

Neubauten im Lokomotivdepot Brugg

Autor(en): **E.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 5

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-31420>

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.

Schicht aus reinem Graphit in Flockenform, der nach Verlegung des untern Blechs mittels eines feinen Siebes aufgestreut wurde. Die totale Höhe der Gleitlager beträgt kaum 10 mm.

Die Bewegung der Gleitlager wird seit der Erstellung der Brücke wöchentlich zweimal an einzementierten

Neubauten im Lokomotivdepot Brugg.

Im Jahre 1892 hatte die ehemalige Nordostbahn in Brugg ein selbständiges Lokomotivdepot errichtet, dessen zwei Remisen A und B (Lageplan Abb. 1, S. 70) Raum boten für die Unterbringung von 17 Lokomotiven der damaligen

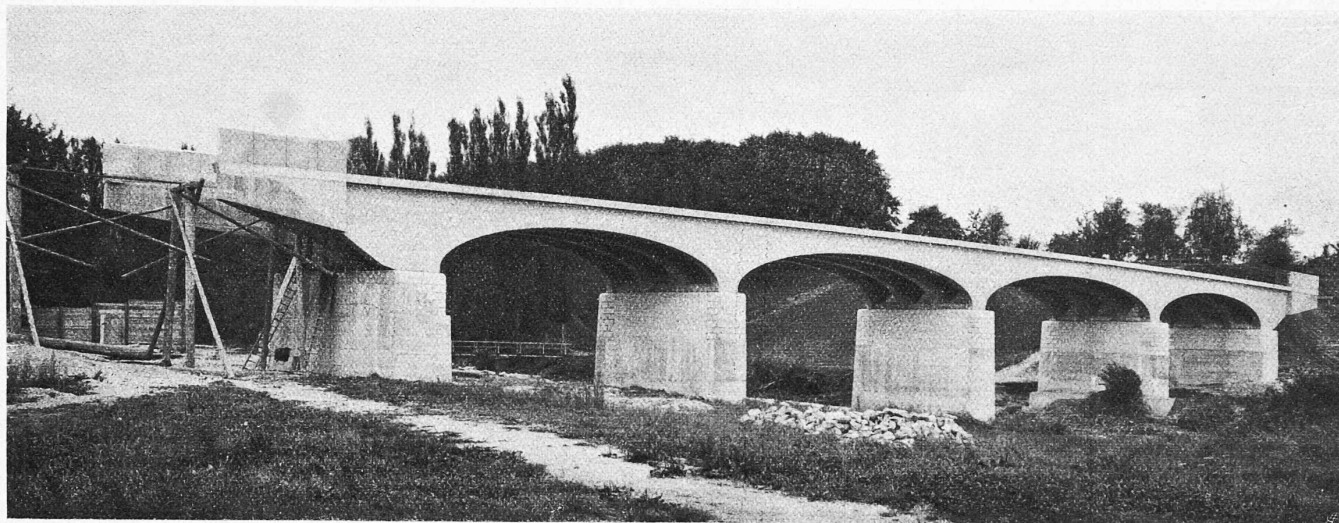


Abb. 22. Ansicht landeinwärts der fertigen Ergolzbrücke vor dem Einstau. — Ausgeführt von Züblin & Cie., Basel.

Bronzemarken abgelesen; das Ergebnis der vierjährigen Beobachtungen ist in Abbildung 27 dargestellt. Seit dem Aufhören der Schwinderscheinungen im Beton beträgt hier-nach die totale jährliche Längenänderung jeder Hälfte der Tragkonstruktion, gemessen über den Endpfeilern, 5 bis 6 mm. Eine Abnahme der Beweglichkeit der Gleitlager konnte bis heute nicht beobachtet werden.

Die Erstellungskosten der Ergolzbrücke samt Zubehör (Geländer, Chaussierung usw.) belaufen sich auf 63000 Fr.

Die Trinkwasserversorgung des Kraftwerkes ist an die Wasserversorgung des Dorfes Basel-Augst angeschlossen. Da aber die vorhandene Quellwassermenge zeitweise nicht ausreichte, ist vom Kraftwerk auf dem Hochbord unterhalb der Ergolzmündung im Staugebiet ein Pumpbrunnen erstellt worden (siehe Lageplan S. 2), dessen Wasser nach Bedarf durch zwei Zentrifugalpumpen, wovon eine als Reserve, in das Leitungsnetz gefördert werden kann. Der Brunnen wurde im Trocken während der Wasserhaltung in der Turbinenhaus-Baugrube abgeteufelt und liefert seit dem Aufstau des Rheines einwandfrei filtriertes Flusswasser.

