Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 7

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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

DIE EISENBAHN — LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. III. ZÜRICH, den 20. August 1875. No. 7.

„Die Eisenbahn" erscheint jeden Freitag. – Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer" paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — *Suisse:* fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.

Prix du numéro 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn" in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Das Rollbahnmaterial der Schweizerischen Nordostbahn. — Die Luzerner Bahnhoffrage. — Rapport mensuel Nr. 31 sur l'état des travaux de la ligne du St. Gotthard. — Das neue schweizerische Transportreglement. — Kleinere Mittheilungen. — Unfälle.

Beilage: Eine Tafel. 30-pferdige Tenderlocomotive aus der Locomotivfabrik in Winterthur. Maasstab 1 : 25.

Das Rollbahnmaterial der Schweizerischen Nordostbahn.

(Siehe beiliegende Tafel.)

Wir haben in Nr. 3 über die Rollbahnschienen und in Nr. 4 über Rollbahnwagen der Schweizerischen Nordostbahn Beschreibung und Zeichnung gebracht und bleiben uns heute noch zum Schlusse einige Notizen über die Tendermaschinen.

Es wurden im Februar 1874 und später noch mehrere kleine Tenderlocomotiven bei der Schweiz. Locomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur für eine Spurweite von 0,75 m. bestellt.

Hauptdimensionen:

	20 pferdige.		30 pferdige.	
Cylinderdurchmesser	0,160	m.	0,190	m.
Kolbenhub	0,300	m.	0,300	m.
Raddurchmesser	0,600	m.	0,600	m.
Heizfläche	14	□ m.	18,00	□ m.
Achsenstand	1,200	m.	1,200	m.
Wasservorrath	600	Liter	750	Liter
Wasser im Kessel	550	Liter	550	Liter
Kohlenvorrath	200	Kilo	300	Kilo
Höhe der Puffermitte über den Schienen	0,590	m.	0,59	m.
Gewicht im Dienst	6000	Kilo	7600	Kilo
Druck im Kessel	10	Athm.	10	Athm.
Geschwindigkeit	12	Kilom.	15	Kilom.
Zugkraft auf horizontaler Bahn	110	Tonnen	165	Tonnen

Bei Construction dieser Maschinen war das Augenmerk hauptsächlich auf möglichste Einfachheit, sowie darauf gerichtet, volle Zugänglichkeit und Reparaturfähigkeit der einzelnen Theile zu erreichen, Umstände, denen bei den vielen Strapazen, welchen solche Maschinen ausgesetzt sind, eine besondere Wichtigkeit beigelegt werden muss. Die Steuerung ist so angeordnet, dass dieselbe möglichst hoch über das Bahnniveau zu stehen kommt; dieselbe hat auch weder Gegenkurbeln noch Excentric, da diese Bestandtheile bei solchen Locomotiven allzusehr Beschädigungen ausgesetzt sind. Bei so geringer Spurweite, wie im vorliegenden Fall, wird, wenn die Excentric auf Gegenkurbeln angebracht sind, der ganze Steuerungsmechanismus stets sehr exponirt sein und ebenso wird durch die verhältnissmässig grosse Ausladung die genaue Function der Steuerung durch das verticale Spiel der Achsen sehr beeinträchtigt. Die Steuerung dieser Locomotiven ist eine Modification der Hackworth'schen und werden durch dieselbe die oben erwähnten Uebelstände beseitigt. Da ferner sämmtliche Gelenkaugen mit Stahlbüchsen versehen sind, so können ausgelaufene Theile sehr rasch ersetzt werden, und überdies ist die sogenannte Schlagregulirung sehr leicht vorzunehmen.

Die Achsenbüchsen sind so beschaffen, dass sie ganz frei und ohne irgend welche Klemmung in ihrer Führung spielen können; zudem ist ihre Einrichtung derart, dass sie den Achsen gegenüber immer ihre richtige Lage beibehalten, was zum ruhigen Gang der Maschine viel beiträgt und auch eine allzu grosse Abnützung verhindert.

Die Aufhängung der Maschine geschieht an drei Punkten durch Federn nach Art der Thompson'schen. Die vordern Federn sind durch eine Quertraverse so weit von der Längenachse der Maschine entfernt gehalten, dass die Maschine dadurch bedeutend an Stabilität gewinnt, wie dies auch bei Locomotiven mit auswärtsliegenden Rahmen der Fall ist.

Die vier Bremsen sind zu beiden Seiten der Triebräder angebracht und stehen in Verbindung mit einem Mechanismus vermittelst dessen alle vier zu gleicher Zeit angezogen werden können, so dass die Lager gänzlich vom Seitendruck befreit sind.

Die Bandagen sind aus Gussstahl und leicht von den Radsternen abzunehmen; dieselben können entfernt werden, ohne dass man die Räder von der Maschine wegzunehmen braucht; ebenso können im Falle schnellen Auslaufens ihre Stellen leicht untereinander gewechselt werden, wodurch eine längere Dauer derselben erzielt wird.

In dem Dampfdom ist ein Dampfeinströmungsapparat angebracht, welcher sehr gute Dienste leistet.

Der Regulator ist nach Art der conischen Ventile construirt und kann im Falle Undichtwerdens sehr leicht eingeschliffen werden.

Die Locomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur hat diese Maschinen in Grössen von 20, 30 und 50 Pferdekräften gebaut und befinden sich dort fortwährend fertige Maschinen oder in Construction begriffene, so dass solche sofort oder in äusserst kurzen Lieferterminen bezogen werden können.

* * *

Die Luzerner Bahnhoffrage.

(Siehe hiezu Uebersichtsplan 1 : 25,000 in Bd. II, No. 19.)

Die Direction der Gotthardbahn hat dieser Tage in einem sehr interessanten Schreiben dem schweiz. Bundesrathe Bericht erstattet über den gegenwärtigen Stand dieser so oft debattirten Frage und den Standpunkt, den die Gesellschaft nach der Bernerconferenz vom 17. Juni dieses Jahres, bei der eine definitive Einigung der betheiligten Bahnen nicht zu Stande kam, einzunehmen gedenkt.

Die Gotthardbahn legt dem Bundesrathe die Detailpläne für einen gemeinsamen Bahnhof an der Halde in Luzern, für eine Haltstelle im Untergrund und für die dazwischen liegende Bahnstrecke vor, sucht aber zur Zeit nur um die Genehmigung der Detailpläne für den Bahnhof an der Halde nach, während sie mit der Uebermittlung der Detailpläne für die Haltstelle im Untergrund und für die zwischen dieser Haltstelle und dem Haldenbahnhof liegende Bahnstrecke vor der Hand lediglich bezweckt, dem Bundesrathe zu veranschaulichen, wie sie sich die Einführung der in Luzern einmündenden Bahnen in den Haldenbahnhof sowie die gemeinschatfliche Benutzung der letztern durch die erstern denkt.

M. a. W. die Gotthardbahn sagt, wir bauen unsern Bahnhof an der Halde und überlassen den andern Bahnen den Anschluss mit uns zu suchen, sind aber damit einverstanden, dass sämmtliche Linien sich in einer Haltstelle im Untergrund vereinigen, um von da in den Centralbahnhof (an der Halde) zu gelangen.