

# DER HOFZUG

SR. MAJESTÄT DES DEUTSCHEN KAISERS,  
KÖNIGS VON PREUSSEN.

## I. DER SALONWAGEN.

VON

BÜTE,  
EISENBAHN-DIRECTOR.

(SONDERDRUCK AUS DER ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN, JAHRG. 1891.)



BERLIN  
VERLAG VON WILHELM ERNST & SOHN.  
1891.

*Er 28.*  

---

*55.*

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000304118

DER HOFZUG

SR. MAJESTÄT DES DEUTSCHEN KAISERS,  
KÖNIGS VON PREUSSEN.

---

I. DER SALONWAGEN.

---



# DER HOFZUG

SER. MAJESTÄT DES DEUTSCHEN KAISERS,  
KÖNIGS VON PREUSSEN.

---

## I. DER SALONWAGEN.

---

VON

**BÜTE,**  
EISENBAHN - DIRECTOR.

---

(SONDERDRUCK AUS DER ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN, JAHRG. 1891.)

---

BERLIN  
VERLAG VON WILHELM ERNST & SOHN.  
1891.



IV10664

Alle Rechte vorbehalten.

# I. Der Salonwagen.

## 1. Einleitung.

Der zum Gebrauch Sr. Majestät des deutschen Kaisers, Königs von Preußen bestimmte Salonwagen wurde ursprünglich für die Bedürfnisse desselben als Prinz Wilhelm entworfen, wobei behufs Vermeidung der Mitführung weiterer Wagen auf die Unterbringung der Herren des Gefolges und der Dienerschaft Bedacht zu nehmen war. Deshalb erscheinen trotz der großen Länge des Wagenkastens von 17 300 mm die neben dem Salon belegenen, für die Benutzung Sr. Majestät bestimmten Nebenräume etwas beschränkt.

Die Umgrenzung des lichten Raumes für die festen Theile des Wagens wurde auf Grund von Verhandlungen mit den Verwaltungen der meisten europäischen Eisenbahnen so festgestellt, daß die fast unbeschränkte Lauffähigkeit des auf zwei 3achsigen Drehgestellen ruhenden Wagens auf allen wichtigeren Eisenbahnen von normaler Spurweite sichergestellt ist. Die Breite des Wagenkastens beträgt 2900 mm. Die allgemeine Anordnung der Räume ist aus der Grundriffszeichnung auf Blatt I und II ersichtlich.

## 2. Allgemeine Anordnung des Wagens.

Die Eingangsthüren befinden sich an den beiden Enden des Wagens und führen in Vorräume, welche auf 2440 mm äußere Breite eingezogen sind. Vor den Thüren am Haupteingange, d. h. am Vorraum neben dem Salon, sind bequeme, vollkommen zusammenklappbare Treppen angebracht, während die etwas steileren Treppen vor den Thüren des Nebeneinganges am anderen Ende des Wagens nur zum Theil beweglich angeordnet sind.

Aus dem am Haupteingange befindlichen Vorraum führt eine Flügelthür in den die ganze Breite des Wagens einnehmenden Salon von 4860 mm Länge. Neben diesem, durch eine Drehthür verbunden, liegt das 2200 mm lange Schlafgemach Sr. Majestät, an welches, durch eine breite Schiebethür zugänglich, der 950 mm breite, für Se. Majestät bestimmte Nebenraum grenzt. Das Schlafgemach und der Nebenraum sind nicht in der ganzen Breite des Wagens durchgeführt, vielmehr befindet sich neben ihnen, vom Salon aus durch eine Drehthür abgeschlossen, ein Seitengang, welcher in seiner Fortsetzung die Verbindung zu den übrigen Räumen des Wagens herstellt.

An dem Seitengänge liegen zwei je 1500 mm lange Halb-Abtheile für die Herren des Gefolges,\* ein 2100 mm langer Voll-Abtheil für die Dienerschaft, ein Nebenraum von 790 mm Länge für die Herren des Gefolges und ein ebensolcher Raum von 900 mm Länge und 1000 mm Breite für die Dienerschaft.

durch ermöglicht, daß an dem einen Ende das Loch zur Aufnahme des Kuppelbolzens zu einem Schlitz erweitert wird.

\*) Durch einen späteren Umbau ist ein Halb-Abtheil für die Herren des Gefolges beseitigt und der für Seine Majestät bestimmte Nebenraum entsprechend erweitert worden.

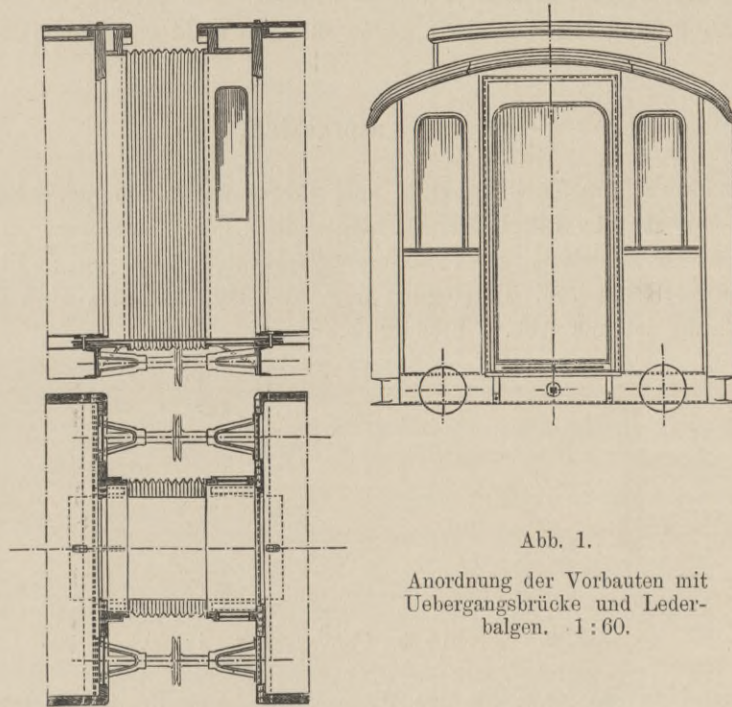


Abb. 1.

Anordnung der Vorbauten mit Uebergangsbrücke und Lederbalgen. 1:60.

Hieran endlich schließt sich der Vorraum mit dem Nebeneingange an.

Um den Uebergang von den Vorräumen aus nach anderen, ähnlich gebauten Fahrzeugen zu ermöglichen, sind an den Stirnwänden Vorbauten angebracht.

Die Herrichtung des Ueberganges (vergl. die hierneben stehende Abb. 1) geschieht in der Weise, daß in die im Untergestelle der Wagen eingebauten Kästen eine Eisenplatte (Uebergangsbrücke) eingeschoben und mit den Wagen durch Bolzen verbunden ist. Die Beweglichkeit dieser Platte wird da-

Zum Schutze des Ueberganges gegen die Witterungseinflüsse wird an die Vorbauten ein dieselben vollkommen umschließender, gefalteter Lederbalgen angeschraubt, welcher des besseren Aussehens wegen im Innern mit einem anknüpfbaren Futter aus braunem Stoffe versehen wird.

### 3. Drehgestelle.

Der Radstand der Drehgestelle (vergl. Blatt IV) beträgt 3600 mm, ihre Gesamtlänge 5250 mm. Sie sind im Gerippe durchweg in Eisen ausgeführt.

Der lothrechte Druck des Wagenkastens wird durch ein Pfannenlager aufgenommen, dessen Auflagerflächen staffelförmig ausgeführt sind, um die beim Bremsen auftretenden beträchtlichen, wagerecht wirkenden Kräfte aufzunehmen, welche durch die Trägheit der Masse des Wagenkastens auf den Kuppelzapfen ausgeübt werden.

Der Drehteller ist auf einem Holzstück gelagert, welches mit Hülfe gespreizter, aus vollem Blech ausgearbeiteter Schienen den Druck auf zwei kräftige, hölzerne, mit Flacheisen armirte Querträger überträgt. Diese Querträger tragen auf ihren oberen Flächen kleinere Pfannen, in welche entsprechende, am Wagenkasten bzw. dessen Untergestell befindliche Zapfen eingreifen, wodurch eine nochmalige Führung hervorgebracht und der Ausschlag des Drehgestelles gegen den Oberkasten begrenzt wird. Eine Auflagerung findet an diesen Punkten jedoch nicht mehr statt. Zur Begrenzung des Ausschlages sind außerdem die Drehgestelle am Wagenkasten auch noch durch kurze Ketten befestigt.

Unter den vorerwähnten hölzernen Querträgern befinden sich die Querfedersysteme, welche bei jedem Drehgestell aus 16 Federn bestehen, die zu acht elliptischen Doppelfeldern vereinigt sind. Die Länge dieser Federn, welche aus je sechs Lagen von 90 mm Breite und 9 mm Stärke zusammengesetzt sind, beträgt im gestreckten Zustande von Mitte zu Mitte Aue 940 mm. Von diesen Federn aus wird der Druck auf die an den Querverbindungen der Drehgestellrahmen aufgehängten, verstellbaren Gehängeschrauben und auf die Längsrahmen der Drehgestelle übertragen, von wo aus derselbe durch sechs gewöhnliche Längsfedern auf die in den Rahmen nach Art der freien Lenkachsen angeordneten Achsbüchsen bzw. auf die Achsschenkel übergeht.

Die Längsfedern, welche, aus neun Lagen zusammengesetzt, aus Stahl von 90 mm Breite und 11 mm Stärke hergestellt sind, haben eine Länge von 1255 mm. Die Aufhängung derselben ist aus der Zeichnung ersichtlich. Die Federkloben sind nach der bei der Königlichen Eisenbahn-Direction Magdeburg üblichen Anordnung umwendbar und zum Auswechseln eingerichtet, damit bei Abnutzung der Radreifen der Wagen in einfacher Weise auf den vorgeschriebenen Bufferstand gebracht werden kann.

Die Achsbüchsen sind mit den Längsfedern durch Keile fest verbunden und von normaler Anordnung, ebenso die Radsätze, deren Reifen und Achswellen aus bestem, weichem Tiegelgußstahl von Fr. Krupp hergestellt sind.

