

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 3/4 (1884)
Heft: 15

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: 17.05.2025

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

INHALT: Die stärkste Locomotive der Welt. Ein Vergleich. — Ponts polytétraonaux portatifs de portée, largeur et résistance variables, système Alfredo Cottrau. — Zur Frage der Einführung von Glockensignalen auf den schweizerischen Eisenbahnen. Von A. Bächtold, Telegraphen-Inspector der Gotthardbahn. — Miscellanea: Wasserbauten im Aargau. Eisenbahn-Oberbau-Constructionen des Stahlwerkes zu Osnabrück.

Die gesetzliche Einführung des metrischen Systems in England. Déplacement de la verticale. Stadtbahn in Paris. Schmalspurbahn Porlezza-Menaggio. — Literatur: Theorie elastischer Körper. — Concurrenzen: Concurrenz zur Gewinnung von Entwürfen für eine ökonomische Verkehrsverbindung der Usine de Serrières mit dem Schienenstrang der „Suisse Occidentale“. — Stellenvermittlung.

Die stärkste Locomotive der Welt.

Ein Vergleich.

Unter diesem Titel brachte vor einiger Zeit die amerikanische Fachschrift „*Railroad Gazette*“ eine Notiz über eine Maschine, welche in den Werkstätten des *Central Pacific Railroad* in *Sacramento* gebaut wird.

Diese Locomotive, von ihrem Erbauer „*El Gobernador*“ getauft, ist zum Betriebe der ziemlich steilen Uebergänge der *Sierra Nevada* bestimmt. Sie besteht aus der eigentlichen Maschine und einem Schlepptender. Die erstere hat fünf gekuppelte Achsen, mit einem festen Radstande von 5970 mm, und ein zweiachsiges Vordergestell; ruht somit auf 14 Rädern. Der Durchmesser der Triebräder beträgt 1440 mm.

Die Länge des Rostes ist 3200 mm, diejenige der Siedrohre 3650 mm.

Die beiden Dampfcylinder, welche den „*Gobernador*“ treiben, haben 532 mm Bohrung und 915 mm Kolbenhub.

Sämmtliche Vorräthe an Wasser und Kohlen sind auf dem Schlepptender untergebracht, der auf zwei dreiachsigen Untergestellen ruht. Locomotive und Tender zusammen haben also nicht weniger als 26 Räder und, von Puffer zu Puffer gemessen, eine Länge von 19950 mm.

Das Adhäsionsgewicht der fünf Triebachsen beträgt 58 t, weitere 8 t ruhen auf dem Vordergestell, sodass die eigentliche Maschine 66 t wiegt.

Der Tender hat ein Leergewicht von 23 t; er kann 13,5 t Wasser und 4,5 t Kohlen

fassen und wiegt daher voll ausgerüstet . 41 t. Das Dienstgewicht der ganzen Locomotive beträgt demnach 107 t.

Die grösste Steigung, welche diese Maschine zu überwinden hat, ist 22 ‰, und es soll hier die Fahrgeschwindigkeit noch 13 km pro Stunde erreichen.

Die Erbauer dieser Maschine schreiben ihr eine Bruttozugkraft von 14690 kg zu, welche namentlich durch eine ganz vorzügliche Steuerung erzielt werden soll. Diese soll es nämlich ermöglichen, dass trotz des üblichen Dampfdruckes im Kessel der mittlere Arbeitsdruck in den Cylindern 8,80 kg pro cm² beträgt. In Europa rechnet man allgemein nicht über 6,50 kg.

Bei einer Locomotive, und erst recht bei einer Bergmaschine, ist die Zugkraft aber nicht nur von der Stärke der Dampfmaschine, sondern auch von der Adhäsion zwischen Triebädern und Schienen abhängig. Im practischen Betriebe ist man trotz der verschiedensten Theorien doch darüber einig, dass auf Nebenlinien der Adhäsionscoefficient bei ganz günstigem Wetter zu 1/5 angenommen werden darf, dass er auch auf Hauptbahnen für gewöhnlich 1/6 beträgt, dass man aber im Gebirge wohl daran thut, ihn nicht höher als 1/7 vorzusetzen.

Diese Wahrnehmungen dürften auch für Nordamerika gelten; denn in keinem Lande werden so viele Züge mit zwei und drei Locomotiven über die Gebirge befördert, wie gerade dort.

