

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.04.2024**

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: Die $\frac{5}{6}$ -gekuppelte Schmalspurlokomotive der Compagnie des Phosphates et du Chemin de fer de Gafsa. — XXX. Generalversammlung der G. e. P. — Wettbewerb für ein Schwimmbad in den Wettsteinanlagen zu Basel. — Die Katastrophe im Lötschbergtunnel. — Kanalüberdeckung mit Markthalle und Strassenbrücke in Mülhausen i. E. — Miscellanea: Elektr. Schmalspurbahn Reichenau-Flims. Die 91. Jahresversammlung der Schweiz. naturforschenden Gesellschaft in Glarus. Schmalspurbahn Neudorf-

(Gemeinde Tablat) Heiden mit Abzweigung Riemen-Rehetobel. Schnyder von Wartensee-Stiftung. Eidg. Polytechnikum. Sekundarschulhaus in Oberuzwil. — Nekrologie: Dr. F. v. Beust. — Korrespondenz. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Feuilleton: Von der XXX. Generalversammlung der G. e. P., 4. bis 6. Juli 1908 in Bern.

Bd. 52.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Nr. 5.

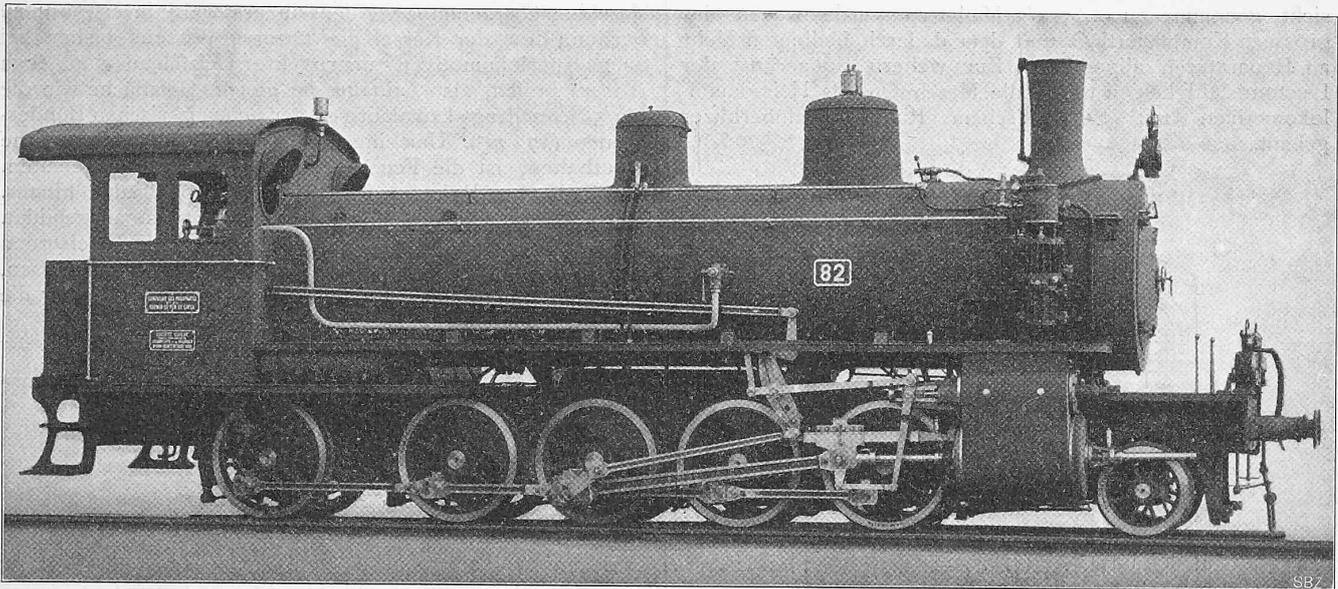


Abb. 1. Ansicht der $\frac{5}{6}$ -gekuppelten Schmalspurlokomotive der Gafsa-Bahn.

Die $\frac{5}{6}$ -gekuppelte Schmalspurlokomotive der Compagnie des Phosphates et du Chemin de fer de Gafsa.