Die Drehgestelle sind mit Bremsen versehen derart, daß in jedem Drehgestell zwei Achsen gebremst werden. An dem einen Drehgestell ist die selbstthätige Luftdruckbremse nach Carpenter, an dem anderen (für den Verkehr des Wagens auf österreichischen Bahnen) die nicht selbstthätige Luftsaugbremse nach Hardy angebracht. Erstere kann durch die üblichen Hebel-Apparate von drei Punkten des Wageninnern aus, und zwar vom Nebenraum Sr. Majestät, von dem Seitengange neben den Halb-Abtheilen und vom Vorraum am Seitengange aus in Thätigkeit gesetzt werden. Die Hebelverhältnisse der Bremsen, die aus der Zeichnung hervorgehen, sind so gewählt, daß sich gleiche Bremsdrücke auf beiden Seiten einer Achse ergeben. Die schräge Lage des Hardy-Bremszylinders ist behufs Erlangung eines einfacheren Angriffes seiner Bremszugstange gewählt worden. Die probeweise Inbetriebsetzung der von der sonst üblichen abweichenden Anordnung hat Ausstände gegen dieselbe nicht erkennen lassen.

### 4. Das Untergestell.

Das Untergestell ist zum größten Theil in Holz ausgeführt, um einen möglichst sanften und geräuschlosen Gang des Wagens zu erzielen. In die aus Pitschpineholz hergestellten Hauptlängsträger, welche durch je ein kräftiges Sprengwerk verstärkt sind, ist zur Erzielung einer höheren Tragfähigkeit je ein C-Eisen eingefalzt und mit dem Holze fest verbunden. Die Querverbindungen, Diagonalen usw. des Untergestelles sind durchweg in Eichenholz ausgeführt; ihre allgemeine Anordnung ist aus Abb. 2 ersichtlich.

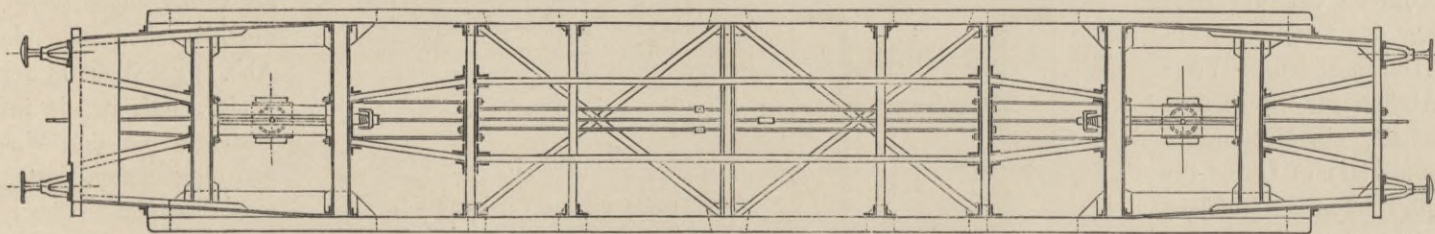


Abb. 2. Grundriß des Untergestelles. 1:100.

Die Hauptlängsträger sind nur so lang, als der Wagenkasten eine Breite von 2900 mm besitzt, und es sind die Kastenwände unmittelbar auf diesen Trägern aufgesetzt. An der Stelle der eingezogenen Vorbauten sind zum Stützen der Wände genietete Blechträger angebracht, welche an dem Hauptträger mittels zwischengelegter, keilförmiger Stücke durch Schrauben befestigt sind. Durch Anbringung kräftiger eiserner Winkelverbindungen und stellbarer Spannschrauben ist dem Untergestell eine hohe Festigkeit gegeben.

Der Wagen besitzt einen doppelten Fußboden, welcher mit dem Untergestell fest verbunden ist. Bei dem unteren Fußboden liegen die Bretter quer zum Wagen und sind in die Längs- und Querträger des Untergestelles



eingefalzt, während die in der Längsrichtung des Wagens verlegten Bretter des oberen Fußbodens in Hölzer eingepafst sind, welche auf den Längsträgern und dem unteren Fußboden aufgeschraubt sind.

Die Einzelheiten der Zug- und Stofsapparate sind nach den Normalien für die Betriebsmittel der preussischen Staatsbahnen ausgeführt, auch hat das Untergestell durchgehende Zugstange erhalten. Am Untergestell selbst sind noch einige nach den Seiten zu sich öffnende Kästen angebracht, welche zur Aufnahme von Ersatztheilen und Werkzeugen, Leinwandplänen u. dgl. eingerichtet sind.

### 5. Construction der Kastenwände.

Etwa in der Mitte des Wagens sind für gewöhnlich nicht zu benutzende Thüren (Noththüren) angebracht worden. Hierdurch wurde zwar die Construction der Kastenwände besonders erschwert, jedoch stimmt diese im wesentlichen mit der bei americanischen Drehgestellwagen bzw. bei Schlafwagen gebräuchlichen Construction überein. Die Kastenwände sind in ihrer ganzen Höhe als Träger ausgebildet, bei welchen der Hauptlängsträger den Untergurt, und das obere Rahmholz den Obergurt darstellt. Die erforderliche Festigkeit ist durch zwischengelegte Verticalen (Stiele) und Diagonalen (Flacheisenbänder) erreicht. In der Gegend des Salons liefs es sich jedoch wegen der schwachen Fensterpfeiler nicht ermöglichen, selbst mit geknickten Diagonalen auszukommen, es ist deshalb hier die Wand mit einer 5 mm starken Blechplatte bekleidet, welche mit dem Holzwerk in sorgfältigster Weise verschraubt ist. Die Anordnung der Wände ist demnach so, wie Abb. 3 zeigt, getroffen. Die Construction hat sich durchaus bewährt und die Wände haben sich gut gehalten.

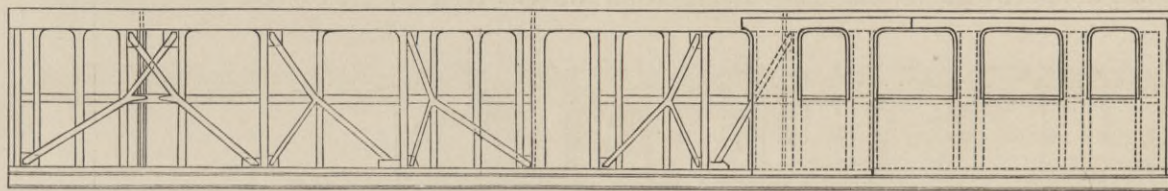


Abb. 3. Kastenwand am Seitengange. 1:100.

Die Anordnung der Vorbauten, das Gerippe in der gewölbten Seitendecke und im Dachaufsatze enthält keine wesentlichen Abweichungen von vorhandenen Constructionen. Die Spriegel der gewölbten Seitendecke sind zum Theil behufs Erzielung der erforderlichen Festigkeit mit Eisen armirt. Das sich im Salon auf 4860 mm ohne irgend welche Querverbindungen freitragende Oberlicht ist zu seiner Verstärkung auf jeder Seite mit einem 5 mm starken Blech bekleidet, aus welchem die Oberlichtöffnungen ausgearbeitet sind.

### 6. Die Bedachung.

Die Bedachung ist mit Segelleinen ausgeführt, welches in der sorgfältigsten Weise in dicke Bleiweißfarbe verlegt worden ist. An der gewölbten Seitendecke ist zur Abführung des Regenwassers eine Kupferrinne angebracht, welche, von der Mitte aus nach den Seiten abfallend, in Röhren entwässert, die in den einspringenden Ecken der Vorbauten angeordnet sind.

Der Theil des Daches unterhalb der erwähnten Rinne bis zum Hauptgesims ist gespachtelt und gestrichen, der übrige Theil in der sonst üblichen Weise behandelt. Die Decke des Oberlichtes hat dort, wo die Wasserkästen liegen, Oeffnungen erhalten, um leicht zu den Kästen gelangen, sie auch erforderlichenfalls zur Vornahme größerer Ausbesserungen nach oben herausziehen zu können. Die Oeffnungen sind durch leicht entfernbar Deckel abgedeckt.

Das Dach des Oberlichtaufbaues trägt auf besonderen Stützen eine Rohrleitung zum Benetzen einer im Sommer aufzubringenden Leinwand zur Kühlhaltung der Räume, wie solches im Abschnitt 8 näher erläutert wird. Dem gleichen Zwecke dient die eben dort näher beschriebene, auf dem Dache des Oberlichtaufbaues aufgebrachte Sommerdecke.

Auf dem Dache befinden sich die üblichen Leinenhalter. Dieselben sind so ausgebildet, daß sie gleichzeitig eine in der Längsrichtung des Wagens angeordnete eiserne Stange tragen, an welche nach Bedarf die vorerwähnte Leinwand zur Kühlhaltung der Räume und die zum Schutze des Wagens bei Aufserbetriebsetzung anzubringenden, leinenen Pläne angeschnallt werden.

### 7. Die Heizung und Wasserleitungen des Wagens.

Die Erwärmung des Wagens erfolgt durch eine Warmwasserheizung, die im wesentlichen aus dem eigentlichen Heizapparat oder Ofen, dem Warmwasserbehälter oder Expansionsgefäfs, dem den Ofen und das Expansionsgefäfs verbindenden Steigerrohr und ferner zwei, an beiden Seiten des Wagens entlang laufenden Heizrohrsystemen nebst Heizkörpern besteht.

Beim Entwerfen der Heizung wurde es als zweckmäfsig erachtet, im Salon zur thunlichsten Freihaltung dieses Raumes Heizkörper nicht anzubringen, sondern ihn vollständig durch Rohrstränge zu heizen. Diese Rohrstränge wurden am Fußboden verlegt, ebenso auch diejenigen Theile der Heizrohrleitung, an welche Heizkörper angeschlossen sind (also im Schlafgemach und in den Abtheilen usw.). Es ergab sich deshalb für den Wagen ein anderes Schema der Heizung, als solches bisher zumeist, wie z. B. bei den Schlafwagen, zur Ausführung gebracht worden ist.

Das angewendete Schema zeigt Abb. 4, während das Schema für die Schlafwagen der Königlichen Directionen Magdeburg, Bromberg usw. durch Abb. 5 dargestellt ist. In beiden Abbildungen bedeutet: *a* Ofen, *b* Steigerrohr, *c* Expansionsgefäß, *d* Zuleitungsrohr, *e* Rücklaufleitungsrohr, *f* Heizkörper und *g* Absperrventile bzw. Hähne. Der wesentliche Unterschied der beiden Anordnungen besteht in der Lage der Zuleitungsrohre. Bei Abb. 4 sind die Heizkörper nur an die Zuleitungsrohre, bei Abb. 5 an die Zuleitungs- und Rücklaufrohre angeschlossen. Die Leitung nach Abb. 4 hat gegenüber derjenigen nach Abb. 5 unter anderem auch noch den Vortheil, daß hierbei der Uebelstand, wonach der größte Theil des Wassers die dem Ofen zunächst liegenden Heizkörper durchläuft, und die entfernteren

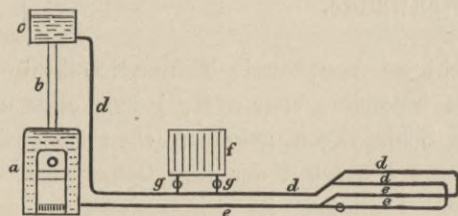


Abb. 4. Heizungsschema für den Salonwagen.

