.

VORORTWAGEN FÜR 210 PERSONEN.

Die neuen hochwertigen Baustähle und Leichtmetalle, besonders aber die Entwicklung der autogenen und elektrischen Schweissung derselben, haben zu einer grundlegenden Aenderung der Bauweise von Eisenbahnwagen geführt. Gleichzeitig wurde bei diesen neuen Konstruktionen ein anderes Problem lebendig, nämlich das Gewicht pro Wagenplatz im Verhältnis zur Tara, das sogenannte Platzgewicht (das z. B. bei neuen 2. Klasse-Wagen mit Seitengang bis 855 kg pro Sitzplatz beträgt), zu verkleinern.

Um dieses Ziel bei relativ kurzen Vorortlinien im Stossverkehr zu erreichen, hat man schon seit langer Zeit die Nutzfläche des Wagenbodens dadurch vergrössert, dass man den Wagen zweistöckig baute. Hierbei galt es, drei Punkte besonders gut zu lösen:

1. Die Einsteigtreppe; 2. die Treppe zum zweiten Stock; 3. die Höhenverhältnisse beider Stockwerke, wenn das obere geschlossen gebaut werden musste. Gegenüber früher haben die neuen französischen Ausführungen bedeu-

tende Fortschritte gemacht¹⁾. Der Vorschlag der Schweiz. Wagons- und Aufzügefabrik A.-G. Schlieren-Zürich will hier noch einen Schritt weiter gehen und insbesondere die sehr wichtigen Treppenverhältnisse verbessern.

Zwischen den Drehgestellen ist der Wagen (Abb. 4) so weit heruntergebaut, dass der Wagenboden 500 mm über Schienenoberkante liegt. Bei einer Kastenbreite von 2,8 m erreichen wir, bei gegebenem Profil, eine genügend starke Konstruktionshöhe des Untergestells, die gleichzeitig zur Unterbringung von Luft- und elektr. Leitungen dient.

Während bei den vorhandenen Bauarten zweistöckiger Wagen die Einsteigtreppe an den Wagenenden liegen, und recht unbequem sind, legen wir diese zwischen die Drehgestelle, 250 mm über Bahnsteigkante, sodass besondere Einsteigtreppe am Wagen überhaupt wegfallen. Die Türen sind als leichte Schiebetüren ausgebildet, die vom Motorwagenführer mit Druckluft geschlossen und auch während der Fahrt geschlossen gehalten werden. Verletzungen beim Schliessen der Türen werden durch die bekannten weichen Gummileisten vermieden.

Man betritt mit einem Tritt bequem den Wagenboden. Zwischen den breiten Einsteigeplattformen, auf gleicher Ebene, liegt ein durch Schiebetüren abgeschlossenes Coupé mit 32 Sitzplätzen. Ueber eine kurze, breite Treppe mit Geländern gelangt man beidseitig zu je einem Zwischenstock mit zusammen 24 Sitzplätzen und von dort wieder über eine breite, bequeme Treppe zum oberen Stock mit 44 Sitzplätzen. Ueberall hat man eine Mindest-Stehhöhe von 1,9 m. Unter der Treppe zum Oberstock sind die Luftbremse und die Batteriekästen eingebaut; dieser Raum ist von aussen durch Türen zugänglich gemacht. Der Wagen hat 100 Sitzplätze und 110 Stehplätze, sodass bei einer Gesamtzahl von 210 Personen und einer Tara von 35 t das Platzgewicht nur 166 kg beträgt.

Im Innern die grossen Vorräume mit den breiten Ausgangstüren, dann die bequemen und sichern Treppen, vor allem aber der treppenlose Ausgang nach dem Bahnhofperron werden an den Stationen eine rasche Entleerung des gut ausgenützten Wagens ermöglichen. Das Zusammenfassen grosser Menschenmassen in wenige Wagen ermöglicht leichte und kurze Wagenzüge, was auch auf kurzen Vorortbahnhöfen angenehm empfunden werden wird.

Die „Bonifica integrale“ Italiens.

Von Dr. Ing. HANS FLUCK, Bellinzona.

[Vorbemerkung der Redaktion. Ueber die gewaltigen kulturtechnischen Arbeiten, die Italien auf dem Gebiet der künstlichen Entwässerung im Mündungsgebiet des Po seit Jahrhunderten leistet, hat die „S. B. Z.“ schon wiederholt berichtet, am eingehendsten (in Bd. 74, Juli 1919) über die Entwässerungsanlage Codigoro, auf einem Gebiet von rd. 40 × 20 km Ausdehnung zwischen Ferrara und dem Meere. Sehr interessant hat der damalige Autor, Obering. G. Müller (von Gebr. Sulzer, Winterthur, den Lieferanten der gewaltigen neuen Pumpenanlagen) die mittelalterliche Vorgeschichte der „Bonificazioni“ dargelegt. Neuerdings hat Dr. Ing. H. Fluck auf Grund einer Besichtigungstour über das heutige staatliche Meliorationswerk in der „Schweiz. Zeitschr. f. Vermessungswesen und Kulturtechnik“ (1933, Nr. 4) berichtet; unserm Wunsch entsprechend hat er jenen Aufsatz für unsern Bedarf teils gekürzt, teils erweitert. Der Inhalt umfasst: Begriff, gesetzliche, finanzielle und organisatorische Regelung der Bonifiche, ihre Ziele, und die Schilderung dreier Beispiele ausgeführter Teile.]

I. ALLGEMEINES.

Der Begriff der „Bonifica integrale“ erklärt sich daraus, dass die Bodenverbesserungen früher meistens nur vom wasserbautechnischen Standpunkt aus durchgeführt wurden. Heute begnügt man sich nicht mehr mit der hydraulischen Melioration, sondern ergänzt sie durch die agrarische und sanitäre, sowie durch Schutzmassnahmen im Gebirge. Die ganze Bewegung, die aus bisherigem Unland durch umfassende Verbesserungen neuen Nähr- und Wohnraum für die wachsende Bevölkerung Italiens schaffen will, das ist die „Bonifica integrale“.

Die für ihre Durchführung *grundlegenden Gesetze* datieren vom 30. Dez. 1923 (testo unico) und vom 18. Mai 1924 (Lex Sapieri). Es bedurfte aber noch des persönlichen Einflusses des Duce, um diesen Gesetzen den Lebensodem einzuhauchen. Mit der Lex Mussolini vom 24. Dezember 1928 wurde nicht nur der Wirkungskreis der erwähnten Gesetze

¹⁾ Vergl. unter Mitteilungen auf Seite 233* letzter Nummer.