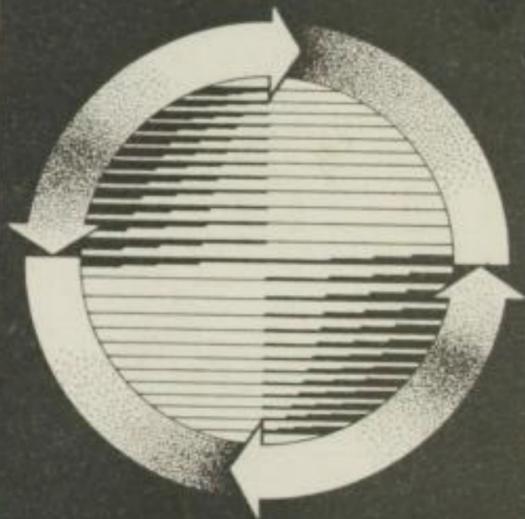


Beilage Lose

34	4
0531	
BHfVKE	

EXLIBRIS



HOCHSCHULBIBLIOTHEK
HOCHSCHULE FÜR VERKEHRSWESEN
„FRIEDRICH LIST“ DRESDEN DDR



S m T
9
(9)

Vorschlag

zur

Einführung von Bettwagen

der

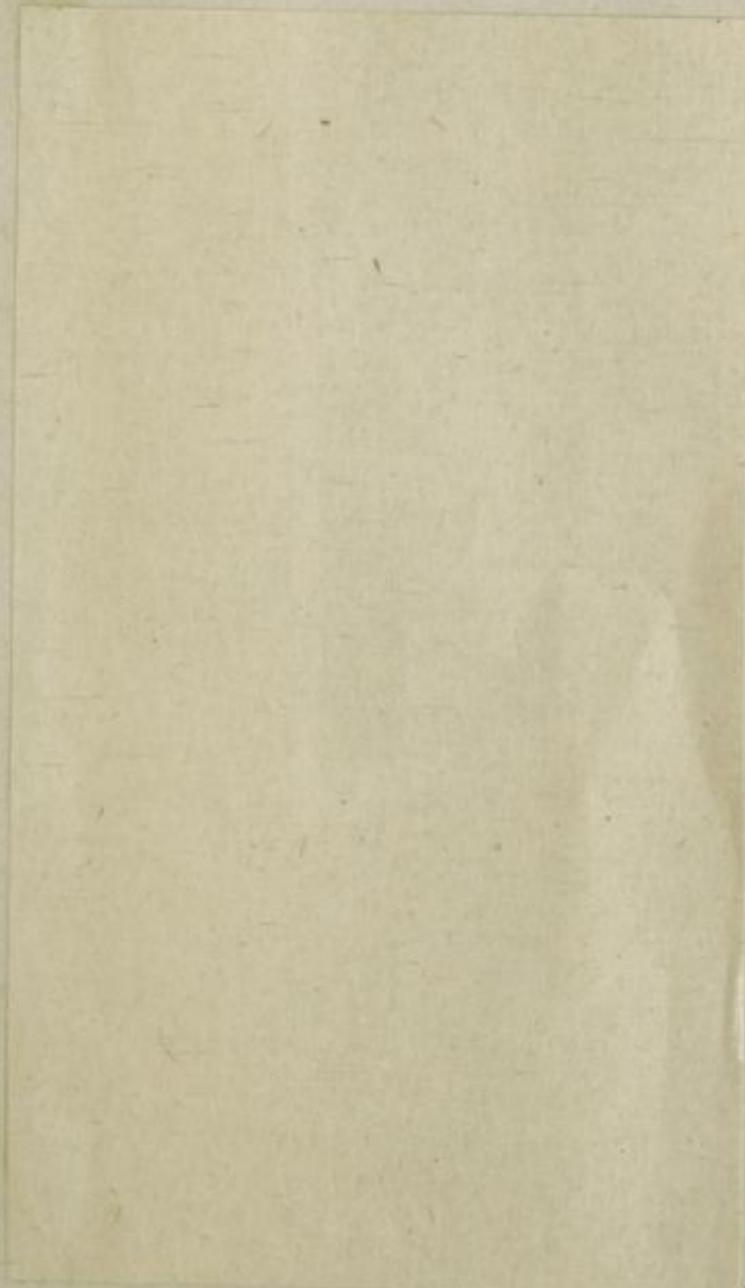
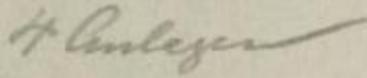
Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Berlin

unterbreitet

von

Georg Nagelmackers

Ingenieur zu Lüttich.



Lüttich
Druck von H. Dessain
Trappéstraße.
—
1871

Hochschule für Verkehrswesen
Dresden
- Lehrstuhl für Eisenbahnfahrzeuge -

34 | 4
531
Sächs. f. Verkehrs-
wesen, Bibliothek

zelle 528 9M2

Handwritten text, possibly a title or author name, mostly illegible due to fading.

Large, faint, illegible text, possibly a title or author name.

Large, faint, illegible text, possibly a title or author name.

Small, faint, illegible text.

Small, faint, illegible text.

HOCHSCHULE FÜR VERKEHRSWESEN
„FRIEDRICH LIST“ - DRESDEN
BIBLIOTHEK

Small, faint, illegible text.

Geehrte Herren!

Seit einiger Zeit schon bin ich mit mehreren Eisenbahnverwaltungen Deutschlands, Oestreichs und Belgiens in Unterhandlung getreten zum Zwecke der Einführung von Bettwagen mit einer Betriebsweise, deren Einfachheit mir in den Vereinigten Staaten aufgefallen war.

Da jedoch mein Project nur dann ausführbar ist, wenn es von der Mehrzahl der größten Gesellschaften des deutschen Vereins angenommen wird, so erlaube ich mir dasselbe dem hohen Gutachten der verehrlichen in Berlin tagenden Versammlung zu unterbreiten.