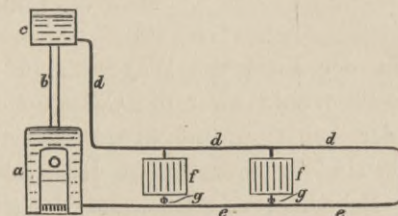


Abb. 5. Heizungsschema für Schlafwagen.

häufiger mangelhaft geheizt werden, nicht zu befürchten ist. Das Bedenken, daß bei dem System nach Abb. 5 das Wasser in den einzelnen Heizkörpern zu wenig umlaufen, und daß deshalb nur eine mäßige Wirkung der Heizkörper zu erwarten sein würde, ist durch Versuche, die vor Ausführung der Heizung angestellt wurden, gehoben. Den Verlauf der Heizungsrohre in den verschiedenen Räumen des Wagens zeigt die Abb. 6.

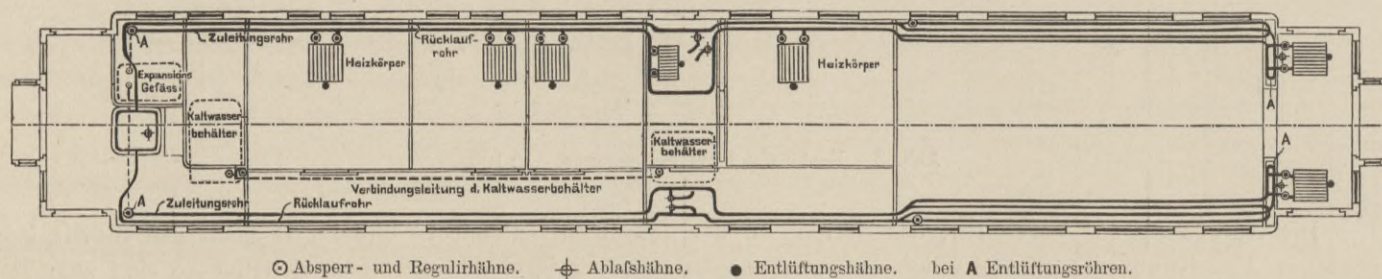


Abb. 6. Darstellung der Warmwasserheizung. 1:100.

Die ausgeführte Heizung hat durchaus den an sie gestellten Erwartungen entsprochen. Bezüglich deren Wirkungsweise und Einzelheiten ist das folgende zu bemerken: Der Ofen ist ein stehender, mit innerer Feuerung und Quersiedern versehener Kessel und wird mit den neben demselben in einem Behälter befindlichen Kohlen oder Koks beschickt. Die Regelung des Luftzutrittes kann vom Wagen aus mittels einer neben der Heizthür durch den Fußboden gehenden Stange mit Handgriff bewirkt werden. Ein anderer neben der Heizthür befindlicher Zug dient zum Bewegen der für gewöhnlich geschlossenen Aschenklappe. Der Rost ist behufs Reinigung leicht entfernbar gemacht. Für jede Seite des Wagens sind besondere, unabhängig von einander arbeitende Rohrstränge angeordnet.

Beim Anheizen des Ofens steigt das erwärmte Wasser durch das Steigerrohr nach dem mit Wasserstandsglas versehenen Expansionsgefäß, und geht von hier aus durch die Rohrstränge unter der Decke entlang nach den Seitenwänden des Wagens, wo diese Stränge als Zuleitungsrohre, welche je einen Absperrhahn erhalten haben, fast bis zum Fußboden herabfallen und sodann an den Seitenwänden entlang laufen. In der Gegend der Noththüren treten dieselben, um die Oeffnung der Thüren frei zu halten, unter den Fußboden herab, worauf sie sich bis zum entgegengesetzten Ende des Wagens hinziehen, von dort als Rücklaufrohre unter, beziehentlich neben den Zuführungsrohren zurückkehren und endlich unter dem Fußboden in den Ofen wieder eintreten.

Die Nebenräume für die Dienerschaft und die Herren des Gefolges werden nur durch die dort befindlichen Theile der Leitungsrohre geheizt, dagegen sind in dem Voll-Abtheil, in den Halb-Abtheilen, im Nebenraum Sr. Majestät unter dem Waschtisch, im Schlafgemach Sr. Majestät unter dem Spiegel und im Vorraum am Haupteingange in der Wand nach dem Salon zu Rippenheizkörper an die Zuleitungsrohre angeschlossen worden. Diese Heizkörper sind mit den letzteren durch je zwei Hähne verbunden, durch deren gleichzeitiges Oeffnen oder Schließen erstere ein- oder ausgeschaltet werden können. Durch Anschriften „Warm“ und „Kalt“ sind die bezüglichlichen Stellungen der Hähne gekennzeichnet.

Im Salon ist, wie vorher erwähnt, kein Heizkörper zur Aufstellung gelangt, sondern es ist hier auf jeder Seite des Wagens sowohl die Zu- als Rücklaufleitung als Doppelstrang ausgeführt, sodafs sich auf jeder Längsseite des Raumes vier Rohrstränge über einander befinden. Die Regelung der Wärme geschieht hier in der Weise, daß durch Schließen zweier nach dem Schlafgemach zu liegenden Hähne der Wasserumlauf in einem der Rohrstränge jeder Seite verhindert und so die halbe Heizfläche im Salon außer Thätigkeit gesetzt wird. An dem auch in diesem Falle noch in Thätigkeit verbleibenden Rohrstränge sind die Heizkörper des Vorraumes angeschlossen.

Auf derjenigen Seite des Wagens, an welcher sich der Seitengang befindet, erfolgt die Heizung, abgesehen von dem für den Vorderraum am Haupteingange bestimmten Heizkörper, ausschließlich durch Rohre.

Zur Erkennung der Wärme des Wassers im Ofen ist auf der Decke desselben ein in das Wasser hineinreichendes Thermometer angebracht. Durch angemessenes mäfsiges oder kräftiges Feuern, ferner auch durch Zupumpen kalten Wassers kann die Wärme des Heizwassers dem Bedürfnisse entsprechend geregelt, auch durch Abstellung der in den Zuführungsleitungen befindlichen Absperrhähne die Heizung ganz außer Betrieb gesetzt werden.

Um das Zurückbleiben der Luft an den höchsten Punkten der Rohrleitung beim Füllen der Heizung, wodurch der Wasserumlauf beeinträchtigt und die Nutzwirkung herabgezogen werden würde, zu verhindern, sind an solchen Punkten und zwar auf den Heizkörpern Hähnen, auf den Rohrleitungen aber Entlüftungsrohre aufgesetzt worden. Die Hähnen werden nur beim Füllen der Heizung vorsichtig geöffnet und, nachdem die Luft entwichen ist, wieder geschlossen. Ein Öffnen der Hähnen während des Betriebes ist nur in größeren Zeitabschnitten erforderlich, da sich erfahrungsgemäß sehr wenig Luft ansammelt. Die Entlüftungsrohre steigen durch die Wagendecke ins Freie und lassen die Luft selbstthätig entweichen.

In den tiefsten Punkten der Heizung sind Hähne angebracht, um das Wasser aus derselben vollständig entfernen zu können, damit das Einfrieren der Heizung und Zerfrieren der Rohre im Winter vermieden wird. Das in der Heizanlage durch Verdunsten, Wasserentnahme usw. verloren gegangene Wasser wird aus zwei Kaltwasserbehältern (Vorrathsbehältern) entnommen, von denen sich der eine über dem Nebenraum für die Herren des Gefolges, der andere über dem Nebenraum Sr. Majestät befindet. Die beiden Kaltwasserbehälter stehen durch eine unter der Decke des Seitenganges entlang geführte Rohrleitung in beständiger Verbindung. Der Wasserstand an denselben ist durch ein im Vorraum befindliches Wasserstandsglas kenntlich gemacht. Am Wasserbehälter über dem Nebenraum für die Herren des Gefolges ist ein Ueberlaufrohr angebracht.

Von den Kaltwasserbehältern aus kann während der Fahrt mittels einer im Vorraum am Nebeneingange an der Wand befestigten Pumpe Wasser in das Expansionsgefäß gefördert werden. Auch kann je nach der Stellung der Hähne an der Pumpe auf Bahnhöfen unmittelbar aus einem außerhalb des Wagens aufgestellten Gefäß Wasser entweder in die Kaltwasserbehälter oder in das Expansionsgefäß gedrückt werden. Das Füllen der Wasserbehälter erfolgt jedoch für gewöhnlich durch die auf dem Dache befindlichen Fülltrichter. Das Wasser der Kaltwasserbehälter wird außer für die Heizung noch zum Spülen der Aborte und zum Gebrauch für die Wascheinrichtungen verwendet. Zu letzterem Zwecke sind an den Wascheinrichtungen Hähne angebracht.

Zur Entnahme warmen Wassers aus der Heizung sind in dem Nebenraum für die Dienerschaft und neben dem Ofen zwei Hähne vorgesehen. Während des Sommers kann warmes Wasser durch einen neben dem Ofen befindlichen Gaskocher hergestellt, für Beschaffung größerer Mengen aber auch die Heizung benutzt werden, ohne daß dadurch eine unerwünschte Erwärmung der Räume eintritt. Es sind dann die Absperrhähne in den Zuleitungsrohren geschlossen zu halten, um hierdurch den Umlauf des Wassers unmöglich zu machen. Das sodann durch Anheizen des Ofens erwärmte Wasser steigt nur bis zum Expansionsgefäß und kann von diesem aus mittels der Warmwasserhähne in dem Nebenraum für die Dienerschaft und im Vorraum entnommen werden.

Nach jeder größeren Fahrt wird das Wasser aus den Behältern und Leitungen entfernt, und danach werden letztere sorgfältig gereinigt und ausgespült.

