

1C2 Heissdampf-Tenderlokomotive der Portugiesischen Staatsbahnen

Autor(en): **S.A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 19

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-36458>

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.

erhalten, die Halle ein solches in gebeiztem Tannenholz; das Wohnzimmer und die Schlafzimmer im Obergeschoss sind tapeziert, das Holz mit heller Oelfarbe gestrichen; Küche und Badzimmer sind mit Wandplatten verkleidet. Zimmer und Korridore haben eichene Parkettböden und Gipsdecken.

Aussen ist das Gebäude mit einem ganz hellen Putz in Kellenwurf versehen. Fenster- und Türverkleidungen, Treppen, Verandasäulen und Abdeckplatten sind in behauenen Kunststein, und das Dach ist mit engobierten Biber-schwanzziegeln gedeckt. Fenster-laden, Lisenen und Sockel sind im Ton des Kunststeins, einem satten Gelbbraun, gehalten; die Fenster sind weiss gestrichen, die Gitter und Geländer vergoldet.

Der m³ umbauten Raumes kam auf Fr. 37,65 (vor bloß drei Jahren!) zu stehen.

Sandstreuer nach Lambert. Die grosse Stirn-Signallaterne, sowie die Deckenlampe im Führerstand sind für Azetylen eingerichtet. Als Bremse ist eine solche System Hardy vorgesehen. S. A.

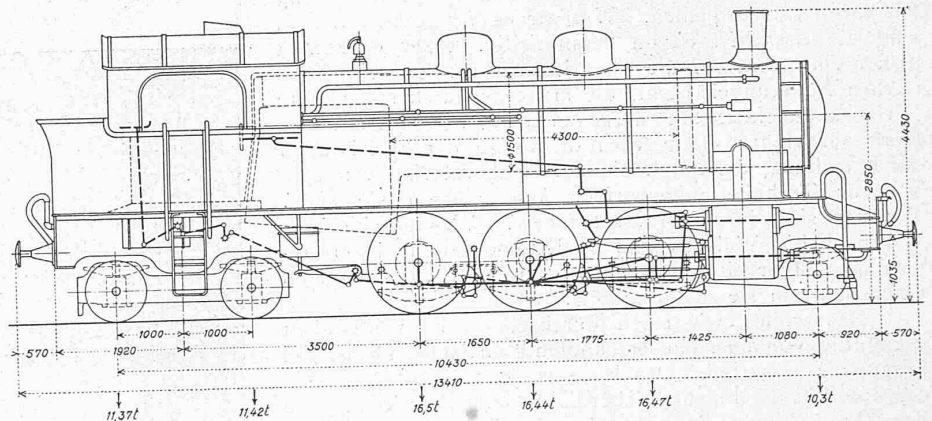


Abb. 1. Heissdampf-Tenderlokomotive der Portugiesischen Staatsbahnen. — Typenskizze 1:100.

1 C 2 Heissdampf-Tenderlokomotive der Portugiesischen Staatsbahnen.

Während des Weltkrieges hat die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur von den Portugiesischen Staatsbahnen einen Auftrag auf Lieferung von fünf Stück 1 C 2 Heissdampf-Tenderlokomotiven erhalten und diese Maschinen im Jahre 1916 der Bestellerin übergeben. Ende August verflossenen Jahres erfolgte eine Nachbestellung auf zehn Lokomotiven der gleichen Bauart.

Im äussern Aussehen gleichen die Maschinen jenen der Bern-Neuenburg-Bahn, die seinerzeit in Bd. LXII, S. 250 (1. November 1913) der „Schweiz. Bauzeitung“ beschrieben wurden. Doch unterscheiden sie sich von diesen vor allem durch die breite Spur von 1665 mm, sowie dadurch, dass sie nur zwei, und zwar Zwillingssylinder haben, statt zwei Paar Verbundzylindern. Die Abbildungen 1 und 2 zeigen eine dieser Lokomotiven, deren Hauptdaten aus der folgenden Tabelle ersichtlich sind.

Hauptdaten der Lokomotive:

Spurweite	1665 mm
Zylinderdurchmesser	520 "
Kolbenhub	640 "
Triebraddurchmesser	1520 "
Lauftraddurchmesser	900 "
Fester Radstand	3425 "
Totaler " "	10430 "
Heizfläche der Feuerbüchse feuerberührt	12,6 m ²
" " Röhren	110,8 "
Ueberhitzerfläche	46,7 "
Totale Heizfläche	170,1 "
Rostfläche	2,55 "
Dampfdruck	12 at
Wassermenge im Kessel	5300 l
" " in den Kasten	10000 "
Kohlenvorrat	4000 kg
Leergewicht der Maschine	62,18 t
Dienstgewicht der Maschine	82,5 t
Adhäsionsgewicht der Maschine	49,41 t
Maschinenleistung	rd. 1100 PS

Die Belastung der einzelnen Achsen ist aus der obenstehenden Abbildung 1 ersichtlich.

Von den Einzelheiten sind zu erwähnen, dass die innere Feuerbüchse aus Stahl besteht und dass ein Schmidt-scher Ueberhitzer eingebaut ist. Neben 28 Stück in vier Reihen angeordneten Rauchröhren von 118/127 mm Durchmesser, in welche Ueberhitzerröhren von 28/35 mm Durchmesser eingeführt sind, besitzt der Kessel noch 112 Siederöhren von 45/50 mm Durchmesser. Die Injektoren sind nach Friedmann, die Wasserstände nach Klinger und die

Eidgenössische Technische Hochschule.

Der Bundesrat hat als Ersatz für den am 27. Februar 1920 plötzlich verstorbenen Regierungs- und Ständerat Josef Düring aus Luzern in den Schweizerischen Schulrat neu berufen Herrn *Heinrich Walther* von Sursee, Regierungs- und Nationalrat in Luzern, der ohne Zweifel das ihm von der eidg. Behörde anvertraute Amt mit der gleichen Gewissenhaftigkeit verwalten wird wie sein Vorgänger.

Sache der verfassungsmässigen Wahlbehörde ist es, bei Besetzung der obersten schweizerischen Schulbehörde nach eigener Ueberzeugung vorzugehen. Da das neugewählte Mitglied zur Eidg. Technischen Hochschule bisher keine Beziehungen hatte, muss wohl angenommen werden, dass ausschliesslich politische, eventuell auch konfessionelle Rücksichten für den Bundesrat massgebend gewesen sind.

Beim Ausscheiden von Bundesrat E. Chuard aus dem Schulrate hatten wir am 31. Januar 1920 neuerdings Anlass, an die hiervon abweichenden Erwartungen zu erinnern, die die dazu am ehesten berufenen Kreise an die Bestellung des Schweizerischen Schulrates knüpfen und an die Gesichtspunkte, die dabei nach ihrer Meinung zur Geltung kommen sollten. Unsere bezügliche Notiz auf Seite 54 dieses Bandes wurde vom Ausschuss der „Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidg. Technischen Hochschule“ in seiner Sitzung vom 1. Februar 1920, ganz spontan, einstimmig begrüsst und gutgeheissen. Zugleich ist der „Bund Schweizer Architekten“ mit einer Eingabe im gleichen Sinne an die Bundesbehörde gelangt.

Alle diese Fachkreise werden es sehr bedauern, dass der Bundesrat nicht glaubte, ihre schon vielfach geäusserten Wünsche in Betracht ziehen zu können. A. J.

Miscellanea.

Versuche mit Energierückgewinnung bei der Schöllenen-Bahn. Bei der von der Firma Brown, Boveri & Cie. ausgerüsteten Schöllenenbahn, die mit Gleichstrom von 1200 Volt betrieben wird, wurden im Jahre 1918 Versuche zur Klarstellung des Einflusses der bei dieser Bahn normalerweise angewendeten Bremsung mit Energie-Rückgewinnung auf den Energieverbrauch vorgenommen, über die in den „BBC-Mitteilungen“ vom September 1919 Näheres berichtet ist. Die mit Meterspur angelegte Bahn¹⁾ hat eine Länge von 3,755 km, wovon 2,479 km für Zahnstangen-Betrieb, und überwindet zwischen Göschenen und Andermatt einen Höhenunterschied von 330 m. Auf der Adhäsionstrecke beträgt die maximale Steigung 36,5‰, auf der Zahnradstrecke 179‰. Die Energie wird von einer mit Zusatzbatterie versehenen Umformerstation geliefert. Die Lokomotiven sind mit zwei in Serie geschalteten, sechspoligen

¹⁾ Eine ausführliche Beschreibung der Bahn ist in den BBC-Mitteilungen von Februar-April 1918 erschienen.

