

# Doppelstockwaggons wieder aktuell

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik**

Band (Jahr): **7 (1952)**

Heft 1

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-653467>

## **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.

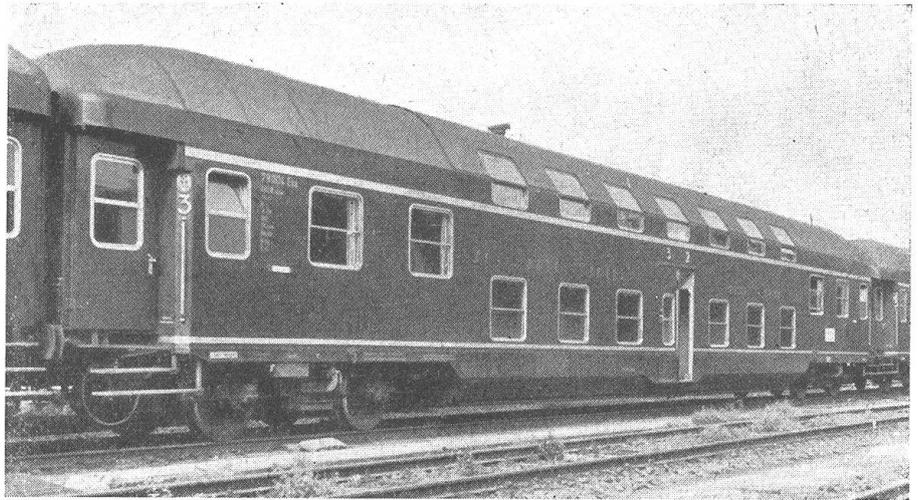
## **Haftungsausschluss**

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.

# Doppelstockwaggons wieder aktuell

DK 625.232.9

Der Gedanke, mehrstöckige Reisezugwagen zu bauen — wie sie heute z. B. bei der Deutschen Bundesbahn auf der Strecke Frankfurt a. M.-Dortmund verkehren — ist nicht neu. Schon 1868 wurden in Berlin Fahrzeuge dieser Art gebaut und auf den Strecken der Altona-Hamburger Verbindungsbahn und der Berliner Ring- und Stadtbahn in Dienst gestellt. Man wird sich auch der 5 m hohen Zweistöckwagen der Tösstalbahn (Winterthurwald) erinnern. Im Jahre 1882 wurde für die Kgl. bayrische Staatsbahn sogar ein zwei-stöckiger Triebwagen gebaut. Im Pariser Stadtverkehr und im Hamburger Raum (Lübeck-Büchener Eisenbahn) laufen heute noch solche Fahrzeuge. Auch die Eisenbahnen in den USA. sind dazu übergegangen, Doppelstockfahrzeuge einzusetzen.



Während schon im Herbst 1950 die erste Doppelstockausrüstung vom Eisenbahnzentrallamt Minden in Dienst gestellt werden konnte, wurde im Sommer des letzten Jahres die zweite Doppelstockausrüstung in Betrieb genommen. Im Gegensatz zu den Wagen der ersten Bauserie sind die neuen Wagen 26,4 m lang, also 4 m länger als ihre Vorgänger. Die Wagen 3. Klasse verfügen über 150 Sitzplätze, die 2/3.-Klasse-Wagen über 46 Plätze 2. Klasse und 94 Plätze 3. Klasse. Die Polstersitze der 2. Klasse sind ausziehbar und ergeben dadurch eine Liegemöglichkeit für Nachtfahrten. Die Sitzplätze 3. Klasse sind ebenfalls gepolstert. Die tiefsten Sitze befinden sich in der Höhe der Mitteleinstiege in der Fahrzeugwanne, wenige Stufen über den Drehgestellen liegt die nächste Sitzplatzreihe und weitere 5 Stufen höher der Oberstock in der Fahrzeugmitte. Je ein Oberstockteil einer dreiteiligen Ausrüstung ist als Speisearbeit ausgebaut. Die Küche befindet sich im Unterstock und ist durch einen Speisenaufzug mit der Anrichte im Oberstock verbunden.

Die Fenster im Zwischen- und Unterstock sind Schiebefenster in Aluminiumrahmen, im Oberstock nach oben aufgehende Schiebefenster. In allen Abteilen befindet sich über den Fenstern eine Kaltlichtbeleuchtung, die während der Fahrt von 2 Lichtmaschinen, im Stand von 2 Batterien im Unterstock des Wagens gespeist werden. Die Wagen sind sowohl mit Dampf als auch mit 1000 Volt Wechselstrom heizbar. Die Heizung ist als Längswandheizung gebaut und von den Sitzen aus regulierbar.

