

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 6

Artikel: Neuerungen an Compound-Locomotiven
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10225>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

dafür, dass der Bundesrath in dieser Frage ohne Noth eine Competenz für sich in Anspruch genommen, die er nicht besitzt.

In der nun folgenden freien Discussion ergreift vorerst Herr Baudirector *Wüest* das Wort. Er gibt einige Ergänzungen bezüglich der factischen Verhältnisse in Luzern. Der bisher bestandene Bahnhof wurde 1857 erbaut, als wir noch kein Baugesetz hatten; die jetzt ausgeführten Vergrößerungen sind dem bestehenden Baugesetze gemäss in gleiche Linie mit einem Neubau zu stellen und es war deshalb die Stadtbehörde verpflichtet, zu verlangen, dass hierbei die baupolizeilichen Vorschriften beachtet werden.

In der Hauptfrage geht er mit Herrn Dr. *Weibel* einig und findet, der Bundesrath sei verpflichtet, die Baugesetze der Cantone zu achten, da ein gleichartiges eidgenössisches Gesetz nicht existirt.

Die baupolizeilichen Vorschriften sind nur im Interesse des öffentlichen Wohles aufgestellt und es kann unmöglich in der Absicht des Gesetzgebers gelegen haben, die Eisenbahnen von der Beobachtung derselben zu dispensiren. Insbesondere ist die Vorschrift des Massivbaues für Städte eine absolute Nothwendigkeit und es kann jedenfalls nicht angehen, dass der Bundesrath den Eisenbahnen gestatte, durch Nichtbeachtung dieser Vorschrift die Brandfackel mitten in die Städte zu tragen. Diese Vorschrift kann nicht auf gleiche Linie gestellt werden mit einer, localen Anschauungen entspringenen, Vorschrift, wie die berührte Verordnung der Basler

Behörden über Sonntagsheiligung, denn diese Bauvorschrift existirt überall, weil sie eine Lebensbedingung der Städte ausdrückt, und dies kann der Bundesrath nicht ignoriren.

Schadloshaltung durch eine Entschädigungsforderung ist eine Unmöglichkeit, da der Holzbau vollständig ausserhalb der Voraussetzungen unseres Baugesetzes liegt. — Doppeltes Recht wird durch die Entscheidung des Bundesrathes wirklich eingeführt, denn die Rücksichten, die hier massgebend sind, sind für alle Bauten die gleichen, es sind die Rücksichten für das öffentliche Wohl und diese sollten eben für alle massgebend sein.

Es betheiligten sich noch drei weitere Redner an der Discussion und wir wollen hier nur noch das Votum des Herrn Ingenieur *Largin* speciell hervorheben, welches betonte, dass die Vereinheitlichung der Vorschriften für den *Hochbau* der Eisenbahnen zu Unzukömmlichkeiten führen *müsse*; die einzelnen Baugesetze sind überall der Ausfluss der localen Bedürfnisse, Material und Bauart müssen sich nach den localen Verhältnissen richten; diesem allem kann aber nicht mehr Rechnung getragen werden, wenn alles unter einen Hut gebracht wird.