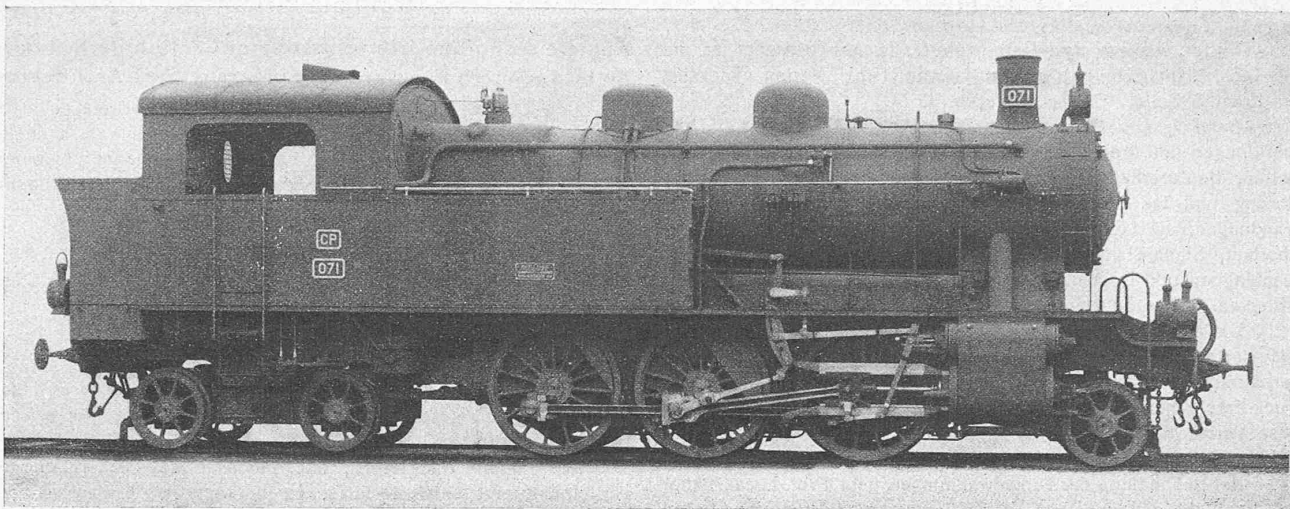


Abb. 2. Heissdampf-Tenderlokomotive der Portugiesischen Staatsbahnen. — Gebaut von der Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.

Nebenschluss-Gleichstrommotoren von 160 PS Stunden- bzw. 130 PS Dauerleistung an der Welle ausgerüstet. Bei den Versuchen, die zehn Hin- und Rückfahrten mit einem Zug von 57,9 t Gesamtgewicht (ungefähr dem grössten zulässigen Zugsgewicht) umfassten, und wobei auf der Talfahrt stets mit Rückgewinnung gebremst wurde, ergab sich im Mittel als Arbeitsverbrauch für eine Hin- und Rückfahrt 63,33 kWh auf der Dreiphasenstromseite, gegenüber einem solchen von 104,3 kWh bei Talfahrt mit Kurzschlussbremsung. Es ermässigt sich somit der Energie-Bedarf für eine Hin- und Rückfahrt mit Rückgewinnung um etwa 39%. An den Gleichstrom-Sammelschienen gemessen ist der Betrag der rückgewonnenen Energie 53,8%. Bei Anwendung der Bremsung mit Rückgewinnung kann die Ladung der Batterie zum grössten Teil vom talwärts fahrenden Zug, statt von der Umformergruppe übernommen werden.

Kommission zum Studium der Einführung der drahtlosen Telegraphie in der Schweiz. Zur Prüfung der Einführung der drahtlosen Telegraphie in der Schweiz ist eine Kommission gebildet worden, die erstmals am 19. Mai zusammentreten wird. Sie besteht aus technischen Beamten der Obertelegraphendirektion, einem Vertreter des eidgen. Politischen Departements, sowie den Herren *D. Schindler-Huber*, Generaldirektor der Maschinenfabrik Oerlikon, als Delegierter des Schweizer Handels- und Industrie-Vereins, *Dr. F. Tank*, Privatdozent für Physik an der Universität Zürich, Oberstleutnant *i. G. Hilliker*, Telegraphenchef der Armee, und *Filliol* als Delegierten des Vereins der Schweizer Presse. Die Kommission wird sich unter anderm über die Fragen des Systems, des Ortes der Aufstellung der Apparate, der Kosten und dergl. als beratende Instanz zu äussern haben. Ein Bericht über das Ergebnis ihrer Arbeiten ist uns in Aussicht gestellt.

