

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 123/124 (1944)
Heft: 3

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: 20.01.2026

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

INHALT: Festigkeitsbewährung stählerner Eisenbahnwagen. — Stadtheizung und kalorische Energieerzeugung. — Das neue Stadtcasino in Basel. — Mitteilungen: Milchtransportkannen. Der Bau von zivilen Flugzeugen und das Flugwesen in der Schweiz. Vereinigung der Schwei-

zerischen Flugzeugindustrie A. S. I. A. Lagonersee-Regulierung. Rohrleitungsisolierungen. Schweizerischer Flugtechnischer Verein. — Nekrolog: A. J. Keller. Louis Springer. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Vortrags-Kalender.

Band 123

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. 3

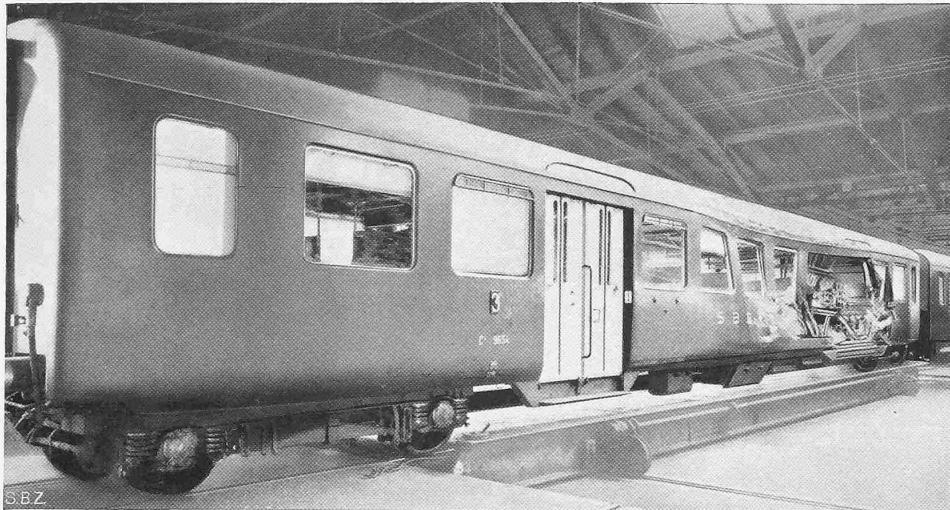


Abb. 3. Der in die linke Seitenwand getroffene zweitletzte Leichtstahlwagen C4 des Zuges 369

Festigkeitsbewährung stählerner Eisenbahnwagen

Vor kurzem ereigneten sich zwei Entgleisungen von Personen-Eisenbahnwagen, eines Leichtschnellzuges der SBB und eines Vierachsers der Städt. Strassenbahn Zürich, wobei dank der Festigkeit der Wagenkästen die Folgen für die Insassen in erstaunlich bescheidenen Grenzen blieben. Nachdem inzwischen das Sensationsmoment für das Publikum verräucht ist, wollen wir das *Positive* aus diesen bedauerlichen Unfällen darlegen, d. h. eben die hervorragende Sicherheit für die Insassen, die sich dabei aus der Stahlkonstruktion der Wagenkästen erwiesen hat. Wir danken der General-Direktion der SBB und der Direktion der Strassenbahn Zürich für ihr Einverständnis und die Überlassung der exakten technischen Unterlagen.

I. Die Entgleisung in Schüpfheim

Der Leichtschnellzug 369 Luzern-Bern musste am 17. X. 1943 um 21.21 h auf Gleis III der Station Schüpfheim den dort auf Gleis II haltenden Personenzug 3392 der Gegenrichtung kreuzen. Der 274 m lange Zug 369 führte zehn stark besetzte Vierachser (Zugsgewicht 473 t) und fuhr mit etwa 73 km/h in Gleis III der Station ein. Zufolge vorzeitiger Umstellung der etwa 240 m vom Stationsgebäude entfernten Weiche 14 (vgl. Abb. 2) unter dem vorletzten Leichtstahlwagen C4 lief dessen hinteres Drehgestell nicht auf Gleis III, sondern in Gleis II, und auch der Schlusswagen BC4 rollte auf Gleis II. Kurz nach der Weiche 14 entgleiste das hintere Drehgestell des nunmehr auf zwei Gleisen laufenden C4; dieser trennte sich etwa 20 m vor der Weiche 11 vom Schlusswagen BC4, sodass die Luftbremse in Tätigkeit trat. Bald nach der Entgleisung hinter Weiche 14 liefen die linken Räder des hinteren Drehgestells des C4 auf der Innenseite des rechten Schienenstranges von Gleis II an und gaben diesem Drehgestell Führung, während das vordere Drehgestell des C4

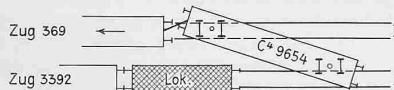


Abb. 1. Anprall des C4 auf die Lokomotive

des rechten Schienenstranges von Gleis II an und gaben diesem Drehgestell Führung, während das vordere Drehgestell des C4

werk und, dank seiner tiefen Schwerpunktlage, aufrecht stehen blieb, während Zug 369 nach kurzer Zeit ebenfalls zum Stehen kam (Abb. 2).

