

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 25

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Heissdampf-Tenderlokomotive der S. B. B. — Einrichtungen zur Verschärfung der Streckensignale. — Arbeiter-Kolonie der Aktien-Gesellschaft der Eisen- und Stahlwerke vorm. Georg Fischer, Schaffhausen. — Shedbau in Eisenbeton der Druckerei B. Schwabe & Cie., Basel. — Die Schweizerische Ostalpenbahn. — Vom Hauenstein-Basistunnel. — Miscellanea: Eidg. Landeshydrographie. Schweiz. Bundesbahnen. Eidg. Technische Hochschule. Monatsausweis über die Arbeiten am Lötsch-

berg-tunnel. Monatsausweis über die Arbeiten am Grenchenberg-tunnel. Drahtseilbahn St. Moritz-Chantarella sur Chaunt. Internat. Rheinregulierung. — Nekrologie: Hans Steber. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Tafel 66 bis 69: Arbeiter-Kolonie der Aktien-Gesellschaft der Eisen- und Stahlwerke vorm. Georg Fischer, Schaffhausen.

Band 58.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 25.

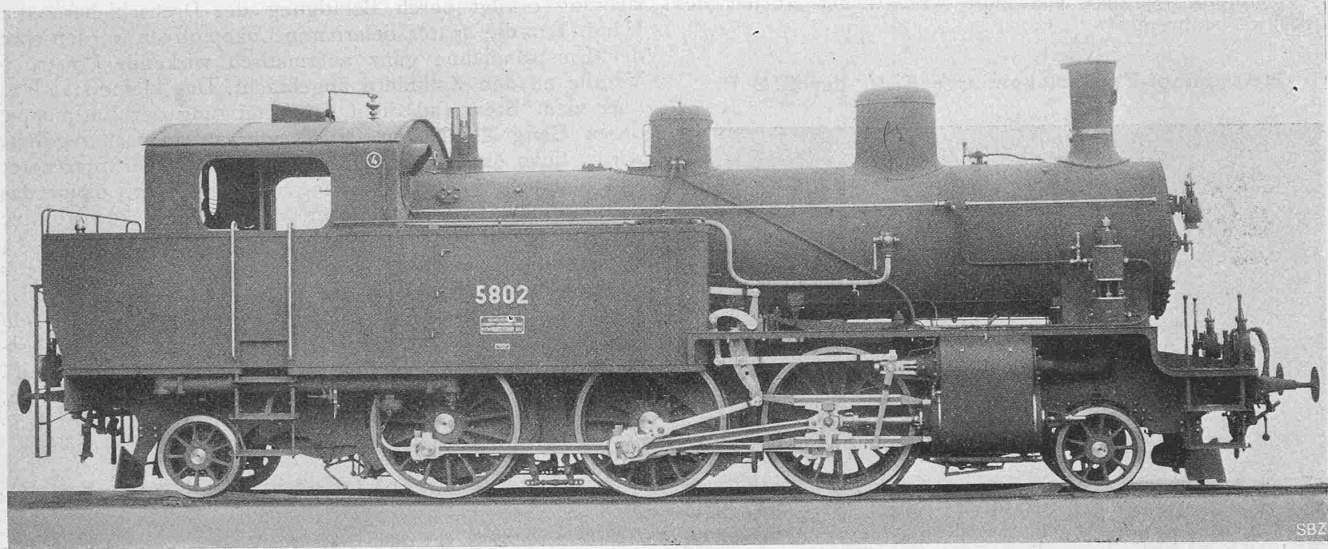


Abb. 2. Ansicht der Heissdampf-Tenderlokomotive Serie E^b 3/5 der S. B. B., gebaut von der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.

Heissdampf-Tenderlokomotive E^b 3/5 der S. B. B.