(Fortsetzung folgt.)

Abmessungen. Anbauten an der Remise A dienten zur Einrichtung einer kleinen Reparaturwerkstätte, sowie zur Unterbringung der nötigsten Dienstlokale und des Magazins. Die Zahl der diesem Depot zum laufenden Unterhalt zugewiesenen Lokomotiven, von denen einige in Aarau stationiert waren, betrug 22 im Mittel.

Mit der Verstaatlichung der N. O. B. im Jahr 1903, bzw. mit der Zuteilung der Aargauischen Südbahn und der Linien Brugg-Wohlen-Bremgarten und Aarau-Zofingen zum Kreis III der S. B. B., was besonders eine Vergrößerung des Nebendepots Aarau zur Folge hatte, fielen dem Depot Brugg vermehrte Aufgaben zu. Behufs Entlastung der Hauensteinlinie wurde sodann im Jahre 1905 versucht, direkte Güterzüge nach und von der Gotthardbahn über die Linie Basel-Brugg-Wohlen zu führen. Zu diesem Zwecke mussten in Brugg schwere Güterzugslokomotiven der Serien $D 2 \times \frac{2}{2}$ und $C \frac{4}{5}$ stationiert werden. Die Zahl dieser Züge und damit auch dieser Lokomotiven nahm in den folgenden Jahren zu und scheint noch weiter ansteigen zu wollen. Auch infolge der allgemein eintretenden Zugvermehrung wuchs das Depot an und musste später noch den Unterhalt der

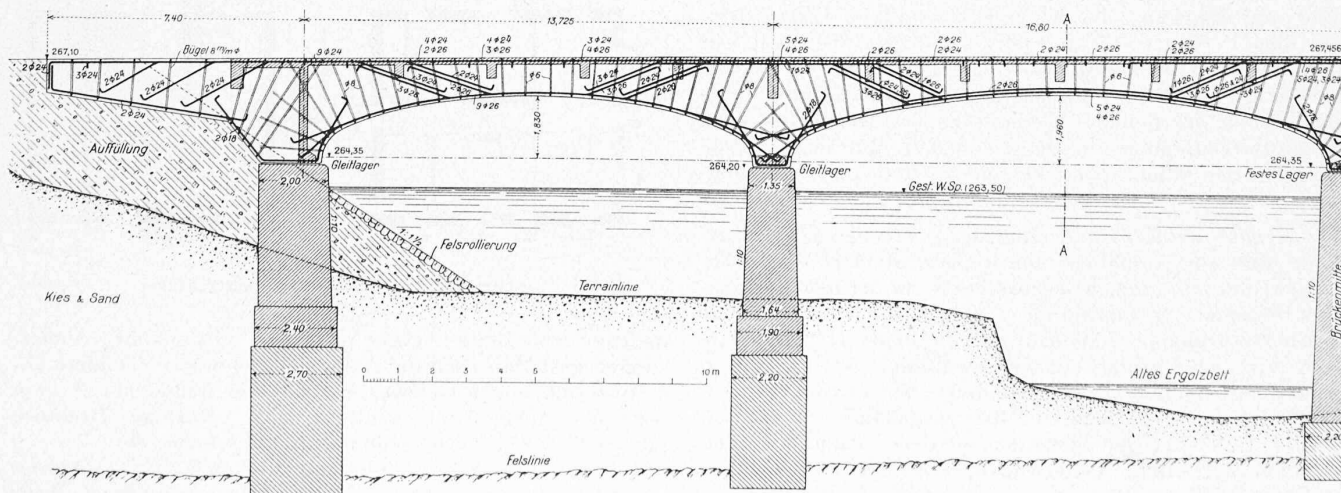


Abb. 23. Längsschnitt der Ergolzbrücke mit Längsträger-Armierung. — Masstab 1 : 200.

