

"Autofähre" für Eisenbahn-Alpentunnel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **107/108 (1936)**

Heft 10

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-48367>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Abb. 1. Heutiger Seitenverlad der Autos auf die Bahn. — Die oft nötige kräftige Nachhilfe von Hand ist der Karosserie wenig förderlich und darum der Bahntransport beim Fahrer unbeliebt. — Im Gegensatz hierzu würde die «Autofähre» geradezu anziehend wirken.

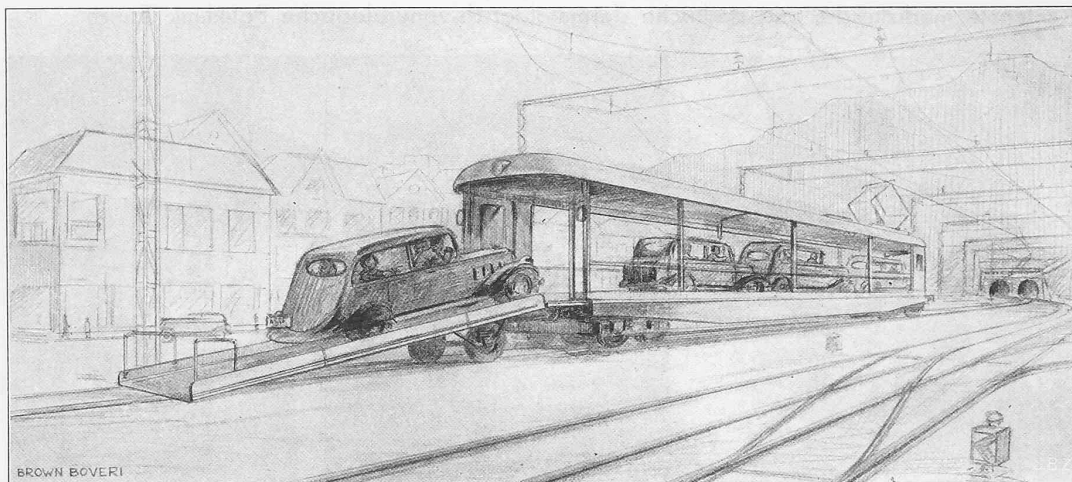


Abb. 2. «Autofähre» für Eisenbahnbeförderung von Autos. Vorschlag Brown, Boveri & Co., von 1933.

Schallisolationen. In Verbindung mit Ing. F. M. Osswald sind Versuche durchgeführt worden, die zu folgenden Bodenisolationen gegen Körperschall geführt haben: Einbetonieren der auf den Hohlkörperdecken verlegten Leitungen für Telefon und elektrische Installation und diese Betonflächen im Blei abgezogen. Darüber als «schwimmende» Platte überlagern sich die Schichten der Bodenbelagsunterkonstruktion, nämlich: Telamatte an den Wänden hochgezogen, Dachpappenlage (Stösse überklebt) ebenfalls an den Wänden aufgestülpt, dann eine 4 cm starke Kiesbetonplatte mit Drahtgeflecht armiert und eine Schicht Estrichgips (1 cm) zur Aufnahme des Inlaidbelages. Die Wände der Untersuchungszimmer gegen anstossende Warteräume usf. sind doppelt ausgeführt mit Hohlräumen und eingehängten Tela-Matten, an den Böden und an den Decken durchgezogen.

Zur Verminderung der Geräusche aus der Kaltwasserzirkulation ist eine Niederdruckanlage ausgeführt worden mit Verlegung der Leitungen in isolierte Aussenwandschlitze. Dämpfungen des Luftschalles konnten der Kosten wegen nicht ausgeführt werden.

Raumventilation. Eine zentral angelegte einfache Raumventilation ist eingebaut, an die die Warteräume und die Untersuchungszimmer angeschlossen sind.

Innenausstattung. Bäder, Aborte, Laboratorien, Spülräume u. dergl. sind geplättelt oder mit Honsalinanstrich auf Estrichgips versehen. Das Treppenhaus erhielt farbige, geschliffene und polierte Granitin-Hartesteinstufen und Bodenbeläge, Wände Stramin mit Oelfarbe gestrichen, ebenso die Wände in den Wartezimmern und in den Vorplätzen. Die Böden in den Zimmern sind mit grauem Inlaid bedeckt und die Wände mit grau getönter Salubra tapeziert; Fussleisten in Aluminium. Alle Fenstergesimse bestehen in beiden Polikliniken aus Schiefer, in den Untersuchungs-Zimmern im Parterre und in den Laboratorien längs den Fenstergruppen sind sie als Arbeitstische ausgebildet bis zu einer Breite von 70 cm, ein Material, das sich gegen Säuren bewährt hat.

Das Mobiliar besteht aus grauschwarz getöntem Holz und Metall, die Konstruktionsteile in verchromtem Eisen. Die Wartezimmer sind mit beweglichen, in einheitlichen Längenmassen erstellten Bänken möbliert. Ueberhaupt ist alles Mobiliar weitestgehend typisiert.