Bezüglich des Materials der Heizung möge noch erwähnt werden, daß der Ofen aus Schmiedeeisen, die Heizkörper aus Gußeisen, die Rohre und Wasserbehälter aus Kupfer und die Verbindungsteile (Rohre, Muffen, Hähne usw.) aus Rothguß gefertigt sind.

Es sind ausschließlich Metaldichtungen angewendet worden, welche bei den Rohren konische, in einander geschobene Dichtungsflächen erhalten haben. Bei den Anschlüssen an die Wasserbehälter usw. sind auch Linsendichtungen zur Ausführung gekommen.

## 8. Die Vorrichtungen zur Lüftung und Kühllhaltung der Räume.

Die Lüftung derjenigen Räume, welche Oberlichtaufbau besitzen, erfolgt durch Öffnungen, welche in demselben angebracht und durch Schieber regulierbar gemacht sind. Nur im Schlafgemach sind zur Erzielung einer besonders kräftigen Lüftung außer den Schiebern noch Sauger auf dem Dache angewendet worden. In einzelnen Räumen sind auch die Laternen so eingerichtet, daß sie beim Brennen eine kräftige Lüftung hervorbringen. Die Lüftung der Vorräume dagegen wird durch einige in den Seitenthüren angebrachte, mit Schieber verschließbare Öffnungen bewirkt.

Behufs Kühllhaltung der Räume des Wagens im Sommer ist das Dach des Oberlichtaufbaues mit einer sogenannten Sonnendecke, d. h. einer auf das eigentliche Dach aufgebrachten, weiß gestrichenen Holzdecke versehen, zwischen welcher und dem Dache sich ein Zwischenraum befindet, den die Luft frei durchstreifen kann. Außerdem kann über das Dach der von Sr. Majestät benutzten Räume eine Leinwanddecke mittels Riemen an einer auf dem Seitendache an den Leinenhaltern befindlichen Stange befestigt und durch Wasser genetzt werden (vgl. Abschnitt 5). Letzteres geschieht mittels der für die Heizung benutzten Pumpe, durch welche das Wasser aus den Kaltwasserbehältern entnommen und in die auf dem Dache befindliche, mit feinen Spritzlöchern versehene Rohrleitung gepreßt wird. Zur Kühllung sind ferner an der Außenseite des Wagens vor den Fenstern des Salons und Schlafgemaches Stabvorhänge mit verstellbaren Blättern angebracht, welche von den Räumen des Wagens aus bewegt werden können. Für das Befahren von Bahnstrecken mit unzureichendem lichten Raume sind diese Stabvorhänge abnehmbar eingerichtet.

## 9. Die Beleuchtungseinrichtungen.

Für die Beleuchtung des Wagens dient Fettgas, welches in drei am Untergestell angebrachten Behältern von zusammen 3010 Liter Inhalt mitgeführt wird. Zwei der Behälter haben je 5600 mm Länge, während der in der Mitte des Wagens angeordnete kleinere Behälter 3200 mm lang ist. Der äußere Durchmesser aller drei Behälter beträgt 530 mm. Der Gasvorrath der Behälter reicht bei andauerndem Brennen sämtlicher Lampen für etwa 26 Stunden

aus. Die gesamte Beleuchtung ist von Julius Pintsch (Berlin) geliefert und verlegt. Die Verlegung der Leitungen ist in der üblichen Weise thunlichst außerhalb der Räume des Wagens erfolgt. In der Hauptleitung sind zwei Absperrhähne eingeschaltet und zwar einer unter dem Wagen dicht hinter dem Druckregeler, der andere im Vorraum neben dem Ofen.

Die Lampen sind sogenannte Intensivlampen, bei denen die zur Verbrennung kommende Luft vorgewärmt und neben der Ersparnis an Gas ein helleres Licht entwickelt wird. Die Lampen sind mit Doppelglocken versehen, von denen die äußeren zur Erzielung eines möglichst sanften Lichtes zumeist in mattem Glase hergestellt sind. Die Lampen sind zum Theil einflammig, zum Theil mehrflammig ausgeführt. Davon befinden sich im Seitengange, in dem Vorraum am Nebeneingange, in den Nebenräumen für die Herren des Gefolges und für die Dienerschaft einflammige Lampen, in dem Schlafgemach und Nebenraum Sr. Majestät, ferner in den Abtheilen und im Vorraum am Haupteingange dreiflämmige Lampen. Der Salon enthält in den vier Ecken der gewölbten Seitendecke je eine dreiflämmige und in der Mitte eine vierflämmige Lampe. Sämtliche im Salon vorhandene Lampen sind in der Decke des Oberlichtaufbaues bzw. in der gewölbten Seitendecke flach eingebaut, weil durch die reiche Beleuchtung des Raumes alle Theile desselben belichtet werden. In den Abtheilen dagegen sind die Lampen des Oberlichtaufbaues wegen tiefer angebracht, um den Sitzplätzen mehr Licht zuzuführen und auch eine Beleuchtung der gewölbten Seitendecke zu erzielen. Die Lampen sind sämtlich mit reicher Verzierung versehen und vergoldet.

Die Regelung der Lichtstärke wird in folgender Weise vorgenommen: Die Lampen in den von Sr. Majestät benutzten Räumen (Salon, Schlafgemach und Nebenraum) sind gemeinsam durch einen im Seitengange neben dem Schlafgemach angebrachten Hahn abstellbar. Außerdem sind für die Lampen des Salons Kleinstellvorrichtungen angebracht derart, daß man die vier in der gewölbten Seitendecke eingebauten Lampen zugleich, und die in der Mitte des Salons befindliche Lampe für sich klein stellen kann. Die Lampen im Schlafgemach und Nebenraum Sr. Majestät können zugleich durch einen im Schlafgemach neben dem Bett befindlichen Hahn klein gestellt werden. Eine vollständige Abblendung der Lampe des Schlafgemaches kann von der gleichen Stelle aus mittels eines sich um die Lampe herumlegenden Lichtschützers erfolgen. Die Regelung der Lampen der übrigen Räume geschieht in gewöhnlicher Weise durch Drehung von Knöpfen. Als Nothbeleuchtung sind im Wagen Kerzenlampen vorgesehen.

#### 10. Sonstige Leitungen des Wagens, elektrische Klingelanlage.

Der Wagen hat Rohre zur Dampfleitung mit Anschlußstutzen nach den technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen erhalten.

In der Hardy-Bremsvorrichtung ist ein Kabel mit Anschlußstutzen untergebracht, um bei Einstellung des Wagens auf österreichischen Bahnen die Durchführung der dort für das Geben der Durchgangssignale gebräuchlichen elektrischen Leitungen zu ermöglichen.

In dem Wagen ist eine elektrische Klingelanlage mit drei Läutewerken zur Ausführung gekommen. Die Glocken der letzteren haben, um sie von einander unterscheiden zu können, verschiedene Tonhöhen erhalten. Eins dieser Läutewerke befindet sich an der Decke des Seitenganges, den Halb-Abtheilen gegenüber, das zweite im Diener-Abtheil, das dritte im Vorraum über dem Ofen. Die beiden ersteren dienen ausschließlich dem Gebrauch Sr. Majestät des Kaisers, während das dritte Läutewerk zur Benutzung der Herren des Gefolges bestimmt ist.

Die Leitungen sind in üblicher Weise durch isolirten Kupferdraht hergestellt und verlegt. Die Contacte in den verschiedenen Räumen sind nicht als feste, sondern als Contactgehänge ausgebildet worden. Diese letzteren, welche aus verzierten, mit Seide umspinnenen Leitungsschnüren bestehen, tragen unten birnenförmige Körper, in welche der Druckknopf eingelassen ist. Solcher Gehänge sind im Salon neben dem Lehnstuhl, Sopha und Schreibschrank je zwei angeordnet, von denen das eine mit weißer, das andere mit schwarzer Birne versehen ist. Beim Drücken auf den Knopf eines weißen Birnenkörpers ertönt die neben den Halb-Abtheilen befindliche Glocke, während bei Benutzung eines schwarzen Birnenkörpers die im Diener-Abtheil angebrachte Glocke in Thätigkeit gesetzt wird.

Im Schlafgemach und Nebenraum Sr. Majestät des Kaisers befindet sich nur je ein schwarzer Birnenknopf; es kann daher von diesen Räumen aus nur der Leibdiener herbeigerufen werden. Um auch den Insassen der Halb-Abtheile die Möglichkeit zum Herbeirufen ihres persönlichen Bediensteten zu geben, ist in jedem dieser Räume ein Gehänge mit Birne angeordnet, durch welches die im Vorraum am Ofen untergebrachte Klingel zum Tönen gebracht werden kann. Ein über dem Ofen befestigter Holzkasten enthält die aus drei Trockenelementen bestehende gemeinschaftliche Batterie.

#### 11. Ausstattung der Räume.

Der Vorraum am Haupteingange. Die Ausstattung des Vorraumes ist bis unter die Decke in Holztafelung gehalten, deren Füllungen durch Stabwerk gebildet sind. Das Rahmen- und Stabwerk ist in Zaba, einem rothbraunen, dem Mahagoni ähnlichen Holze ausgeführt. Die Theilung der Wandflächen durch Pilaster usw. ist in Nufsbaumholz bewirkt. Die Leisten sind in schwarzem mattirten Birnbaumholz hergestellt. Die Decke selbst ist mit Leinwand bespannt und auf blauem Grunde bemalt. Die Umrahmung derselben wird durch Ornamente in dunklerem Blau mit Gold gebildet, während der mittlere Theil durch ein Sternmuster ausgefüllt ist. An der einen Stirnwand sind zwei in Hondurasholz ausgeführte, zusammenklappbare Holzstühle aufgehängt. An der anderen, nach dem Salon zu liegenden Stirnwand befindet sich im unteren Theil derselben ein angemessen durchgebildetes Holzgitter, hinter welchem, in der Wand eingebaut, die Rippenkörper zur Erwärmung des Vorraumes Aufnahme gefunden haben.