Lokomotiven der neu errichteten Nebendepots Wettingen, Bülach und Koblenz übernehmen. Die Zahl der zugeteilten Lokomotiven stieg dadurch in den letzten Jahren auf 57, von denen täglich etwa 29 Lokomotiven in Brugg über Nacht stunden.

Der vorerwähnte bescheidene Umfang aller Einrichtungen konnte den neuen Anforderungen nicht mehr ge-

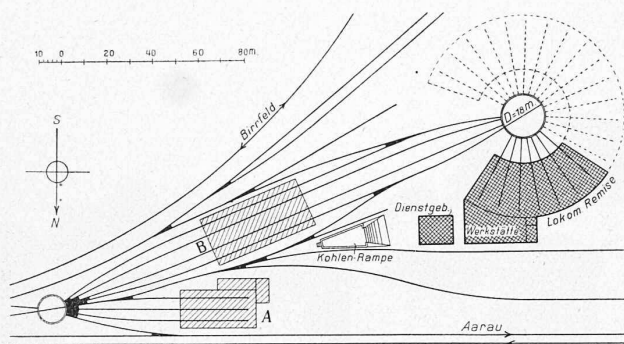


Abb. 1. Lageplan des Lokomotivdepot Brugg. — 1:3000.

nügen. Ausser dem Anbau einer etwas geräumigeren Werkstätte im Jahr 1903 war seit der Eröffnung nichts hinzugefügt worden. Täglich musste deshalb eine grosse Anzahl von Lokomotiven im Freien übernachten und für die Lokomotive C $\frac{4}{5}$ war die vorhandene Standlänge ohnehin zu kurz. Die primitiven Bureaux und Dienstlokale, Magazin und Werkstätte verlangten dringend der Vergrösserung und zeitgemässer Ausstattung.

Zu diesem Zweck ist gemäss Lageplan die Erstellung eines freistehenden Dienstgebäudes und eines Ringschuppens von 22 Ständen mit angebauter grösserer Werkstätte samt Magazin geplant worden. In den Jahren 1911 bis 1913 ist hiervon das Dienstgebäude, eine Remise von vorläufig sieben Ständen und die Werkstätte samt Magazin zur Ausführung gelangt, nachdem die zugehörige Drehscheibe von 18 m Durchmesser schon im Jahr 1905 eingelegt worden war und jetzt nur noch durch Einrichtung elektrischen Antriebs verbessert worden ist. Remise A wird vorerst noch in Verwendung bleiben, später aber nach Ausbau des Ringschuppens wohl abgetragen werden. Remise B, die baulich in gutem Zustande ist, bleibt bestehen. Im Folgenden mögen die Lokalitäten des Dienstgebäudes erwähnt und die übrigen Bauten und deren Ausstattung in technischer Beziehung kurz beschrieben werden.

Das Dienstgebäude hat im Keller und Erdgeschoss die aus den Grundrissen ersichtliche Einteilung und Zweckbestimmung erhalten (Abbildung 2 und 3). Sein Heizraum dient zur Bedienung der Wasch- und Badeeinrichtungen, ferner zur Heizung des Gebäudes selbst, sowie von Werkstätte und Magazin. In der Speiseanstalt im Erdgeschoss wird dem Personal von morgens 5 Uhr bis abends 4 Uhr Suppe, Milch, Tee und Brod zu billigem Preis verabfolgt; ausserdem besteht die Einrichtung, dass Fleisch und Würste zum Kochen übergeben werden können. Der erste Stock enthält Bureau Räume für den Depotchef und seinen Stellvertreter, den administrativen Dienst und für den Oberlokomotivführer, der Dachstock Raum für verschiedene Zwecke.

Remise und Werkstätte (Abb. 4). Die sieben Lokomotivstände sind zur Aufnahme von reparaturbedürftigen Lokomotiven und der täglich wechselnden Ausserdienstlokomotiven bestimmt. In die Stände 1 und 2 ist eine *hydraulische Achsenversenkanlage* eingebaut, deren beide Hebeapparate durch eine Quergrube mit Geleisestrang miteinander in Verbindung stehen. Die Aufstellung der Lokomotive erfolgt auf Geleise 2, während die ausgebundenen Achsen auf das Geleise 1 hochgehoben werden. Zum Verladen derselben auf offene Güterwagen, z. B. bei notwendigem Transport nach der Hauptwerkstätte, ist an den Hebeapparat von Geleise 1 ein Aufzug von 4 t Tragkraft angeschlossen.

