

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **7/8 (1886)**

Heft 4

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.

INHALT: Bestand des Rollmaterials der schweizerischen Eisenbahnen. Von A. Bertschinger, Controlingenieur in Bern. — Couple du grand équatorial de Nice. — Miscellanea: Verein deutscher Ingenieure. Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Electricische

Wagen. Wagen mit silberplattirten Aussenwänden. — Concurrenzen: Geibel-Denkmal. Städtisches Museum in Metz. — Necrologie: Rudolf Zimmerli.

Bestand des Rollmaterials der Schweizerischen Eisenbahnen.

Von A. Bertschinger, Controlingenieur in Bern.

Nach einer Pause von sechs Jahren hat das schweiz. Post- und Eisenbahndepartement wieder eine ausführliche Statistik des Rollmaterials der schweiz. Eisenbahnen herausgegeben. Dieselbe beschränkt sich auf die Locomotiven, Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen, da die Güterwagen der schweiz. Normalbahnen durch diese selbst vor Kurzem in einem detaillirten Verzeichniss zusammengestellt worden sind. Ich gebe in Nachfolgendem einen kurzen Ueberblick über diese Verzeichnisse, deren summarischer Inhalt auch für weitere Kreise von Interesse sein dürfte.

In Abweichung von der durch die genannte Stelle alljährlich veröffentlichten Statistik, welche nur zwischen Normal-, Special-, Drahtseil- und Trambahnen unterscheidet, wurden die Bahnen eingetheilt in:

- Hauptbahnen
- Normale Nebenbahnen
- Schmalspurbahnen
- Städtische Tramways
- Zahnradbahnen
- Drahtseilbahnen.

Das Verzeichniss der *Locomotiven und Tender* gibt in thunlichster Ausführlichkeit alle zur Kenntniss und Beurtheilung einer Maschine nöthigen Daten: Bezeichnung, Anzahl, Jahr der Inbetriebsetzung der Maschinen und Kessel, Triebraddurchmesser, Cylinderdimensionen und Disposition, Kesselverhältnisse, Gewichtsverhältnisse, grösste Dimensionen, Radstände, maximale Geschwindigkeit, Lieferant der Maschinen und allfällige specielle Bemerkungen. Zur Characterisirung der Bauart in Beziehung auf Achsen und Tenderdisposition ist jeweilen eine kleine Typen-Skizze beigedruckt.

Das Verzeichniss enthält eine leer gebliebene Colonne „Einheitliche Serienbezeichnung“, da das Eisenbahndepartement die Bahnen schon vor geraumer Zeit eingeladen hat, sich über eine solche an Stelle der gegenwärtigen äusserst manigfaltigen Bezeichnung zu einigen. Ein vom Schreiber dieser Zeilen gemachter bezüglicher Vorschlag ist in den letzten Tagen zur definitiven Annahme, durch die Directorenconferenz der schweiz. Eisenbahnen, gelangt. Daran werden die sämtlichen Maschinen, entsprechend ihrer zulässigen Maximalgeschwindigkeit und Verwendungsart, eingetheilt in:

- A Schnellzugslocomotiven für Hauptbahnen
- B Personenzugslocomotiven „ „
- C Güterzugslocomotiven „ „
- D Berglocomotiven „ „
- E Normale Nebenbahnlocomotiven
- F Rangierlocomotiven
- G Schmalspurbahn- und Tramwaylocomotiven
- H Zahnradbahnlocomotiven.

Zur weitem Characterisirung wird die Triebachsenzahl als Exponent beigesezt und werden die Maschinen mit Schlepptender mit *T*, diejenigen nach Engertconstruction mit *E* bezeichnet, während bei den Tendermaschinen eine weitere Bezeichnung wegfällt. Somit bedeutet beispielsweise: A^2 eine Schnellzugstenderlocomotive mit zwei Triebachsen, $C^3 T$ eine Güterzugslocomotive mit drei gekuppelten Achsen und separatem Tender etc. etc. Für den internen Betriebsverkehr werden gewöhnlich schon die oben angeführten einfachen Serienzeichen genügen.