Salon. Der Salon ist, wie aus den Darstellungen auf Blatt I bis III ersichtlich, in besonders reicher Weise ausgestattet. An Möbeln befinden sich in demselben ein bequemes Sopha, ein ausziehbarer und ein fester Polsterstuhl,

zwei gewöhnliche Stühle, ferner ein kleinerer und ein größerer Klapp Tisch und ein Schreibrank. An allen Möbeln sind scharfe Kanten und Ecken durchaus vermieden, damit Verletzungen durch dieselben während der Fahrt nicht hervorgerufen werden können. Die Polstermöbel sind mit einem in matten Farben gehaltenen Wollstoff (Brokyne), die beiden aus Hondurasholz gefertigten Stühle dagegen mit Leder bezogen. Unter dem Sopha ist ein großer Schubkasten zur Aufnahme von Gegenständen angebracht. Die beiden Klapp Tische, deren Platten einen dunkelblauen Tuchbezug erhalten haben, sind aus dem gleichen Holz wie die Stühle angefertigt. Der Schreibrank ist mit herabklappbarer Schreibplatte versehen, hat mehrere verschließbare Schubfächer, sowie andere kleinere Abtheilungen zur Aufnahme von Schreibgegenständen erhalten und ist in seinem oberen Theil mit einer Uhr ausgerüstet. Derselbe ist in seinem Leistenwerk aus Hondurasholz ausgeführt, während die Füllungen in Olivenholz und Palissanto mit reicher Intarsirung und Schnitzwerk hergestellt sind. Die Gesamterscheinung des Schrankes giebt das untere Bild auf Blatt III. Die beiden Wandschränke sind in der starken Wand zwischen Salon und Vorraum über den Heizkörpern des letzteren eingebaut und nur zur Aufnahme kleinerer Gegenstände bestimmt. Ihre Thüren haben auf einem Grunde von Olivenholz den preussischen und den deutschen Adler in reicher eingelegter Arbeit erhalten. Die zwischen den Schränken liegende Thür ist in den gleichen Hölzern ausgeführt und in ihren oberen Feldern mit Intarsien des Reichsschwertes und Scepters ausgestattet. An den Seitenwänden befindet sich unmittelbar über dem Fußboden die Heizung, die mit einem Gitter in geschliffener feuervergoldeter Bronze bekleidet ist. Die unteren Theile der Wände von der Heizung bis zur Fensterbrüstung wurden mit blau und goldgestreiftem Stoffe (Brokyne) bekleidet, in welchem sich ein größeres, aufsteigendes Muster befindet.

Das Leistenwerk der Wände wie des ganzen Raumes, ausschließlich der Decke, wird durch Hondurasholz gebildet und ist durch reiche Schnitzereien und Vergoldungen an den Ornamenten noch besonders belebt. Zu den Umrahmungen der Füllungen bzw. Intarsien wurde zumeist grünliches Palissanto und graues Ahorn verwendet, als Grund für die Intarsien ist ausschließlich Olivenholz gewählt. Die Wandflächen zwischen den Fenstern sind mit Holzbekleidungen in eingelegter Arbeit versehen. Die Fenster sind durch flache, geschnitzte Pilaster eingerahmt, welche letztere darüber befindliche Kästen zur Aufnahme der in broncefarbener Seide ausgeführten Springvorhänge tragen. Die Fenster sind sämtlich als Doppelfenster ausgebildet, von denen die kleineren aufziehbar und der leichteren Beweglichkeit halber mit Gegengewichten ausgestattet, die großen mit festen, doppelten Spiegelscheiben versehen sind.

Die über Fensterhöhe beginnende gewölbte Seitendecke ist auch an den Stirnwänden herumgeführt und durch ein aufliegendes Leistenwerk mit reicher Schnitzerei in Felder getheilt. In den Feldern über den großen Fenstern und über dem Schreibranke sind in Silber gegossene, mit vergoldeten Bronzerahmen versehene, aus Blatt I und II ersichtliche Medaillons, welche die fünf Hauptströme Deutschlands darstellen, angebracht. Ueber den kleinen Fenstern dagegen sind etwas kleinere, in gleichen Materialien ausgeführte Medaillons mit der preussischen Krone angeordnet. Ueber der Thür des Haupteingangs befindet sich, in Hondurasholz geschnitzt, in reicher, muschelförmiger Umrahmung die deutsche Kaiserkrone.

Der Oberlichtaufbau ist mit matt geschliffenen, ornamentirten Fenstern versehen. Die Schieber und deren Deckungen sind in vergoldeter Bronze ausgeführt. Zwischen den Oberlichtfenstern und den Lüftungsöffnungen des Raumes sind kleine Schilde mit dem Namenszug Sr. Majestät oder mit der deutschen Kaiserkrone angebracht. Die abgerundeten Ecken des Oberlichtaufbaues, in welchem die vier dreiflammigen Laternen eingebaut sind, haben ebenfalls Holzbekleidung mit eingelegter Arbeit erhalten, dagegen sind die Stirnwandtheile des Oberlichts wiederum mit Bronzeornamenten ausgestattet. Die aus einem Stück hergestellte Decke ist durch drei größere, längliche, und zwei kleinere, mehr quadratische Felder gegliedert. Der Grund der Decke besteht aus indischem Buchsbaum, auf welchem zwischen den erwähnten Feldern in geschmackvoller Umrahmung der deutsche Adler viermal eingelegt angeordnet ist, wobei besonders schön naturgefärbte Hölzer, wie Grenadilla, Palissanto, Satiné usw., zur Anwendung gelangt sind. Die Umrahmung der Felder ist in Nufsbaumholz mit Bronzeornamenten ausgeführt, während der Grund der Felder zum Theil aus deutschem Buchsbaum mit eingelegten Ornamenten in hellem Honduras, zum Theil auch aus dem schönen, elfenbeinartigen Holz der Stechpalme hergestellt ist.

An den Wänden sind noch zwölf Kerzenlampen für die Nothbeleuchtung auf vergoldeten Broncearmen angeordnet.

Der Fußboden ist mit einem großgemusterten Moquette-Teppich von dunkel indigoblauem Grunde belegt, dessen Muster auch in allen übrigen Räumen des Wagens Verwendung gefunden hat.

Das Schlafgemach. Die Ausstattung dieses Raumes ist aus Blatt I und II ersichtlich. In demselben haben Aufstellung gefunden: ein vollständiges Bett mit metallnem Gestell, ein kleiner, stoffbezogener Stuhl und ein Spiegel zwischen den Fenstern mit davor befindlichem Klapp Tischchen.

An der Stirnwand nach dem Nebenraume zu (Fußende des Bettes) ist eine Etagère zur Aufnahme kleinerer Gegenstände und an der Längswand über dem Bett durch die ganze Länge des Raumes eine große Netzraufe angebracht. Am Kopfende des Bettes ist eine abnehmbare Console als Nachttisch angeordnet. Unter dem Spiegel befindet sich ein durch ein Broncegitter umkleideter Heizkörper. Die an der Außenwand über dem Fußboden liegende Heizrohrleitung ist, wie im Salon, durch ein ebensolches Gitter bekleidet.

Die Bekleidung der Wände bis zur Fensterbrüstung ist in Stoff mit hellblauem Grunde und grünlichen, golddurchschossenen Ornamenten ausgeführt. Die Wandbekleidung bis zum Anfang der gewölbten Seitendecke ist im Rahmen und Leistenwerk durch Nufsbaum, der Grund der Intarsien aus ungarischer Maser-Esche mit Umrahmungen aus Buchsbaum gebildet.

Die gewölbte Seitendecke, ebenso die Decke des Oberlichtes ist mit eingelegter Arbeit auf hellem Grunde (Buchsbaum) ausgestattet, das Oberlicht hat in derselben Weise wie der Salon Fenster und Lüftungsschieber erhalten.

Die Seitenwandfenster sind außer mit Springvorhängen in broncefarbener Seide auch noch mit Schiebegardinen in gleichem Stoffe ausgerüstet. An der Stirnwand nach dem Salon befindet sich ein Broncearm mit zwei Kerzen als Nothbeleuchtung.

Der Nebenraum für Se. Majestät. Dieser ist vom Schlafgemach durch eine breite Schiebethür getrennt, sodafs bei geöffneter Thür eine sehr bequeme Verbindung zwischen beiden Räumen hergestellt ist. Die Thür ist auf beiden Seiten gleichmäfsig, in der Art der Intarsirungen des Schlafgemachs ausgestattet. Die Holztafelungen des Nebenraumes sind in ähnlichen Hölzern und in ähnlicher Weise wie diejenigen des Schlafgemachs ausgeführt.

Bis zu einer Höhe von etwa 1300 mm sind die Wände mit Porcellanfliesen bekleidet, welche in der Königlichen Porcellanmanufactur in Charlottenburg zum Theil mit ornamentaler, zum Theil mit landschaftlicher Bemalung angefertigt sind.

Die Waschvorrichtung, über welcher Gläser und Wasserflasche Aufstellung gefunden haben, ist mit Marmorplatte und bemaltem Porcellanbecken versehen; ein darüber befindlicher Hahn gestattet die Entnahme kalten Wassers. Unter dem Waschtische, dessen seitliche Wände vergittert sind, befindet sich ein Heizkörper. Die neben dem Waschtische liegende Noththür ist durch eine als Handtuchhalter ausgebildete Ueberlegstange verriegelt, welche erst entfernt werden mufs, um das Thürschlofs öffnen zu können.

Einige an den Wänden fest angebrachte Spiegel, Wandarme für Kerzenbeleuchtung, Kleiderhaken usw. vervollständigen die Ausstattung. An dem Fenster der Noththür befindet sich ein Springvorhang und eine Schiebegardine von dem hierfür im Schlafgemach verwendeten broncefarbenen Stoffe.

Der Seitengang. Derjenige Theil des Seitenganges, welcher sich neben dem Schlafgemach für Se. Majestät befindet, ist in etwas reicherer Ausstattung wie der übrige Theil des Ganges gehalten. Unterhalb der Fensterbrüstung sind die Wände mit demselben Stoffe ausgeschlagen, welcher im Salon zur Wandbekleidung benutzt ist, oberhalb der Fensterbrüstung dagegen bis zum Anfang des gewölbten Daches sind die Wände mit Ledertapete (Lederschnittarbeit) bekleidet, welche auf hellerem Grunde dunklere, getriebene Ornamente, zum Theil auch figürliche Darstellungen, nämlich zwei Kindergestalten, Sinnbilder des Krieges und des Friedens, erhalten hat. Das Rahmen- und Leistenwerk dieses Raumes, ebenso die in Stabwerk hergestellte Decke ist in Eichenholz ausgeführt, welches Jahrhunderte im Wasser gelegen und dadurch eine tiefbraune Färbung erhalten hat. Durch theilweise Anbringung schwarzer Leisten und geringer Vergoldung wird die Wirkung der Ausstattung noch gehoben. An der Wandfläche sind vier aus Hondurasholz gefertigte Klappstühle angelehnt, wie solche auch im Vorraum am Haupteingange untergebracht sind.