Meine Vorschläge haben bereits, wie die beigelegten Briefabschriften es beweisen, die Genehmigung Sr. Majestät des Königs der Belgien und seiner Regierung, sowie auch der verehrlichen Rheinischer Gesellschaft und der technischen Commission des deutschen Vereins gefunden und ich wage darum zu hoffen, daß Sie dieselben Ihrer Aufmerksamkeit nicht unwert halten, sondern einer wohlwollenden Prüfung unterziehen wollen. Mehrere einflußeriche Mitglieder der verschiedenen deutschen Gesellschaften haben ebenfalls meinem Projecte ihren ganzen Beifall geschenkt.

Erlauben Sie mir also, meine Herren, Ihnen vorerst die hauptsächlichsten Vertragsbedingungen anzugeben, die ich den Eisenbahngesellschaften vorzuschlagen habe, um dann zu endigen mit einer kurzen Beschreibung des Materials und einige Betrachtungen über den Vortheil, der für die Eisenbahngesellschaften daraus entspringt, wenn sie mit einem Unternehmer für den Betrieb der Bettwagen einen Vertrag abschließen.

Vertragsentwurf.

Art. 1. — Ich lasse, und zwar in Deutschland, falls es die Gesellschaften wünschen, auf meine Kosten Bettwagen anfertigen nach den von den Ingenieuren der betreffenden Gesellschaften vorher genehmigten Plänen und verpflichte mich einen regelmäßigen Dienst dieser Wagen auf den großen Linien für die Nachtschnellzüge herzurichten.

In diesem Zwecke gehe ich die Verbindlichkeit ein Wagen in genügender Anzahl in Bereitschaft zu halten, um die Regelmäßigkeit des Dienstes auf dieser Linien zu sichern. Die Gesellschaften verpflichten sich ihrerseits wenigstens je einen Bettwagen in die betreffenden Züge mit aufzunehmen.

Meine Wagen werden selbstverständlich nur nach stattgehabter Prüfung und Genehmigung von Seiten des Oberingenieurs der betreffenden Gesellschaften dem Betriebe übergeben werden können.

Art. 2. — Jeder mit einem Billete I oder II Klasse versehene Reisende kann gegen eine Nachzahlung zu den Wagen zugelassen und beziehentlich ein Bett I oder II Klasse einnehmen. Die Nachzahlungen werden zu meinem Gunsten und von meinen eignen Beamten erhoben. Diese Nachzahlungen dürften sich für die deutsche Meile höchstens auf 10 bis 12 Pfennige für ein Bett I Klasse und auf 5 bis 7 Pfennige für ein Bett II Klasse belaufen.

Art. 3. — Die Schaffner der Gesellschaften haben freien Eintritt in die Bettwagen um die Billete der Reisenden zu controliren und die Ordnung zu überwachen.

Art. 4. — Sollte der Bettwagen größtentheils leer, dagegen die Andern Wagen angefüllt und der Zug überladen sein, so stände dem Bahnhofdirector ausnahmsweise das Recht zu eine Anzahl Reisende in die Bettwagen eintreten zu lassen, ohne von ihnen die Nachzahlung zu fordern, jedoch auch ohne ihnen die Vergünstigung einzuräumen ein Bett benutzen zu können.

Art. 5. — Ich stelle und unterhalte auf meine Kosten die zur Bequemlichkeit der Reisenden nötigen Betttücher, Decken, Matrasen, Gegenstände der Toilette, so wie überhaupt die ganze innere Einrichtung des Wagens. — Die mit dem innern Dienste der Wagen beauftragten Beamten werden von mir bezahlt.

Art. 6. — Die äußeren Ausbesserungen, wie Unterhaltung der Räder, Achsen, der Einfassung, Anstreichen der äußeren Wände fallen den Eisenbahngesellschaften anheim. Auch sind dieselben für die durch Entgleitung oder Nachlässigkeit ihrer Beamten entstehenden Beschädigungen, wodurch der Wagen zum Dienste unbrauchbar würde, verantwortlich.

Art. 7. — Meine Beamten sind natürlich den Bahnhofdirectoren und den Zugführern gehorsam schuldig.

Art. 8. — Wenn nach Verlauf eines Jahres es von einer eigens dazu ernannten und aus 5 Mitgliedern bestehenden Commission (von denen 3 von den betreffenden Eisenbahngesellschaften und 2 von mir gewählt sind, worin also jenen die Mehrheit bleibt) anerkannt worden, daß der Versuch genügend ist, so verpflichte ich mich je nach dem Bedürfniß die Anzahl meiner Wagen zu vermehren, jedoch unter der Bedingung, daß die Gesellschaften ihrerseits mir 10 Jahre lang das ausschließliche Vorrecht für den Betrieb der Bettwagen auf ihren Strecken gewähren.

Doch steht es den Eisenbahngesellschaften während der ersten 5 Jahre frei mir dieses Vorrecht und Betriebsrecht zu entziehen um den Betrieb selbst zu übernehmen, jedoch gegen Entrichtung einer Entschädigung für meine Mühen und Kosten. Diese Entschädigung richtet sich nach der Wichtigkeit der Strecken.

Beschreibung des Materials:

Die Pläne, welche ich Ihnen vorzulegen habe, meine Herren, werden Ihnen gewiß sehr unvollständig erscheinen, indem sie nur einen allgemeinen Riß bilden, der sich umändern und erweitern läßt und die ich nur im Einzelnen ausführen kann, nachdem ich Rücksprache genommen mit den Ingenieuren der Gesellschaften, die meinem entwurfe beigetreten sind.

Es ist übrigens durch Art. 1. des Vertrags deutlich bestimmt, daß die Wagen nach den von den Ingenieuren gebilligten Plänen gebaut und vor dem Betriebe ihrer Genehmigung unterworfen werden müssen.

Uebrigens können die Gesellschaften, zum Zwecke einer völligen Sicherheit, einen Techniker ernennen, der die Anfertigung der Wagen überwacht.