Verwendung von Eisenbeton im Tunnelbau. Für Eisenbahntunnel wird im allgemeinen Eisenbeton nur selten angewendet, und auch dann nur, wenn es sich um Lehnentunnel handelt. Ein solcher Fall lag vor bei Durchfahrung des Taurusgebirges für die Bagdadbahn. Der betreffende Tunnel durchfährt an zwei benachbarten Stellen Geröllhalden und kommt dabei nahe an die Oberfläche. Die Arbeiten wurden daher im Tagbau ausgeführt. Die beiden Ausführungen, die in „Beton und Eisen“, 1919, Heft 16, beschrieben sind, unterscheiden sich im wesentlichen nur durch die Abmessungen des Gewölbes als Folge der verschiedenen Ueberlagerungshöhen und durch die Ausgestaltung des talseitigen Fundamentes.

Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotionen. Die E. T. H. hat den Herren *Werner Schilt*, dipl. technischer Chemiker, aus Schangnau (Bern) [Dissertation: Beiträge zur asymmetrischen Synthese] und *Friedrich Adolf Tauber*, dipl. Ing.-Chemiker, aus Wien [Dissertation: Beitrag zur gasanalytischen Trennung von Azetylen, Aethylen und Benzol] die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften*; ferner Herrn *Walter Hofmann*, Apotheker aus Matzingen (Thurgau) [Dissertation: Siam-Benzoe. Neue Untersuchungen und Versuch einer pharmakognostischen Monographie] die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* verliehen.

Schweizerischer Verband zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaues. Heute Samstag, den 8. Mai, findet im Berner Casino, nachmittags 1 Uhr, die erste Delegierten-Versammlung des Verbandes statt. Im Anschluss daran wird um 3 Uhr im gleichen Lokal eine öffentliche Versammlung folgen, an der das wichtige Problem des Lastenausgleiches zwischen den Mietzinsen der vor und nach dem Kriege erstellten Wohnungen besprochen werden soll. Das einleitende Referat wird Stadtrat *Dr. K. Nägeli*, von St. Gallen, Vizepräsident des Verbandes, halten.

Ein Unterseetunnel in Japan. Die japanischen Staatsbahnen beabsichtigen den Bau eines Tunnels unter der Meerenge zwischen Shimonoseki und Moji, um die Eisenbahnen der Hauptinsel Honshiu mit denen der kleinern Insel Kiushiu, als Ersatz der jetzigen Fährenverbindung, in Schienenverbindung zu bringen. Die Vorarbeiten sind nach der „Z. d. V. D. Eisenb.-Verw.“ bereits soweit gediehen, dass die Fertigstellung des Tunnels in etwa zwei Jahren, die Inbetriebnahme im darauffolgenden Jahre zu erwarten ist. Die Kosten werden auf 30 Mill. Yen geschätzt.

Konkurrenzen.

Neubau der Schweizer Volksbank in Zürich (Bd. LXXIV, S. 205; Bd. LXXV, S. 9). Zu diesem unter den im Kanton Zürich niedergelassenen Architekten eröffneten Wettbewerb sind rechtzeitig 40 Projekte eingereicht worden. Das Preisgericht ist auf den 12. Mai einberufen.

Dem Ausgang dieses bedeutenden Wettbewerbes sieht man in Fachkreisen mit Spannung entgegen, weil die Lösung der Aufgabe durch die Bindungen des Programms (z. B. kompliziertes Raumprogramm, Anpassung an den St. Annahof u. a. m.) nach übereinstimmendem Urteil aussergewöhnlich erschwert worden ist. Ohne irgendwelche Kenntnis von den eingereichten Arbeiten zu haben, müssen wir die Vermutung mancher Bewerber teilen, es werde sich wohl dieser und jener über einzelne widrige Programmpunkte mit künstlerischer Freiheit hinweggesetzt haben. Jedenfalls steht dem Preisgericht die schwierige Aufgabe bevor, sich nun seinerseits an das Programm zu halten und sich nicht durch geniale Hors-Programm-Entwürfe zu Prämierungen verleiten zu lassen, die von den gewissenhaften Bewerbern beanstandet werden müssten. Der „Volksbank“, die schon in der Bemessung der Preissumme sich so einsichtig erwiesen hat, darf man andererseits das Vertrauen entgegenbringen, sie werde im Falle des Ankaufs eines programmwidrigen aber hervorragenden Entwurfes einem allfällig von den Architekten des Preisgerichts gestellten Antrage auf Erhöhung der Ankaufsumme von 2000 Fr. sich ebenfalls entgegenkommend erweisen.

Ausbau des Länggassquartiers in Bern (Band LXXIV, Seite 286, Band LXXV, Seite 150). Die Anzahl der zu diesem nun unter in Bern niedergelassenen Fachleuten eröffneten Wettbewerb eingereichten Entwürfe beläuft sich auf zehn. Ueber den Zutritt des Preisgerichts ist noch nichts bestimmt.