

Die neugestaltete Abteilung Schienenverkehr im Verkehrshaus der Schweiz

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **90 (1972)**

Heft 24

PDF erstellt am: **23.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-85231>

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.

Unser Land wird nicht nur durch unangepasste Überbauungen, sondern auch durch viele hässliche Strassen- und Verkehrsbauten nach Noten verschandelt.

Und auch die verantwortlichen Beamten der Elektrizitätswerke beteiligen sich an diesem Wettstreit, der zu einer totalen, vollautomatischen und vollmechanisierten Verödung und Entseelung unserer Heimat führt.

Üble und formlose Riesenmaste der Hochspannungsleitungen zerschneiden überall auf willkürliche Art und Weise schönste Landschaftsstriche.

Gleichzeitig aber lässt man viele unserer besten Künstler brotlos, speist sie hie und da mit Stipendien ab, für die sie sich tausendmal bedanken sollten, weil man diese Gaben als Gesten eines kulturfrendlichen Staates verstanden haben will.

Welch dankbare Aufgabe wäre es etwa für unsere Bildhauer und Formentwerfer, jenen unförmigen, urweltartigen Biestern, den Masten der Hochspannungsleitungen, bessere und schönere Formen zu geben? Eine Kette von verschiedenartigen, schönen, aber auch funktionsgerechten Träger-skulpturen böte immerhin einen andern Anblick, als eine

Kette uniformierter, standardisierter und provozierender Ungeheuer.

Bei dauernder Beschäftigung einiger unserer besten Entwerfer würde das gar kein so teures Abenteuer bedeuten. Die Realisierung eines solchen absoluten «Novums» würde erst noch verlockende, werbegünstige Möglichkeiten erschliessen.

Unser Land ist nicht arm an Bildhauern mit Vorstellungsvermögen. Eine einzige Linie mit markanten, aber die speziellen Strukturen des Landschaftsbildes respektierenden «Elektrizitätsplastiken» müsste – abgesehen von allen andern Vorteilen – zu einer touristischen Attraktion erster Klasse werden.

So etwa wie Irland- oder Bretagnereisende nicht darum herumkommen, jene merkwürdigen Steinmale zu bestaunen, die von archaischen, längst vergangenen Zeiten zeugen, so wie Reisende in Südfrankreich unter einem eigentlichen Zwang jene imponierenden römischen Wasserleitungen aufsuchen, die in der Umgebung von Nîmes auf harmonischen Arkaden über die weiten Ebenen führen, so würden auch viele Besucher der Schweiz darnach trachten, dieses neuartige Werk, diese Synthese von Technik und Kultur anzusehen.

Schluss folgt in Heft 25

Die neugestaltete Abteilung Schienenverkehr im Verkehrshaus der Schweiz

DK 061.4:656.2

Am 7. August 1847, also vor 125 Jahren, konnte die Schweizerische Nordbahn-Gesellschaft den ersten Eisenbahnbetrieb der Schweiz auf der Strecke Zürich-Baden aufnehmen. In Würdigung dieses bedeutungsvollen Anlasses hat das am 1. Juli 1959 eröffnete Verkehrshaus der Schweiz seine Abteilung Schienenverkehr unter tatkräftiger Mithilfe der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen (SIG) und anderer an der Rollmaterialherstellung beteiligter Firmen nach thematischen Gesichtspunkten neu gestaltet. In der Eckhalle Lidostrasse/Haldenstrasse haben fünf Hauptobjekte Platz gefunden:

1. *Der Simulator des Lokomotiv-Führerstandes einer Re-4/4 II-Lokomotive.* Durch Betätigen des Fahr Schalters oder der Bremsen kann eine Fahrt dadurch wirklichkeitstreu dargestellt werden, dass auf den Frontscheiben des Führerstandes das Befahren der Strecke im Film sichtbar wird. Gewählt wurde das Teilstück zwischen Erstfeld und dem Pfaffensprung-Kehrtunnel der Gotthard-Nordrampe, wobei wegen Streckenarbeiten kurzzeitig auf das Gegengleis mit verringerter Geschwindigkeit ausgewichen werden muss. In den Film können aber auch andere, technisch und landschaftlich interessante Streckenabschnitte von fünf bis zehn Minuten Fahrzeit eingespeichert werden.

2. *Ein Ausschnitt aus einer Komposition mit neuen Komfortwagen Typ III der SBB.* Diese Wagen werden vollklimatisiert. Ihre Kasten erhalten eine nach oben leicht konische Form, weil sie sich in den Kurven zusätzlich zur Schienenüberhöhung stärker neigen, um so auch bei höheren Geschwindigkeiten gleichen Reisekomfort zu sichern. Im Bau befinden sich zurzeit bei der SIG in Neuhausen zwei Erstklasswagen, ein Zweitklasswagen und ein Speisewagen. Sie alle erhalten automatische Kupplungen und bequeme, geschlossene Übergänge, die ähnlich wie bisher bei den TEE-Zügen gestaltet sind. Das Modell im Verkehrshaus umfasst einen Teil eines Erstklasswagens sowie die Endpartie eines damit gekuppelten Wagens in Originalgrösse.

