

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 25

Inhaltsverzeichnis

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: 15.05.2025

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

INHALT: Heissdampf-Tenderlokomotive der S.B.B. — Einrichtungen zur Verschärfung der Streckensignale. — Arbeiter-Kolonie der Aktien-Gesellschaft der Eisen- und Stahlwerke vorm. Georg Fischer, Schaffhausen. — Shedbau in Eisenbeton der Druckerei B. Schwabe & Cie., Basel. — Die Schweizerische Ostalpenbahn. — Vom Hauenstein-Basistunnel. — Miscellanea: Eidg. Landeshydrographie. Schweiz. Bundesbahnen. Eidg. Technische Hochschule. Monatsausweis über die Arbeiten am Lötsch-

berg-tunnel. Monatsausweis über die Arbeiten am Grenchenberg-tunnel. Drahtseilbahn St. Moritz-Chantarella sur Chaunt. Internat. Rheinregulierung. — Nekrologie: Hans Sieber. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Tafel 66 bis 69: Arbeiter-Kolonie der Aktien-Gesellschaft der Eisen- und Stahlwerke vorm. Georg Fischer, Schaffhausen.

Band 58.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 25.

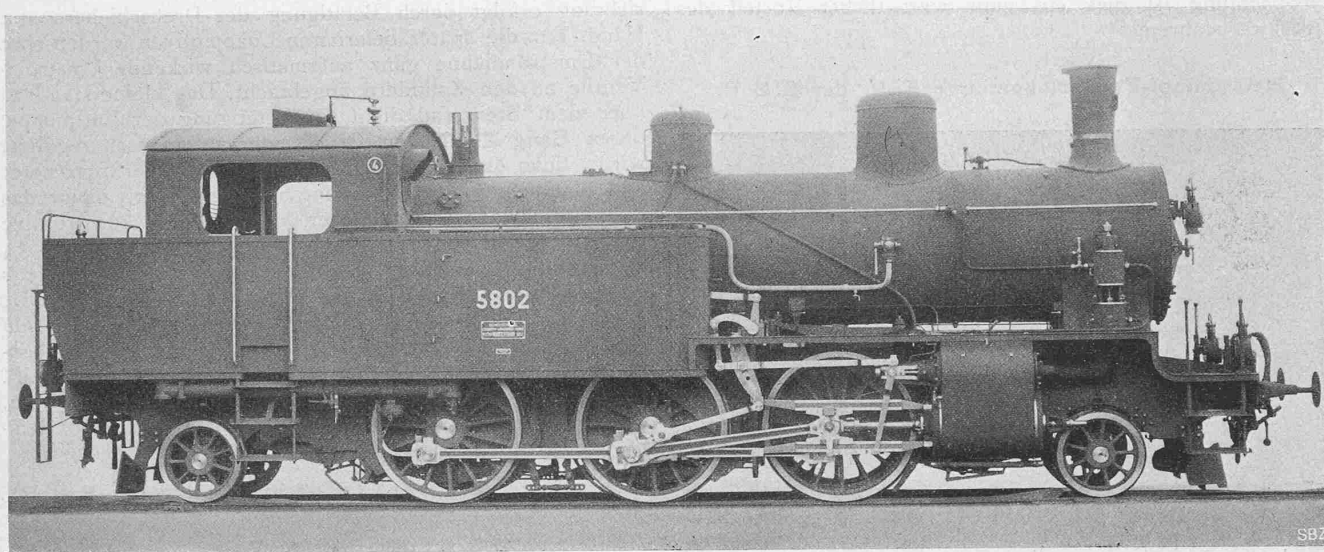


Abb. 2. Ansicht der Heissdampf-Tenderlokomotive Serie Eb $\frac{3}{5}$ der S.B.B., gebaut von der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.

Heissdampf-Tenderlokomotive Eb $\frac{3}{5}$ der S. B. B.

Die Eigentümlichkeiten des dichten und für den Betrieb mancherorts ungünstigen schweizerischen Eisenbahnnetzes liessen es den S. B. B. wünschbar erscheinen, neben den neuen, mit Schlepptender versehenen Lokomotivtypen A $\frac{3}{5}$ ¹⁾, B $\frac{3}{4}$ ²⁾ und C $\frac{4}{5}$ ³⁾ noch über einen weiteren leistungsfähigen Typ von allgemeiner Verwendbarkeit verfügen zu können, der sowohl für schwere Züge als Vorspannmaschine auf kürzeren Bergstrecken eine hohe Zugkraft entwickeln, als auch zur einspännigen Führung von Schnell- und Personenzügen auf nicht zu langen Strecken eine genügende Geschwindigkeit entwickeln könnte. Ueberdies sollte die Lokomotive auch im Pendelbetrieb verwendet werden können, ohne jeweils abgedreht werden zu müssen; sie sollte also gleich gut vorwärts wie rückwärts laufen können.