Das Verzeichniss der *Personenwagen* enthält Angaben über: Bezeichnung, Anzahl, Jahr der Inbetriebsetzung, Tara,

Platzzahl, Radstand, Totallänge, Heizung und Beleuchtung, Bremsen und Bemerkung über specielle Constructionsart: Cabinet, Oberlicht, Seitengang etc. Als Serienbezeichnung wurde durchweg die, seit längerer Zeit im Entwurf bestehende, einheitliche aufgenommen, auch dort, wo dieselbe seitens der Bahnen noch nicht vollständig durchgeführt ist. Nach dieser einheitlichen Personenwagenbezeichnung bedeutet:

<i>A</i>	Personenwagen	I	Classe
<i>AB</i>	„	I u. II	„
<i>ABC</i>	„	I, II u. III	„
<i>B</i>	„	II	„
<i>BC</i>	„	II u. III	„
<i>C</i>	„	III	„
<i>D</i>	Wagen für Krankentransport.		

Diese Bezeichnungen treten eventuell in Combination mit der Gepäck- oder Postwagenserienbezeichnung auf. Als Exponent ist denselben die Achsenzahl beigesezt. Mit dem Exponenten *O* sind die noch in geringerer Zahl vorhandenen Coupéwagen der Normalbahnen characterisirt.

Bei den Verzeichnissen der *Gepäck- und Bahnpostwagen* treten an Stelle der Platzzahl die innern Dimensionen der Wagenkasten und die Tragkraft der erstern. Die Serienbezeichnung ist hier *F* resp. *Z* mit den zugehörigen Exponenten, wobei, wie übrigens auch bei den Personenwagen, der Exponent zwei unterdrückt wird. Ich möchte hier den Vorschlag einflechten, diesen Exponenten künftighin bei zweiachsigen Wagen von mehr als 5 *m* Radstand, als Unterscheidungszeichen von den kleinern Wagen der gleichen Serie, beizusetzen.

Das von den Bahnverwaltungen herausgegebene „Verzeichniss der *Güterwagen* der schweizerischen Normalbahnen nach dem Stand am 1. März 1886“, enthält, ausser sehr sauber ausgeführten Skizzen im Masstabe von $1/200$, Angaben über: Bezeichnung, Anzahl, innere Kastendimensionen, Radstand, Totallänge und Bremsen, nebst allfälligen Bemerkungen über Einrichtung und Verwendung der Wagen.

Die hiebei einheitlich durchgeführte Serien- und Indexbezeichnung ist folgende:

I. Serienbezeichnung.

- K* gedeckte Güter- und Viehwagen.
- L* offene Güterwagen mit mehr als 60 *cm* hohen Wänden
- M* „ „ „ Wandhöhen von 60 *cm* und weniger.
- N* Langholzwagen.
- O* Wagen für specielle Zwecke.

II. Indexbezeichnung.

- Mit Index *C* gedeckte Wagen, welche nicht zum Viehtransport geeignet sind (Coliswagen).
- „ „ *R* die Wagen mit über 16 *m*² Bodenfläche (Reformwagen).
- „ „ *f* die offenen Wagen mit festen Wänden.
- „ „ 1 die Wagen mit einer Tragfähigkeit über 10 und bis 13 *t*.
- „ „ 2 die Wagen mit einer Tragfähigkeit über 13 *t*.
- „ „ *K, L* u. *M* die Specialwagen zur Characterisirung ihrer Bauart.

Diese sämtlichen Indices kommen auch in Combination zur Verwendung, so bedeutet z. B. $K^R C^1$ einen gedeckten Güterwagen von über 16 *m*² Bodenfläche, nicht für Viehtransport verwendbar und mit über 10, jedoch nicht über 13 *t* Tragkraft, oder $O^M f$ einen offenen Güterwagen mit 60 *cm* oder weniger hohen, festen Wänden und höchstens 10 *t* Tragkraft, für specielle Zwecke bestimmt.

An diese Verzeichnisse schliessen sich eine Anzahl statistischer Zusammenstellungen an, aus welchen in Nachfolgendem die wichtigsten Daten zusammengestellt sind: