Zur Reorganisation der Schweiz. Bundesbahnen

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71/72 (1918)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-34720

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

getroffen, dass die Vakuumbremse der Lokomotive im normalen Betrieb erst unter einem gewissen Vakuum in Wirkung tritt.

In Abb. 1 und 2 fällt der zwischen den beiden Drehgestellen eingebaute Schienenbremswagen auf. Dieser, zwei Achsen mit Rollen von 280 *mm* Durchmesser besitzende Bremswagen ist durch eine elastische Kupplung mit den Drehgestellen verbunden, und zwar derart, dass er in beiden Fahrrichtungen stets gezogen, nie gestossen wird. Er ist mit acht Magneten ausgerüstet, deren vertikale Anzugskraft, gemessen bei vollkommenem Aufliegen der Schuhe auf glatt gehobelten Schienen, 20800 *kg* beträgt. Die beschriebene, hier zum ersten Mal zur Anwendung gekommene Aufhängung der Schienenbremsklötze an einem Bremswagen hat sich

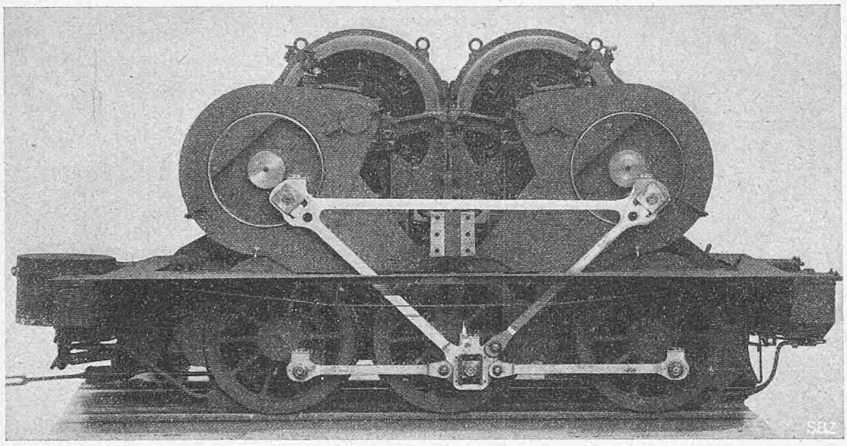

Abb. 3. Drehgestell der neuen Güterzug-Lokomotive der Bernina-Bahn.

von Anfang an bewährt; trotz der anfänglich gehegten Befürchtungen sollen auch bei strengem Winterbetrieb keine Entgleisungen eingetreten sein. — Die dritte Bremsvorrichtung, die elektrische Widerstandsbremse, bedarf keiner weiteren Erläuterung.

Die beschriebene Lokomotive, vollständig ausgerüstet mit Schneepflügen und den zur Bedienung notwendigen Werkzeugen, wiegt 42,6 *t*; davon entfallen 25,6 *t* auf den mechanischen und 17,0 *t* auf den elektrischen Teil. In der Mitte ist zwischen den zwei Maschinenräumen ein für die Aufnahme eines Nutzgewichts von 3 *t* vorgesehener Gepäckraum angeordnet, sodass das maximale Dienstgewicht der Lokomotive 45,6 *t* beträgt.

Bezogen auf die Gewichtseinheit ist die Bernina-Lokomotive das leistungsfähigste Schmalspurfahrzeug, das bis heute gebaut worden ist. Die Leistung pro 1 *t* Lokomotivgewicht beträgt 18,7 *PS* Stundenleistung, während z. B. jene der elektrischen 1D1-Lokomotiven von 600 und 800 *PS* der Rhätischen Bahn sich auf 14,1 *PS* beläuft. — Eine ausführliche Beschreibung der Lokomotive enthalten die „BBC-Mitteilungen" vom August und September 1917, denen die vorgehenden Einzelheiten entnommen sind.

Zur Reorganisation der Schweiz. Bundesbahnen.

Bundesrat Dr. *Robert Haab,* der neue Vorsteher des Schweiz. Eisenbahndepartements, hat sich bei dem Bankett, das ihm seine Mitbürger in Wädenswil geboten haben, wie folgt geäussert:

„Es wurde in den letzten Jahren an der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen oft und herb kritisiert. Sehr häufig mit Recht, manchmal aber auch, wenigstens in dem Sinne mit Unrecht, als es gar nicht in der Macht der Leiter lag, gerügte Uebelstände, die sie selbst am allertiefsten empfanden, zu beheben. Vieles, was sich nicht als sehr glücklich erwies, war im Gesetze festgelegt, anderes war bedingt durch unsere staatsrechtlichen Verhältnisse, den föderativen Charakter unseres Landes und die Rücksichten, von denen jeder weiss, dass sie eben bei uns genommen werden müssen.

Unsere Bundesbahnen sind als solche ein junges Unternehmen, das wie jedes andere seine Erfahrungen machen musste und gemacht hat, und wenn wir nunmehr vor einer Revision des Organisationsgesetzes stehen, so sollen wir uns eben diese Erfahrungen zu Nutze machen. Diese lehren, dass man bei aller schuldigen Rücksichtnahme auf die Grundlagen unseres Staates und auf die Verschiedenheit in der Mentalität seiner Bewohner unendlich viel vereinfachen, verbilligen und damit zugleich aber auch verbessern kann, wenn sich jeder zur Pflicht macht, das Reorganisationswerk, auch wo es gewisse Opfer und Selbstbeschränkung erfordert, zu unterstützen.

Ich habe den guten Willen, meine ganze Person für diese Revision einzusetzen und bei aller Schonung berechtigter lokaler und regionaler Interessen den Organismus der schweizerischen Bundesbahnen zu vereinfachen, wo es immer nur angeht, darauf hinzuwirken, dass jede Doppelarbeit und jede Verschwendung von Kraft und Zeit in Wegfall kommt auch da, wo die Bundesbahnen in Beziehung treten zu den übrigen Organen der Eidgenossenschaft, dem Eisenbahndepartement, der Post-, Zoll- und der Finanzverwaltung des Bundes.

Wir wollen und müssen zum Wohle unseres Landes den Beweis erbringen, dass auch ein demokratisches Staatswesen imstande ist, grosse Regiebetriebe auf möglichst einfacher Grundlage zu führen, sie ihrer Zweckbestimmung voll dienstbar zu machen, ohne darüber zugleich die kommerziellen Gesichtspunkte aus dem Auge zu verlieren. Die Mitbürger, die sich in den Dienst dieses Unternehmens stellen, sollen zur vollen Hingabe an dasselbe erzogen werden, wozu aber gleichzeitig auch die Sorge dafür gehört, dass jeder das Bewusstsein haben kann, einem Arbeitgeber zu dienen, der ihm sowohl seinen materiellen als ethischen Bedürfnissen Verständnis entgegenbringt. Der Beamte, Angestellte und Arbeiter, der von dieser Ueberzeugung getragen ist, wird umso eher sein Bestes zum Gedeihen unseres wichtigsten vaterländischen Unternehmens hergeben."

Den meisten unserer Leser spricht Bundesrat Haab mit diesen Worten aus dem Herzen. Wenn sie *ihnen* auch nichts Neues bringen, so ist es doch erfrischend, sie aus dem Munde des neuen Vorstehers des Eisenbahndepartements zu vernehmen, der in mehrjähriger Mitarbeit in der Generaldirektion der S. B. B. selbst erkannt hat, wo und wie die dringend erforderliche Neugestaltung der Verhältnisse an die Hand zu nehmen sei.

Miscellanea.

Instandsetzung geborstener Kuppel-Tragpfeiler mit Presszement. Bei einer vor etwa 20 Jahren erbauten Synagoge in einer rheinischen Stadt bemerkte man am oberen Teile eines der die Mittelkuppel von 14,4 *m* Spannweite tragenden Eckpfeiler einen 20 bis 30 *cm* langen und 1 bis 2 *mm* breiten Riss. Nach Entfernung des Putzes stellte sich heraus, dass es sich um eine weite Verzweigung von vertikal verlaufenden Rissen handelte, die in der Nähe der gegen die Kuppelmitte gerichteten Pfeilerecke, in Höhe vom Abschlussgesims bis etwa 2 *m* unterhalb, die Pfeilerflächen durchsetzten. Es handelte sich somit augenscheinlich um eine übermässige Kantenpressung an der betreffenden Ecke, deren Ursache in der Folge darin gefunden wurde, dass die Lagerflächen der 40 *cm* hohen, das Pfeilermauerwerk bildenden Quader zum Teil nicht ausgegossen waren, somit hohl lagen. Diese Erscheinung wurde auch bei den übrigen Pfeilern wahrgenommen. Eine Abhilfe wurde in der Füllung der Fugen mit Presszement und der Umschnürung der Pfeiler gefunden. Zu diesem Zwecke wurden zunächst mittels Pressluftbohrhämmer in jeder Lagerfuge zwei sich in der Pfeilermitte kreuzende Bohrlöcher erstellt, und sodann, nach Sicherung der Quaderschichten mittels starker Ankerringe gegen die Gefahr des Auseinandertreibens, mit einem Maximaldruck von 2 *at* Zementmörtel in diesen Löchern eingepresst. Nachdem sämtliche leeren Fugen in dieser Weise behandelt worden waren, erfolgte die Ummantelung des Pfeilers mit einem 40 *mm* starken Pressbeton-Panzer, wodurch der ganze Pfeilerschaft zu einem monolithischen Körper umgewandelt wurde. Nähere Einzelheiten über die Arbeiten, die auf rund 40000 Mark zu stehen kamen, gibt die „Deutsche Bauzeitung".

Bruch eines Dampfmaschinen-Zylinderdeckels infolge schlechten Schmieröls. An einer Gleichstrom-Dampfmaschine von 500 *PS* Leistung wurde während des Betriebes der hintere