

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 101/102 (1933)
Heft: 21

Artikel: Ein Strassenfahrzeug für Eisenbahnwagen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83103>

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: 22.02.2026

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

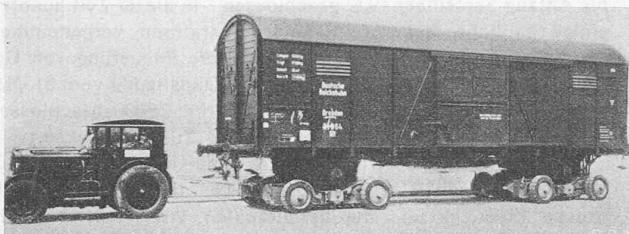


Abb. 1. Fahrzeug für den Strassentransport von Eisenbahnwagen.

dank der umfassenden jüdischen Einwanderung und Siedlungstätigkeit der Wohnungsbau in Stadt und Dorf, der Fabrik- und Strassenbau eine früher nie gekannte Intensität erreicht. Im Laufe der letzten zehn Jahre wurden in Palästina in Neubauten fast 16 Millionen Pfd. Strlg. investiert. In Tel-Aviv kamen im bisherigen Verlauf von 1933 fast doppelt so viel Neubauten zur Anmeldung wie im gleichen Vorjahresabschnitt. Diese junge, erst 1909 begründete Industrie- und Handelsmetropole am östlichen Mittelmeer gewährt bei alledem heute architektonisch und bautechnisch ein immer erfreulicheres Bild. Die Expansion der Stadt erfolgt nach modernsten städtebaulichen Gesichtspunkten. Die Baupolizei achtet auf solideste Technik. Die Architekten haben längst den levantinischen, pseudo-orientalischen Kitsch-Stil der Vorkriegszeit verlassen und sich einer wohltuenden Sachlichkeit zugewandt, so dass die ständig wachsenden Neubau-Viertel Tel-Avivs einen ausgezeichneten Eindruck gewähren, in Bezug auf Materialverwendung ebenso wie auf Komfort und auf Berücksichtigung des subtropischen Klimas.

Da die Länder des Mittleren Ostens durchwegs extrem waldarm sind und auch — abgesehen von sehr interessanten Anfängen der Zementproduktion in Palästina — eine nennenswerte Eigenerzeugung von Baustoffen, Baukonstruktionen und Baumaschinen bisher noch nicht besitzen, so bieten sich hier bedeutsame und bisher keineswegs ausreichend gewürdigte und erschlossene Absatzmärkte für den europäischen Baubedarf-Export, nicht minder übrigens auch für das Ausfuhrgeschäft in Qualitätsmöbeln und Bureaubedarf. Kennzeichnend ist die Zunahme der palästinensischen Einfuhr von Bauholz von 141245 Pfd. Strlg. in 1929 auf 183554 in 1932, die von einer entsprechenden Entwicklung des Bezugs sonstigen Baumaterials, sowie von Baukonstruktionsteilen, Baumaschinen und Geräten begleitet erscheint.

Man darf die Aufmerksamkeit der europäischen Baustoff- und Baumaschinen-Industrien, die angesichts brachliegender Inlandsmärkte nach Exportmöglichkeiten Ausschau halten, umso eher auf die Chancen des Orientgeschäfts lenken, als hier die Devisenschwierigkeiten, die heute den innereuropäischen Gütertausch knebeln, grossenteils unbekannt sind. So ist in Ägypten, Palästina, Syrien und Irak der Geld- und Kreditverkehr mit dem Auslande vollständig frei. Zur ersten Fühlungnahme mit diesen Märkten wie auch zum weiteren Ausbau vorhandener Beziehungen kommt den Bau- und Möbelmessen besondere Bedeutung zu, die mit den seit 1926 bestehenden Tel-Aviver Levantemessen verbunden sind. Von 821 Auslandsausstellern der vorigen „Levant Fair“ (1932) gehörten 47 der Baustoffbranche und dem Holzbearbeitungsfach an. Im Rahmen der nächsten Levantemesse — vom 26. April bis 26. Mai 1934 — wird die Baumesse dem allgemeinen Interesse entsprechend als grosse internationale Schau aufgezogen sein und auch eine umfassende Fachgruppe für Möbelkunst, Innenarchitektur und Bureauausstattung umschliessen. Sie soll Gelegenheit gewähren, viele Tausende von öffentlichen und privaten Bauherren, Bauunternehmern Architekten, Ingenieuren, Baustoffhändlern des gesamten Orients mit den neuesten Baustoffen, Baumethoden und Baumaschinen Europas und Amerikas vertraut zu machen. So ist es wohl möglich, dass die „Levant Fair 1934, Tel-Aviv“ die an internationalem Wirkungsbereiche bedeutendste des Jahres sein wird.

Das Tel-Aviver Messegelände selbst, nach früheren Provisorien jetzt endgültig in herrlichster Lage am Mittelmeerstrand festgelegt, wird grosszügig für die Baukunst der Gegenwart demonstrieren. Eisenbeton, Glas und Stahl sind die Grundstoffe. Auf subtilste städtebauliche Wirkung abgestimmt, werden die Hauptgebäude ein Amphitheater umrahmen, Schauplatz der ersten Mittelmeer Festspiele des Jahres 1934 anlässlich des 25-jährigen Stadtjubiläums von Tel-Aviv.