Nach der Trennung des C4 vom BC4 bei Weiche 11 wurde die Geschwindigkeit des ebenfalls vollbesetzten Schlusswagens BC4 durch die Luftbremse stärker verzögert als die des Zuges 369 mit dem C4, sodass der BC4 einige Sekunden später frontal auf die Lokomotive des Zuges 3392 stiess und dort, verhältnismässig wenig beschädigt, auf Gleis II stehen blieb (Abb. 5, S. 27).

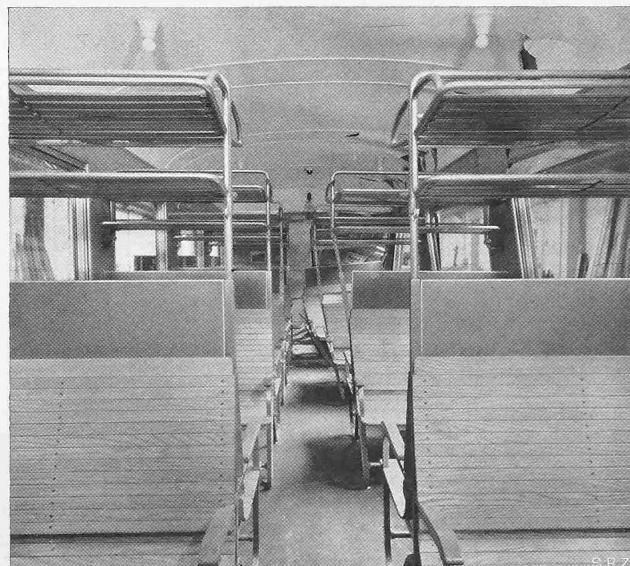


Abb. 4. Das Innere des C4-Wagens, gegen hinten gesehen

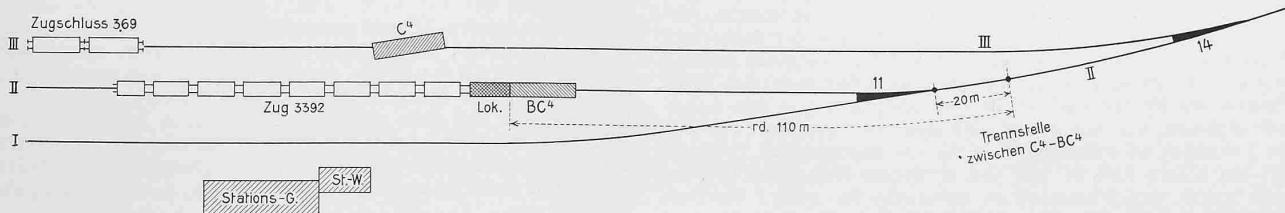


Abb. 2. Die Situation nach dem Zusammenstoss des BC4 mit dem Zug 3392 auf der Station Schüpfheim am 17. Oktober 1943

bald darauf ebenfalls entgleiste, worauf seine linken Räder auf der Innenseite des linken Schienenstranges von Gleis III geführt wurden. So fuhr der über Puffer 22,7 m lange Wagen von 17 m Drehzapfenabstand und 2,7 m Drehgestell-Achsstand mit einer Anfangsgeschwindigkeit von noch etwa 67 km/h in einem Winkel von etwa 30° schräg zur Gleisaxe über 100 m weit bis zum Aufprall auf die Lokomotive des haltenden Zuges 3392 (vgl. Abb. 1). Durch die Wucht dieses schiefen Aufpralls in noch etwa 60 km/h (16 ± 17 m/sec) Geschwindigkeit wurde der vollbesetzte Wagen C4 von rund 35 t Br.-Gewicht samt seinem hintern Drehgestell auf das Gleis III hinübergeworfen, wobei er sich vom Zuge 369 trennte und einige Meter hinter der Lokomotive neben dem Gleis III auf seinem wenig beschädigten Lauf-

schwerpunktlage, aufrecht stehen blieb, während Zug 369 nach kurzer Zeit ebenfalls zum Stehen kam (Abb. 2).

Nach der Trennung des C4 vom BC4 bei Weiche 11 wurde die Geschwindigkeit des ebenfalls vollbesetzten Schlusswagens BC4 durch die Luftbremse stärker verzögert als die des Zuges 369 mit dem C4, sodass der BC4 einige Sekunden später frontal auf die Lokomotive des Zuges 3392 stiess und dort, verhältnismässig wenig beschädigt, auf Gleis II stehen blieb (Abb. 5, S. 27).