Bezüglich der Wagen, Achsen, Einfassung, Verbindungsketten u. s. w. werde ich mich genau nach den Vorschriften der betreffenden Gesellschaften richten, indem meine Wagen sich nur durch die innere Einrichtung von den gewöhnlichen Wagen unterscheiden dürfen.

Je nach dem Wunsche der Gesellschaften werde ich vier- oder sechsräderige Wagen anwenden, obschon mir die sechsräderigen für die Einrichtung eines Bettwagens passender scheinen.

Da an der hergebrachten Diensteinrichtung nichts geändert werden soll, so werde ich die Fußstritte längs der Wagen für das Auf- und Abgehen der Schaffner beibehalten, wenn auch der Dienst der Bettwagen durch einen innern Gang geschehen könnte, der an beiden Enden des Kastens in eine Flur mit Treppen mündet.

In der vereinigte Staaten findet man zwei unter sich ganz verschiedene Systeme von Bettwagen. In dem einen sind die Betten in drei übereinander liegenden Reihen angebracht: die unterste Reihe enthält zweischläferige oder vielmehr Doppelbetten und die beiden oberen nur einschläferige Betten. In dem andern Systeme sind die Betten nur in zwei Stockwerken vertheilt und sind alle doppelt.

Für Europa habe ich das zweite System, d. h. dasjenige mit zwei Reihen Betten angenommen, daß mehr in Verhältniß steht mit der Höhe unserer gewöhnlichen Wagen.

Wegen Beibehaltung der äußeren Fußstritte haben die Wagen nicht Breite genug für zwei Sitze auf jeder Seite des Ganges. Darum sah ich mich genötigt den Gang nicht in der Mitte des Wagens, sondern etwas seitwärts anzubringen, so daß auf der einen Seite desselben nur ein Sitz, auf der andern aber zwei Sitze sich befinden.

Auf diese Weise gibt es in einem Gemache sechs Plätze, so wohl bei Tage wie bei Nacht. — (S. Figur 1.)

Die äußeren Dimensionen der Wagen werden sein wie folgt:

Breite des Kastens = 2^m. 75.

Höhe der Seiten von den Schienen aus \times = 5^m. 10.

Länge verschieden je nach Anwendung von vier- oder sechsräderigen Wagen und nach der innern Einrichtung.

Da die innere Einrichtung fast zahllose Umänderungen zuläßt, so werden mich die Erfahrung und die Praxis am besten in den Stand setzen den Forderungen des Publicums und den Interessen der Gesellschaften durch fortwährende Bervollkommungen Rechnung zu tragen.

Ehe man die vollkommenheit erreicht, muß man erst die Schule der Erfahrung durchmachen, da man wegen der Verschiedenheit der Sitten in der alten und neuen Welt nicht in allen Stücken die amerikanischen Bettwagen nachahmen kann.

Ich möchte Sie also bitten, meine Herren, mir bezüglich der inneren Einrichtung völlig freie Hand zu lassen; denn da es für mich von der größten Wichtigkeit ist mir sowohl die Gunst des Publicums als auch die der Gesellschaften zu erwerben, so ist dies die sicherste Bürgschaft, daß ich alles aufwenden werde meine Wagen zur Zufriedenheit aller einzurichten.

Ich erlaube mir hiermit, um Sie schon jetzt mit der Anzahl der in jedem Wagen befindlichen Plätze bekannt zu machen, meiner Schrift die Umrisse einiger Wagenmuster beizufügen.

Sie werden daraus ersehen, daß in den vierräderigen Wagen I Klasse Raum ist für

14 bis 18 Plätze;

In den gemischten vierräderigen Wagen für

4 bis 6 Plätze I Klasse,

12 Plätze II Klasse;

In den gemischten sechsräderigen Wagen für

12 bis 18 Plätze II Kl.

4 bis 8 Plätze I Kl.

Unter diesen verschiedenen Mustern mögen die Gesellschaften ihre Wahl treffen und ich werde mich nach ihrem Wunsche richten.

Außer obengenannten Plätzen, zu denen je ein Bett gehört, befinden sich noch zwei oder drei Sessel im Ankleidezimmer.

Für Deutschland scheint mir der sechsräderige Wagen mit 8 Betten I und 12 Betten II Klasse der passendste zu sein, worin außerdem noch im Ankleidezimmer den Reisenden zwei bis drei Sessel zur Verfügung ständen während der wenigen Minuten, die zur Angestaltung ihrer Sessel in Betten erforderlich sind. Dieser Wagen könnte also in der That 22 bis 23 Reisende aufnehmen.

Beim Anbruch der Nacht, wenn die Reisenden sich zur Ruhe zu begeben wünschen, setzt der mit dem innern Dienste des Wagens betraute Beamte die Eisen und Gewinde, welche die Bänke eines Gemaches tragen, in Bewegung, nähert dieselben bis sie sich berühren und

so Betten für zwei Personen von 1^m. 50 Breite und für eine Person von 0^m. 70 Breite bilden.

Bei dieser Bewegung senken sich gleichzeitig die Rücklehnen, und das Niveau der Bänke geht um 10 bis 15 Centimeter herunter.

Der Beamte zieht sodann die Betten, welche über Tag gegen die Decke hinaufgezogen waren, herab, legt auf jedes Bett ein Kopfkissen, Betttücher, Decken, läßt große Vorhänge herunter, welche den Reisenden gegen das Licht oder indiscrete Blicke Anderer schützen und schreitet zu gleicher Verrichtung in ein anderes Gemach. —

Ueber Tage werden die Betttücher, Decken und Kopfkissen in einem zu diesem Zwecke bestimmten Schrank eingeschlossen oder auf die oberen Betten gelegt.

Die zweischläferigen Betten können in der Mitte durch ein bewegliches Brettchen derart abgetheilt werden, daß sie für jeden der beiden Besitznehmer ein durchaus getrenntes Lager bilden.

Die höhe zwischen den Betten ist bedeutend genug, um sich auf das untern Bett setzen zu können ohne mit dem Kopfe das obere zu berühren.

