

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67/68 (1916)
Heft: 23

Artikel: Zur Begrenzung des lichten Raumes und der Fahrzeuge der schweiz. Normalspurbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-33016>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

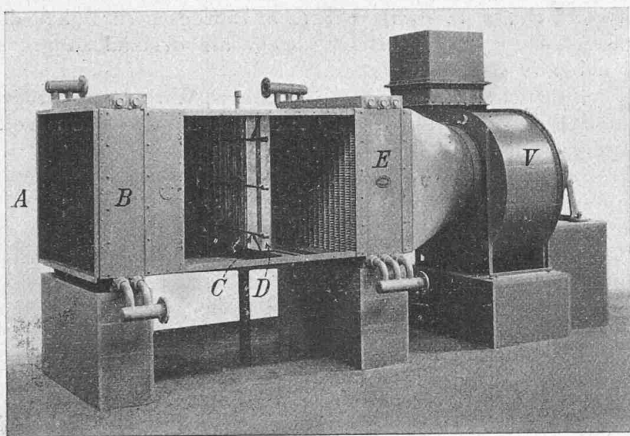


Abb. 8. Sendric-Heizapparat mit Luft-Wascheinrichtung (C-D).

bedarf ist hier mit einem dunklern Ton angelegt und in der obern Ansicht der durch den Sendric-Apparat bedingte Minderaushub durch die vertikal schraffierte Fläche gekennzeichnet.

Der in Abbildung 7 eingezeichnete Sendric-Apparat entspricht ungefähr der Abbildung 8. Die Luft wird nach ihrer Entnahme bei A durch den Heizapparat B vorgewärmt, hierauf durch Wasserschleier C zur Ausscheidung des Staubes und anderer Verunreinigungen gewaschen. Ein Tropfenfänger D hält alle mechanisch mitgerissenen Wassertropfen zurück. E ist die Nachwärmheizfläche, die die Luft auf die verlangte Temperatur bringt, V ein Zentrifugalventilator. Auf diese Weise kann die Luft, wenn gewünscht, auch befeuchtet werden. Bei Verwendung von kaltem Einspritzwasser wird sie nur gewaschen; je wärmer hingegen das Wasser ist, desto grösser wird die Wasserverdunstung, und man hat es durch verschieden hohe Erwärmung des Wassers in der Hand, jeden gewünschten Befeuchtungseffekt zu erzielen.

Es werden von Gebrüder Sulzer A.-G. derartige Apparate auch in vertikaler Anordnung gebaut, die z. B. in Spinnereien und Webereien Verwendung finden und sehr bequem direkt in den Fabriksälen aufgestellt werden können. (Schluss folgt.)

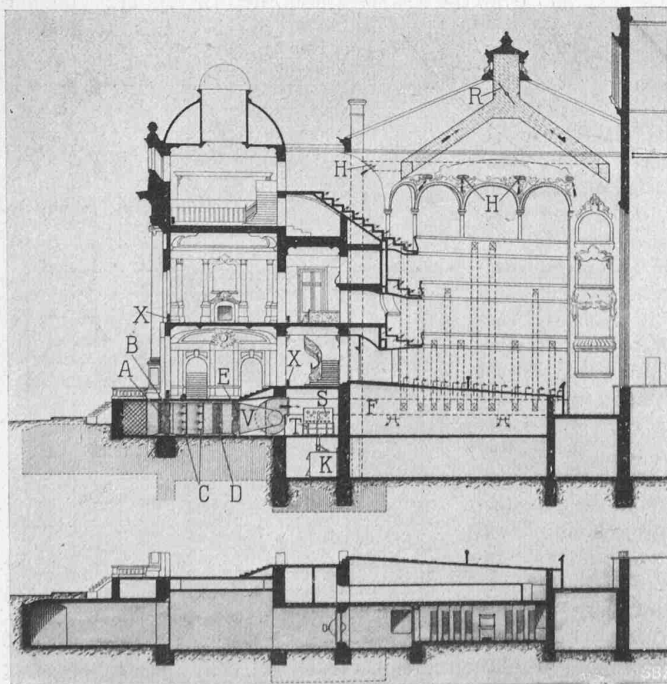


Abb. 7. Heiz- und Lüftungseinrichtung in einem Theater, oben mit Sendric-Apparat, unten nach bisheriger Art.

