

Schafbergbahn. — Schiebebühnen.

307

station, auf der 1361 m hohen Schafbergalm eine Ausweiche mit Haltestelle.

Der Oberbau besteht aus Eisenquerschwellen von 35 kg, Laufschiene von 21·8 kg/m und Abtscher 2teiliger Zahnstange; der gesamte Oberbau wiegt etwa 138·5 kg/m. In Steigungen bis zu 80‰, die nur in ganz kurzen Längen am Anfang der Bahn vorhanden sind, ist die Zahnstange einteilig, daher das Oberbaugewicht entsprechend geringer.

Der Betrieb erfolgt mit Dampflokomotiven von 17·5 t Dienstgewicht und 2 Zahntriebrädern. Von den Personenwagen ist einer 2achsiger mit 20 Sitzplätzen und 2·2 t Gewicht; 3 Wagen haben 2 zweiachsige Drehgestelle, je 60 Sitzplätze und ein Eigen-gewicht von 6·4 t. Jeder Wagen hat ein Bremszahnrad.

Die Fahrgeschwindigkeit beträgt für Berg- und Talfahrt 8 km/Std. und 7 km/Std.; die Aufenthalte in den Ausweichen eingerechnet dauert die Bergfahrt etwa 1 Stunde.

Die Bahn wurde im August 1893 dem Betrieb übergeben und ist Eigentum der Salzkammergutlokalbahn (s. d.).

Das Anlagekapital wird mit 1,800.000 K angegeben.

Dolezalek.

**Schaffner** s. Zugpersonal.

**Schaffnersitz** s. Bremsersitz u. Dienst-  
anteil.

**Schantungsbahn** (China) s. Bd. III, S. 195 ff. Nach der Eroberung von Tsingtau durch die Japaner im Oktober 1914 ist die S. von diesen mit Beschlag belegt und in Betrieb genommen. Ihr weiteres Schicksal hängt von dem Verlauf des Krieges ab. Betriebsergebnisse werden nicht mehr veröffentlicht.

**Schatzalbahn** s. Bergbahnen.

**Scheibensignale** s. Signalwesen.

**Scheiteltunnel** s. Tunnelbau.

**Schiebebühnen** (*traversers, travelling-plat-forms; chariots transbordeur, pont roulant; carrelli trasbordatore, carri di servizio*).

Allgemeines. Eine S. ist ein senkrecht zu seiner Längsrichtung verschiebbares fahrbares Gleisstück. Sie kreuzt eine Gruppe paralleler Aufstellungsgleise und ermöglicht Eisenbahn-fahrzeugen, von einem oder mehreren Zufahrtsgleisen aus auf jedes beliebige Gleis der Gruppe zu gelangen und umgekehrt, von jedem Auf-stellungsgleis das oder die mit den Zufahrtsgleisen häufig identischen Abfahrtgleise zu erreichen oder endlich auch von einem Auf-stellungsgleis auf ein anderes zu gelangen. Die S. dienen demnach, wie man kurz sagen kann, der Verbindung paralleler Gleise, im Gegen-

satz zur Drehscheibe, die die Verbindung radialer Gleise vermittelt.

Die raumersparende Wirkung der S. bei erheblicher Anzahl der Aufstellungsgleise ist aus dem Vergleich der Abb. 178 u. 179 leicht zu erkennen; die Weichenstraße liefert an sich dieselben Verbindungsmöglichkeiten, aber die von der „Gleisharfe“ bedeckte Grundfläche übertrifft bei weitem die des ganzen oder halben Schiebebühnenfeldes; die Hälfte braucht nur in Betracht gezogen zu werden, wenn die S. nach beiden Seiten die Aufstellungsgleise bedient und man bei gleicher Leichtigkeit des Verkehrs demnach zweier Weichenstraßen be-dürfte. Die raumersparende Wirkung tritt umso-weniger hervor, je geringer die Zahl der Gleise ist, um schließlich von den höheren Kosten der S. gegenüber denen weniger Weichen ab-gelöst zu werden. Und noch in einem Fall kann sie ausscheiden, wenn nämlich die nutz-bare Aufstellungsgrundfläche nicht, wie in Abb. 178 u. 179 angenommen, notwendig eine rechteckige Gestalt zu haben braucht, sondern auch die außerhalb des Rechtecks gelegenen Gleisstücke, soweit sie bereits den erforderlichen Abstand voneinander aufweisen, zur Aufstellung benutzt werden können. Da nun das Rechteck die Grundform der Gebäude ist, so ergeben sich aus dieser kurzen Betrachtung sofort als Hauptanwendungsgebiete der S. Lokomotiv-schuppen und Werkstättengebäude für Loko-motiven und Wagen von genau oder wesent-lich rechteckigem Grundriß oder endlich Werk-stättenhöfe zwischen rechteckigen Gebäuden, sämtlich bei einer nicht zu geringen Zahl von Aufstellungsgleisen. Wagenschuppen scheiden hier aus, da die Wagenzüge des Betriebs nicht in ihre Einzelfahrzeuge aufgelöst werden, sondern geschlossen bleiben, und S. für ganze Züge oder selbst nur Zugteile nicht nur un-erschwinglich teuer sein, sondern auch mit ihrer gewaltigen Grundfläche die raumersparende Wirkung gegenüber der Weichenstraße oder -gruppe von Haus aus vermissen lassen würden.

Absolut genommen ist der durch das Schiebe-bühnenfeld der nutzbaren Grundfläche ent-zogene Platz naturgemäß immerhin bedeutend, und die S. ist deshalb nicht allein ein Beför-derungsmittel nur für Einzelfahrzeuge (beim Lokomotivschuppen Lokomotive und Tender als Einheit betrachtet), sondern sie wird auch noch in ihrer Länge dem jeweiligen besonderen Zweck angepaßt, wodurch sie gleichzeitig möglichst leicht und billig in Anschaffung und Betrieb wird. Ausführlicher gesagt wird man lange S. (von etwa 20 m Länge) nur für Lokomotivschuppen, wo sie die längsten Loko-

20\*