Es ist äußerst leicht in das obere Bett zu gelangen, indem man sich nämlich des untern Bettes und der Polster wie einer Treppe bedient.

Durch zahlreiche Reisen in den Bettwagen der vereinigten Staaten bin ich übrigens im Stande zu urtheilen, daß dieses Uebereinanderlegen der Betten in der Praxis keine Schwierigkeiten bietet.

Was die anderen Einzelheiten der innern Einrichtung betrifft, so erlaube ich mir, meine Herren, Ihre Aufmerksamkeit auf die Seiten 17 und 18 der beigelegten kleinen Broschüre zu ziehen.

Für die Heizung des Wagens wäre ich geneigt die chemischen gepreßten Kohlen anzuwenden welche die Rheinische Gesellschaft ebenfalls versucht hat. —

Durch Schiebthüren kann der Wagen in mehrere Gemächer getheilt werden, wie die gewöhnlichen Wagen.

Im ganzen genommen, glaube ich behaupten zu können, daß auch das Publicum an dem von mir vorgeschlagene Material so wohl den Tag wie auch die Nacht über, bei langen Strecken Geschmack finden wird.

Kleine Tischen, die man während des Tages an den Seitenwänden der Wagen aufstellen kann, gestatten es den Reisenden zu lesen, zu schreiben, Karten zu spielen u. dgl.

(S. Seite 26 u. 27 der Broschüre für den innern Dienst im Wagen und die allgemeine Organisation des Geschäftes.)

Pläne nebst kurzer Beschreibung.

Ueber den Vortheil für die Eisenbahngesellschaften, wenn sie wegen Einführung und Betrieb von Bettwagen mit einem Unternehmer contrahiren.

Ich nehme keinen Anstand zu behaupten, meine Herren, wie es übrigens schon mehrere einflußreiche Mitglieder verschiedener deutschen Eisenbahndirectionen anerkannt haben, daß in Europa wie auch in Amerika der Dienst mit Schlafwagen von einer besondern Gesellschaft eingerichtet werden muß, die durch Kapital und Führung zwar unabhängig, jedoch durch einen genau bestimmten Vertrag unter der unmittelbaren Ueberwachung der Eisenbahnverwaltungen steht. —

Nachdem die Gesellschaften der nordamerikanischen Eisenbahnen mit der Gesellschaft der Schlafwagen Verträge auf 10 Jahre abgeschlossen hatten, zögerten sie nicht dieselben bei ihrem Ablauf mit wenigen Umänderungen wieder auf einen Zeitraum von 10 Jahren zu erneuern. Dies ist ein deutlicher Beweis, daß die Eisenbahngesellschaften mit dem Bettwagenbetrieb vollkommen zufrieden waren.

Es fällt übrigens nicht in den Bereich einer Eisenbahnverwaltung, in deren Hände viel ausgebreitere und ernstere Interessen liegen, sich mit tausenderlei Kleinigkeiten zu beschäftigen, die mit der Einführung von Bettwagen nebst Waschzimmer, Water-Closet u. s. w. verknüpft sind; und es unterliegt keinem Zweifel, wie auch am 27 Mai ds. die Direction der R. R. Südbahn-Gesellschaft an die Rheinische Gesellschaft geschrieben, daß der innere Dienst der Bettwagen viel besser durch eine Privatgesellschaft als durch die Beamten der Eisenbahn betrieben wird.

Eine Privatgesellschaft wird mehr Sorgfalt auf die innere Einrichtung der Wagen verwenden, sich eifrigst bestreben für einen mäßigen Preis die größte mögliche Bequemlichkeit den Reisenden zu bieten, von deren Anzahl allein ihr Gewinn abhängt in geraden Verhältniß zu dem ihren angebotenen Wohlbehagen wachsen wird.

Was für die Gesellschaft der Schlafwagen von der höchsten Wichtigkeit, ja die eigentliche Lebensfrage ist, nämlich eine möglichst große Anzahl der Personen, die geneigt sind den kleinen Betrag der Nachtzahlung zu entrichten um ein Bett benutzen zu können, ist für die Eisenbahngesellschaften nur eine Nebensache, aus der ihnen nicht Vortheil genug entspringt, um ihre Aufmerksamkeit fortwährend auf die Vervollkommnung der innere Einrichtung der Schlafwagen zu lenken.

Der aus der Einführung von Bettwagen auf einer einzigen Linie sich ergebene Gewinn ist zu geringfügig, als daß die Eisenbahngesellschaften sich viel mit dieser Frage beschäftigt hätten, und gerade hierin, glaube ich, liegt einer der Hauptgründe, der bis jetzt die Einführung von Bettwagen verzögert hat.

Nachfolgend ein überzeugendes Beispiel :

Nach annäherenden Berechnungen wäre der zu erzielende reine Gewinn des Bettwagendienstes zwischen Ostende-Berlin, und zwar unter den von mir vorgeschlagenen Bedingungen und ohne irgend etwas unter den Betriebskosten für die Direction zu zählen, im Maximum 12000 franken (5200 Thlr.) jährlich bei einem immobilisirten Kapital von 150000 fr. (40,000 Thlr), d. h. 8 % oder 4500 fr. (1200 Thlr.) nach Abzug der Zinsen zu 5 % des Kapitals.

Nun betreiben die Linie Ostende-Berlin fünf Gesellschaften, die also unter sich diesen Gewinn von 4500 f. (1200 Thlr) zu theilen hätten, also ungefähr 900 fr. (240 Thlr) für jede Gesellschaft.

Angeichts dieser so beredten Zahlen scheint es mir, meine Herren, daß wenige Eisenbahngesellschaften geneigt sein dürften sich durch Einführung eines Bettwagendienstes den Gefahren eines Versuches auszusetzen, ihre Verwaltung und ihr Rechnungswesen zu verwickeln, 5 oder 6 Wagen ganz besonderer Form mit eignes dazu bestimmten Beamten zu beschaffen und für die Unterhaltung der Betten, das Waschen der Betttücher und überhaupt für eine Menge Kleinigkeiten Sorge zu tragen, wie solche in dieser Art von beweglichen Gasthöfen vorkommen.

