

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 7

Titelseiten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

DIE EISENBAHN + CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.



Journal hebdomadaire suisse

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. III.

ZÜRICH, den 20. August 1875.

No. 7.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. — Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressieren.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonniert bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. à Zurich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

INHALT: Das Rollbahnmaterial der Schweizerischen Nordostbahn. — Die Luzerner Bahnhoffrage. — Rapport mensuel Nr. 31 sur l'état des travaux de la ligne du St. Gotthard. — Das neu schweizerische Transportreglement. — Kleinere Mittheilungen. — Unfälle.

Beilage: Eine Tafel 30-pferdige Tenderlocomotive aus der Locomotivfabrik in Winterthur. Maasstab 1:25.

Das

Rollbahnmaterial der Schweizerischen Nordostbahn.

(Siehe beiliegende Tafel.)

Wir haben in Nr. 3 über die Rollbahnschienen und in Nr. 4 über Rollbahnwagen der Schweizerischen Nordostbahn Beschreibung und Zeichnung gebracht und bleiben uns heute noch zum Schlusse einige Notizen über die Tendermaschinen.

Es wurden im Februar 1874 und später noch mehrere kleine Tenderlocomotiven bei der Schweiz. Locomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur für eine Spurweite von 0,75 m. bestellt.

Hauptdimensionen:

	20 pferdige.	30 pferdige.
Cylinderdurchmesser	0,160 m.	0,190 m.
Kolbenhub	0,300 m.	0,300 m.
Raddurchmesser	0,600 m.	0,600 m.
Heizfläche	14 □ m.	18,00 □ m.
Achsenstand	1,200 m.	1,200 m.
Wasservorrath	600 Liter	750 Liter
Wasser im Kessel	550 Liter	550 Liter
Kohlenvorrath	200 Kilo	300 Kilo
Höhe der Puffermitte über den Schienen	0,590 m.	0,59 m.
Gewicht im Dienst	6000 Kilo	7600 Kilo
Druck im Kessel	10 Athm.	10 Athm.
Geschwindigkeit	12 Kilom.	15 Kilom.
Zugkraft auf horizontaler Bahn	110 Tonnen	165 Tonnen

Bei Construction dieser Maschinen war das Augenmerk hauptsächlich auf möglichste Einfachheit, sowie darauf gerichtet, volle Zugänglichkeit und Reparaturfähigkeit der einzelnen Theile zu erreichen, Umstände, denen bei den vielen Strapazen, welchen solche Maschinen ausgesetzt sind, eine besondere Wichtigkeit beigelegt werden muss. Die Steuerung ist so angeordnet, dass dieselbe möglichst hoch über das Bahnniveau zu stehen kommt; dieselbe hat auch weder Gegenkurbeln noch Excentric, da diese Bestandtheile bei solchen Locomotiven allzusehr Beschädigungen ausgesetzt sind. Bei so geringer Spurweite, wie im vorliegenden Fall, wird, wenn die Excentric auf Gegenkurbeln angebracht sind, der ganze Steuerungsmechanismus stets sehr exponit sein und ebenso wird durch die verhältnissmäßig grosse Ausladung die genaue Function der Steuerung durch das verticale Spiel der Achsen sehr beeinträchtigt. Die Steue-

rung dieser Locomotiven ist eine Modification der Hackworth'schen und werden durch dieselbe die oben erwähnten Uebelstände beseitigt. Da ferner sämmtliche Gelenkaugen mit Stahlbüchsen versehen sind, so können ausgelaufene Theile sehr rasch ersetzt werden, und überdies ist die sogenannte Schlagregulirung sehr leicht vorzunehmen.

Die Achsenbüchsen sind so beschaffen, dass sie ganz frei und ohne irgend welche Klemmung in ihrer Führung spielen können; zudem ist ihre Einrichtung derart, dass sie den Achsen gegenüber immer ihre richtige Lage beibehalten, was zum ruhigen Gang der Maschine viel beiträgt und auch eine allzu grosse Abnutzung verhindert.

Die Aufhängung der Maschine geschieht an drei Punkten durch Federn nach Art der Thompson'schen. Die vorderen Federn sind durch eine Quertraverse so weit von der Längenachse der Maschine entfernt gehalten, dass die Maschine dadurch bedeutend an Stabilität gewinnt, wie dies auch bei Locomotiven mit auswärtligenden Rahmen der Fall ist.

Die vier Bremsen sind zu beiden Seiten der Triebräder angebracht und stehen in Verbindung mit einem Mechanismus vermittelst dessen alle vier zu gleicher Zeit angezogen werden können, so dass die Lager gänzlich vom Seitendruck befreit sind.

Die Bandagen sind aus Gussstahl und leicht von den Radsternen abzunehmen; dieselben können entfernt werden, ohne dass man die Räder von der Maschine wegziehn braucht; ebenso können im Falle schnellen Auslaufens ihre Stellen leicht untereinander gewechselt werden, wodurch eine längere Dauer derselben erzielt wird.

In dem Dampfdom ist ein Dampfeinströmungsapparat angebracht, welcher sehr gute Dienste leistet.

Der Regulator ist nach Art der conischen Ventile konstruit und kann im Falle Undichtwerdens sehr leicht eingeschliffen werden.

Die Locomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur hat diese Maschinen in Grössen von 20, 30 und 50 Pferdekäften gebaut und befinden sich dort fortwährend fertige Maschinen oder in Construction begriffene, so dass solche sofort oder in äusserst kurzen Lieferterminen bezogen werden können.

* * *

Die Luzerner Bahnhoffrage.

(Siehe hierzu Uebersichtsplan 1:25,000 in Bd. II, No. 19.)

Die Direction der Gotthardbahn hat dieser Tage in einem sehr interessanten Schreiben dem schweiz. Bundesrath Bericht erstattet über den gegenwärtigen Stand dieser so oft debattirten Frage und den Standpunkt, den die Gesellschaft nach der Bernerconferenz vom 17. Juni dieses Jahres, bei der eine definitive Einigung der beteiligten Bahnen nicht zu Stande kam, einzunehmen gedenkt.

Die Gotthardbahn legt dem Bundesrath die Detailpläne für einen gemeinsamen Bahnhof an der Halde in Luzern, für eine Haltstelle im Untergrund und für die dazwischen liegende Bahnstrecke vor, sucht aber zur Zeit nur um die Genehmigung der Detailpläne für den Bahnhof an der Halde nach, während sie mit der Uebermittlung der Detailpläne für die Haltstelle im Untergrund und für die zwischen dieser Haltstelle und dem Haldebahnhof liegende Bahnstrecke vor der Hand lediglich bezweckt, dem Bundesrath zu veranschaulichen, wie sie sich die Einführung der in Luzern einmündenden Bahnen in den Haldebahnhof sowie die gemeinschaftliche Benutzung der letztern durch die ersten denkt.

M. a. W. die Gotthardbahn sagt, wir bauen unsren Bahnhof an der Halde und überlassen den andern Bahnen den Anschluss mit uns zu suchen, sind aber damit einverstanden, dass sämmtliche Linien sich in einer Haltstelle im Untergrund vereinigen, um von da in den Centralbahnhof (an der Halde) zu gelangen.