

# Z11-Z14

## DAMPFLOKOMOTIVE



Die Neubaulokomotiven Z11-Z14 tragen die Hauptlast des Verkehrs auf der Schafbergbahn. Die moderne Technik hat sich weitgehend bewährt und zeigt, dass der Dampfbetrieb noch längst kein Relikt vergangener Epochen ist.

Nach einer Marktumfrage bestand Mitte der 80er Jahre ursprünglich ein Bedarf von rund sechs neuen Dampflokomotiven. Ausschlaggebend war eine Umfrage, wonach 79% der Kunden den Dampfbetrieb bevorzugten. Eine Grundanforderung war der Einmannbetrieb bzw. die Entlastung des Lokführers von der Doppelaufgabe „Fahren und Heizen“. Dies ließ sich nur mit Ölfeuerung und mechanisch angetriebener Speisepumpe für das Kesselwasser erreichen. Für die betriebliche Sicherheit sorgt die Sicherheitsfahrtschaltung (SIFA).

Letztlich wurden vier ölbefeuerte Dampflokomotiven mit je zwei Vorstellwagen in Auftrag gegeben. Während die Z11 samt modernen Vorstellwagen im Jahr 1992 in grün geliefert wurden, kamen die nachfolgenden Fahrzeuge Z12-Z14 in schwarz mit roten Vorstellwagen zur Schafbergbahn. Die Neubauloks haben mittlerweile eine Neulackierung im SKGB rubinrot.

### Technische Daten

<b>Hersteller</b>	SLM Winterthur
<b>Baujahr</b>	Z11: 1992; Z12-Z14: 1995
<b>Achsfolge</b>	21'zz
<b>Frühere Fahrzeugnummern</b>	Z11: 999.201; Z12-Z14: 999.202-204;
<b>Zug- und Stoßvorrichtung</b>	Steck
<b>Zugbeeinflussung</b>	Hasler Teloc 2200
<b>Zahnradsystem</b>	Abt
<b>Spurweite</b>	1.000 mm
<b>Länge über Puffer</b>	6.260 mm
<b>Fahrzeughöhe</b>	3.230 mm
<b>Fahrzeugbreite</b>	2.200 mm
<b>Gesamtgewicht</b>	16.270 kg
<b>Leermasse</b>	13.300 kg
<b>Drehzapfenabstand</b>	-
<b>Achsstand</b>	2.070 mm
<b>Achslast</b>	3.325 kg
<b>Laufachse</b>	Bisselachse
<b>Raddurchmesser</b>	705 mm
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	12 km/h
<b>Brennstoffvorrat</b>	0,55 m <sup>3</sup>
<b>Wasser im Kessel</b>	1,2 m <sup>3</sup>
<b>Wasservorrat</b>	1,3 m <sup>3</sup>
<b>Heißdampflokomotive</b>	330 kW
<b>Betriebsdruck Kessel</b>	16 bar
<b>Ölfeuerung</b>	Sonvico
<b>Übersetzung</b>	2,3:1
<b>Äußere Steuerung</b>	Heusinger
<b>Betriebsbremse</b>	Riggenbach'sche Gegendruckbremse
<b>Mechanische Anhaltebremsen</b>	System I: - Klotzbremse auf Lok - Bremsen auf Vorstellwagen - Federspeicher, mit Druckluft gelöst  System II: - Getriebe-Bandbremse auf Lok - Handspindelbetätigung