Ich glaube also nicht, daß es einer Eisenbahngesellschaft möglich sei selbst einen

solchen Dienst zu betreiben; und wenn auch die Erfahrung das Gegentheil bewiese, so stände nach Art. 8. meines Entwurfes den Gesellschaften immerhin frei, diesen Dienst für ihre Rechnung zu übernehmen.

Vielleicht wären manche Linien ergiebiger, während andere im Gegentheil wieder schlechter sind; aber die vorerwähnten Ziffern sind eine Mittelzahl, welche in den ersten 5 bis 6 Jahren wohl nicht überschritten werden wird.

Auf allen Linien zusammen könnte ich wohl einen bedeutenderen Gewinn erzielen, aber dies wird bloß dadurch gelingen, daß ich den Bau des neuen Materials durch die Größe der Bestellungen zu günstigeren Bedingungen bewerkstellige, daß ich in den großen Mittelpunkten Berlin, Wien, Paris, Köln Waschstätten errichte, wo das Massenwaschen auf billiger Weise geschieht, kurz, daß ich so viel als möglich die allgemeinen Kosten durch Verringerung der Reservewagen und Ersatzbeamten vermindere.

Wenn z. B. von Berlin aus sechs Dienste mit Schlafwagen von sechs verschiedenen Gesellschaften betrieben würden, so brauchte man in Berlin für jeden dieser Dienste wenigstens einen Reservewagen und einen Ersatzbeamten, also im Ganzen sechs Wagen und sechs Beamten. Wenn im Gegentheil dieselben im Besitz einer einzigen Gesellschaft wären, so wären nur noch drei Wagen nebst drei Beamten erforderlich. Daher also Verminderung des immobilisirten Kapitals und der Betriebskosten.

Kann der Betrieb eines Dienstes mit Bettwagen durch einen fremden Unternehmer für die Gesellschaft Uebelstände bieten?

Gewiß nicht; und um sich zu überzeugen, braucht man nur einen Blick auf die Bedingungen des Vertrags zu werfen.

Man liest nämlich darin:

Art. 1. — Daß das Material nach den von den Ingenieuren genehmigten Plänen angefertigt, vor dem Betrieb ihrer Prüfung unterworfen und während der ganzen Dauer des Betriebes ihrer Aufsicht unterstellt werden muß.

Art. 4. — Daß die Bahnhofsdirectoren berechtigt sind, Reisende ohne Entrichtung der Nachzahlung in die Bettwagen zuzulassen wenn diese größtentheils leer, dagegen die andern überfüllt wären, so daß nie ein leerer Wagen mitgezogen wird.

Art. 7. — Daß die Beamten der Bettwagen den Bahnhofdirectoren und Zugführern Gehorsam schuldig sind.

Art. 8. — Daß die Gesellschaft der Bettwagen sich verpflichtet Material in hinreichender Menge zu liefern, um allen Bedürfnissen des Dienstes zu genügen.

Sie sehen daraus, meine Herren, daß die Eisenbahngesellschaften eine unbedingte Controle über das Material und das Dienstpersonal ausüben; daß die Gesellschaft der Bettwagen sich mit nichten in die Angelegenheiten der Eisenbahngesellschaften mischen und mit denselben keine Gemeinschaft der Tarife, der Beamten oder der Verwaltung haben wird.

Dagegen werden die Eisenbahngesellschaften im Allgemeinen in meinen Vorschlägen ernstliche Vortheile finden.

Sie können den Bestand ihres Materials vermindern oder wenigstens die Abnutzung desselben beschränken, wodurch ein bedeutendes Ersparniß erzielt wird.

Sie befriedigen die Aufforderungen des Publicums ohne irgend eine Ausgabe.

Ihre Einnahmen werden sich durch die Vermehrung der Anzahl der Reisenden auf den langen Strecken erhöhen, als natürliche Folge der diesen letztern gewährten größeren Bequemlichkeit vermittelt einer kleinen Mehrzahlung des gewöhnlichen Fahrgeldes.

Endlich wird dadurch ein Dienst von directen Wagen zwischen den entfernten Punkten hergestellt, ohne den Gesellschaften irgend eine Mühe zu verursachen.

Ich hoffe, meine Herren, daß das Vorhergehende genügen wird um Ihnen die Einfachheit und Nützlichkeit meiner Vorschläge darzulegen, und daß Sie darum meinen Entwurf einer wohlwollenden Prüfung unterziehen wollen.

Sollten Sie jedoch noch vollständigere Auskunft wünschen, so würde ich mich sehr geehrt fühlen, wenn Sie mir verstaten wollten Ihnen dieselben persönlich mitzutheilen.