Die Bauart und Wirkungsweise dieser einfachen, rasch und sicher arbeitenden Vorrichtung geht aus Abbildung 5 ohne weiteres hervor. Die Druckpumpe zur Betätigung der Hebeapparate wird von der Transmission aus angetrieben; sie arbeitet mit einfacher und doppelter Uebersetzung. Erstere dient zum raschen Heben der freien Achse, während Letztere zum leichten Anheben der belasteten

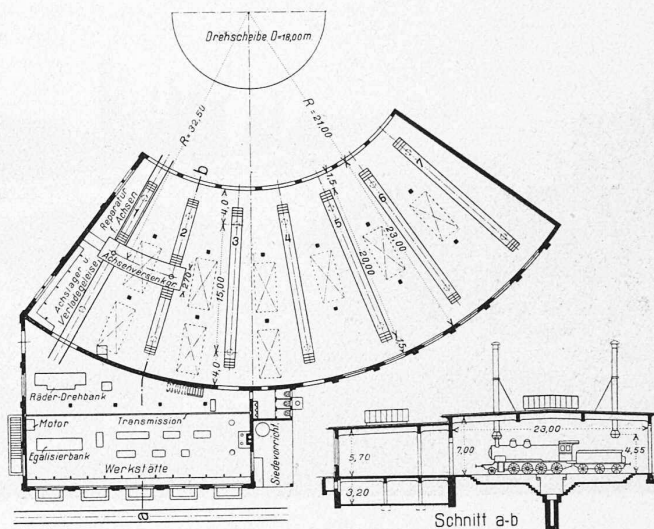


Abb. 4. Grundriss und Schnitt von Depot und Werkstätte. Masstab 1:800.

Achse zwecks Wegnahme der Tragschienen vor dem Ausbinden oder zum Anspannen der Maschinentragsfedern beim Einbinden der Achse kurz eingeschaltet wird. Die Hebeapparate stehen ausserdem mit der städtischen Druckwasserleitung in Verbindung. Der verfügbare Druck von 5 at bewirkt ein rasches Heben der leeren Kolben und leichter Achsen bis zu einem Gewicht von 1000 kg als mittels der Druckpumpe, genügt dagegen für schwere Achsen nicht.

Die Grubenlänge einschliesslich der Treppen beträgt 20 m und die Standlänge, bzw. die lichte Breite des Ringes 23 m. Diese Abmessungen werden auch für spätere grössere Lokomotiven als die gegenwärtigen noch völlig genügen. Zum Auswaschen und Füllen der Kessel ist zwischen den Geleisen je ein Hydrant der städtischen Leitung eingebaut. Für das Füllen der Tender aus den Behältern ist im Innern der Remise dagegen keine Gelegenheit vorhanden. Auf zentrale Rauchabführung wurde der ziemlich freien Lage und der abteilungsweisen Ausführung der Baute wegen verzichtet. Weite Kamine mit aufklappbaren Trichtern, welche die Kamine der Lokomotiven umschliessen, sichern

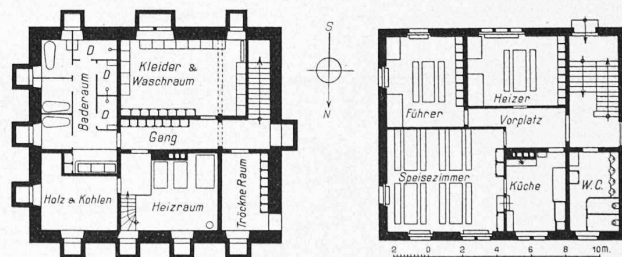


Abb. 2 u. 3. Keller und Erdgeschoss des Dienstgebäudes. — 1:400.

dagegen eine gute Rauchabführung. Obgenannte Abmessungen gestatten auch die Aufstellung von zwei Tenderlokomotiven auf einem Geleise, weshalb alle Stände mit je zwei Kaminen ausgerüstet worden sind. Kräftige Drehtore schliessen die Remise gegen die Drehscheibe ab.

