

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 16

PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Beirut-Damaskus. Kombinierte Adhäsions- und Zahnradbahn. (IV. Schluss.) — Entwurf zu einem Vereinshaus in Zürich. — Geologie der Simplongruppe und die verschiedenen Tunnelprojekte. — Miscellanea: Eisenbahn-Unfall auf der Snowdon-Bahn in Wales. Elektrische Strassenbahnen mit unterirdischer Stromzuführung, System Lachmann. Die Eisenbahn Saloniki-Dedeagatch. Lord Kelvin's Jubiläum. Das metrische

Mass- und Gewichtssystem. Polytechnikum in Riga. Elektrische Hochbahn in Berlin. — Konkurrenzen: Entwürfe für ein Theatergebäude. Kunstgewerbe-Museum in Köln. Museum in Kaschau. — Preisausschreiben des Vereins deutscher Maschinen-Ingenieure. — Vereinsnachrichten: Basler Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Arch.-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung. Generalversammlung. XXVII. Adressverzeichnis.

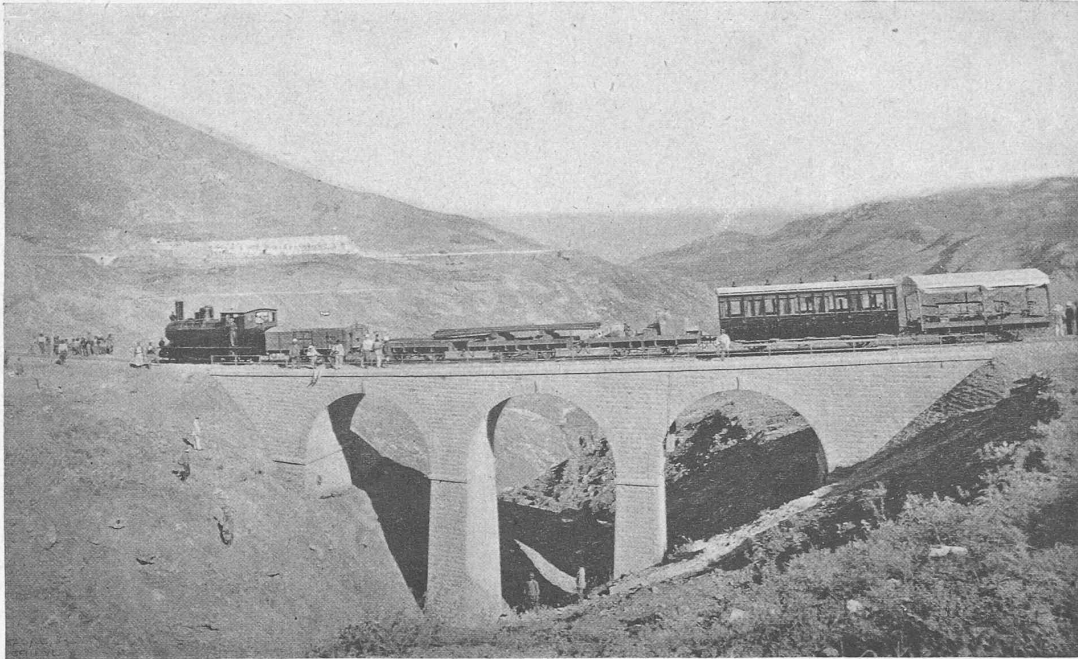


Fig. 25. Viadukt bei Chan Murad mit Probezug.

## Beirut-Damaskus.

### Kombinierte Adhäsions- und Zahnradbahn.

Von Roman Abt.

#### IV. (Schluss.)

##### Wagen für Personen und Güter.

Die Personenwagen I. und II. Klasse und sämtliche Güterwagen sind zweiachsig. Die Wagen III. Klasse dreiachsig, diese mit Radialstellung nach System *Rechtler*. Alle Wagen besitzen Spindel- und automatische Vakuumbremse, mit vier eisernen Bremsklötzen.

Der durch Fig. 25 dargestellte Probezug über dem Viadukte zeigt sämtliche Wagentypen. Weder äusserlich noch innerlich enthalten dieselben besondere Eigentümlichkeiten oder Abweichungen von der allgemeinen Bauart und Ausstattung solcher Wagen.

Der anfängliche Bestand an Wagen ist folgender:

10 Personenwagen mit 12 Sitzen I. Klasse, 16 Sitzen II. Kl. und 8,6 t Tara;

7 Personenwagen mit 40 Sitzen II. Klasse und 8,8 t Tara;  
18 Personenwagen III. Klasse mit 50 Sitzen und 8,5 t Tara.

Dieselben enthalten zusammen:

120	Sitze	I. Klasse
440	„	II. „
900	„	III. „

Zusammen 1460 Sitze oder also 10 Sitze pro Kilometer Bahn.

Ferner:

11	Gepäckwagen	von 6,5 t Tara,
66	geschlossene Güterwagen	„ 5,9 „ „
108	offene Kastenwagen	„ 4,9 „ „
26	Plattformwagen	„ 4,3 „ „

Zus. 211 Stück mit je 10 t Tragkraft, im ganzen also 2110 t Tragkraft, was nahezu 15 t pro Kilometer Bahn ausmacht.

#### Stationsanlagen, Remisen und Werkstätten.

Im allgemeinen sind die Hochbauten recht schmuck nach europäischem Muster durchgeführt, so besonders in Beirut und Damaskus. Fig. 26 giebt davon ein kleines Bild. In Anbetracht der raschen Entwicklung des Verkehrs könnte höchstens das Bedenken auftreten, dass speciell bei der Anlage der Stationen vielleicht etwas zu sparsam vorgegangen wurde, dass infolge dessen in nicht zu ferner Zeit — und dann mit bedeutenden Kosten — da und dort sich eine Erweiterung als dringend nötig herausstellen dürfte.

Angesichts der centralen Lage und dann auch mit Rücksicht auf die projektierte Abzweigung der Bahn nach dem Norden ist auf der Station Muallakah die Anlage einer grösseren Reparaturwerkstätte und das Centraldepot vorgesehen (Fig. 27). Schon jetzt befindet sich dort eine grössere Lokomotivremise zur Aufnahme der wechselnden kombinierten und gewöhnlichen Maschinen.

Zur Zeit befindet sich die Reparaturwerkstätte in Beirut, freilich für eine so bedeutende Gebirgsbahn noch recht dürftig ausgestattet. Für Bahnen dieser Art kann die Wichtigkeit gewisser Einrichtungen zur Erhaltung eines ungestörten und billigen Betriebes nicht genug hervorgehoben werden. Mit dem ersten Spatenstiche sollte auch die Anlage einer wohlstudierten Reparaturwerkstätte und Remise begonnen und so befördert werden, dass sie mit Anknüpfung der ersten Lokomotive völlig betriebsfähig dasteht.

Als allgemeine Disposition ist dabei anzustreben, dass Remisen, Werkstätte und Magazin nahe beisammen und durch Weichen, Schiebbühne oder Drehscheibe bequem beidbar sind.

In der Lokomotivremise soll eine genügende Anzahl möglichst geräumiger, beidseitig durch bequeme Stiegen zugänglicher Putzgruben vorhanden sein. Auf einen prompten Wasserabzug, auf die Möglichkeit die Gruben rein zu halten, ist besondere Sorgfalt zu verwenden.

Zwei besonders günstig gelegene Gruben verbinden wir durch einen Querkanal, legen darin ein Geleise und stellen darauf einen Apparat, wie ihn die Fig. 28 und 29