Dr. J. Adler, Tel-Aviv, Palästina.

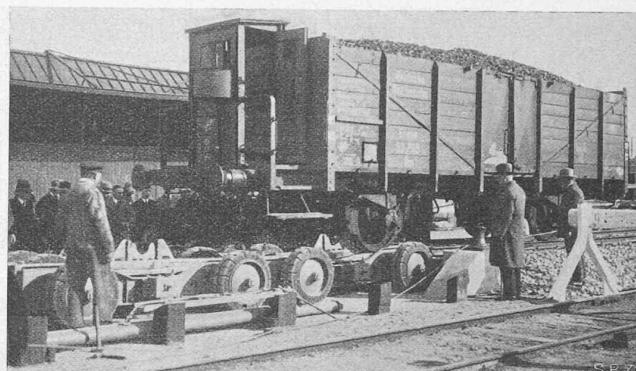


Abb. 2. Uebergang des Bahnwagens vom Gleise auf das Strassenfahrzeug.

Ein Strassenfahrzeug für Eisenbahnwagen.

Bestrebt, auch im Eisenbahn-Güterverkehr eine Beförderung von Haus zu Haus ohne Umladen zu ermöglichen, hat das Deutsche Reichsbahnzentralamt für Maschinenbau ein Strassenfahrzeug für zweiachsiges Güterwagen beliebiger Achsstände (3 bis 8 m) entwickelt. Das Fahrzeug (Abb. 1) besteht aus zwei achtradigen, niedrigen Fahrgestellen, deren jedes eine Achse des Güterwagens aufnimmt, und die sich je nach Achsenabstand auseinandersetzen lassen. Der Güterwagen wird vom Gleise über eine Ueberladerampe auf das mit Schienen versehene Fahrzeug gezogen (Abb. 2) und mit Rücksicht auf die Fahrsicherheit um etwa 20 cm abgesenkt. Das Fahrzeug wird von einem Schlepper dem Empfänger zugefahren. Dort werden die gesenkten Schienenstücke durch eine hydraulische Pumpe wieder auf die Höhe des Fahrzeugeises gebracht. Die eine Achse des Güterwagens wird auf die Abstellrampe geschoben und das zweite Fahrgestell an das erste herangeholt, wo es sich automatisch festkuppelt. Hierauf kann der Güterwagen vollständig auf die Rampe gezogen werden.

Die 16 mit Vollgummireifen versehenen Räder sitzen an acht Schwingachsen. In Kurven werden die vordern acht eingeschwenkt; es können so Kurven von minimal 7,5 m Krümmungsradius genommen werden. Das Strassenfahrzeug wiegt 8 bis 9 t und kann bis zu 32 t befördern; der Raddruck beträgt also bei Vollast 2,5 t. (VDI-Nachrichten vom 3. Mai 1933 und Technische Rundschau vom 19. Mai 1933).

MITTEILUNGEN.

Verbrennungsversuche an feuerschutzimprägniertem Mobiliar. Im Hofe der Feuerwehrkaserne von Saint-Ouen in Paris fanden am 5. Juli 1933 unter der Leitung der „Soc. éte Antiflamme“ Verbrennungsversuche statt; hierzu war eine Anzahl bekannter Firmen für die Herstellung von feuerimprägniertem Material und Mobiliar zur Vorführung eingeladen worden. Ueber das Ergebnis dieser Versuche, bei denen vergleichsweise die zu untersuchenden Objekte sowohl in unimprägniertem, als auch in imprägniertem Zustand in Brand gesetzt wurden, gibt „Génie Civil“ vom 23. Sept. 1933 Auskunft. Zuerst wurden Polsterfüllstoffe (Baumwolle, Kapok, Pflanzen- und Tierhaare, Federn und Wolle) untersucht, wobei ausser den Federn die nichtimprägnierten Stoffe stets vollständig verbrannten, während die imprägnierten Stoffe entweder nur zum Teil oder erst nach erheblich längerer Zeit, und dann noch schlecht verbrannten; bei den Federn war die Verbrennung auch ohne Imprägnierung schon schlecht, mit derselben noch ausgeprägter schlecht. Hierauf wurden Holzbuden untersucht, imprägniert und unimprägniert, mit und ohne imprägnierte Objekte im Innern, wobei wiederum die relative Widerstandsfähigkeit der imprägnierten Stoffe deutlich hervortrat. Versuche mit imprägnierten Textilstoffen aller Art, wie sie für Tapeten, Möbel, Teppiche usw. in Betracht fallen, ergaben gleicher Weise die Ueberlegenheit solcher Stoffe gegenüber dem unimprägnierten Zustand. In verschiedenen Ausführungsformen mit Imprägniermaterial fournierte Fülltafeln gaben gegenüber nicht imprägnierten Tafeln nur eine unwesentliche Verkleinerung der Brandzeit und -Gefahr. Dagegen war bei Matratzen der Einfluss des Imprägniermaterials wieder erheblich, indem auch nur teilweise mit solchem Material gestopfte Matratzen sich als nur schwer brennbar erwiesen, wobei sich stets eine ausgesprochene Neigung