Die Werkstätte ist geräumig und hell. An grösseren Arbeitsmaschinen enthält sie eine Egalisierbank für Kolbenstangen, Tender- und Laufachsen und dergleichen und eine

Räderdrehbank für Triebachsen. Eine solche bildet für ein grösseres Depot ein wertvolles Hilfsmittel für die Untersuchung entgleister Achsen, das Egalisieren warm gelaufener Achsschenkel, das Abdrehen von Tender- und Laufachsbandagen und dergleichen und erspart manchen umständlichen Transport nach der Hauptwerkstätte. Die Aufstellung dieser Bank ist so erfolgt, dass ihr die Achsen von Geleise 1

betriebes sind die nötigen Einrichtungen getroffen worden. Eine Schachtöffnung und ein Handkran von 500 kg Tragkraft erleichtern das Einbringen der Materialien. Der Zugang zum Magazin erfolgt für das Lokomotiv- und Remisenpersonal durch die aussenliegende Treppe, während die Werkstätte eine Treppenverbindung vom Werkzeugzimmer aus besitzt.

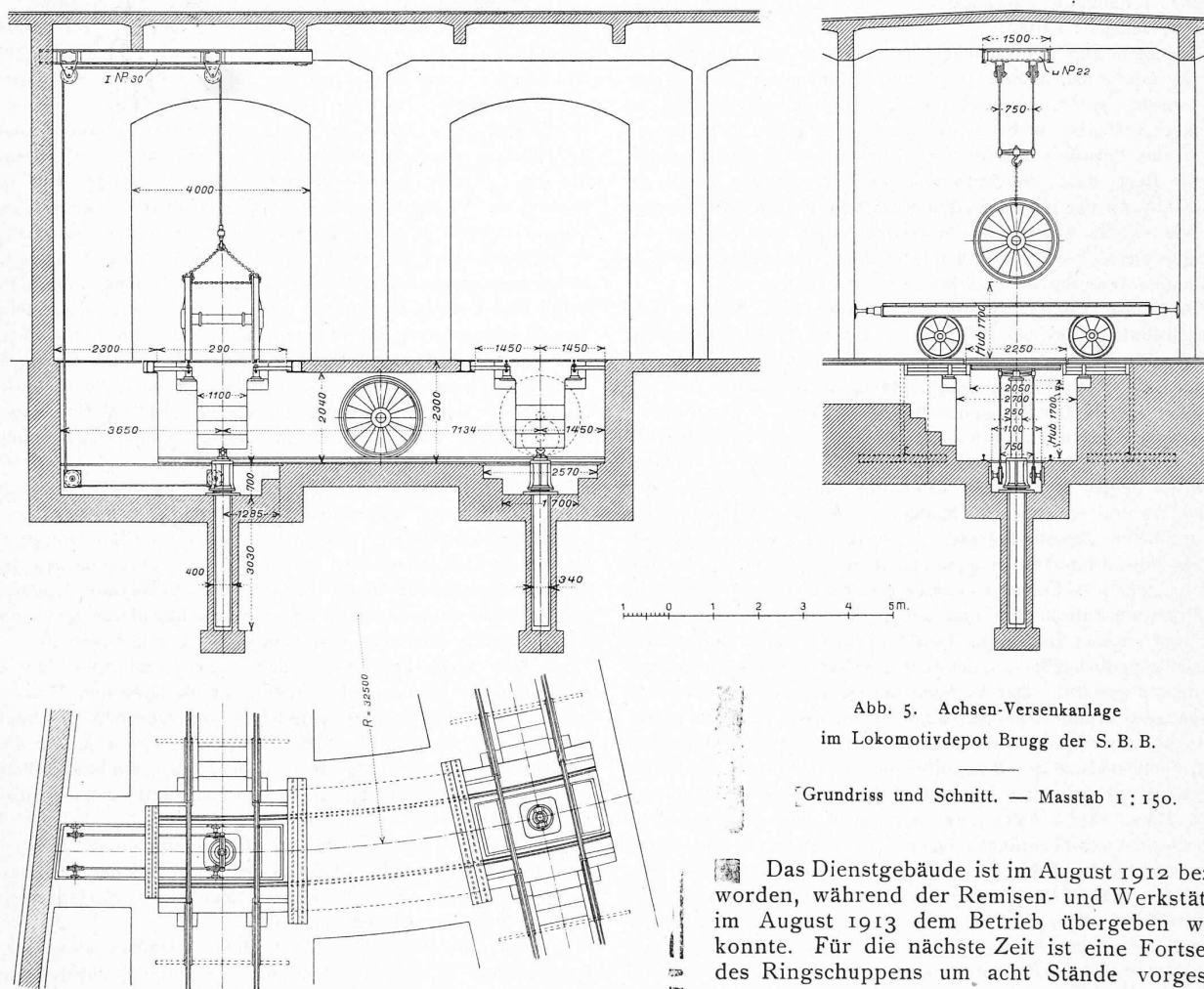


Abb. 5. Achsen-Versenkanlage
im Lokomotivdepot Brugg der S. B. B.