Die Begrenzung des lichten Raumes und der Fahrzeuge der schweizer. Normalspurbahnen.

Von R. Winkler, Ing.,

Direktor der Techn. Abteilung des Schweiz. Eisenbahndepartements.

Am 14. Dezember 1912 hat in Bern die „Internationale Kommission für die Aufstellung einer allgemeinen Begrenzungslinie für Güterwagen und von allgemeinen Bestimmungen über die Querschnitte der Wagen und Ladungen“ das Schlussprotokoll unterzeichnet (Siehe Bauzeitung Bd. LX, S. 351, 28. Dezember 1912).

Die vereinbarten Bestimmungen sind von den an der Internationalen Technischen Einheit im Eisenbahnwesen beteiligten Regierungen von Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, der Niederlande, Rumänien, Russland, Schweden und der Schweiz auf 1. Mai 1914 in Kraft gesetzt worden. Dadurch wurde der Transitwagen geschaffen, d. h. der mit dem Zeichen ∇ versehene Güterwagen, der ohne besondere Prüfung seiner Querschnittsmasse auf alle dem internationalen Verkehre dienenden Linien, mit Ausnahme gewisser, ausdrücklich zu bezeichnender Strecken, übergehen kann.

In der Schweiz erfolgte die Einführung der neuen Vorschriften durch die bundesrätliche Verordnung vom 19. April 1914 über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, Fassung 1913.

Die Bestimmungen des Art. II, § 22, Ziff. 2 dieser Verordnung bedingten eine etwas abgeänderte, ausführlichere und genauere Fassung des Bundesratsbeschlusses vom 13. Dezember 1894 betreffend das Lichtraumprofil für die schweizerischen Normalspurbahnen.

Nach Anhörung der Schweizerischen Bundesbahnen und, durch deren Vermittlung, der übrigen schweizerischen Normalspurbahnen hat der Bundesrat auf Antrag des Eisenbahndepartements unterm 18. März 1916 die nachstehende Verordnung erlassen, die sich in Erweiterung derjenigen vom 13. Dezember 1894 nicht nur mit dem Lichtraum, sondern auch mit der Begrenzungslinie der Fahrzeuge befasst:

Verordnung

betreffend

die Begrenzung des lichten Raumes und der Fahrzeuge der schweizerischen Normalspurbahnen.

(Vom 18. März 1916.)

Der schweizerische Bundesrat,

in Anwendung des Art. 29 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft;

auf den Antrag seines Post- und Eisenbahndepartements, beschliesst:

Art. I.

Begrenzung des lichten Raumes.

1. Für die schweizerischen Normalspurbahnen gilt die in der Anlage dargestellte Begrenzung des lichten Raumes, in den keine feststehenden Gegenstände einragen dürfen (siehe S. 273; Red.).

2. In Krümmungen ist die Begrenzung des lichten Raumes zu erweitern, und zwar

für Halbmesser von	in Höhe über Schienenoberkante von:			
	0,05 m bis 0,38 m		0,38 m bis 4,80 m	
	Erweiterung nach der Innenseite	Aussenseite	Erweiterung nach der Innenseite	Aussenseite
m	mm	mm	mm	mm
800	—	—	45	50
500	5	10	55	60
400	10	15	60	65
350	15	20	65	70
300	20	25	70	75
250	25	25	75	75
200	75	85	125	135
180	105	120	155	170
150	160	185	210	235
120	245	285	295	335
100	325	385	375	435

Die Erweiterung ist parallel zur Schienenebene zu messen, wobei die Axe der Begrenzungslinie senkrecht zur Schienenebene und in der Mitte zwischen beiden Schienen stehend anzunehmen ist.

3. Auf Hauptbahnen sind ausserhalb der nach vorstehendem zu bemessenden Begrenzung des lichten Raumes in einer Höhe von 1,00 bis 3,05 m über Schienenoberkante noch seitliche Spielräume freizuhalten, deren Breite betragen soll:

a. auf offener Linie:

bei Kunstbauten mindestens 0,2 m,
im übrigen mindestens 0,5 m;

b. innerhalb der Stationen:

bei allen von Personenzügen befahrenen Geleisen mindestens 0,2 m.

