Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 4

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: 07.08.2025

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

INHALT: Die leichten elektrischen Triebwagen CLe²/₄ der SBB. — Kleinwohnungs-Kolonien «Friesenberg» in Zürich. — Laboratorium für technische Röntgenographie. — Mitteilungen: Unfallsichere Exzenterpressen. Zum Ideenwettbewerb für die Gestaltung der Lausanner Cité. Ausbau der Alpenstrassen. Schwebebahn Stöckalp-Frutt. Eidg. Technische Hochschule. Keilrillen-Förderbänder. Petroleumlager der SBB in Basel. Das neue Kunstmuseum in Basel. Versuche über die Verstärkung von Nietverbindungen durch Schweissung. Neue Kindergartengebäude. — Schweiz. Verein von Gas- u. Wasserfachmännern. — Literatur. — Nekrologe: Robert Gsell-Heldt. — Mitteilungen der Vereine. — Vortrags-Kalender.

Band 107 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. 4

Die leichten elektrischen Triebwagen CLe²/₄ der Schweizer. Bundesbahnen.

Von W. MÜLLER, Obermaschineningenieur der SBB.

Um die für den Bau und die Verwendung leichter Triebwagen und Triebwagenzüge erforderlichen eigenen Erfahrungen zu erwerben, haben die Schweizerischen Bundesbahnen vorerst zwei elektrische Leichttriebwagen bauen lassen, die seit dem 15. Mai 1935 im regelmässigen Betrieb stehen. Da die beiden Probewagen von Anfang an technisch und im Betriebe den Anforderungen bis auf wenige Einzelheiten bestens entsprachen und beim Publikum grossen Anklang fanden, konnte nach dreimonatiger Erprobung den Lieferanten der zwei Probewagen der Bau von vier weitern elektrischen Leichttriebwagen übertragen werden, die gegenüber den beiden Probewagen nur geringe Unterschiede aufweisen. Wie bei den zwei ersten Wagen liefern die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur den wagenbaulichen und mechanischen Teil, Brown, Boveri & Co. in Baden, die Maschinenfabrik Oerlikon und die Ateliers de Sécheron in Genf die elektrische Ausrüstung.

Entsprechend ihrer hauptsächlichen Aufgabe, Fahrplanlücken zu Zeiten mässigen Verkehrs zu füllen, sind die hier beschriebenen elektrischen Leichttriebwagen der SBB für den Verkehr als Einzelwagen ohne Anhänger gebaut (Abb. 1 und 2). Das Fassungsvermögen von höchstens 100 Personen wird für die in Frage kommenden Verhältnisse bei genügend dichtem Fahrplan meistens ausreichen. Für besondere, darüber hinausgehende Bedürfnisse werden leichte Triebwagenzüge aus zwei oder drei Einheiten gebaut werden.

Wegen der Schwierigkeit, bei leichten, mit grosser Geschwindigkeit einzeln fahrenden Triebwagen einen ruhigen Lauf zu erzielen, wurden die Drehgestelle möglichst weit auseinander gerückt und der Raum für die Reisenden ganz zwischen sie verlegt, wo störende Bewegungen sich weniger bemerkbar machen, während die Räume über den Drehgestellen zur Unterbringung der elektrischen Ausrüstung und des Führers verwendet wurden. Diese Anordnung führte zu der charakteristischen Form dieser Triebwagen mit ihren niedrigen Vorbauten, unter deren Deckel aus Leichtmetall die elektrischen Maschinen und Apparate gut zugänglich sind. Die Zugänge zu dem in zwei Abteile, für Raucher und Nichtraucher, geteilten Raum für die Reisenden befinden sich an dessen beiden Enden. Die

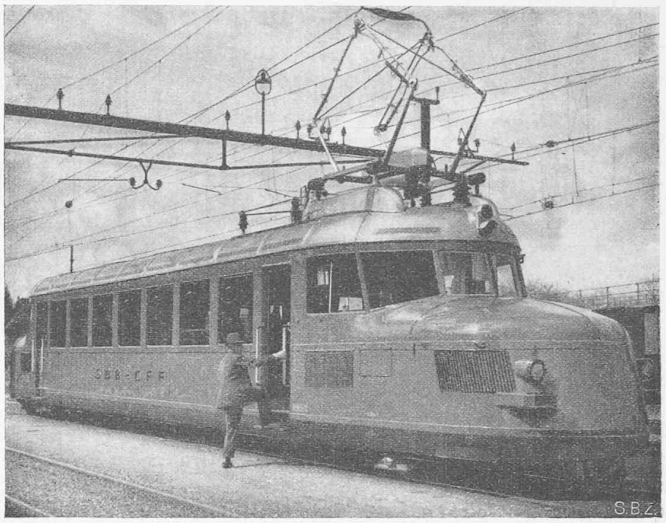

Abb. 1. Elektrischer Leichttriebwagen CLe²/₄ der SBB.