Die Eigentümlichkeiten des dichten und für den Betrieb mancherorts ungünstigen schweizerischen Eisenbahnnetzes liessen es den S. B. B. wünschbar erscheinen, neben den neuen, mit Schlepptender versehenen Lokomotivtypen A^{3/5 1)}, B^{3/4 2)} und C^{4/5 3)} noch über einen weitem leistungsfähigen Typ von allgemeiner Verwendbarkeit verfügen zu können, der sowohl für schwere Züge als Vorspannmaschine auf kürzeren Bergstrecken eine hohe Zugkraft entwickeln, als auch zur einspännigen Führung von Schnell- und Personenzügen auf nicht zu langen Strecken eine genügende Geschwindigkeit entwickeln könnte. Ueberdies sollte die Lokomotive auch im Pendelbetrieb verwendet werden können, ohne jeweils abgedreht werden zu müssen; sie sollte also gleich gut vorwärts wie rückwärts laufen können.

dampf-Lokomotive B^{3/4}, mit Weglassung des Tenders und Anfügung einer hintern Laufachse, wie der Typenskizze Abbildung 1 und der Seitenansicht Abbildung 2 zu entnehmen. Die Maschine ist dadurch hinsichtlich der Radstände fast genau symmetrisch zur mittlern, der Triebachse geworden. Trieb- und hintere Kuppelachse sind fest gelagert, die vordere Kuppelachse ist mit der benachbarten Laufachse zu einem kombinierten Drehgestell vereinigt, wie bei der normalen B^{3/4} Heissdampf-Lokomotive. Die hintere Laufachse ist als Adam-Achse ausgeführt; die Zentrierung erfolgt durch Einwirkung der Tragfederbelastung auf die keilförmigen Gleitflächen. Die Seitenausläge der vordern Lauf-, der Kuppel- und der hintern Laufachse betragen je 50, 20 und 65 mm nach einer Seite.

Von der B^{3/4} Lokomotive unterscheidet sich die neue E^b 3/5 Maschine, abgesehen von der einer Tenderlokomotive eigenen Ausbildung der Wasser- und Kohlenbehälter, eigentlich nur durch die Anordnung der Bedienungs-Apparate im Führerstand, die durch die Forderungen des Rückwärtsfahrens bedingt sind. Die Hauptdaten der Lokomotive sind der Tabelle auf Seite 334 zu entnehmen.

Während bei den E^c 4/6 Lokomotiven der Thunersee-Bahn¹⁾ Umsteuerung, Bremsventile, Leerlauf-Vorrichtung und Sandstreuer doppelt angeordnet wurden, da diese Lokomotiven stets im Pendelbetrieb zwischen Thun und Interlaken verkehren und nie gedreht werden, wurde bei den E^b 3/5 Lokomotiven der S. B. B. von dieser Doppelanordnung abgesehen, da sie eine erhebliche Komplikation darstellt,

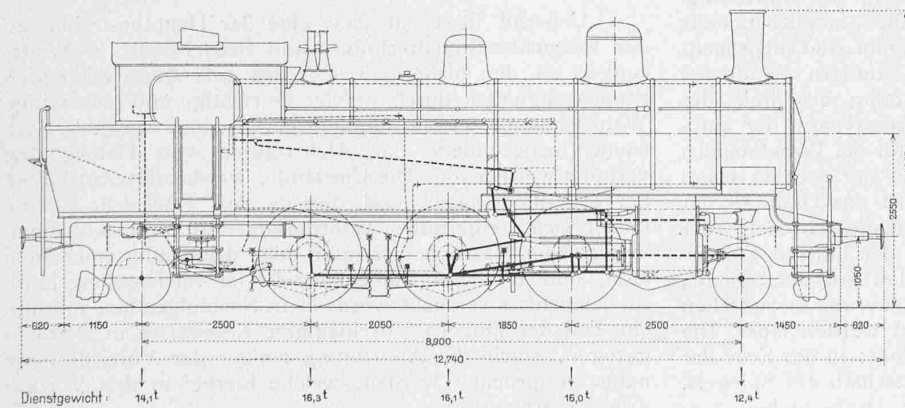


Abb. 1. Typenskizze der Tenderlokomotive Serie E^b 3/5. — Masstab 1:100.

Ein solches „Mädchen für Alles“ (man entschuldige den Ausdruck) ist nun geschaffen worden unter Zugrundelegung der Bauart der sich vorzüglich bewährenden Heiss-

wobei zudem die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass in Fällen plötzlich auftretender Gefahr der Führer in der Aufregung die Umsteuerung nicht richtig handhabt, was verhängnisvoll werden könnte.

¹⁾ Dargestellt in Bd. LIII, S. 45. ²⁾ Band L, S. 55. ³⁾ Bd. XLVI, S. 205 und Bd. LIII, S. 48.

¹⁾ Beschrieben in Band LVII, Seite 257.