Von diesem Standpunkte aus betrachtet, hat „*El Gobernador*“ eine Bruttozugkraft von

$$\frac{58000}{7} = 8286 \text{ kg,}$$

während umgekehrt die vermuthete Zugkraft von 14690 kg einen Adhäsionscoefficienten von 1/4 voraussetzen würde.

Eine zuverlässige Zugkraft von 8286 kg ist nun aber durchaus nichts Aussergewöhnliches, ja sie erscheint sogar sehr bescheiden, sobald man jenen Theil davon in Abzug bringt, welcher zur Eigenbewegung dieses riesigen Motors absorbiert wird.

In Anbetracht der grossen Zahl Triebäder, sowie des fast 6 m betragenden festen Radstandes dürften 15 kg Widerstand pro Tonne Maschinengewicht nicht übertrieben sein. Für den Tender setzen wir bloss 3 kg pro Tonne.

Auf 22 Promille Steigung bedarf hiernach diese Locomotive zur eigenen Fortbewegung einer Zugkraft von

$$\begin{aligned} 66 \times [15 + 22] &= 2442 \text{ kg} \\ 41 \times [3 + 22] &= 1025 \text{ „} \\ &3467 \text{ kg.} \end{aligned}$$

Zur Beförderung des Zuges verbleiben dann noch

$$8286 - 3467 = 4819 \text{ kg}$$

was, 3 kg Widerstand pro t Wagengewicht vorausgesetzt, einem Gewichte von

$$\frac{4819}{[3 + 22]} = 192,76 \text{ t}$$

entspricht.

Director *A. Schneider* lässt gegenwärtig für die *Harzbahn* nach dem Systeme *Abt* eine Anzahl Locomotiven bauen, die, was Grösse anbetrifft, mit dem „*Gobernador*“ freilich nicht concurriren können, ihm aber, was Stärke anbelangt, bedeutend überlegen sind.

Die *Abt'schen* Locomotiven sind Doppelmaschinen, jedoch mit einem gemeinschaftlichen Kessel und ohne Schlepptender. Von den zwei Cylinderpaaren treibt das eine die Adhäsionsräder und arbeitet ununterbrochen fort, auf kleinen wie auf grossen Steigungen. Die beiden andern Cylinder werden nur auf den hohen Steigungen von 50 bis 60 Promille in Thätigkeit gesetzt. Sie treiben zwei Zahnräder, die sich in einer, in der Bahnaxe gelegenen, Zahnstange abwickeln und dadurch der ganzen Maschine eine hohe, zuverlässige und von allen Witterungseinflüssen unabhängige Zugkraft verleihen.

Die *Harzbahn*-Maschinen haben sechs Triebäder von 1250 mm Durchmesser, mit einem steifen Radstande von 3 m. Der hintere Theil der Maschine ruht ausserdem auf einer Bisselachse, wodurch der gesammte Radstand auf 5400 mm gebracht wird. Die ganze Maschine misst zwischen den Puffern 10 m. Sämmtliche Vorräthe, 5 m³ Speisewasser und 2,5 t Steinkohlen sind auf der Maschine selber untergebracht und zwar zum grössern Theile über der Laufachse, so dass deren Abnahme das nützliche Adhäsionsgewicht so zu sagen gar nicht beeinflusst.

Dasselbe beträgt 42 t. Es kann demnach die Locomotive, 1/7 Adhäsionscoefficient vorausgesetzt, vermöge ihrer Achsenbelastung bereits eine Zugkraft von

$$\frac{42000}{7} = 6000 \text{ kg}$$

ausüben.

Auf der Zahnstange kommt aber dieser Kraft noch eine weitere von 6000 kg zu Hülfe, so dass die Maschine nunmehr mit einer totalen Zugkraft von 12000 kg arbeiten kann.

Diesen Werthen entspricht auch die Dimensionirung der Cylinder. Jene zu den Adhäsionsrädern haben 450 mm Bohrung und 600 mm Kolbenhub. Nach der üblichen Formel

$$W = \frac{p l d^2}{D}$$

worin:

p = mittlerer Arbeitsdruck = 6,5 kg

l = Kolbenhub = 60 cm

d = Cylinderdurchmesser = 45

D = Triebandr Durchmesser = 125

bedeutet, berechnet sich der ohne Ueberanstrengung zu überwindende Widerstand zu 6318 kg.

Für den Zahnradmechanismus sind die betreffenden Abmessungen: