

VIII. Capitel.

**Eintheilung der Wagen, Construction der Wagenkasten,
Lackirung der Wagen, Beschreibung verschiedener Per-
sonenwagen, Vor- und Nachteile der Personenwagen
nach dem Coupé- und amerikanischen System,
Intercommunicationswagen.**

Bearbeitet von

Feod. Leonhardi,

Obermaschinenmeister der Rheinischen Bahn in Köln.

und

Edm. Heusinger von Waldegg,

Oberingenieur in Hannover.

(Hierzu die Tafeln XVIII bis XXV.)

§ 1. Eintheilung der Eisenbahnwagen. — In der ersten Abtheilung dieses Bandes haben wir die Eisenbahnwagen nur nach der Construction der Untergestelle kennen gelernt, und hiernach unterschieden:

- A. Vierrädrige (zweiachsige) Wagen (englisches System);
- B. Sechsrädrige (dreiachsige) Wagen (deutsches System);
- C. Achträdrige (vierachsige) Wagen (amerikanisches System);
- D. Wagen mit Bremse (Bremswagen);
- E. Wagen ohne Bremse.

Es werden aber auch die Eisenbahnwagen nach ihrer Lade- und Tragfähigkeit eingetheilt in Wagen von 80, 100, 120, 180 und 200 Ctr.-Wagen (meist vier- und sechsrädrig), sowie Wagen zu 250, 300 und 400 Ctr. (meist achträdrig).

Nach dem verschiedenen Gebrauche und der Form der Obergestelle werden die Eisenbahnwagen in folgender Weise classificirt:

I. Personenwagen, und zwar

- a. Coupé-Wagen I., II., III. und IV. Classe;
- b. combinirte Personenwagen (mehrere Classen vereinigt);
- c. Salonwagen (mit grösseren Räumen, die Sitze ringsum, für Gesellschaften);
- d. Gallawagen, Hofwagen (Wagen für fürstliche Reisende mit mehreren in Verbindung stehenden Appartements);