Alle Wagen besitzen eine Lautsprecheranlage, die zentral bedient werden kann sowie einen Gepäckraum

im Unterflur, zur Unterbringung schwerer Lasten. Das neuartige Drehgestell mit lenkergeführten Achsen und reibungsloser, ölgedämpfter Federung, Bauart „Minden-Deutz“ bewirkt einen überraschend ruhigen Lauf. Die Seitenwandbekleidung aus Stahlblech ist innen gegen Geräusch mit Antivibrin gespritzt. Fußboden, Seitenwände und Dach sind außerdem gegen Geräusch und Temperatureinflüsse mit Glasgespinnst und Sillanwolle auf Wellpappe isoliert. Eine sinnvolle Konstruktion regelt eine ausreichende Frischluftzufuhr. Das Dach im Bereich des Oberstocks ist mit einem sogenannten Tropendach — einer

zweiten Dachhaut in geringem Abstand über dem Fahrzeugdach — versehen und deshalb gegen Sonneneinstrahlung weitgehend geschützt. An Stelle des Faltenbalgübergangs sind Gummiwulste verwendet worden, die U-förmig die Stirnwandtür umgeben und die bei der Kuppelung der beiden Wagen eng aneinanderschließen und dadurch einen dichten Übergang gewährleisten. Hiermit fällt das umständliche Kuppeln der schweren und unhandlichen Faltenbälge weg. Der Übergang ist außerdem erheblich bequemer geworden, da von Fahrzeug zu Fahrzeug nur noch ein schrittgroßer Abstand besteht.

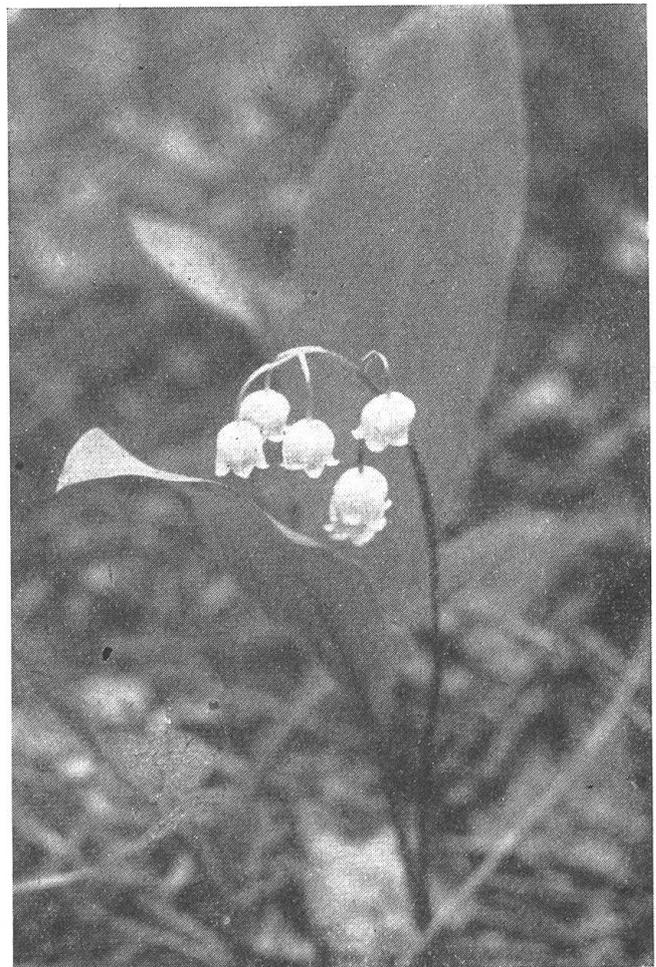
## Unbekanntes vom Maiglöckchen

DK 582.572.2 : 635.935

Das Maiglöckchen (*Convallaria majalis*), das, obwohl arg verfolgt, erfreulicherweise in großer Zahl in der Buschlandschaft und in lichten Wäldern vorkommt, ist eine sehr interessante Pflanzengestalt. Es gehört mit dem nahverwandten Spargel sowie der als unverwüsthchen Zimmerpflanze gut bekannten Schildblume (*Aspidistra*) zu den Liliengewächsen. An der an sich recht bescheidenen Blüte fällt in erster Linie der starke Duft auf, mit dem es eine eigenartige Bewandnis hat. Wir kennen nämlich keine Möglichkeit, diesen Duftstoff aus der Pflanze zu extrahieren, wie man dies etwa bei Rosenblüten schon seit Jahrhunderten tut. Maiglöckchenduft läßt sich nicht präparieren und konservieren, er stirbt mit der Blüte. Und alle Parfüme mit Maiglöckchenduft danken diesen gewissen tropischen Holzarten, die ähnlich wie das Maiglöckchen riechen.

Mit einem weitverzweigten Geflecht von Wurzelstöcken durchzieht das Maiglöckchen den Boden. Und nur jene Stellen des Wurzelwerkes, die gerade drei Jahre alt sind, erzeugen Blüten. Vorher und nachher blüht unser kleiner Frühlingskünder nie! Auch sonst ist unser Maiglöckchen ein rechter Dickschädel. Aus den zierlichen kleinen Blüten entstehen z. B. reichlich leuchtend-rote Beeren, die Samenbildung ist also durchaus hinreichend. Aber es dauert nicht weniger als elf Jahre, bis die Samen keimen! Dadurch wird jede Samenaussaat unrentabel, man kann daher die Pflanze nur durch die sogenannten „Keime“ vermehren, die entweder in eigenen Gärtnereien getrieben oder im Juli im Freien gesammelt werden. (Was aber in jenen Ländern, in denen das Maiglöckchen zu den geschützten Pflanzen gehört, unstatthaft ist.)

Diese Keime werden heute meist in einen künstlichen Winterschlaf versenkt, indem man sie bei Tempera-



turen um Null Grad lagert. Solche „Eiskeime“ lassen sich dann in warmen Gewächshäusern rasch und sicher treiben, so daß die Gärtner fast das ganze Jahr hindurch blühende Maiglöckchen anbieten können. AN.