4. Eine Erweiterung der Begrenzung des lichten Raumes hat auf Hauptbahnen ferner stattzufinden:

a. bei Geländern um mindestens 0,2 m;

b. bei Wegschranken um mindestens 0,6 m.

5. Auf Nebenbahnen sind für die Bemessung der seitlichen Spielräume ausserhalb der in der Anlage dargestellten Begrenzungslinie des lichten Raumes die durch die Verordnung über Bau und Betrieb der Nebenbahnen vorgeschriebenen Abstände massgebend.

6. Die vorstehend festgesetzte Begrenzung des lichten Raumes ist bei allen Neubauten einzuhalten.

Ausnahmen können in besonderen Fällen durch das Eisenbahndepartement verfügt werden.

7. Zurzeit bestehende Einragungen in diese Begrenzung sind bei sich bietender Gelegenheit, wie z. B. bei Umbauten, zu beseitigen.

8. Bei bestehenden Bauten und bei Arbeiten, die eine zeitweilige Einschränkung des lichten Raumes erfordern, ist mindestens eine Sicherheitszone nach der auf der Anlage strichpunktierten Umrisslinie freizuhalten. Diese Sicherheitszone ist in Krümmungen nach Massgabe der Vorschriften unter Ziffer 2 zu erweitern.

Art. II.

Begrenzungslinie für Fahrzeuge.

1. Die Fahrzeuge der schweizerischen Normalspurbahnen müssen bei ihrer Mittelstellung im geraden Geleise im Stillstand mit allen dem Federspiele folgenden Teilen innerhalb der in der Anlage dargestellten Begrenzungslinie der Fahrzeuge verbleiben; die dem Federspiele nicht folgenden Fahrzeugteile (Achsbüchsen usw.) dürfen diese Begrenzungslinie um 15 mm, parallel zur Mittelaxe dieser Linie gemessen, überragen.

2. Bei Lokomotiv- und Motorwagen dürfen, abgesehen von den Rädern, unter die 130 mm über Schienenoberkante liegende Grenzlinie hinabreichen:

a. bis auf 100 mm über Schienenoberkante:

die dem Federspiele nicht folgenden festen Teile;

b. bis auf 80 mm über Schienenoberkante:

die dem Federspiele nicht folgenden beweglichen Teile;

c. bis auf 60 mm über Schienenoberkante:

die Gegengewichte der Räder und die durch die Radreifen gedeckten Teile.

Diese Abstände müssen selbst bei der höchstzulässigen Abnutzung der Radreifen noch vorhanden sein.

3. Mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen sind die grössten nach dieser Begrenzungslinie zulässigen Breitenab-

messungen der Fahrzeuge derart einzuschränken, dass kein Teil des Fahrzeugs bei dessen ungünstigster Stellung in einem Geleise von 1,465 m Spurweite und mit der Krümmung von 250 m Halbmesser die Begrenzungslinie mehr als um den Wert k überragt, der beträgt:

0,075 m für Teile, die 430 mm und mehr über Schienenoberkante liegen;

0,025 m für Teile, die weniger als 430 mm über Schienenoberkante liegen.

Die Ueberragung ist parallel zur Schienenebene zu messen, wobei die Axe der Begrenzungslinie senkrecht zur Schienenebene, und in der Mitte zwischen beiden Schienen stehend, anzunehmen ist.

4. Für die Berechnung der gemäss Ziffer 3 vorzunehmenden Einschränkungen der Breitenmasse der Fahrzeuge sind die in Art. II, § 22, Ziffer 2, Absatz c der Verordnung betreffend Technische Einheit im Eisenbahnenwesen vom 17. April 1914 enthaltenen Formeln massgebend.

5. Die vorstehend festgesetzten Abmessungen der Fahrzeuge sind bei allen Neuanschaffungen einzuhalten.

6. Vorhandene Ueberschreitungen der nach vorliegender Verordnung zugelassenen Abmessungen der Fahrzeuge sind bei sich bietender Gelegenheit, wie z. B. bei Hauptausbesserungen, tunlichst zu beseitigen.

7. Ausnahmen von der Bestimmung unter Ziffer 1 dieses Artikels können vom Eisenbahndepartement zugelassen werden für Fahrzeuge, die die eigene Bahn nicht verlassen, sofern für eine entsprechende Erweiterung der Begrenzung des lichten Raumes gesorgt wird.

Art. III.

Inkrafttreten der Verordnung.

Die gegenwärtigen Vorschriften treten am 1. Mai 1916 in Kraft. Sie ersetzen die Bestimmungen des Bundesratsbeschlusses betreffend das Lichtraumprofil für die schweizerischen Normalspurbahnen vom 13. Dezember 1894.

Das Eisenbahndepartement ist mit der Vollziehung beauftragt. Bern, den 18. März 1916.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Decoppet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

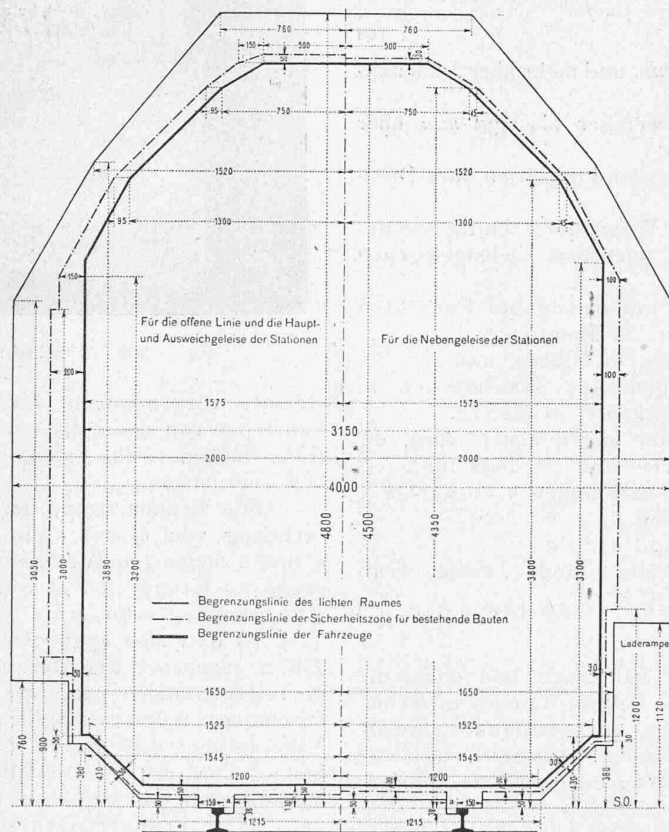
Schatzmann.

Zu den einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung ist folgendes zu bemerken:

Art. I. Begrenzung des lichten Raumes.

Ziffer 1. Die in Anlage dargestellte Begrenzung des lichten Raumes unterscheidet sich vom Lichtraumprofil des Jahres 1894 durch eine seitliche Erweiterung auf der Höhe von über 50 bis 380 mm über Schienenoberkante. Sie trägt damit nicht nur der Begrenzungslinie der Technischen Einheit, sondern auch der von der Internationalen Kommission vorgeschlagenen zukünftigen allgemeinen Begrenzungslinie für Güterwagen Rechnung.

Ziffer 2 gibt an, um welche Masse die Begrenzungslinie des lichten Raumes erweitert werden muss, damit in Krümmungen die in obiger Abb. für die gerade Strecke vorgesehenen Spielräume zwischen den Begrenzungslinien des lichten Raumes und der Fahrzeuge gewahrt bleiben.



Die Erweiterungen des lichten Raumes müssen gleich den Ausladungen der Fahrzeuge und deren Ladungen in den Krümmungen sein. Es sind daher die Zahlen der Verordnung an Hand der von der internationalen Kommission abgeleiteten, im Verhandlungsprotokoll Sten. 78 u. ff. enthaltenen Formeln berechnet.

Darnach ist die Ausladung nach innen, in Metern,

$$\sigma_i = k + \left[\left(a n - n^2 + \frac{p^2}{4} \right) \left(\frac{1}{2R} - \frac{1}{500} \right) + \frac{l - 1,465}{2} \right] \quad (1)$$

und die Ausladung nach aussen, in Metern,

$$\sigma_a = k + \left[\left(a n + n^2 - \frac{p^2}{4} \right) \left(\frac{1}{2R} - \frac{1}{500} \right) + \frac{l - 1,465}{2} \cdot \frac{2n + a}{a} \right] \quad (2)$$

In diesen Formeln ist:

$k = 0,075 \text{ m}$ für Teile, die 430 mm und mehr über Schienenoberkante liegen,

$= 0,025 \text{ m}$ für Teile, die weniger als 430 mm über Schienenoberkante liegen;

$a = \text{Radstand, d. h. Entfernung der Endachsen oder Drehzapfen in Metern;}$

$n = \text{Abstand des betrachteten Wagenquerschnitts von der nächstgelegenen Endachse oder vom nächstgelegenen Drehzapfen, in Metern;}$

$p = \text{Drehgestellradstand, d. h. Entfernung der Endachsen der einzelnen Drehgestelle, in Metern;}$

$R = \text{Halbmesser der Krümmung, in Metern, und}$

$l = \text{Spurweite des Geleises, gemessen zwischen den inneren Flächen der Schienenköpfe, in Metern.}$

Da für $R \geq 250 \text{ m}$ $l = 1,465$ angenommen wird, ergibt sich aus den Gleichungen (1) und (2), dass für

$$R = 250 \text{ m} \text{ die Ausladungen } \sigma_i = \sigma_a = k$$

und dass für $R > 250 \text{ m}$ σ_i und $\sigma_a < k$

$$R < 250 \text{ m} \text{ } \sigma_i \text{ und } \sigma_a > k$$

und zwar wachsen in letztem Falle σ_i und σ_a stetig, wenn die Klammerausdrücke $\left(a n - n^2 + \frac{p^2}{4} \right)$ bzw. $\left(a n + n^2 - \frac{p^2}{4} \right)$ wachsen.

Um die Ausladungen der Fahrzeuge und damit die notwendigen Erweiterungen des lichten Raumes in Krümmungen unter 250 m Halbmesser zu beschränken, wurde von der internationalen Kommission festgesetzt, dass die Formeln (1) und (2) nur auf Wagenquerschnitte Anwendung finden sollen, für die

$$\left(a n - n^2 + \frac{p^2}{4} \right) \leq 100$$

$$\text{und } \left(a n + n^2 - \frac{p^2}{4} \right) \leq 120 \text{ sind}$$

und dass Fahrzeuge, die diesen Bedingungen nicht entsprechen, zusätzliche Einschränkungen erfahren sollen, für



Abb. 3. Speisesaal im Erdgeschoss.

die die Formeln in der Verordnung über die Technische Einheit vom 17. April 1914 enthalten sind. Die dortigen Formeln sind auf Grund eines kleinsten Krümmungshalbmessers von 150 m aufgebaut. Für kleinere Halbmesser

als 150 m gelten die Zahlen der in der Verordnung vom 18. März 1916 enthaltenen Tabelle nur für Fahrzeuge, bei denen die beiden genannten Klammerausdrücke als Grenzwerte = 100 bzw. 120 sind. Für grössere Werte dieser Ausdrücke müssen nochmalige Erweiterungen des lichten



Abb. 4. Schlafzimmer im I. Stock.

Raumes vorgenommen werden. Da dies jedoch nur für Fahrzeuge von mehr als etwa 20 m Drehzapfenabstand zutrifft, dürften solche Erweiterungen in Wirklichkeit schwerlich vorkommen.

Für Krümmungen, deren $R > 250 \text{ m}$ sind zur Berechnung von σ_i und σ_a in den Formeln (1) und (2) für a und n diejenigen Werte eingesetzt, d. h. diejenigen Fahrzeuge zu Grunde gelegt worden, die noch keine Breiten-einschränkung erfordern.

Es darf also angenommen werden, dass die in Art. I, Ziff. 2 gegebenen Erweiterungen genügen werden, um alle im internationalen Verkehre vorkommenden Fahrzeuge und Ladungen mit den erforderlichen Spielräumen durchzulassen. Näheres über diese Berechnungen findet sich in den Protokollen über die Verhandlungen der internationalen Kommission vom Oktober 1911 bis Dezember 1912.¹⁾

Diese Erweiterungen sind selbstverständlich auch bei Schmalspurbahnen vorzunehmen, wenn Normalbahnwagen auf Rollschemeln befördert werden sollen. Falls bei solchen Bahnen auf die Beförderung besonders langer Wagen verzichtet würde, könnten die Erweiterungen um ein Kleines vermindert werden. Um aber eine zukünftige Entwicklung des Verkehrs ohne Umbauten zu ermöglichen, empfiehlt es sich, bei Neuanlagen in allen Fällen die Erweiterungen des Lichtraumes nach den Zahlen der Verordnung vorzunehmen.