4 Beil. los

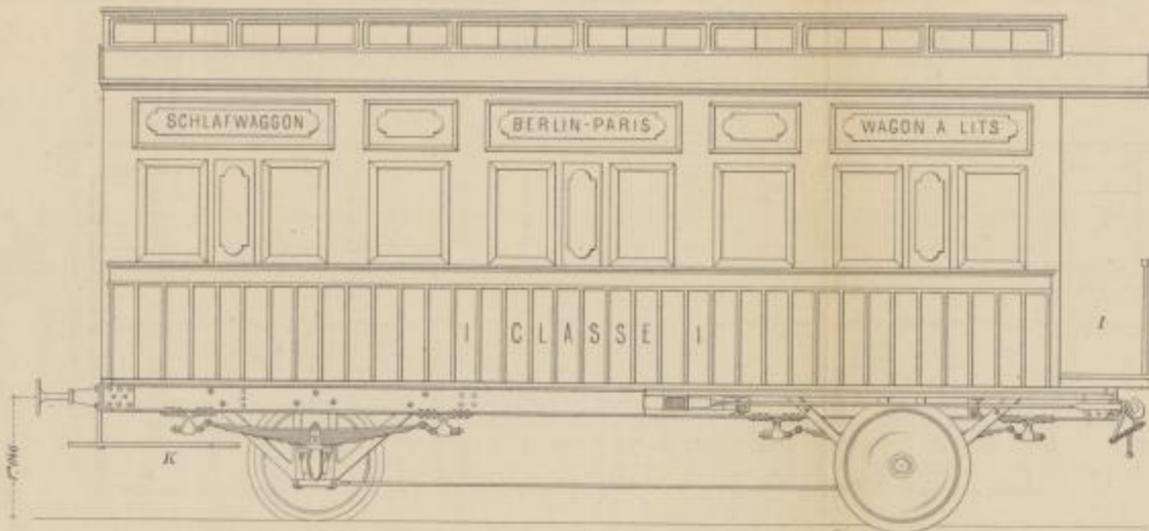
34	4	0531			
----	---	------	--	--	--

KE

los

PROJECT ZU EINEM VIERRÄDRIGEN SCHLAFWAGGON I CLASSE.

Fig 1



Langte des Kastens	7 ^m 75
Breite des Kastens	2 ^m 75
Höhe der Seitenwände	2 ^m 10
Anzahl der Plätze	17 Nachts 19 im Tage

Fig 2

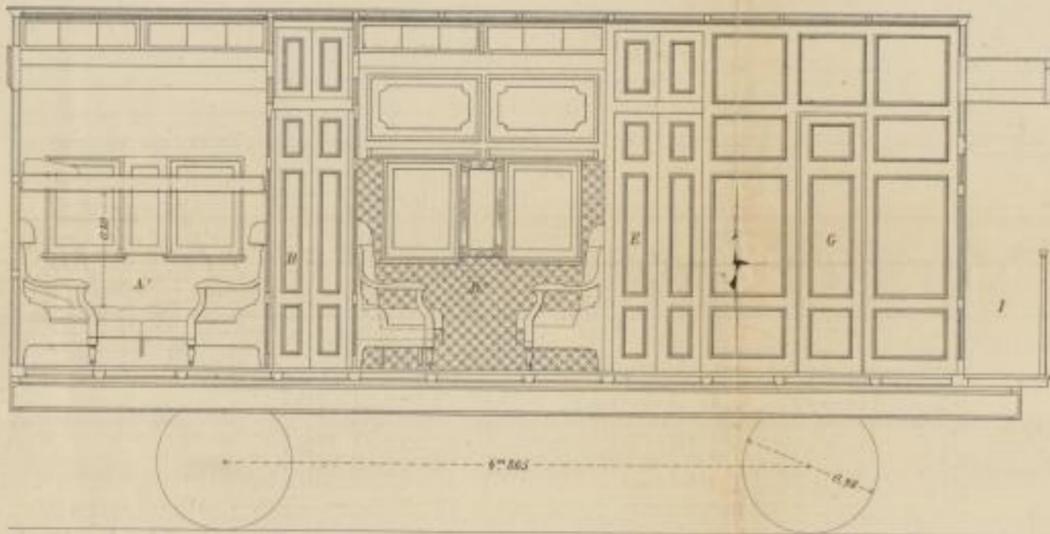


Fig 3

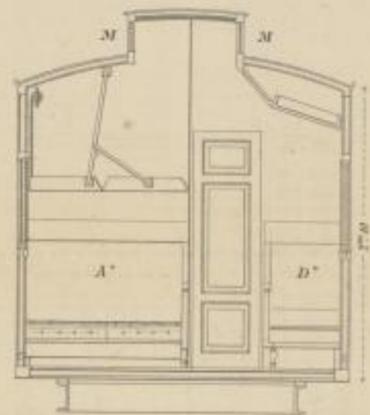
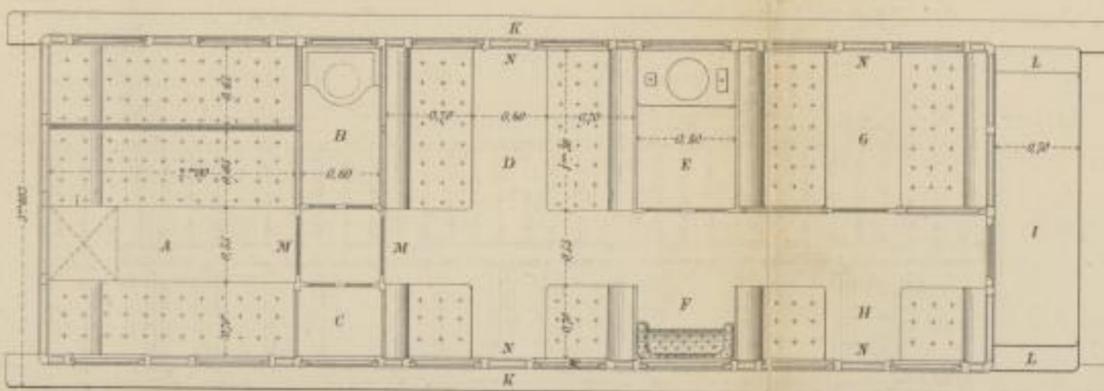


