

Objektyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **8/9 (1878)**

Heft 12

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Bei Dampfbetrieb mittelst einer kleinen Maschine würden jährlich Fr. 200 für 10 000 Kilogr. Kohlen verbraucht werden. Die Kohlenspitzen ($2 \times 0,095$ m³ in der Stunde) kosten für 500 Stunden, 1 m³ zu Fr. 2, Fr. 190. Bei Fr. 10 Nebenkosten kämen also Fr. 1000 auf das Jahr, Fr. 2 auf 1 Stunde. 55 Gasflammen würden verbrauchen in Amiens je für Fr. 2,75 Gas, wozu noch je 44 Cts. für Verzinsung und Amortisation der Anlage Fr. 1500 und überdiess die Unterhaltung derselben kämen.

Im Nordbahnhofe zu Paris hat man das Verlöschen des Lichtes, wenn die Kohlen abgebrannt sind, durch Aufstellung einer Reservelampe vermieden. Die Lampen stehen auf Tischen, welche so lange Contacte haben, dass man auf sie die neue Lampe stellen kann, die auszuwechselnde aber nicht wegzunehmen braucht, bevor die neue in Thätigkeit ist.

(Aus „Dingler“.)

* * *

Ueber die Adhäsion der Locomotiven und Zahnrad- Locomotiven.

In den letzten Nummern der „Eisenbahn“ finden sich in verschiedenen Artikeln Angaben und Schlüsse, die einigen unserer verehrten Leser Anlass zu Erörterungen gegeben haben, denen wir hier das Wesentlichste entnehmen, obgleich eigentlich die Erklärung der geäusserten Bedenken zum Theil schon in früheren massgebenden Artikeln über dasselbe Thema enthalten ist.

In Nr. 10 wird zum Artikel über Adhäsion der Locomotiven und die Mittel zur Vermehrung derselben bemerkt, dass in den Tunnels verdorbene und schlechte Luft nur bei den mit ungeeigneten Locomotiven ausgeführten Zügen der *Alta Italia* vorkomme, weil dieselben in Folge geringer Adhäsion stark schleudern, demnach langsamer vorrücken, gleichzeitig aber auch die vielen Umdrehungen der Triebräder die Verbrennung befördere, wodurch viel Rauch entwickelt werde. Diesem Uebelstand könne jedoch leicht abgeholfen werden.

Die Sigl'schen Maschinen sollen sich nicht gut bewährt haben, da sie die Schienen stark abarbeiten; sie stehen nur noch für Güterzüge in Gebrauch. Besser seien die angeführten sechsrädrigen Maschinen von Cockerill (1873), welche beweisen, dass man mit guten Maschinen auch vortheilhaft am Berg fahren könne. Die besten Mont-Cenis-Maschinen sollen die Achtkuppler aus den Werkstätten der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn sein, nach der Construction von Fontana. Diese Maschine soll sich sehr gut bewährt haben und die in dem Artikel gerügten Uebelstände nicht zeigen. Ueberhaupt gehöre zum Eisenbahnbetrieb Aufmerksamkeit und tüchtige Leute, am Berge mehr als in der Ebene. Die für den Schienenzustand ungünstigsten Verhältnisse kommen auf der Strecke Modane-Tunnel vor und nicht an der Südseite.

Bei der Besprechung der Hauensteinstrecke heisst es Seite 78, dass Oberingenieur Töbler an den Uetlibergmaschinen eine Einrichtung habe in Anwendung bringen lassen, wobei ein Strahl erwärmten Wassers durch die Speise-Injectoren geliefert wird. Diese Angabe ist dahin zu vervollständigen, dass der Vorschlag, die Speise-Injectoren zum Abspülen der Schienen zu benutzen, von Herrn Krauss, dem Director der Locomotivfabrik in München, ausgegangen war. Die Idee, einen Wasserstrahl zum Reinigen der Schienen zu verwenden, soll schon ältern Datums sein.

