

Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 179 (1900)

Artikel: Vierzylinder-Compound-Locomotive der Gotthardbahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-374234>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.12.2025

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

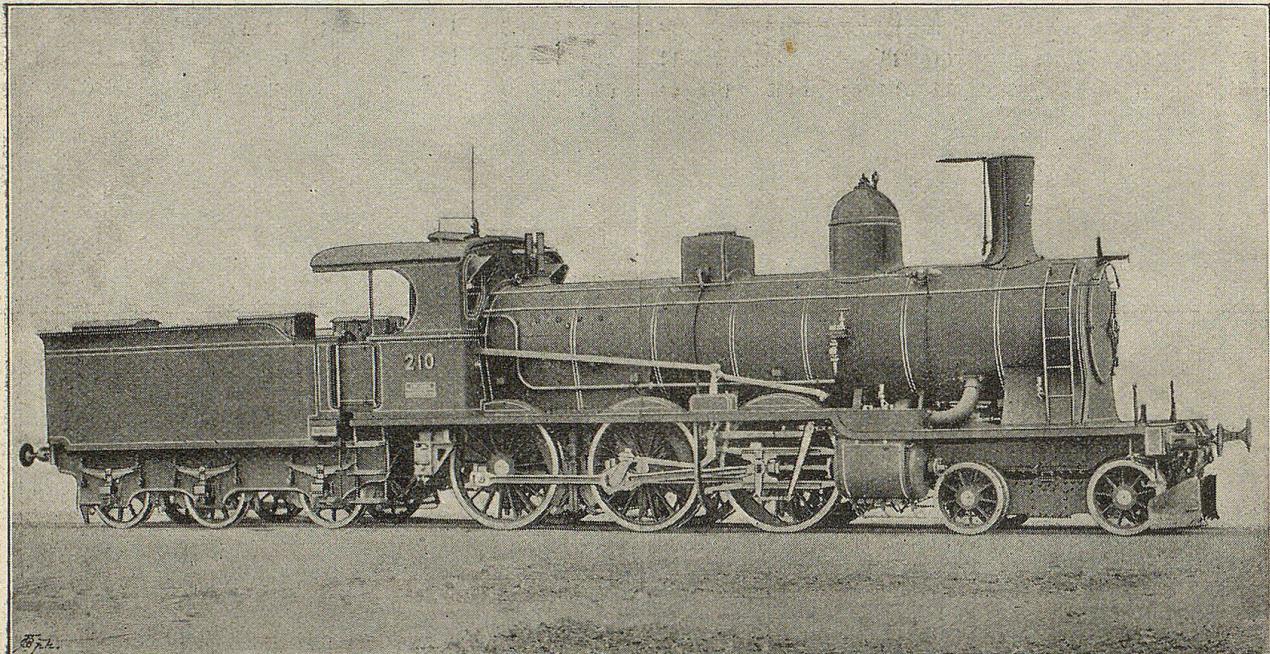
Antrag, sodass nunmehr die Bauplatzfrage endgültig entschieden war und im Herbst 1896 mit der Fundamentierung und Aufführung des Gebäudes nach dem im März 1893 vorgelegenen zweiten Projekte begonnen werden konnte, mit welcher Arbeit Herr Baumeister Glauser in Bern betraut wurde.

Vor der Auffstellung der Pläne wurden noch eine Anzahl der besteingerichteten Archiv- und Bibliothekgebäude des In- und Auslandes durch Delegirte besucht, um die Fortschritte, welche in neuerer Zeit in Bezug auf feuersichere und zweckmässige Kon-

struktion solcher Bauten zu Tage getreten sind, berücksichtigen und verwerthen zu können.

Das nun der Vollendung entgegengehende Gebäude enthält einen Mittelbau zur Aufnahme der Bureaux der beiden Verwaltungen und der Wohnung des Hauswärts. Rechts schließt sich der Flügel für die Landesbibliothek und links derjenige für das Staatsarchiv an. Die äusseren Dimensionen des Gebäudes betragen: Länge außen 59,26 Meter, Flügelbreite 15,26, Breite des Mittelbaus 18,80, Höhe im Mittel 20 Meter, Kubikinhalt 19,925 Kubikmeter.

Viercylinder-Compound-Locomotive der Gotthardbahn.



Die grossartigen Wandlungen im Verkehrsleben, welche die letzten Jahrzehnte gebracht haben und das fortwährende Verlangen nach noch besserer und schnellerer Förderung des reisenden Publikums veranlaßten die Direction der Gotthardbahn, eine Locomotive konstruiren zu lassen, welche auf der Steilrampe grössere Lasten mit möglichst hoher Geschwindigkeit ohne Vorspann bewältigen kann und so das schon längst an der Spitze der Alpenbahnen mar- schirende Unternehmen noch konkurrenzfähiger zu machen.

Im Jahre 1894 wurde dann vom Maschinenmeister der Gotthardbahn und den Konstrukteuren der Schweiz. Locomotivfabrik Winterthur eine solche Riesenmaschine entworfen und ausgeführt, welche im Thal Züge von 200 bis 250 Tonnen mit einer Geschwindigkeit bis auf 90 Km. per Stunde und auf den Steilrampen Erstfeld-Göschenen und Biasca-Airolo Züge von ca. 120 Tonnen mit 40 Km. befördert. Die Probefahrten mit dieser Locomotive, welche wir dem Leser hier im Bilde vorführen, ergaben sehr be-

friedigende Resultate und heute fahren auf dieser Bahn über 20 solcher Maschinen, von denen jede ca. 120,000 Fr. kostet.

Die Maschine, welche zu den stärksten der Welt gehört, hat 3 gekuppelte Achsen und ein 2 achsiges Bogie; Heizfläche des Kessels 165 m², Rostfläche ca. 2,5 m²; von den 4 Zylindern sind 2, sog. Hochdruckzylinder, innerhalb des Rahmen angeordnet, dieselben arbeiten auf die gekröpften vordere Triebachse, die andern beiden außerhalb angeordneten auf die mittlere Triebachse, und zwar so, dass links und rechts die Kurbeln unter 180° versetzt sind, sodass die hin und her gehenden Massen ausbalancirt werden; deshalb läuft auch die Maschine, welche bei der Probefahrt über 100 Km. per Stunde mache, sehr ruhig. Kohlenverbrauch der Maschine bei starker Beanspruchnahme auf den Steilrampen, bis zu 1000 Pferdestärken, gegen 600 Kilo per Stunde. Gewicht der Locomotive im Dienst 65,000 Kilo, 3 achsiger Tender mit 18 m³ Wasser und 5000 Kilo Kohlen ca. 38,000 Kilo, also zusammen 103,000 Kilo.