Baukosten. Bei der Beurteilung der Baukosten muss berücksichtigt werden, dass nicht nur die oberen Geschosse, sondern auch das Untergeschoss weitestgehend und vielseitigen Zwecken dienend ausgebaut werden musste. Die Baukosten pro m³ umbauten Raumes betragen 81,25 Fr./m³, inbegriffen Architektenhonorar, Bauleitung, örtliche Bauführung, Gebühren und dergl., ferner auch alles eingebaute Mobiliar. Der Verhältnis-Anteil einzelner wichtiger Arbeiten ist folgender:

Rohbau	32 %	= 26,00 Fr./m ³
Heizung, Warmwasser, sanitäre Installation	16 %	= 13,00 Fr.
Elektrische Installation und Telefon . . .	6 %	= 4,80 Fr.
Zusammen	54 %	= 43,80 Fr.

Dass diese drei angeführten Arbeitsabschnitte für sich mehr als die Hälfte der Baukosten beanspruchen, lässt sich aus der besonderen Zweckbestimmung des Gebäudes erklären.

Leuenberger & Flückiger, Arch.

„Autofähre“ für Eisenbahn-Alpentunnel

In der Nachschrift zu unserer Berichterstattung über «Grosse Autotunnel in den Alpen» in Band 106 (Okt./Nov. 1935) hatten wir die Anregung gemacht, den Autotransport durch die bestehenden Eisenbahntunnel wie z. B. St. Gotthard, Lötschberg-Simplon zu verbessern, dadurch, «dass die Autos über eine Kopframpe von hinten her über einen aus Plattformwagen formierten Zug bis an dessen Spitze vordringen und aufeinander aufschliessen», usw., «um auf der andern Seite in flüssiger Fahrt nach vorn» den Zug wieder zu verlassen, also eine Art Fähre- oder Trajekt-Betrieb anstelle des heutigen, dem Fahrer unsympathischen Seitenverlads (Abb. 1). Es war uns damals nicht bekannt, dass Brown Boveri & Cie. (Baden) schon vor mehr als drei Jahren den SBB die gleiche Anregung unterbreitet haben. Da nun in jüngster Zeit diese Beförderungsart durch Auto-Traktoren von verschiedenen Seiten als «Neuheit» vorgeschlagen wird, haben wir, zur Wahrung der geistigen Urheberchaft, wie zur nachdrücklichen Befürwortung dieses Winter- und Schlechtwetter-Behelfsmittels, BBC um nähere Angaben über ihren Vorschlag ersucht.

Ein derartiger Auto-Transportwagen (siehe Abb. 2 und 3) besteht aus einem zweiachsigen Triebdrehgestell mit den Elektromotoren und einem zweiachsigen Laufdrehgestell (beide mit 600 mm Raddurchmesser), und darauf ruhender Tiefgang-Ladebrücke von 24 m Länge. Jedes Drehgestell ist mit einer vierklötzigen Bremse ausgerüstet, als Handbremse von jedem Führerstand aus bedienbar und kombiniert mit der Westinghouse-Schnellbremse. Der Wagenkasten zeigt eine Plattformhöhe von rd. 700 mm; die Seitenwände sind offen, die Felder an den Führerständen mit Eisenblech verkleidet. Die Stirnschutzwand vor dem Führer und der Führersitz sind einklappbar, um beim Auffahren und Wegfahren der Autos eine möglichst grosse freie Oeffnung für die Fahrbahn zu erhalten. Ein leichtes Eisengerüst trägt das Dach, über dem Triebgestell aus Eisenblech, über den Rest der Fahrbahn aus Eisenblech oder Segeltuch; eine Bedachung ist notwendig, um Berührungen mit der Fahrleitung zu verhindern, ferner um die Autos von herabfallendem Fett (das zur Schmierung der Stromabnehmerschleifstücke dient und am Fahrdraht hängen mag) zu schützen.

Als Fahrbahn des Wagens dient ein Holzbelag. Die Stirnwand-Kopfstücke tragen in normaler Höhe die gefederten Puffer; sie sind abklappbar und bilden dann die Fahrbahnverbindung zwischen den Transportwagen, wenn mehrere zusammengekuppelt sind, bzw. die Verbindung mit der Rampe zum Auf und Wegfahren der Autos. Für Kupplung der Traktoren unter sich ist eine automatische Zug- und Stossvorrichtung vorgesehen. Im übrigen ist der Wagen mit V-Messer, elektrischer Beleuchtung, Aufstiegsmöglichkeit auf das Dach und mit einem Nothaken zum Schleppen durch normale Triebfahrzeuge versehen.

Die Laderampe braucht nicht ein festes Bauwerk am Ende eines Stumpengeleises der Bahnhofanlage zu sein. Es kann sehr gut eine fahrbare Rampe mit einer Länge von etwa 5 m Verwendung finden, wie in den Bildern dargestellt, ähnlich wie sie zum Verladen von Tieren oder Fässern seit den Anfängen der Bahn benützt wird. Die Rampe ist mit Laufrollen, z. B. mit Gummibereifung versehen, für grössere Spurweite als die Geleise gebaut; sie kann aber auch einen leichten normalspurigen Radsatz erhalten, der auf den Schienen verschoben werden kann.

