

Heissdampflokomotive der Schweiz. Süd-Ost-Bahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-28730>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Durchfahrt des Zuges. C. Bildliche Darstellungen über die Besetzung der Bahnsteiggleise auf verkehrsreichen Bahnhöfen und ihre Verwendbarkeit bei etwaigen Abweichungen von der Fahrordnung.

XI (III der Sektion 3). *Fahrkarten.* Verschiedene Arten von Fahrkarten. Massnahmen zur Verringerung der Zahl der Blankokarten. Muster vereinfachter Karten zum Betreten der Bahnhöfe. Vorrichtungen zur Herstellung und Kontrolle der Fahrkarten nach Bedürfnis.

XII (IV der Sektion 3). (2. und 3. Sektion vereinigt.) *Wagen mit Selbstantrieb.* Art der Verwendung und Kosten der Triebwagen.

Sektion IV. Allgemeines.

XIII (I der Sektion 4). *Eisenbahnen und Wasserstrassen.* Prüfung des Einflusses der Wasserstrassen auf den Verkehr der Eisenbahnen als Zubringer und als Konkurrent.

XIV (II der Sektion 4). *Statistik.* A. Grundzüge für die Statistik. B. Einheitliche Klassifizierung der Betriebskosten.

XV (III der Sektion 4). *Automobilbetrieb.* Verwendung von Automobilen im An- und Abfuhrdienst auf Bahnhöfen.

XVI (IV der Sektion 4). *Leicht verderbliche Lebensmittel.* Massnahmen zur Förderung des Verkehrs leicht verderblicher Lebensmittel: Verpackung, Eiswaagen, Kühlwagen usw.

Sektion V. Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

XVII (I der Sektion 5). (3. und 5. Sektion vereinigt). *Verkehrsarme Seitenstrecken grosser Eisenbahnlinien.* Vereinfachung des Betriebes auf verkehrsarmen Seitenstrecken grosser Eisenbahnlinien.

XVIII (II der Sektion 5). *Betrieb auf den Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.* Ergebnis der verschiedenen Arten des Betriebes bei den Bahnen untergeordneter Bedeutung (Verpachtung, gemeinsamer Betrieb mit der zugehörigen Hauptlinie, Betriebsführung durch den Konzessionär selbst mit oder ohne Garantie oder Beitragsleistung seitens der konzessionierenden Behörde).

XIX (III der Sektion 5). *Lokomotiven und Wagen der Schmalspurbahnen.* A. Neueste Typen der bei den Schmalspurbahnen verwendeten, dem Charakter, der Trassierung und des Verkehrs der Linien entsprechenden Lokomotiven. Ist es vorteilhaft: 1. die Räder und Teile des Bewegungsmechanismus mit Metall zu umkleiden? 2. an jedem Ende der Lokomotive eine Plattform anzubringen? 3. welche Anordnungen bestehen hierüber? B. Welches sind die bei den Schmalspurbahnen verwendeten neuesten Typen für Personen- und Güterwagen?

XX (IV der Sektion 5). *Umladung.* Prüfung der verschiedenen gebräuchlichen Systeme für das Umladen der Güter zwischen Bahnen mit verschiedener Spurweite (Umladen bei gleich hoch liegenden, bei versenkt oder auf Ladebrücken liegenden Geleisen, Rollböcke, Geleise mit 3 oder 4 Schienen usw.).

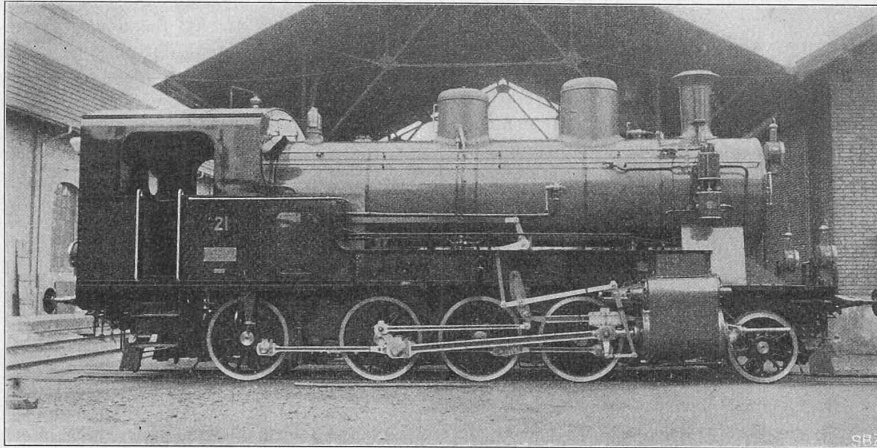
Zum Schlusse möge hervorgehoben werden, dass als eigentlicher Begründer, als Vater des Kongresses, wie ihn Herr Alfred Picard in seiner glänzenden Eröffnungsrede am zweiten Pariser-Kongresse nannte, Fassiaux bezeichnet werden darf. Der Gedanke dazu entstand bei ihm, wie er dem Verfasser dieses Berichtes noch persönlich mitgeteilt hat, in Bern, bei Anlass der Gründung des Weltpostvereins, an der er als Vertreter Belgiens teilnahm. Dabei fand er in seinem Generalsekretär August De Lavaley eine hervorragende und äusserst tätige Unterstützung. Belpaire, der ausgezeichnete Techniker, konnte leider nur einer Kongresstagung beiwohnen, welche er mit grösster Sachkenntnis und klugem Takt geleitet hat. Die Nachfolger, Präsident Dubois und Generalsekretär L. Weissenbruch, hatten keine geringeren Schwierigkeiten

