

1. Fahrbare Verköstigungsstationen;
2. Sanitätsrüstwagen;
3. mobile Labezüge.

In Frankreich unterscheidet man 3 Arten von Lazarettzügen: solche für Schwerverwundete mit fester Lazaretteinrichtung, solche für Leichtverwundete, die aber noch liegend reisen müssen, und Behelfszüge für Verwundete, die sitzen können.

Jeder Lazarettzug besteht aus 16 Wagen, die 200 oder 400 Mann fassen, je nachdem, ob sie sitzend oder liegend zu befördern sind. Insgesamt stehen etwa 250 Züge in Verwendung.

Der Zug für Schwerverwundete besteht aus 16 Wagen, die z. T. Durchgang und Übergangsbrücken besitzen. 8 Wagen sind zum Verwundetentransport bestimmt. Von den 8 Wagen, die nicht zum Krankentransport bestimmt sind, enthält einer die Apotheke und den Operationsraum, einer die Küche und den Ofen zum Verbrennen der gebrauchten Verbandstoffe, einer die Vorräte an Wäsche u. s. w. Ein Wagen dient den beiden Ärzten, einer dem Pflegepersonal als Wohnung.

Garlik.

San Salvatore-Bahn, Drahtseilbahn, die von Lugano (Vorstadt Paradiso) auf den 909 m ü. M. liegenden Monte Salvatore führt. Mittels der Bahn wird bei einer wagrechten Länge von 1524 m, einer geneigten Länge von 1651 m und einer größten Steigung von 60 % eine absolute Höhe von 601·6 m erklommen. Das Gleis besteht aus 95 mm hohen Schienen und hat 1 m Spurweite. Die Schwellen sind von Eisen und in einem gemauerten Fundament verankert. In der Mitte sind 2 Zahnlamellen System Abt angebracht, in die das Zahnrad eingreift, wenn der Wagen zum Stillstand zu bringen ist.

Genau in der Mitte der Bahn befindet sich die Station Pazallo. An ihr begegnen einander der aufwärts und abwärts fahrende Wagen; sie stellen sich genau nebeneinander und die Reisenden steigen von einem Wagen in den andern um. Das Drahtseil aus Tiegelgußstahl ist 1650 m lang.

In der Mittelstation befindet sich der elektrische Motor, der mit Dreiphasen-Wechselstrom von 400 Volt Spannung und 46 Perioden betrieben wird, und die Dampfmaschine, die ihn nötigenfalls ersetzt.

Das Bremsen und das Anhalten der Wagen wird vom Maschinisten von der Mittelstation aus besorgt. Im Fall des Bedarfs kann der Schaffner im Wagen die Fallbremse lösen, die den Wagen, indem sie auf die Zahnstange wirkt, sofort zum Stehen bringt. Sollte das Drahtseil reißen, so wirkt die Fallbremse automatisch. Zur Regelung der Geschwindigkeit befindet sich außerdem im Maschinenhaus ein Regler, der automatisch auf eine Bremse wirkt. Ein Distanzanzeiger gibt dem Maschinisten jederzeit zu erkennen, an welcher Stelle die beiden Wagen sich befinden.

Die Bahn ist seit 1890 im Betrieb. Sie hat Ende 1913 im ganzen 650.290 Fr. oder 393.877 Fr. f. d. km gekostet. 1912 wurden 67.720 Personen befördert, 96.331 Fr. vereinahmt und 55.705 Fr. verausgabt. *Dietler.*

Sao Thomé. Die portugiesische Insel, nahe dem Äquator, südwestlich von Kamerun gelegen, besitzt 21 km Bahnen von 75 cm Spurweite, die als Kleinbahnen anzusehen sind. Durch kgl. Verordnung vom 20. März 1906 wurde der Bau einer 40 km langen Staatsbahn vom Hafen Anna de Chaves nach San Sebastian genehmigt. Vollendet ist die Strecke bis Trinidad und von Cruzeira nach Abbade.

Die Pflanzungen haben meist eigene schmalspurige Bahnen, einige bis zu 150 km Betriebslänge.

Der Gouverneur Botto Machado plant den Bau der Strecken von Monte Café und Lemos nach Magdalena und vom Hafen entlang der Küste nach Norden, sowie eine Querbahn durch die Insel nach San Miguel im Südwesten.

Die Lokomotiven der Staatsbahn sind deutsches Erzeugnis. *Baltzer.*

Sardinische Eisenbahnen s. Italienische Eisenbahnen.

Sattelschienen, Schienen, deren Querschnitt aus dem Kopf und 2 nach auswärts gerichteten Schenkeln besteht.

Die S. wurde von W. Barlow 1849 erfunden und hatte wegen des anfänglichen guten Verhaltens, trotzdem die Stoßverbindung schwer auszuführen war, ausgebreitete Anwendung. In der Folge traten bei stärkerer Abnutzung des Schienenkopfes Spaltungen in diesem auf, so daß die S. nicht mehr in den Hauptgleisen belassen werden konnten und bald außer Gebrauch gesetzt wurden.

Über S. s. auch Haarman, Das Eisenbahngleis, Leipzig 1891, S. 64.

Schachtbau s. Tunnelbau.

Schadenverhütungsprämien s. Prämien.

Schädliche Neigung (schädliche Steigung) s. Neigungsverhältnisse.

Schafbergbahn. Von St. Wolfgang (544 m ü. M.) am Abersee, an der Grenze von Oberösterreich und Salzburg, führt eine eingleisige reine Zahnbahn nach Bauart Abt mit 1·0 m Spurweite, 80 m und 100 m Krümmungshalbmesser, 255‰ größter und 44‰ kleinster Steigung auf den 1780 m hohen Schafberg und endigt etwas unter dem Gipfel auf 1732 m ü. M., so daß bei 5·7 km wagrechter Länge 1188 m erstiegen werden.

Etwa in halber Bahnlänge auf 1015 m ü. M. befindet sich eine Ausweiche und Wasser-