Ziffern 3 bis 5. Zu den nach Ziff. 1 und 2 festzusetzenden Massen sind auf Hauptbahnen noch die in Ziff. 3 und 4 für verschiedene Bauteile vorgeschriebenen seitlichen Spielräume zuzuschlagen.

Für Nebenbahnen kommen nach Ziff. 5 die etwas bescheideneren Masse des Art. 4 der Nebenbahnverordnung vom 10. März 1906 zur Anwendung.

Wohl zu beachten ist dabei, dass nach der Bestimmung des letzten Absatzes von Ziff. 2 die Erweiterung parallel zur Schienenenebene zu messen und die Axe der Begrenzungslinie senkrecht zur Schienenenebene und in der Mitte zwischen beiden Schienen anzunehmen ist.

Es sind also die Breiten der nach Ziff. 3 bis 5 frei zu haltenden zusätzlichen Spielräume von den äussersten Punkten der nach Ziff. 2 erweiterten und entsprechend der Geleiseüberhöhung schiefgestellten Begrenzungslinien des lichten Raumes, bei Nebenbahnen der Fahrzeuge, ab zu messen. Bei Schmalspurbahnen mit Rollschemelbetrieb ist dabei das Begrenzungsprofil der Normalbahnfahrzeuge um die Höhe des Rollschemels zu heben.

¹⁾ Die Protokollsammlung ist beim Drucksachenbureau des Schweiz. Eisenbahndepartements zum Preise von 5 Fr. erhältlich.

Ziffern 6 und 7 behandeln die Anwendung des Art. I auf Neubauten und bestehende Anlagen.

Ziffer 8. Die Sicherheitszone (s. Abb.), die gewahrt werden muss bei Arbeiten, die eine zeitweilige Verminderung des lichten Raumes bedingen, wie z. B. bei Tunnelausbesserungen, hat in ihrer äussern Umgrenzung nur in den untern und obern Abschrägungen kleine Erweiterungen erfahren, die durch die Aenderungen der Begrenzungslinie der Fahrzeuge nötig geworden sind. Die Erweiterung der äussern Umgrenzung der Sicherheitszone ist aber in den obern Abschrägungen nicht in dem Masse vorgenommen worden, wie jene der Begrenzungslinie der Fahrzeuge, sodass die Spielraumbreite der Sicherheitszone dort gegenüber früher vermindert wurde.

Art. II. Begrenzung der Fahrzeuge.

Ziffer 1. Diese Bestimmung ist der Fassung des Art. II, § 22, Abs. 2 der Verordnung betr. Technische Einheit im Eisenbahnwesen vom 17. April 1914 angepasst. Die Breite der senkrechten Begrenzung der Fahrzeuge ist mit 3,150 m beibehalten worden. Man hat also, insbesondere mit Rücksicht auf das bestehende Material und auf die mit der grössern Wagenbreite verbundenen Vorteile, darauf verzichtet, bei den für den inländischen Verkehr bestimmten Fahrzeugen auf die für die „Transitwagen“ vorgeschriebene Breite von 3,100 m herabzugehen. Für den Uebergang eines nach der schweizerischen Begrenzungslinie gebauten Fahrzeuges auf das Netz einer ausländischen Bahn bedarf es also einer Verhandlung von Fall zu Fall. Es wird jedoch die grundlegende Breite von 3,150 m von allen unsern Nachbarbahnen zugelassen mit Ausnahme der italienischen, die nur 3,100 m erlauben. Daher werden auch die von vorneherein für den Verkehr nach Italien bestimmten Wagen auf Grund der internationalen allgemeinen Begrenzungslinie gebaut. Diese letztere Linie ragt mit ihrer Ecke G (siehe Anlage C zur Verordnung vom 17. April 1914) über die bisherige Begrenzungslinie der Fahrzeuge hinaus. Um diese Ausragung zu decken, musste auf der Höhe von 130 bis 430 mm eine Erweiterung Platz greifen. Im fernern wurde eine Erhöhung der senkrechten Aussenlinien um 100 mm vorgenommen, um eine bessere Ausbildung der Wagendach-Ecken zu ermöglichen und schliesslich die obere Begrenzung der Linie ebenfalls gehoben und, einheitlich für Wagen und Lokomotiven, auf 4,500 m Höhe gebracht, während bisher für Wagen nur eine Gesamthöhe von 4,300 m zugelassen war.