Unter 5, 2. Alinea. Das über die starke Abnutzung der Stahlschienen Gesagte könne in solcher Allgemeinheit nicht richtig sein; bei Stahlschienen, die aus einem homogenen Guss gemacht werden, sei es ganz unmöglich, dass Sandkörner dieselben auseinander sprengen können, es müsse dies am Material liegen, welches jeweilen genauer untersucht werden sollte.

In Nr. 11 gibt der Artikel über Adhäsions- und Zahnradlocomotiven zu verschiedenen Bemerkungen Anlass, so bezüglich der Aeusserung über Anwendung stärkerer Steigungen anstatt Verlängerung der Bahn. Wir können hier nur wiederholen, was schon früher hierüber in unserer Zeitschrift gesagt worden ist. Bei der Erstellung einer Eisenbahn sind

zwei Hauptfragen zu studiren: erstens das Trace resp. Steigungs- und Krümmungsverhältnisse und zweitens Grösse und Natur des Verkehrs. Allgemein ein System zu empfehlen oder zu verurtheilen geht nicht an; ganz abgesehen davon, ob man künstliche Eisenbahnsysteme anwenden wolle oder nicht, müssen bei starkem Verkehr die Steigungen möglichst reduziert werden — hiebei werden sich ja auch grössere Anlagekosten verzinsen — bei schwachem Verkehr oder wo z. B. grosse Massen mit kleiner Geschwindigkeit zu befördern sind, können die Steigungen erhöht werden. In jedem speciellen Fall muss untersucht werden, auf welche Weise Bau- und Betriebskosten auf ein Minimum gebracht werden können, allgemeine Regeln gibt es hiefür nicht und auch nicht ein für alle Verhältnisse und unter allen Umständen passendes System.

Der Ausdruck Leistung werde in jenem Artikel nicht zutreffend gebraucht und es sollte in einer ernsthaften Abhandlung, wenn von Leistung die Rede ist, dabei die Geschwindigkeit nicht vernachlässigt werden; die Zugkraft allein ist nicht massgebend; führt man den Ausdruck *v* noch in die Formeln ein, so werden für die Leistung andere Resultate herauskommen.

Was endlich die 53 Tonnen schweren Schwarzwaldbahn-Maschinen betrifft, bei denen auf 1 Tonne Zugkraft 11 Tonnen Eigengewicht kommt, so ist zu bemerken, dass die 24 Tonnen schweren Maschinen der Wädenswil-Einsiedelnbahn bei 50 ‰ Steigung einen Zug von 50 Tonnen befördern und demnach per 1 Tonne Zugkraft nur 6 Tonnen Maschinengewicht haben.

* * *

Die cantonale Krankenanstalt in Glarus.

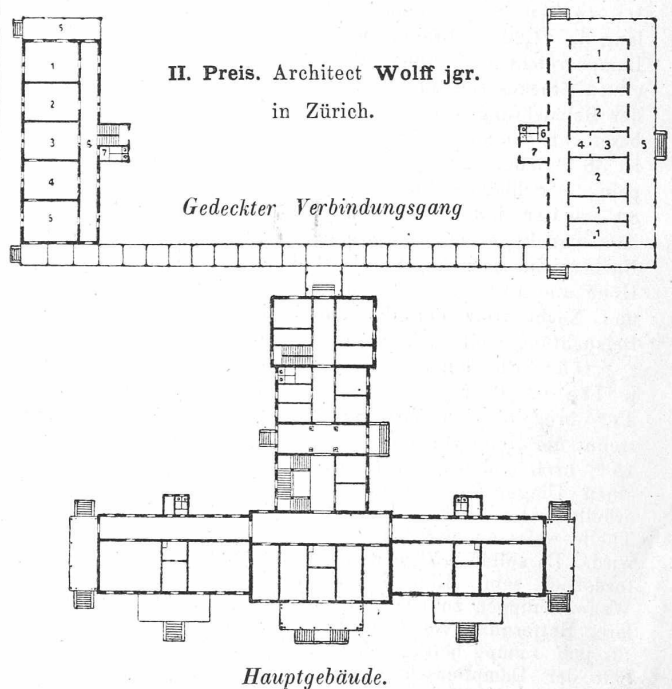
Total-Disposition.