zu überwinden. Unter ihrer hervorragenden Leitung hat der Kongress sich derart erweitert, dass man wohl sagen kann, dass er die ganze Welt erobert hat.

Unserem Bundesrate war es vorbehalten, dem Kongresse, zur grössten Ehre des Landes, die Tore der Schweiz zu öffnen und der bevorstehende zahlreiche Besuch beweist uns, welche grossen Sympathien unser Land und nicht zum wenigsten sein Eisenbahnwesen in der ganzen Welt sich erfreuen.

Heissdampflokomotive der Schweiz. Süd-Ost-Bahn.

Die schweizerische Süd-Ost-Bahn hat vor kurzem zwei $\frac{4}{5}$ Heissdampf-Tender-Lokomotiven in Dienst gestellt, von denen wir eine unsern Lesern im Bilde hier vorführen. Die Maschine hat, wie uns Herr Direktor J. Bünzli freundlich mitteilt, eine vordere, bewegliche Laufachse und vier gekuppelte Achsen, von denen die vorletzte Treibachse ist; diese und die vorderste Kuppelachse haben eine seitliche Verschiebbarkeit von 20 mm, während die zweite und vierte Kuppelachse fest sind, wodurch eine gute Kurvenläufigkeit erzielt wird. Es ergibt sich dadurch bei einem Gesamtrad-



^{4/5} Heissdampflokomotive der S. O. B., gebaut von der Schweiz. Lokomotivfabrik Winterthur.

stand von 6,810 m ein fester Radstand von 2,650 m; die Gesamtlänge über Puffer beträgt 11,000 m. Als Zwillingslokomotive gebaut hat die Maschine bei 500 mm Zylinderdurchmesser einen Hub von 600 mm, bei einem Triebraddurchmesser von 1130 mm. Die Heizfläche der Feuerbüchse misst 9,6 m², die Rohrheizfläche 99,6 m², die Ueberhitzerheizfläche 27,5 m², somit die Gesamtheizfläche 136,7 m² bei einer Rostfläche von 2,1 m². Der Wasserinhalt des Kessels beläuft sich auf 4,0 m³, der Wasservorrat auf 5,2 m³ und der Kohlenvorrat auf 2,0 t; der Ueberdruck beträgt 12 at. Bei einem Leergewicht von 48 t erreicht das Dienstgewicht 59 t, von denen 50 t als Adhäsionsgewicht wirken.

Die Lokomotive ist für eine Maximalgeschwindigkeit von 50 km/std gebaut; sie kann Kurven von 150 m Radius zwanglos durchlaufen und soll auf 50 ‰ 85 t Anhängewicht mit 22 km/std ziehen. Anlässlich der Probefahrt von Goldau nach Biberbrücke am 21. Mai d. J. hat die Lokomotive Nr. 21 mit 116 t Anhängewicht auf 45 bis 50 ‰ Steigung Geschwindigkeiten von 25 bis 22 km/std erzielt; dabei erreichte die Ueberhitzung im Maximum 350° C. Die von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur gebauten Maschinen sind mit dem Rauchverbrennungsapparat System S. B. B. ausgerüstet, haben Luft- und Hand-sandstreuer und regulierbare Injektoren nebst den üblichen neuesten Ausrüstungsgegenständen.

Miscellanea.

Elektrischer Betrieb auf den schwedischen Staatsbahnen.

Als erste bedeutende praktische Konsequenz der vor einigen Jahren seitens der schwedischen Staatsbahnen durchgeführten Traktionsversuche mittels einphasigen Wechselstroms,¹⁾ sind nun unlängst durch den schwedischen Reichstag die Mittel für den Bau eines Kraftwerks an den Porjusfällen in Lappland und für die Einrichtungen zur Einführung des elektrischen Betriebes der etwa 130 km langen Bahnstrecke Kiruna-Riksgränzen der sogen. „Ofotenbahn“ bewilligt worden. Es ist bemerkenswert, dass entgegen den seinerzeit aus dem Versuchsbetriebe gezogenen Konklusionen²⁾ nun nicht mehr der Periodenzahl 25 der Vorzug gegeben wird, sondern dass jetzt

¹⁾ Band II, Seite 275. ²⁾ Band LI, Seite 338.