Grundriss und Schnitt. — Masstab 1:150.

Das Dienstgebäude ist im August 1912 bezogen worden, während der Remisen- und Werkstattebau im August 1913 dem Betrieb übergeben werden konnte. Für die nächste Zeit ist eine Fortsetzung des Ringschuppens um acht Stände vorgesehen.

E.

aus unmittelbar zugerollt werden können (Abbildung 4). Eine gemeinsame Hebe-Transporteinrichtung führt über beide Bänke hinweg. An übrigen Maschinen sind vorhanden: Zwei Drehbänke, zwei Bohrmaschinen, eine Tischhobelmaschine, eine Stosshobelmaschine, eine Schleifmaschine für Spiralbohrer, eine Richtpresse und ein Schleifstein. Die Längsseite bot reichlich Platz für die Aufstellung der Werkbänke. Ein Einbau im Innern dient als Werkzeugzimmer und als Dienstraum des Werkmeisters. Der Antrieb der Transmission erfolgt durch einen Elektromotor von etwa 8 PS. Die Schmiedeabteilung enthält eine Esse mit zwei Feuern nebst allem Zubehör und ist von der übrigen Werkstätte nicht abgetrennt. Ein kräftiges Gebläse wird von der Transmission betätigt. An der schmalen Aussenseite des Werkstattebaues ist ein Vordach angebaut, unter dem die Spül- und Aussiedevorrichtung für schmutzige Maschinenenteile Raum fand.

Im geräumigen Kellergeschoss des Werkstattegebäudes ist das Magazin untergebracht. Hier mussten in erster Linie drei Oelbehälter aus Zement von je rund 190 hl Inhalt für Maschinen-, Zylinder- und Heissdampföl Aufnahme finden. Das Oel wird in Zisternenwagen von rund 130 hl Inhalt zugeführt und fliessen von dem Magazineleise aus unter natürlichem Druck ab. Auch für die Lagerung aller übrigen Bedarfsmaterialien des Lokomotiv- und Werkstatte-

Miscellanea.

Verwaltungsgebäude der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt in Luzern. Der Verwaltungsrat der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt in Luzern beschloss in seiner Sitzung vom 21. und 22. Januar die Ausführung der endgültigen Pläne des Baues des Verwaltungsgebäudes den Verfassern des mit dem ersten Preise ausgezeichneten Entwurfes, den Architekten *Gebrüder Pfister* in Zürich zu übertragen. Die Stellung des Hauses erfährt insofern eine leichte Aenderung, als es um 12 m nach Westen verschoben und somit die Fluhmattstrasse nicht mehr überbaut wird, sondern östlich am Turm vorbeiführt. Mit dem Bau soll sofort begonnen werden und das Gebäude am 1. Oktober 1915 bezugsbereit fertiggestellt sein.

Wir haben in dieser Angelegenheit etwas zu berichtigen. Auf Seite 5 laufenden Bandes hatten wir das Fehlen von Schaubildern vom Bahnhof her bedauert, weil von dort her gesehen „das schlanke Türmepaar der Hofkirche dem Neubau auf der Fluhmatt *bedeutend näher rückt*, während der Neubau seinerseits nach rechts vollends in die *Silhouette der Talmulde* tritt“ u. s. w. Wir werden nun darauf aufmerksam gemacht, dass der erste Teil dieses Satzes unrichtig sei. In der Tat ergibt eine Nachmessung auf dem Stadtplan, dass die lineare Entfernung beider Bauten vom Bahnhof gesehen grösser erscheint als vom Inseli am See her. Wir beeilen uns natürlich, auch unaufgefordert, dies richtig zu stellen, indem wir gleichzeitig