Waschhaus.

1. Leichenzimmer
2. Sectionszimmer
3. Glätteraum
4. Schnelltröckneraum
5. Waschraum
5. Corridor
7. Abtritte

Absonderungshaus.

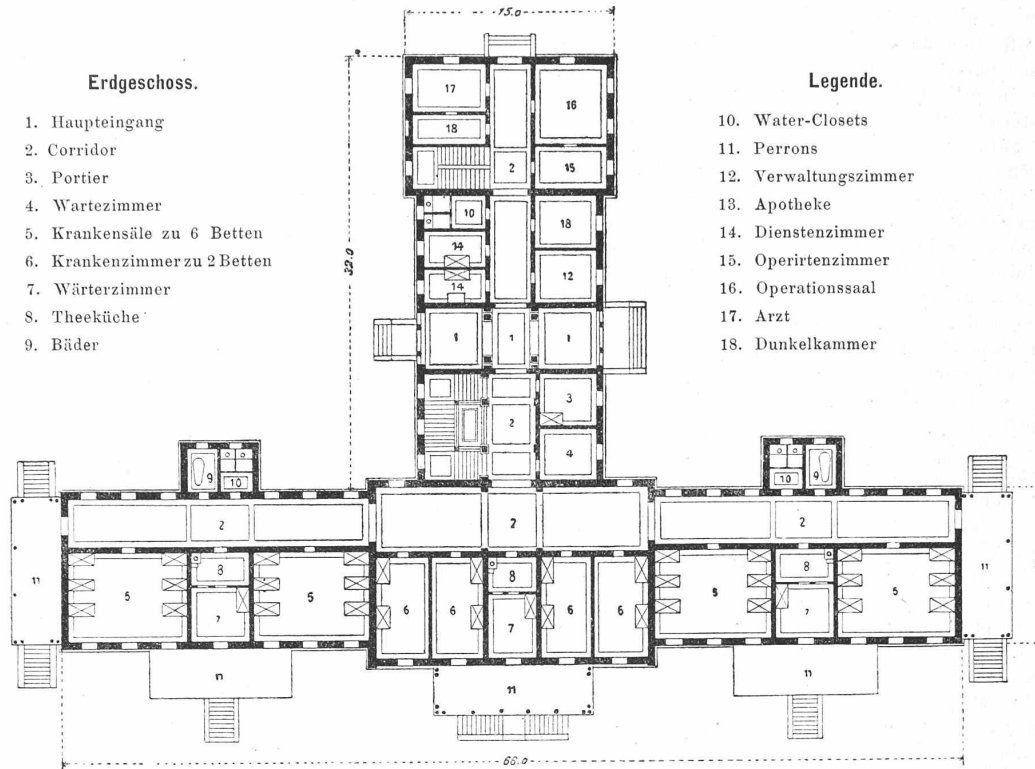
1. Zimmer zu 2 Betten
2. „ „ 4 „
3. „ des Wärters
4. Theeküche
5. Bedeckte Veranda
6. Abtritte
7. Badezimmer



Die cantonale Krankenanstalt in Glarus.

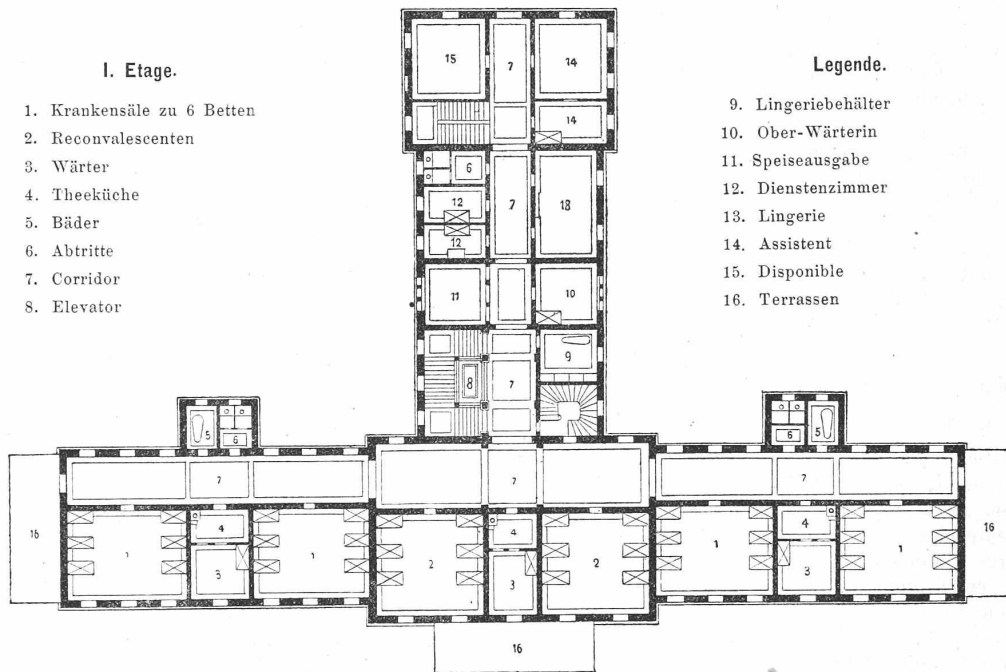
(Siehe hierüber den Bericht des Preisgerichtes in letzter Nummer.)

II. Preis. Motto: „Den Gesunden zur Ehre, den Kranken zur Pflege“. Architect **Wolf jgr.**, in Zürich.



- Erdgeschoss.**
1. Haupteingang
 2. Corridor
 3. Portier
 4. Wartezimmer
 5. Krankensäle zu 6 Betten
 6. Krankenzimmer zu 2 Betten
 7. Wärterzimmer
 8. Theeküche
 9. Bäder

- Legende.**
10. Water-Closets
 11. Perrons
 12. Verwaltungszimmer
 13. Apotheke
 14. Dienstzimmer
 15. Operirtenzimmer
 16. Operationssaal
 17. Arzt
 18. Dunkelkammer



- I. Etage.**
1. Krankensäle zu 6 Betten
 2. Reconvalescenten
 3. Wärter
 4. Theeküche
 5. Bäder
 6. Abtritte
 7. Corridor
 8. Elevator

- Legende.**
9. Lingeriebehälter
 10. Ober-Wärterin
 11. Speiseausgabe
 12. Dienstzimmer
 13. Lingerie
 14. Assistent
 15. Disponible
 16. Terrassen

Masstab 1 : 500.

Chemins de fer sur routes.

(Extrait du bull. mens. de l'assoc. am. des anciens élèves de l'Ecole centrale.)

Mr. Faliès, directeur de la Compagnie du chemin de fer de Mamers à Saint-Calais vient de publier une étude sur les chemins de fer sur routes. La question du développement des chemins de fer est plus que jamais actuelle, et il s'agit de trouver le moyen de relier par des voies rapides les plus petits

endroits au grand réseau. La préface nous dit immédiatement ce que l'auteur se propose de démontrer, c'est qu'en établissant un chemin de fer à voie étroite sur route, on peut toujours, si faible que soit le trafic, l'exploiter sans perte et le construire avec une subvention dont l'importance ne dépassera pas les services rendus.

Prenant un exemple particulier, celui du département de la Sarthe, M. Faliès évalue à 2 000 francs par kilomètre le trafic