Ziffer 2. Da es bei Lokomotiven und Motorwagen nicht zu vermeiden ist, dass gewisse Teile tiefer als 130 mm über Schienen-

oberkante hinabreichen, werden hier die geeigneten Mindestabstände festgesetzt.

Ziffern 3 und 4. Diese Bestimmungen sind aus der Verordnung betreffend die Technische Einheit vom 17. April 1914 herübergenommen; sie regeln die Einschränkungen, die an den Breitenabmessungen der Fahrzeuge vorgenommen werden müssen, damit bei Durchfahren der Krümmungen die zulässigen Spielräume nicht beeinträchtigt werden.

Ziffern 5 bis 7. Wie in Art. I dafür gesorgt wird, dass der Lichtraum bei Neu- und Umbauten gewahrt werde, so wird hier die Anwendung der neuen Vorschriften auf Abmessungen neuer und auszubessernder Fahrzeuge geordnet.

Art. III.

Die neue Verordnung ist am 1. Mai 1916 an Stelle des Bundesratsbeschlusses vom 13. Dezember 1894 getreten.

Wie aus unsern Ausführungen hervorgeht, enthält sie in der Hauptsache Ergänzungen der bestehenden Bestimmungen unter Anpassung an die neue Verordnung betreffend die Technische Einheit. Wesentliche und einschneidende Aenderungen an den bisherigen Begrenzungslinien sind nicht nötig geworden, woraus geschlossen werden darf, dass die vor 22 Jahren aufgestellten Vorschriften wohl erwogen und zweckmässig waren.

Mögen nun die ergänzten und erweiterten Leitsätze das ihrige zur fernern Entwicklung des Baues von Bahnen und Fahrzeugen beitragen.

Ferienheim der Ortsbürgergemeinde Luzern.

Von Architekt H. W. Schumacher, Luzern.

Am Südhang des ungefähr zwei Stunden von Luzern entfernten Blatterberges erhebt sich, fast auf dessen höchstem Punkt, als freundlicher Bau von heimischem Charakter das Ferienheim, das der Ortsbürgerrat von Luzern für seine



Abb. 1. Das Ferienheim der Ortsbürgergemeinde Luzern bei Kriens. Erbaut von Architekt H. W. Schumacher in Luzern.

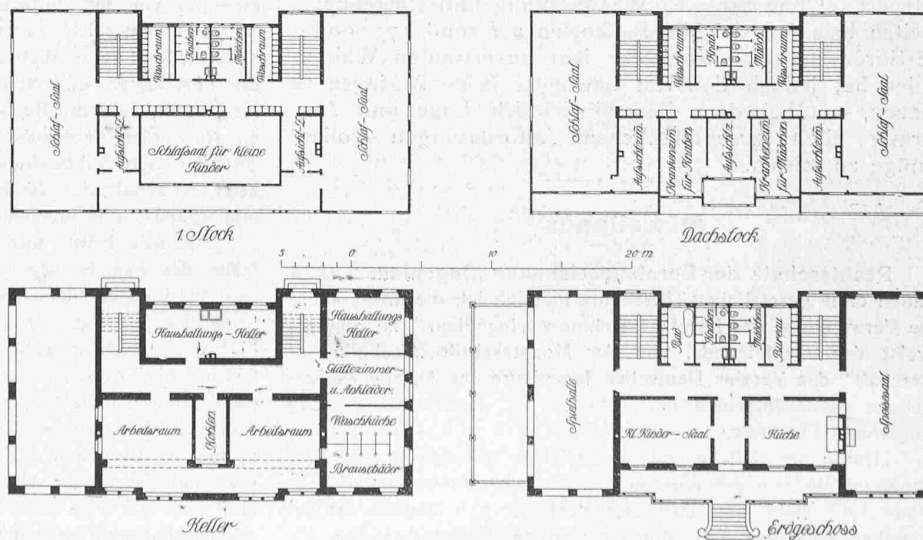


Abb. 2. Ferienheim der Ortsbürgergemeinde Luzern. — Grundrisse 1:500.