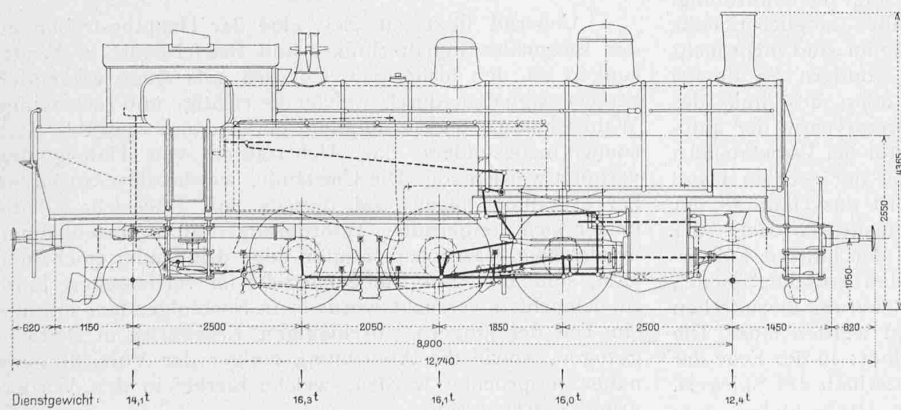


Abb. 1. Typenskizze der Tenderlokomotive Serie Eb $\frac{3}{5}$. — Masstab 1:100.

Ein solches „Mädchen für Alles“ (man entschuldige den Ausdruck) ist nun geschaffen worden unter Zugrundelegung der Bauart der sich vorzüglich bewährenden Heiss-

¹⁾ Dargestellt in Bd. LIII, S. 45. ²⁾ Band L, S. 55. ³⁾ Bd. XLVI, S. 205 und Bd. LIII, S. 48.

dampf-Lokomotive B $\frac{3}{4}$, mit Weglassung des Tenders und Anfügung einer hintern Laufachse, wie der Typenskizze Abbildung 1 und der Seitenansicht Abbildung 2 zu entnehmen. Die Maschine ist dadurch hinsichtlich der Radstände fast genau symmetrisch zur mittlern, der Triebachse geworden. Trieb- und hintere Kuppelachse sind fest gelagert, die vordere Kuppelachse ist mit der benachbarten Laufachse zu einem kombinierten Drehgestell vereinigt, wie bei der normalen B $\frac{3}{4}$ Heissdampf-Lokomotive. Die hintere Laufachse ist als Adam-Achse ausgeführt; die Zentrierung erfolgt durch Einwirkung der Tragfederbelastung auf die keilförmigen Gleitflächen. Die Seitenausläge der vordern Lauf-, der Kuppel- und der hintern Laufachse betragen je 50, 20 und 65 mm nach einer Seite.

Von der B $\frac{3}{4}$ Lokomotive unterscheidet sich die neue Eb $\frac{3}{5}$ Maschine, abgesehen von der einer Tenderlokomotive eigenen Ausbildung der Wasser- und Kohlenbehälter, eigentlich nur durch die Anordnung der Bedienungs-Apparate im Führerstand, die durch die Forderungen des Rückwärtsfahrens bedingt sind. Die Hauptdaten der Lokomotive sind der Tabelle auf Seite 334 zu entnehmen.

Während bei den Ec $\frac{4}{6}$ Lokomotiven der Thunersee-Bahn¹⁾ Umsteuerung, Bremsventile, Leerlauf-Vorrichtung und Sandstreuer doppelt angeordnet wurden, da diese Lokomotiven stets im Pendelbetrieb zwischen Thun und Interlaken verkehren und nie gedreht werden, wurde bei den Eb $\frac{3}{5}$ Lokomotiven der S. B. B. von dieser Doppelanordnung abgesehen, da sie eine erhebliche Komplikation darstellt,

wobei zudem die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass in Fällen plötzlich auftretender Gefahr der Führer in der Aufregung die Umsteuerung nicht richtig handhabt, was verhängnisvoll werden könnte.

¹⁾ Beschrieben in Band LVII, Seite 257.