Trennwände der Abteile mit Schiebetüren sind im obern Teil aus Glas. Ausser einem Rückenschutz aus Glas hinter dem Führersitz ist zwischen Eingangs- und Führerraum kein Abschluss vorhanden (Abb. 3). Neben dem links sitzenden Führer sind drei Sitzplätze, die, wie auch die Stehplätze im Eingangsraum, wegen des interessanten und unterhaltenden Ausblickes auf die Strecke sehr beliebt sind. Aber auch von den Sitzplätzen im Wageninnern geniesst der Reisende dank der Verglasung der Zwischenwände und den grossen Fenstern einen freien Ausblick nach allen Seiten.

Die *Sitze,* mit aus leichtem Stahlrohr geschweissten Rahmen, sind mit der für Wagen 3. Klasse üblichen Fensterteilung von 1,5 m eingebaut, und, wie auch die Rücklehnen, leicht gepolstert, so bequem als bei dieser Teilung und mit Rücksicht auf die grossen Unterschiede des Körperbaues möglich, niedrig und leicht rückwärts geneigt (Abb. 4). Die Sitzanordnung ist die in der Schweiz bei Wagen mit Mittelgang übliche mit zwei mal zwei gegenüberliegenden Sitzen an jedem Fenster, sodass die Reisenden auch bei voller Besetzung nicht zu eng gedrängt sitzen. Die beiden Abteile enthalten 52 gepolsterte Sitze; in den Führer- und Einsteigeräumen sowie auf einer Klappbank an der Wand der auf Nichtraucherseite beim Eingang eingebauten Toi-

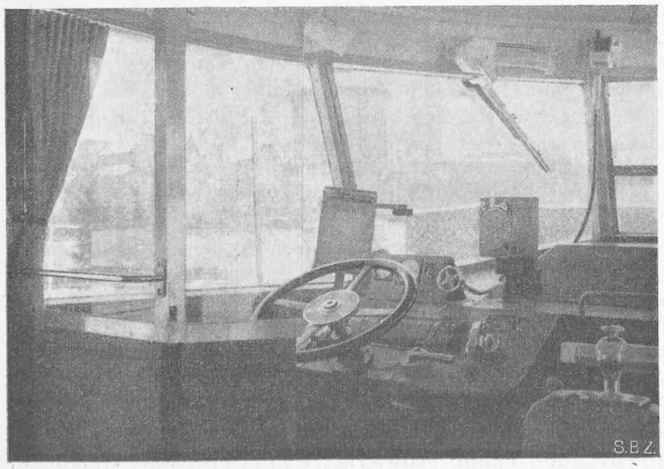

Abb. 3. Führersitz des Leichttriebwagens.

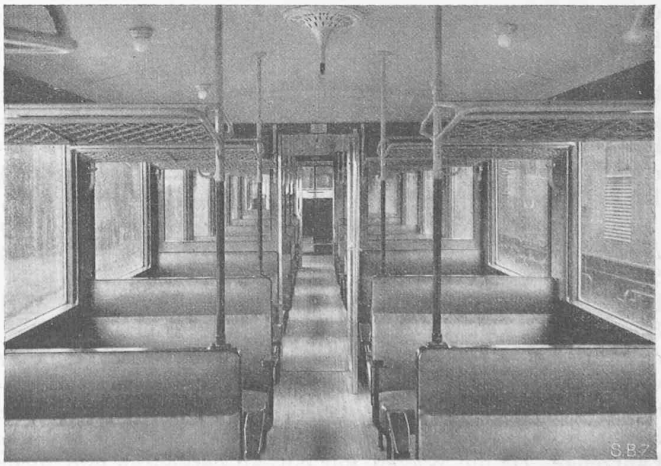

Abb. 4. Das Innere des elektrischen SBB-Leichttriebwagens.