3. *Das betriebsfähige Modell einer automatischen Kupplung in Naturgrösse,* wie sie für die europäischen Bahnen vorgesehen ist, mit allen Verbindungen für Druckluft, Kraft- und Steuerstromkreise.

4. *Ein Querschnittmodell durch das Gotthardmassiv,* das über den heutigen Verkehr sowie über das Projekt eines Basistunnels (45 km) von Amsteg nach Bodio orientiert.

5. *Eine bewegliche Gleisstopfgruppe,* welche die mühsame Arbeit der «Gramper» besorgt, ist als Geschenk der Firma Matisa S. A., Lausanne, in Originalgrösse zu sehen.

Die Verbindungsbauten zwischen Haupteingang und Eckhalle wurden neu gestaltet, wobei man auf eine lockere Darstellung durch Beschränkung auf wertvollere Objekte achtete. Das eindrucksvolle Modell der Gotthardbahn (Vorderseite die Schlaufen von Wassen, Rückseite die Station Erstfeld) ist jetzt mit acht Zügen von historischem Wert bestückt.

Im Freigelände zwischen der Fahrzeughalle und der Halle für den Strassenverkehr werden in den Sommermonaten in regelmässigen Abständen Sonderausstellungen von Rollmaterial durchgeführt. Um dies zu ermöglichen, haben die SBB im benachbarten Gleis der Gotthardstrecke schon 1970 eine Weiche eingebaut, die durch ein mobiles, in der Nähe deponiertes Anschlussgleis mit dem Verkehrshaus verbunden werden kann. Während des Sommers 1972 sind zwei grosse elektrische Lokomotiven (die 1939 erbaute «Landi-Lokomotive» von 12 000 PS und die 1919 erbaute Ce-6/8-Probelokomotive für die Gotthardlinie), drei historische Dampflokomotiven, zwei vierachsige Personenwagen, der eine aus dem Jahre 1865, der andere von 1972, und ein vierachsiger Getreidesilowagen von 1972 ausgestellt.

Abschliessend mögen noch einige Bemerkungen zum neuen Einheitswagen Typ III der SBB Platz finden. Der vollständig geschweisste Leichtmetall-Wagenkasten ruht auf zwei zweiachsigen Drehgestellen Y 28-SIG und wird vollklimatisiert, auch in der zweiten Klasse. Der Wagen ist mit

automatischen Kupplungen ausgerüstet und weist tunnelartige, völlig geschlossene und zugluftfreie Wagenübergänge auf. Die Fenster sind fest eingebaut und doppelt verglast. Die bemerkenswerteste Neuerung ist eine elektromechanische Einrichtung für eine zusätzliche Neigung des Wagenkastens in Kurven, um höhere Fahrgeschwindigkeiten zulassen zu können. Die Servomotoren auf den Drehgestellen, die die Schrägstellung des Wagenkastens bewirken, werden durch ein Gerät mit Kreisel und Pendel gesteuert, das vor bzw.

nach Kurven anspricht. Trotz dieser Neuerungen gelang es, das Gesamtgewicht des neuen Wagentyps nicht grösser werden zu lassen als das des bisherigen Typs II. Die Hauptdaten sind:

Wagen		1. Klasse	2. Klasse	Speisew.
Länge über Kupplungen	m	24,6	24,6	24,6
Sitzplätze		48	72	40
Tara	t	30	29	33

Neue Kaminfabrik der Zürcher Ziegeleien in Döttingen AG

DK 061.5:69.027.1

Rechts:
Gesamtansicht des neuen Werkes vom Lagerplatz her



Unten rechts:
Fabrikationshalle. Links Bodenfertiger bei der Produktion von Schiedel-Mantelementen, rechts fertige Mantelemente

Unten links:
Verkleben der zugefrästen Schamotteteile zu Spezialelementen

Die erfreuliche Entwicklung des Absatzes von Schiedel-Kaminelementen (s. SBZ 1970, H. 38, S. 861) sowie die allgemeinen Bestrebungen nach rationeller Fertigung machten den Bau einer neuen Fabrikationsstätte notwendig. Die Zürcher Ziegeleien beschlossen deshalb, die Kaminproduktion von Zürich nach Döttingen zu verlegen. Im Mai 1971 wurde, neben den Betrieben der Tonwerk Döttingen AG und der Betonziegel AG, mit dem Bau der neuen Fabrikations- und Lagerhalle begonnen. Im September konnte die

Montage der Fabrikationseinrichtungen beendet werden.

Das Produktionsprogramm umfasst vor allem Mantel-elemente und Spezialrohre für Schiedel-Kamine. Rund 15 Mitarbeiter – Frauen und Männer – werden in sauberen und hellen Räumen ihren Arbeitsplatz finden. Moderne Maschinen und Einrichtungen haben die Verrichtung körperlich harter Arbeit weitgehend ausgeschaltet. Die bereits vorhandene Kantine und Personalunterkunft wird auch von der Belegschaft der neuen Kaminfabrik mitbenutzt.