Fig 4



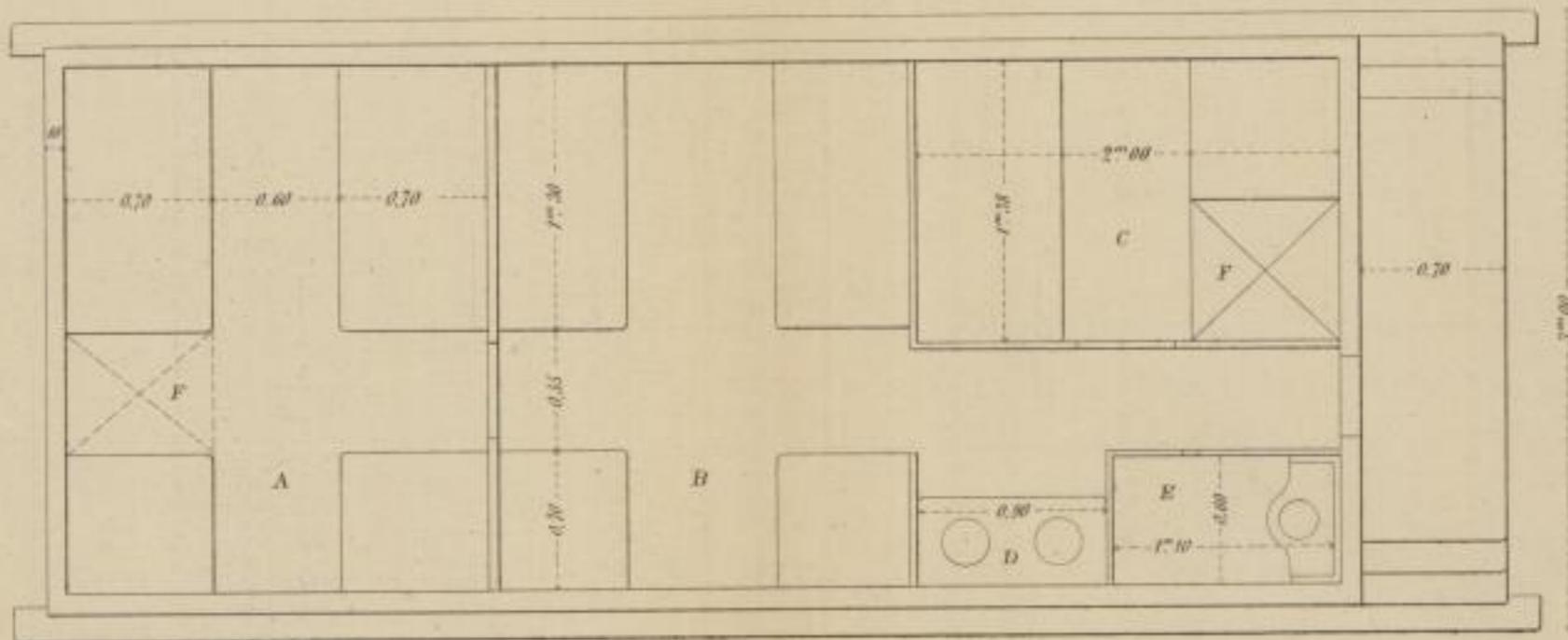
- A Rauch-Coupe.
- B Water-Closet.
- C Schrank zum Aufbewahren der Bettlätter, etc.
- D Gemächliches Coupe für 6 Personen.
- E Waschkabinett mit Eisbehälter.
- F Lehn zur Benutzung der Passenden während der Umwandlung der Coupes in Betten.
- G Damen-Coupe (3 Betten).
- H Privat-Coupe (2 Betten).
- I Halle.
- K Trittbretter.
- L Treppen.
- XXX Einrichtung während der Nacht.
- DDV Einrichtung während des Tages.
- MM Ventilation.

Die Thüren MM verhindern, dass der Rauch aus dem Rauchcoupe sich nicht in dem ganzen Wagenraum verbreitet. Während der Nacht werden die Passenden gegen das Licht und indiscrete Blicke durch hinreichend grosse u. dicke Vorhänge geschützt. Klappstischchen, welche an den Seitenwänden, in X, angebracht sind, ermöglichen das Schreiben, Kartenspiel, etc. Wenn die Sitze zusammengezogen werden um die Betten zu bilden, senken sich gleichzeitig die Rücklehnen und die Bänke gehen um 10 oder 15 Centimeter herab.

1
Project zu einem vorläufigen Schlußsatze I. Klasse.

VIERRÄDRIGER SCHLAFWAGGON I CLASSE.

Fig 5



Länge des Wagens 6^m 30

Breite des Wagens 2^m 75

Anzahl der Plätze { 15 Nachts
17 im Tage

A Rauch-Coupe (6 Betten)

B Gewöhnliches Coupe (6 Betten)

C Damen-Coupe (3 Betten)