Zu Beginn des vergangenen Jahres erliess die „Compagnie des Phosphates et du Chemin de fer de Gafsa“ in Paris an eine beschränkte Anzahl Lokomotivfabriken die Einladung zur Einreichung von Projekten und Offerten für einen möglichst leistungsfähigen Lokomotivtyp. Wie bekannt sein dürfte, betreibt genannte Gesellschaft die Ausbeutung mächtiger Phosphatlager in Tunis. In Verbindung damit steht die ungefähr 250 km lange Bahn von dem Hafensort Sfax nach Gafsa und weiter nach Metlaoui und Rédéyef, den Gewinnungsstätten des Phosphates. Diese Bahn soll in erster Linie die leichte Abfuhr des Phosphates ermöglichen, dient daneben aber auch der Personenbeförderung.

Von den drei von der Gesellschaft selbst in Vorschlag gebrachten Lokomotivtypen legte die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur ihrem Projekte denjenigen einer $\frac{5}{6}$ -gekuppelten Lokomotive mit separatem Tender zu Grunde und erhielt daraufhin den Auftrag auf die Lieferung von vorerst 10 Lokomotiven, welcher Auftrag bald auf 16 Stück erweitert wurde.

Die Wahl des genannten Typs ist durchaus keine zufällige, sondern sie stützt sich auf die ausgedehnten Erfahrungen, welche die Lokomotivfabrik Winterthur im Laufe der letzten Jahre im Bau von möglichst leistungsfähigen Schmalspurlokomotiven zu machen Gelegenheit gehabt hat. Mehr und mehr machte sich analog wie bei den Normalbahnen auch bei Schmalspurbahnen das Bedürfnis nach kräftigern Maschinen geltend, was in erster Linie möglichste Vergrößerung der Dampfkessel bedingte. Eine wesentliche Vergrößerung derselben war nun aber unter Beibehaltung der bisher ausschliesslich gebräuchlichen Tenderlokomotiven des zulässigen Achsdruckes wegen nicht mehr zu erzielen, und so kam man notgedrungen dazu, für diese Zwecke Lokomotiven mit separatem Tender zu bauen. Abgesehen von der Möglichkeit, auf diese Weise Dampfkessel mit grösserer Heiz- und Rostfläche einbauen

zu können, ist damit auch der grosse Vorteil verbunden, dass die Abnahme der Kohlen- und Wasservorräte auf das Adhäsionsgewicht ohne Einwirkung ist, mit andern Worten, dass das Adhäsionsgewicht konstant bleibt. Damit wird naturgemäss bei gleicher Anzahl der gekuppelten Achsen die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven ebenfalls wesentlich gesteigert.

Als erste derartige in Winterthur gebaute Lokomotiven sind zu nennen die in dieser Zeitschrift¹⁾ bereits früher beschriebenen $\frac{4}{5}$ -gekuppelten Lokomotiven mit

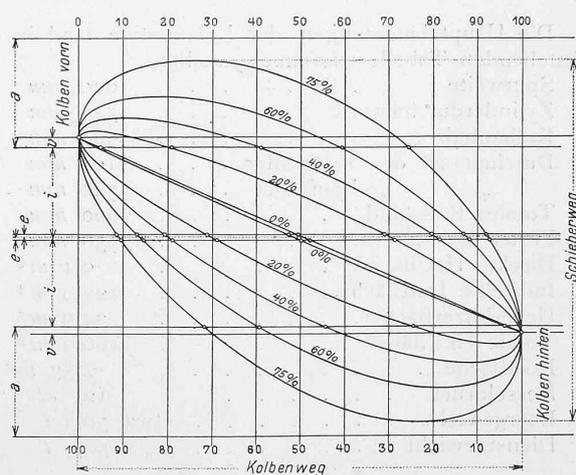


Abb. 5. Schieberdiagramm der Gafsa-Lokomotive.

Doppelbogig-Tender der Äthiopischen Bahnen. Die mit einer dieser Lokomotiven auf der Rhätischen Bahn veranstalteten Probefahrten waren so zufriedenstellend, dass die letztere Bahn, die für ihren gesteigerten Verkehr sich auch zur Anschaffung stärkerer Maschinen genötigt sah, ebenfalls zu diesem Typ überging (wobei allerdings ein kleinerer Tender zur Verwendung kam). Bei beiden, den äthiopischen wie den rhätischen Lokomotiven, haben die zweite

¹⁾ Bd. XLV, S. 2.