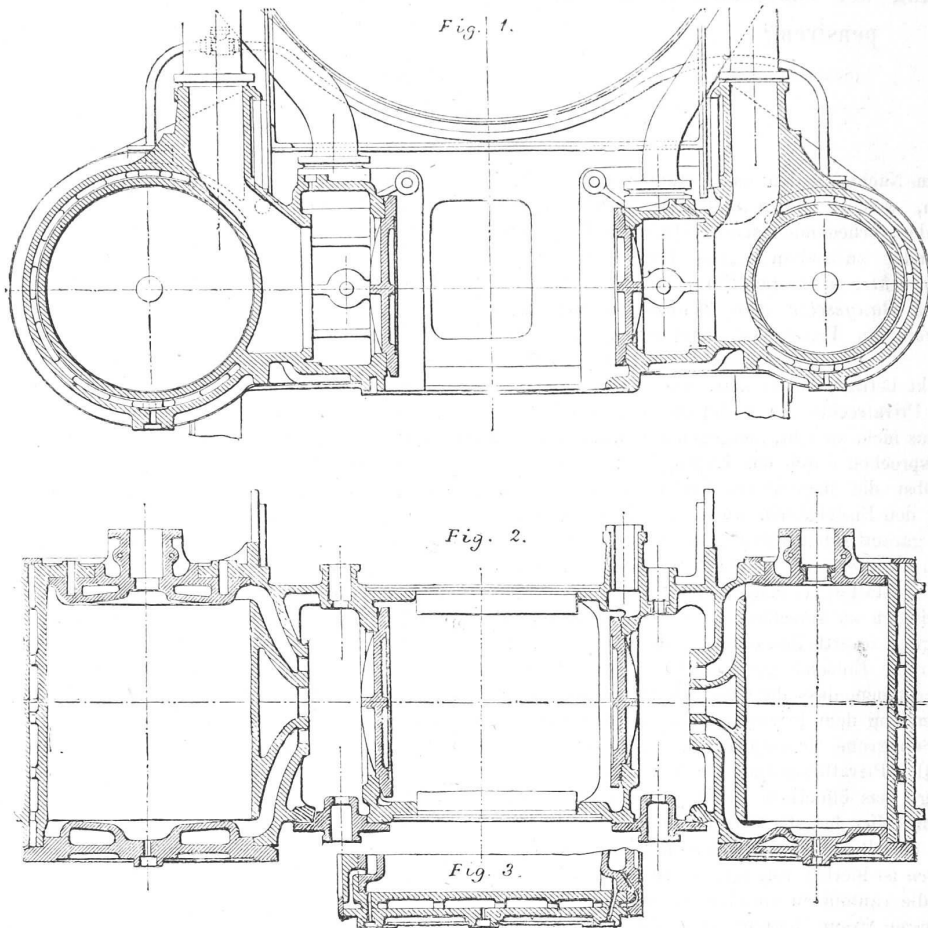
St...n.

Neuerungen an Compound-Locomotiven.

Herr Ingenieur A. Mallet in Paris, dessen Compound-Locomotiven in Bd. XIII, Nr. 24 und 25 unserer Zeitschrift beschrieben sind, hat an denselben eine Verbesserung angebracht, die darauf hinzielt, der durch die Expansion verursachten Abkühlung der Cylinderwände entgegen zu wirken, indem er die beiden Cylinder mit einer Dampfschicht umgibt. Wir entnehmen die bezügliche Anordnung einer im „Engineering“ erschienenen Darstellung und Beschreibung.

Fig. 1 stellt einen Verticalschnitt und Fig. 2 den durch die

Cylinderaxen geführten Horizontalschnitt dar, während durch Fig. 3 ein Längsschnitt des unteren Theiles des grossen Cylinders gegeben wird. Der letztere zeigt die Verbindung der cylindrischen Umhüllungsflächen mit dem Cylinderboden, sowie die Anordnung der Reinigungshähne. Der grosse Cylinder hat einen Durchmesser von 600 mm, der kleine einen solchen von 420 mm, der Kolbenhub beträgt 600 mm. Die Umhüllungsräume werden durch die in Fig. 1 angegebenen Zuleitungsrohre direct vom Kessel aus mit Dampf gespiesen und das sich bildende Condensationswasser wird durch einen besondern Purgirhahn abgelassen.



Masstab 1 : 20.

Vorteilhaft erschiene es, wenn dieses sich jedenfalls reichlich bildende Condensationswasser nicht verloren ginge, sondern durch eine besondere Pumpe wieder dem Kessel zugeführt werden könnte. Denn abgesehen davon, dass eine derartige selbstthätige Vorrichtung jedem anderen von der Aufmerksamkeit des Locomotivführers abhängenden Apparate vorzuziehen wäre, liegt schon in der Zurückführung dieses Wassers von hoher Temperatur ein nicht zu unterschätzender Vortheil.

Zur Controle der Locomotivkessel.

Von R. Abt.

VI. Periodische Kesselprüfungen.

Die projectirte *Verordnung über die technische Einheit im schweizer. Eisenbahnwesen* schreibt in ihrer Redaction nach dem Protocoll der Conferenz des Eisenbahndepartements und der Bahngesellschaften vom 2. Februar 1881 vor:

„§ 57. *Periodische Kesselproben.* Die erste Probe eines jeden