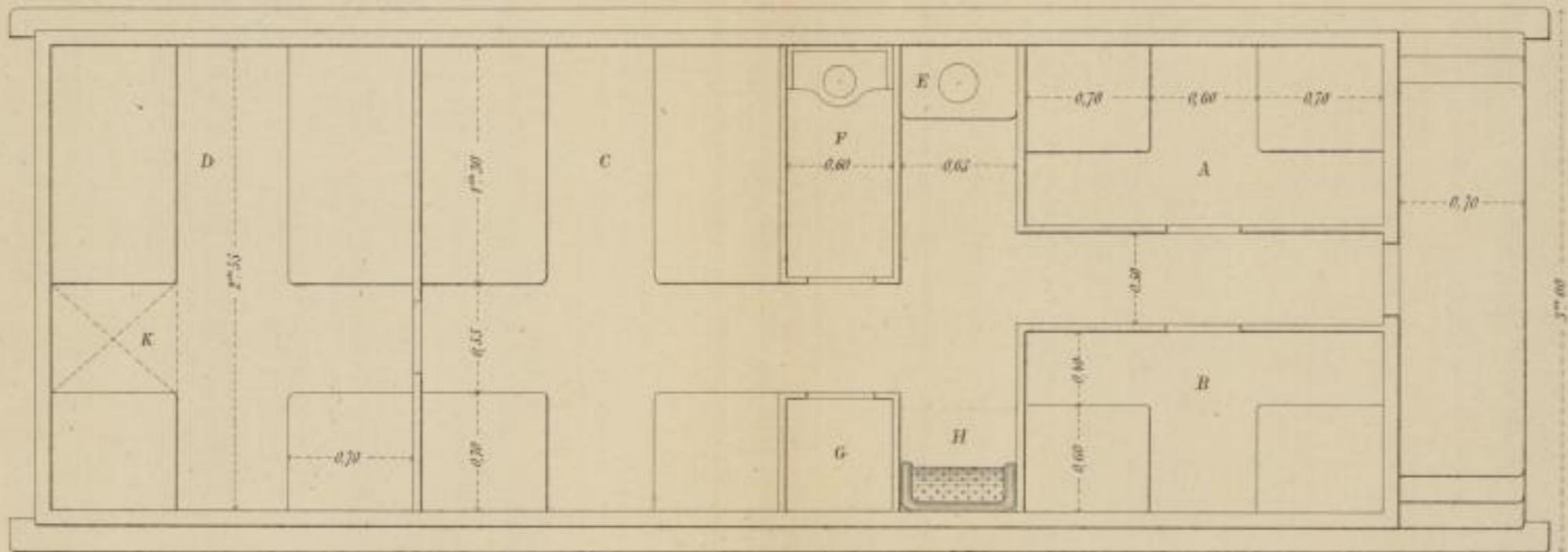
D Waschcabinet

E Water-Closet

FF Sitze zum Aufklappen

COMBINIRTER VIERRÄDRIGER SCHLAFWAGGON I & II CLASSE.

Fig 6



Länge des Kastens 7 m 55

Breite des Kastens 2 m 75

Anzahl der Plätze $\left\{ \begin{array}{l} 1 \text{ Classe } 4 \text{ Plätze} \\ 2 \text{ Classe } 12 \text{ Plätze} \end{array} \right.$ im ganzen 16 Plätze

Wenn für jede Wagenklasse eine besondere Vorhalle projectirt würde, könnte das Water-Closet auf eine dieser Vorhallen an gebracht, und der Wagenkasten um 0,60 kürzer werden.

A Coupé erster Classe (2 Betten).

B Coupé

C Coupé zweiter Classe für Nicht Raucher (6 Betten).

D Rauch-Coupé zweiter Classe (6 Betten).

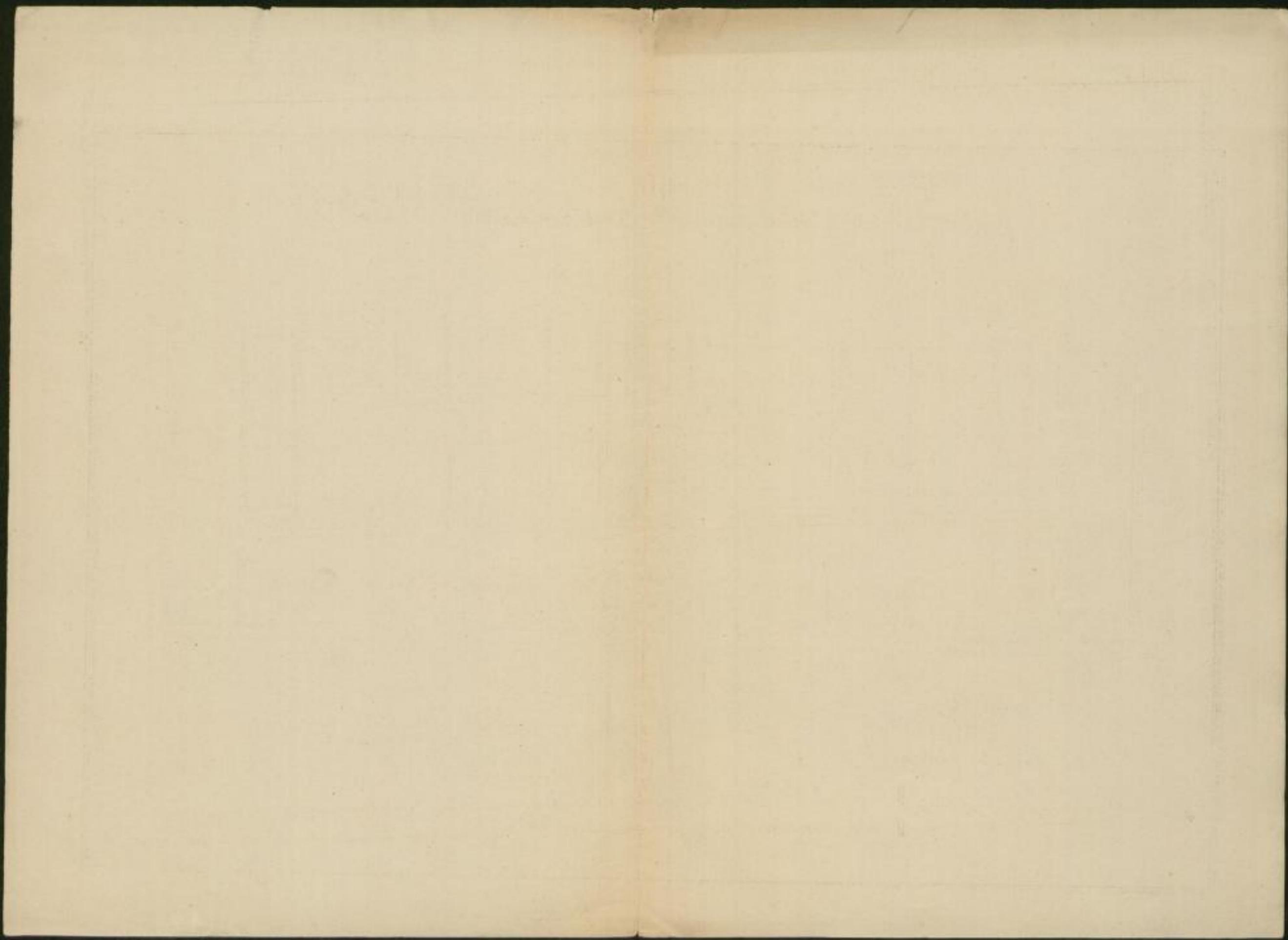
E Waschkabinet.

F Water-Closet

G Schrank

H Sitz für 2 Personen.

K Sitz zum Aufklappen.



Silberwasser

*Städt. u. Universitätsbibliothek
Dresden*

SLUB Dresden

3 2128918

34 4 0531

--	--	--	--

 KE

SLUB DRESDEN



3 2128918