Der übrige Theil des Seitenganges ist in seiner unteren Hälfte mit Linoleum bekleidet, während oberhalb der Fensterbrüstung bis zum Dach hellfarbige, grünliche Lincrusta (Walton) oder Patent-Relief-Tapete Verwendung gefunden hat.

Die lange, tonnenförmig ausgebildete Decke ist in Stabwerk aus White-wood und Nufsbaumholz hergestellt und durch Querriegel aus dem letzteren Materiale in Felder getheilt. Auch das übrige Rahmen- und Leistenwerk des Raumes ist in Nufsbaumholz von verschiedener Färbung gefertigt. Die kleineren Fenster sind beweglich, die grofsen fest. Dieselben können durch Schiebegardinen bedeckt werden.

Sämtliche vom Seitengange nach den Abtheilen bezw. dem Nebenraum Sr. Majestät führenden Thüren sind als Schiebethüren ausgebildet. In die Wand hineinschlagend sind einige Klappsitze angebracht.

Die Abtheile für die Herren des Gefolges. Die Anordnung derselben ist im allgemeinen die gleiche wie die der Halb-Abtheile in den Schlafwagen, nur sind sie etwas länger gehalten als diese. Dieselben enthalten je einen Sitz mit beweglicher Rückenlehne, welche letztere in der Nacht hochgeklappt wird, um die unteren Sitze als Schlaflager benutzen zu können. Die hochgeklappte Lehne ist in diesem Falle zur Aufnahme von Sachen usw. wohl geeignet.

Die zwischen den Halb-Abtheilen befindliche Trennungswand, an welcher kleine Klappstischchen angebracht sind, ist mit einer Thür versehen. Die Wand ist zum Herausnehmen eingerichtet, wodurch die beiden Abtheile zu einem einzigen Raume vereinigt werden können. Die Sitze und Rückenlehnen sind mit einem dunkel gemusterten Wollenstoff bezogen, welcher auch zur theilweisen Bekleidung des unteren Theiles der Wände benutzt worden ist. Zu dem Rahmen- und Leistenwerk der Wände sind verschiedene Hölzer, so z. B. Nufsbaum-, graues Ahorn-, schwarzes Birnbaumholz usw., verwendet. In denselben Hölzern, zum Theil auch mit Taxus-Leistenwerk und besonders reicher Ausstattung sind die Thüren gehalten. Die Thür in der Wand zwischen den Abtheilen ist im oberen Theile mit einem Spiegel versehen. Die gewölbte Seitendecke hat eingelegte Arbeit in geschmackvollem Rahmenwerk erhalten. Der Oberlichtaufbau weist gemusterte Fenster und in hellem Ahorn ausgeführte Lüftungsschieber auf. Die Deckenfelder sind in helleren Hölzern, verschiedenen Ahornarten (Vogelauge) usw., das Leistenwerk in Nufsbaum und Taxus ausgeführt.

Die nach den Sitzen zu belegenen Fenster sind als feste, die anderen als bewegliche ausgebildet. Unter den letzteren sind die Heizkörper angeordnet, welche mit einem durchbrochenen Kasten umgeben sind.

An sonstigen Gegenständen sind noch gröfsere Gepäcknetze, Nothlampen, Aschenbecher usw. angebracht. Der Stoff der Springvorhänge ist die überall im Wagen verwendete broncefarbene Seide.

Abtheil für die Diener. Die Sitze und Rückenlehnen sind in gleicher Weise ausgeführt wie diejenigen der Halb-Abtheile, der Stoffbezug ist jedoch etwas einfacher. In diesem Abtheil werden auch die hochgeklappten Rückenlehnen in der Weise, wie solches bei den Schlafwagen üblich ist, als Schlaflager benutzt. Die zur Herstellung der Schlaflager benöthigten Matratzen, Keilkissen, Decken und Wäschegegenstände sind, wie in den Halb-Abtheilen, unter den Sitzen bezw. hinter den Rückenlehnen untergebracht.

Die Wandflächen, welche in ihrem untern Theile mit Stoff nach dem Muster der Sitze bezogen sind, sind durch ein Rahmen- und Leistenwerk in Nufsbaum getheilt. In ähnlicher Weise ist die Decke mit Nufsbaum- und Ahorntafelung nach Art der Abtheile I. Klasse hergestellt, die gewölbte Seitendecke dagegen ist in einem Stabwerk aus White-wood ausgeführt. Die Ausbildung des Oberlichtes ist in gleicher Weise erfolgt wie in den Halb-Abtheilen.

Die Fenster, unter denen sich ein Heizkörper befindet, sind beide beweglich angeordnet und haben Springvorhänge erhalten.

An passenden Stellen sind kleinere Gepäcknetze, Nothlampe usw. angebracht.

Die Nebenräume für die Herren des Gefolges und für die Dienerschaft. In jedem dieser Räume befindet sich je ein festes Porcellanwaschbecken und je ein Abortstuhl mit Wasserspülung. Der untere Theil der Wände ist mit Linoleum, der obere mit blaufarbiger bezw. grünlicher Lincrusta bekleidet. Die Decken haben ein Stabwerk von White-wood und Nufsbaum erhalten. Die Räume sind mit Spiegeln, Trinkgeräthen usw. ausgerüstet. Sowohl in ihnen wie auch in dem Seitengange, in den Abtheilen und in den Vorräumen sind Kleiderhalter bezw. Huthaken in größerer Anzahl angebracht.

Der Vorraum am Nebeneingange. Die Ausstattung desselben ist in gleicher Weise mit Linoleum, Lincrusta und Nufsbaum-Rahmen- und Leistenwerk erfolgt wie diejenige des sich daran schließenden Seitenganges. In dem Vorraum befindet sich der Ofen mit Kohlenbehälter, welche Gegenstände einen der übrigen Farbenzusammensetzung entsprechenden Anstrich erhalten haben. Auf dem Kohlenbehälter ist zur Herstellung kleinerer Mengen warmen Wassers eine Kochvorrichtung angebracht, welche durch Fettgas geheizt wird. An der Wand über dem Ofen hat die Batterie für die Klingelanlage und, wie oben erwähnt, die Pumpe für die Warmwasserheizung Aufstellung gefunden.

Der Fußbodenbelag der Räume ist überall in gleicher Weise erfolgt. Auf den Holzboden ist zuerst eine dicke Filzlage aufgebracht, auf dieser Linoleum. Der darauf gelegte starke Moquette-Teppich ist in allen Räumen des Wagens in demselben Muster und zwar dunkel indigoblau mit Blumen und Rankenwerk in satten Farben ausgeführt.

Die Metalltheile des Wageninnern, nämlich die Lampen, die Schlofstheile, Beschläge der Sitze usw. sind sämtlich vergoldet. Die Thürgriffe und Bänder in den Haupträumen sind reich ornamentirt hergestellt, die Drücker der übrigen Räume als Säbeldrücker ausgebildet.

### 12. Das Außere des Wagens.

Der Wagen hat im unteren Theile einen blauen (Ultramarin mit Kobalt, sog. Kaiserblau), im oberen Theile einen weißen Anstrich erhalten, welcher durch die Lackirung ein gelbliches, elfenbeinähnliches Aussehen bekommen hat. Der Oberlichtaufbau ist grau gestrichen. Der untere Theil ist durch breite, schwarze Leisten in Felder getheilt, welche starke, goldene Absetzungen erhalten haben. Die Leisten des obern Theiles (Fensterumrahmungen usw.) sind mit einem nufsbaumfarbigen Anstrich versehen. Auch dieser Theil ist mit goldenen, jedoch schwächeren Strichen abgesetzt. Das steilliegende Seitendach ist bis zur Regenrinne mit schuppenartigem Muster in schwachen goldenen Linien versehen.

Das Untergestell und die Drehgestelle sind schwarz gestrichen. An den langen Hauptträgern des Untergestells sind einfache Verzierungen in Goldstrichen angebracht. Auf den großen Feldern unterhalb der Fenster des Salons und in entsprechendem Felde am andern Ende des Wagens ist der Reichsadler bezw. der preussische Adler in gothischem Schild mit der Kette des schwarzen Adlerordens angeordnet.

Der Entwurf für den Wagen ist auf Grund von Verhandlungen mit dem Königl. Ober-Hofmarschall-Amt in der Königl. Eisenbahn-Direction in Magdeburg bearbeitet worden. Die Ausführung ist durch die Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau in Breslau bewirkt worden; nur die innere Ausstattung der von Sr. Majestät zu benutzenden Räume ist von den Hoflieferanten Ferd. Vogts & Co. in Berlin nach Entwürfen ausgeführt, welche von dieser Firma gemeinsam mit dem Bildhauer O. Lessing in Berlin aufgestellt waren. Nach erfolgter Abnahme des Wagens in der Hauptwerkstatt Potsdam und mehrfach ausgeführten Probefahrten wurde derselbe anfangs August 1889 in Betrieb genommen und zunächst zur Fahrt Sr. Majestät von Wilhelmshafen nach Potsdam nach Rückkehr von der Nordlandfahrt benutzt. Seit dieser Zeit ist der Wagen unausgesetzt unter den verschiedensten klimatischen Verhältnissen im Betriebe gewesen und hat sich durchaus gut bewährt und tadellos gehalten.



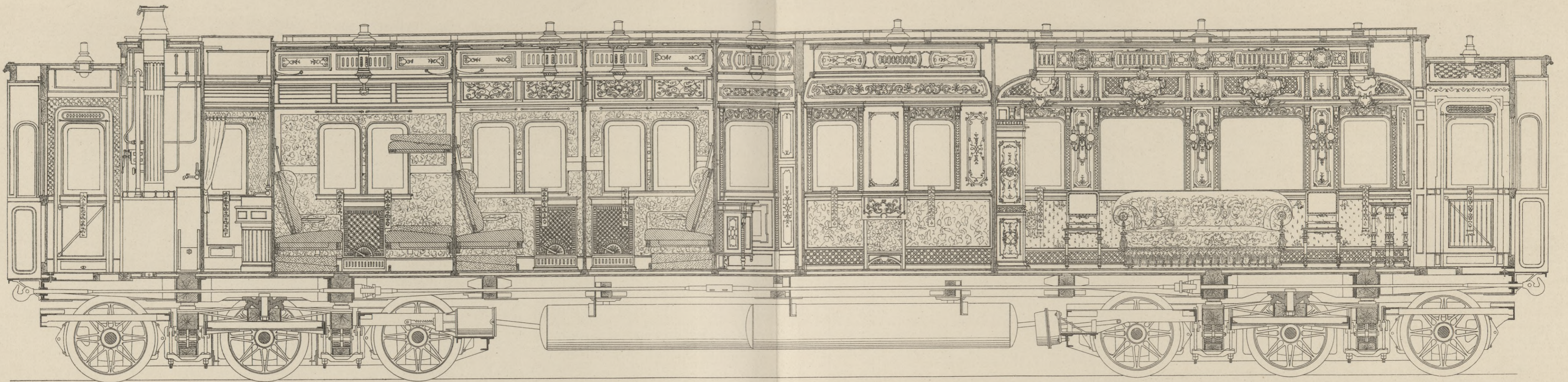




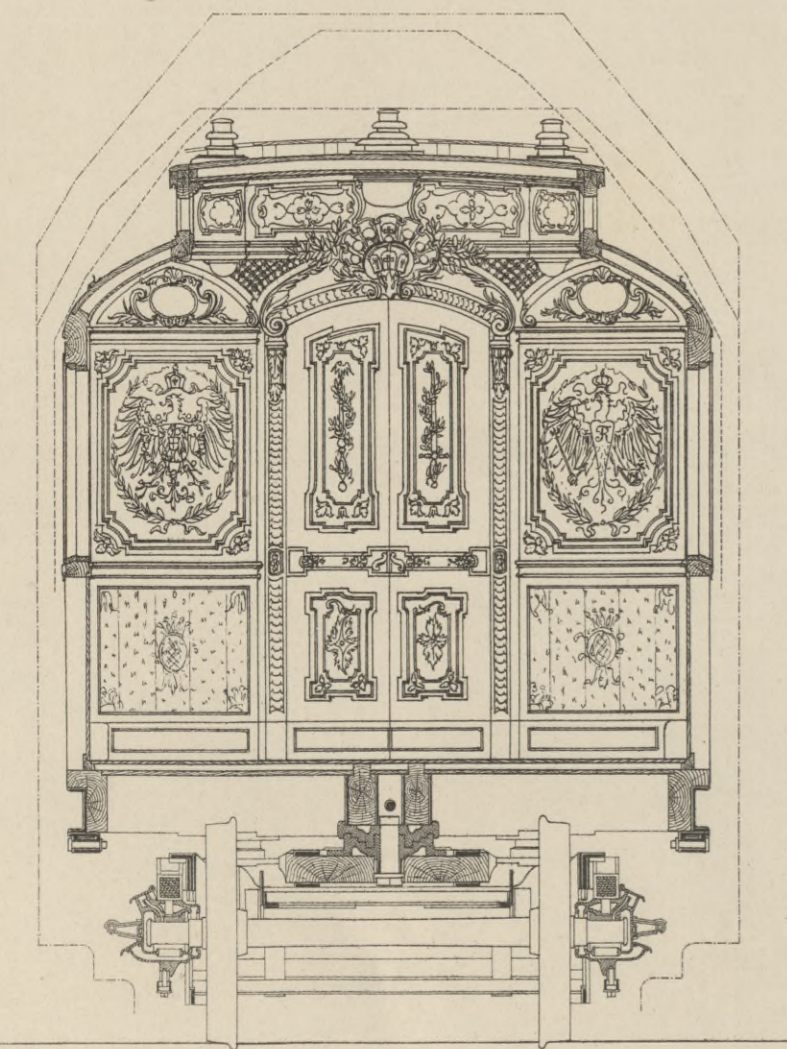
# Salonwagen

Sr. Majestät des deutschen Kaisers, Königs von Preussen.

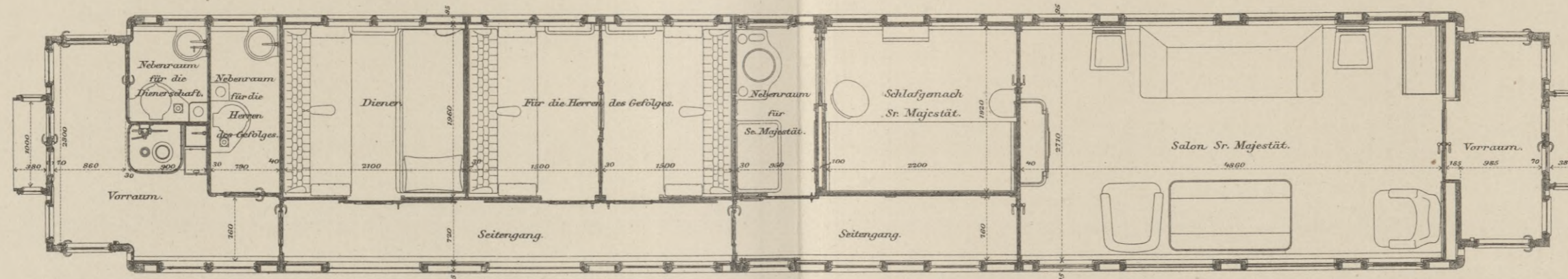
Längenschnitt.



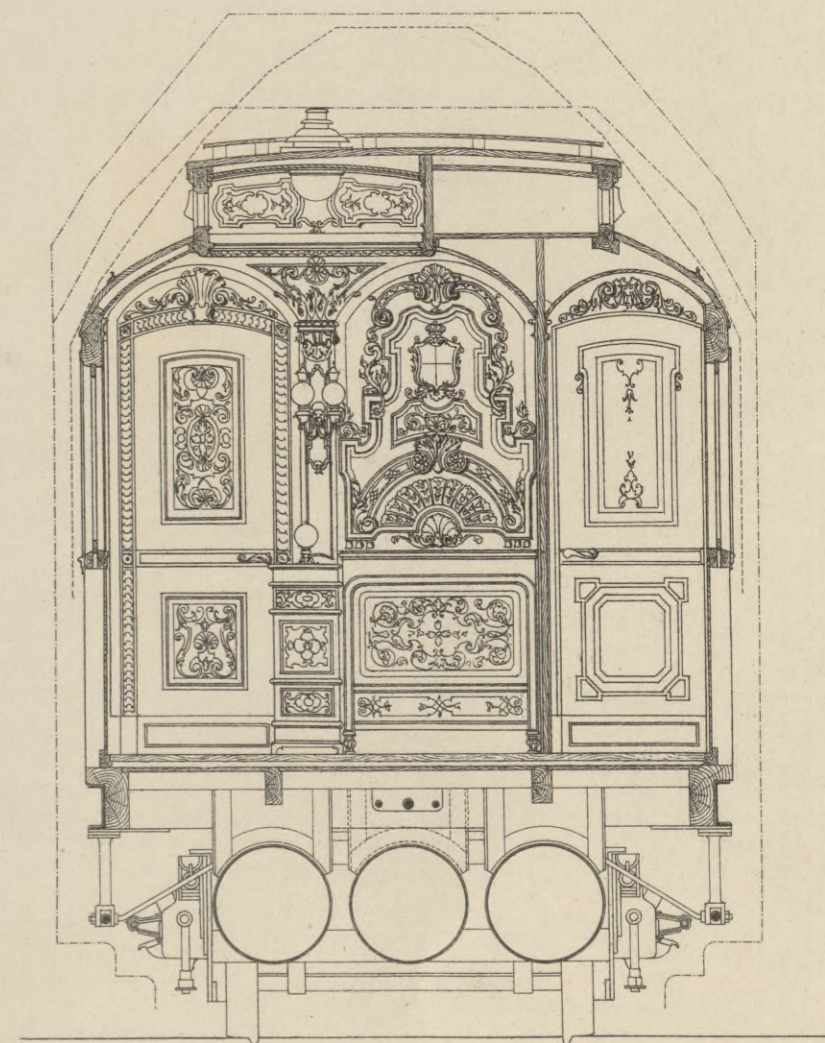
Querschnitt durch den Salon.



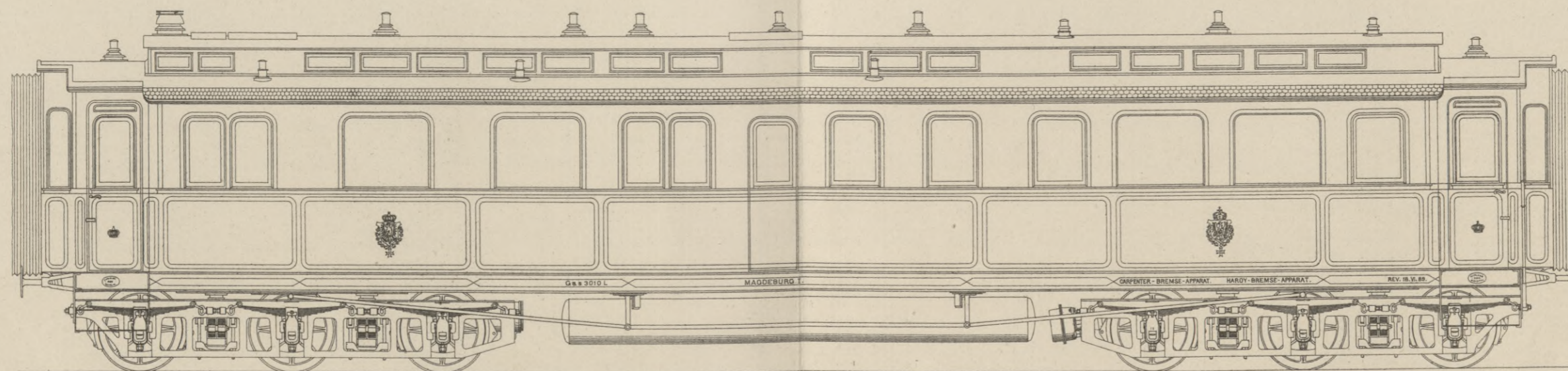
Grundriss.



Querschnitt durch Schlafgemach und Seitengang.



Aeussere Ansicht.





Salon-Wagen



Innere Ansicht des Salons nach dem Haupteingange zu.



Innere Ansicht des Salons vom Haupteingange aus.



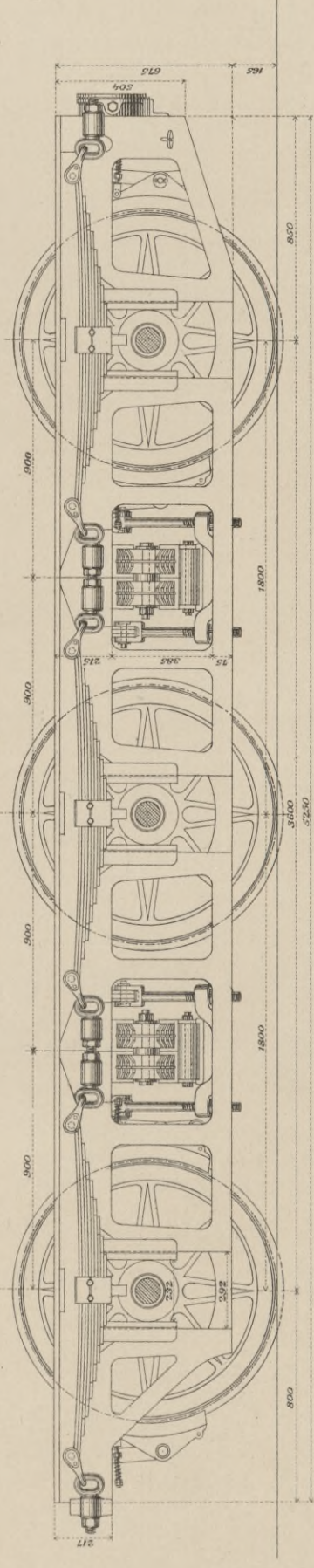
Salonwagen

Zeitschr. f. Bauwesen. 1891.

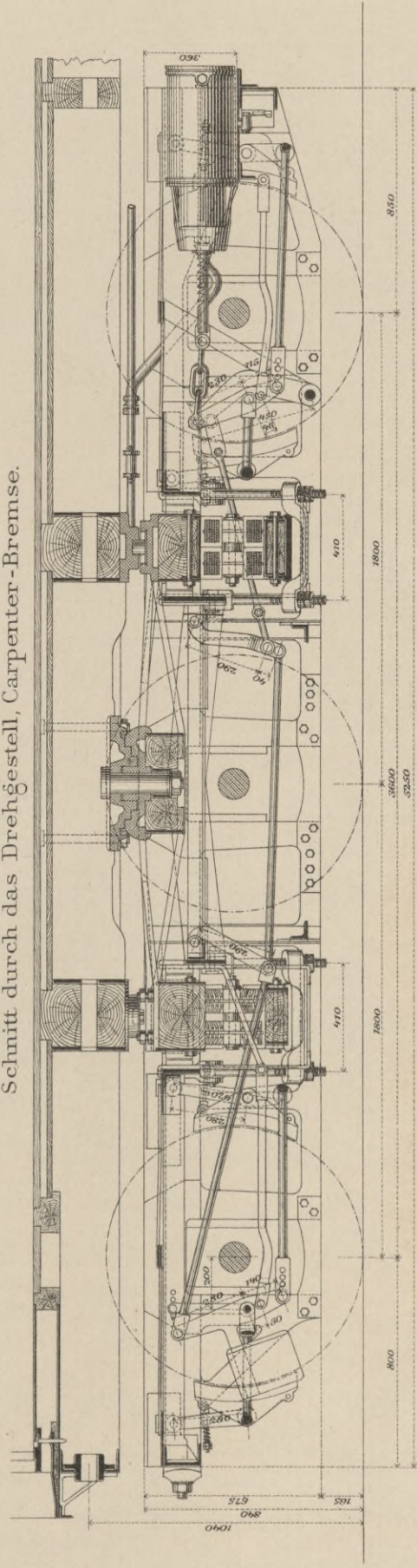
Sr. Majestät des deutschen Kaisers, Königs von Preussen.

IV  
Jahrg. XLI Bl. 42.

Ansicht des Drehgestells.

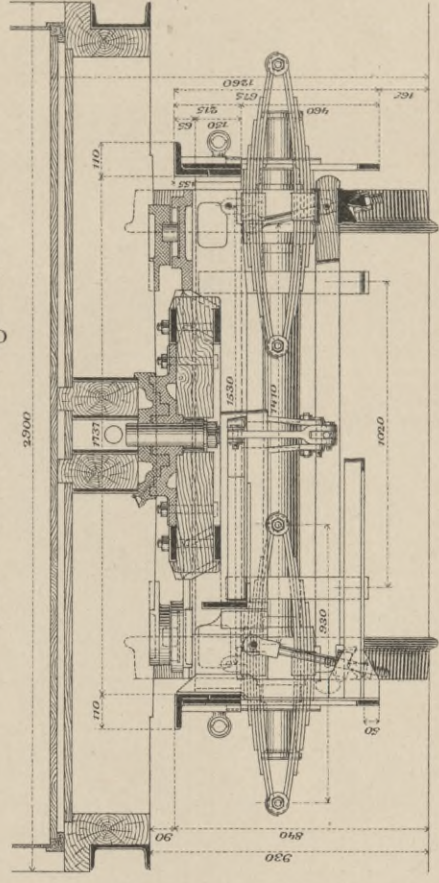


Schnitt durch das Drehgestell, Carpenter-Bremse.

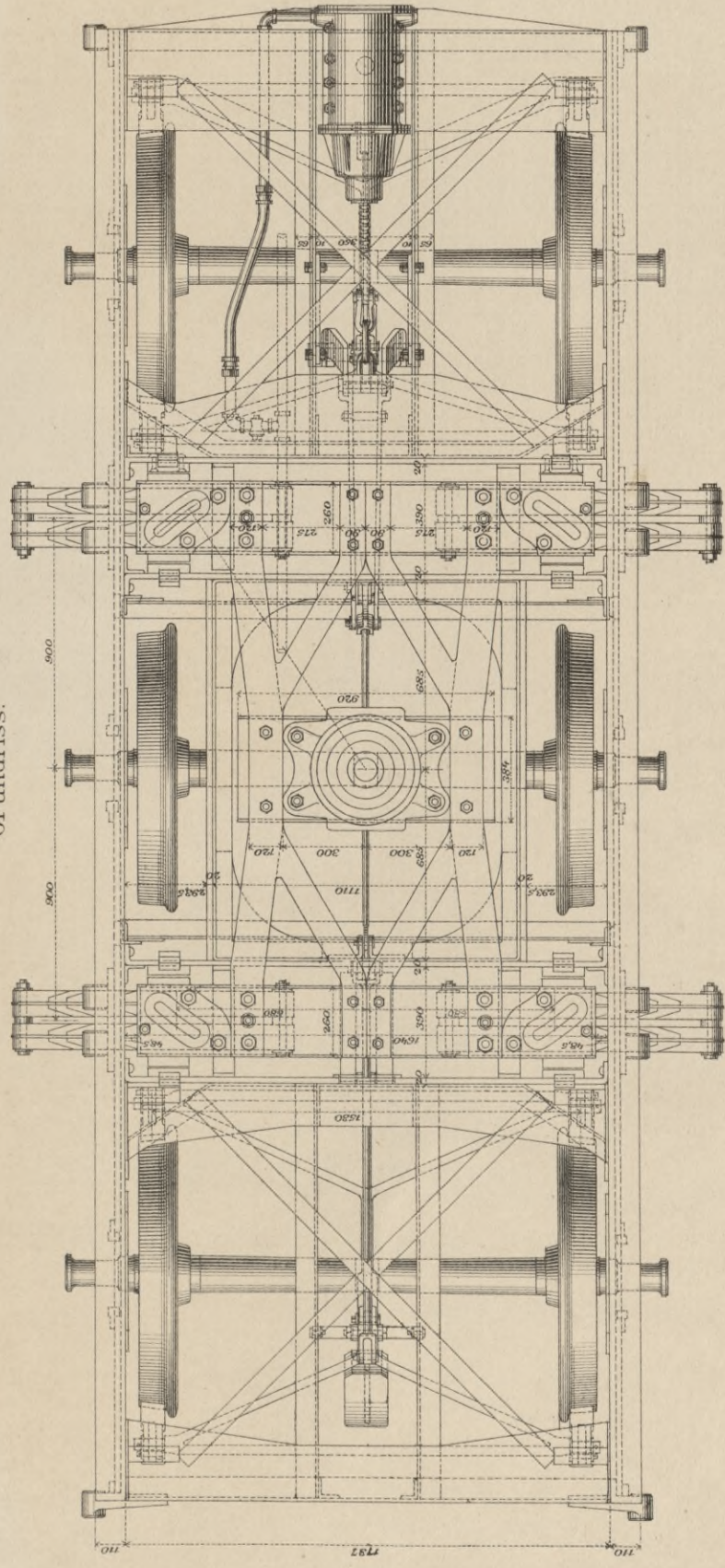


Drehgestell.

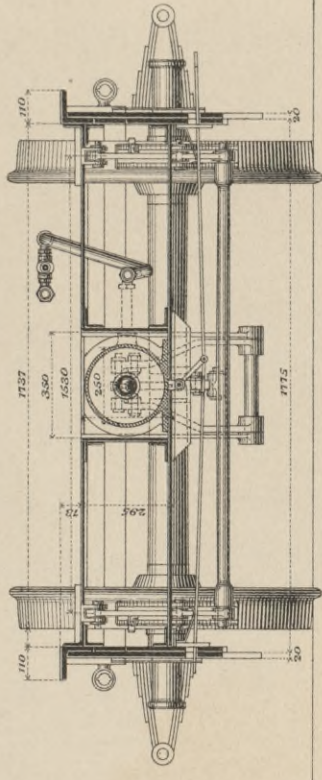
Querschnitt des Drehgestells.



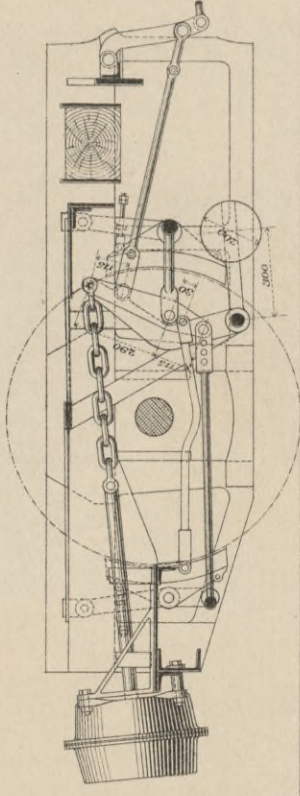
Grundriss.



Querschnitt des Drehgestells am Bremszylinder.



Schnitt durch das Drehgestell, Hardy-Bremse.



0 100 200 300 400 500 mm

Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin.

E. Casevius grav.



S. 61

501





WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

IV 10664

L. inw.

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000304118