

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 2

Artikel: Winterthur-Singen-Kreuzlingen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1914>

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: 10.01.2026

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

Rampe pour tout le train	123 ^t	35 ^k	4300 ^k
Traction des wagons	84	4,21	354
du tender	12	6,21	74
de la machine (résistance au mouvement)	27	0,75	20
Courbes, air, rigidité du train, etc. pour tout le train	123	2	246
Effort total développé sur les rails			4994 ^k
l'adhérence est donc utilisée seulement au			
$\frac{4,994}{27000^e}$ soit au $\frac{1}{5,4^e}$			

au lieu du $\frac{1}{5,1^e}$ déduit du calcul ci-dessus.

Enfin, pour terminer ces considérations, examinons l'influence de l'erreur que nous signalons sur le calcul de la *rampe limite* qu'une machine peut gravir en se remorquant seule.

M. Brüll, dans une étude sur les locomotives à marchandises du Nord, publiée dans les mémoires de la Société des ingénieurs civils (17^e année), calcule comme suit la rampe limite de la machine à 4 cylindres pesant 59^t,700 et exerçant un effort de traction de 7^t,932, en admettant que cet effort est de 8^k par tonne, dont 3 dûs aux courbes:

$$i = \frac{7,932}{59,700} = 0,008, \text{ d'où } i = 0^m,124.$$

Sans discuter les coefficients admis, remarquons que l'effort de traction, par tonne, prenant son point d'appui sur les rails, est de 3^k,85 seulement, dont 0,85 pour la résistance au roulement des roues de 1^m,065 de diamètre, donc

$$i = \frac{7,932}{59,700} = 0,00385, \text{ d'où } i = 0^m,128,$$

soit une augmentation de 0^m,004 de rampe.

De même pour la petite machine à marchandises de 23 tonnes avec tender de 16 tonnes, et dont l'effort de traction est de 2^t,520, M. Brüll trouve 0,057 pour rampe limite, tandis que cette rampe, tirée de l'équation (roues de 1^m,26, de diamètre):

$$16 \times (8+i) + 23(3,72+i) = 2^t,520$$

est de 0^m,061.

La note qui précède depuis plusieurs années dans nos cartons, nous a été récemment remise en mémoire par des recherches que nous avions à faire sur l'adhérence de machines que nous étions appelés à mettre en service, et sa publication ne nous paraît pas avoir perdu de son opportunité, car l'erreur qu'elle signale, continue à être commise par les divers auteurs que nous avons consultés, même par MM. Vuillemin, Guébhard et Dieudonné dans leurs mémoires sur la résistance des trains et la puissance des machines.

Seul, à notre connaissance, M. Couche dans son grand ouvrage, *Voie, matériel roulant et exploitation technique des chemins de fer* (tome II, page 255) reconnaît que „l'effort de traction d'une locomotive excède l'effort tangentiel développé sur les rails de la force qui mesure les résistances extérieures de la machine, c'est-à-dire de la résistance du mécanisme depuis les pistons jusqu'à l'essieu moteur“, ce qui toutefois n'est pas encore suffisamment précis, „mais“, ajoute-t-il, „en négligeant cette correction on ne fait qu'aggraver un peu la condition relative à l'adhérence, ce qui n'a aucun inconvénient.“

Tel est aussi notre avis, cependant il nous paraît qu'au point de vue théorique et expérimental on ne doit pas perdre de vue, ainsi qu'on le fait généralement, les exemples cités le prouvent, que *les résistances intérieures d'une locomotive, y compris le frottement des fusées des essieux moteurs où couplés dans leurs coussinets, ne consomment pas d'adhérence.*

(Annales du Génie civil.)

* * *

Winterthur - Singen - Kreuzlingen. Eisenbahnviaduct bei Ossingen. (Tab. II.) Der gegenwärtig im Bau begriffene Eisenbahnviaduct über die Thur bei Ossingen überbrückt eine Gesamtlänge von 330 Metern, zwischen den beiden Landfesten gemessen. Diese Gesammt-Lichtweite ist durch 4 Zwischenpfeiler in 5 symmetrisch angeordnete Öffnungen abgetheilt und zwar in 2 Aussenöffnungen von je 57 Meter und in 3 Mittelloffnungen von je 72 Meter Länge. Die 4 Zwischenpfeiler sind, wie der ganze Oberbau des Viaducts, aus Schmiedeisen und ruhen auf Steinpostumenten, welche bis zu einer Höhe von 32 Meter unter Schienenunterkante heraufgeführt sind.

Der Oberbau besteht aus 2 Haupttragwänden, welche continuirlich über die ganze Brücke sich erstrecken. Sie sind als engmaschige Fachwerksträger konstruiert und haben eine Höhe von ca. 7 Meter. Die Fahrbahn ist für ein Geleise bestimmt

und liegt zwischen den Hauptträgern und ca. 1 Meter unterhalb der oberen Gurtungen, so dass die letzteren gleichsam das Geländer für die Fahrbahn bilden und falls einer Entgleisung den Zug vor Hinabstürzen in das Thal schützen. Dem entsprechend und wegen der nötigen Stabilität des Oberbaues gegen Windstöße ist die Entfernung der Hauptträger zu 4,4 Meter festgesetzt worden.

Die beiden Tragwände sind durch 99 Querträger und Querverbindungen in Abständen von normal 3,5 Meter (über den Pfeilern von nur 1,750 Meter) mit einander verbunden und die Wände der Hauptträger in diesen Stellen ihrer ganzen Höhe nach gegenseitig ausgesteift. Die Querträger selbst bilden wiederum die Unterstützung und den Anschluss für die Schwellenträger, welche in zwei um 1,8 Meter von einander entfernten continuirlichen Strängen längs der ganzen Brücke angeordnet sind und als Auflage für die hölzernen Querschwellen dienen. In horizontalem Sinne sind die Tragwände durch ein oberes und ein unteres Windkreuzsystem gegenseitig verbunden. Seitlich der Brücke ist ihrer ganzen Länge nach ein Fusssteg so angelegt, dass auf der Brücke beschäftigtes Dienstpersonal einem anfahrenden Zug leicht ausweichen und auf den Fussgängerpfad gelangen kann.

Die Pfeiler sind ganz aus Schmiedeisen hergestellt und bestehen aus je 4, jederzeit nach Innen zugänglichen Blechröhren, welche vermittelst Flantschen aus geschweißten L-Ringen zusammengesetzt sind. Diese 4 so gebildeten Säulen stehen geneigt und sind durch Horizontal- und Vertical-Verbindungen und -Kreuze zu einem Ganzen verbunden. Die obere capitallartige Verkuppelung der Säulen ist bestimmt, die Auflagerung der Oberbau-Construction auf die Pfeiler vermittelst der Auflagerstühle zu bewerkstelligen.

Die Auflagerung der Brücke selbst auf die Pfeiler besteht aus je einem unteren und oberen Lagerstuhl, letzterer drehbar um einen dazwischenliegenden Stahlzylinder. Die Unterstühle selbst wieder liegen bei den beweglichen Auflagern auf Stahlpendeln, und ist dadurch eine stabile Beweglichkeit der Construction erzielt und den Anforderungen der Temperaturreinflüsse Rechnung getragen. Nur auf dem festen Auflager über einem der Mittelpfeiler ruht der Unterstuhl direct und fest auf einem dem Pfeilerkapitäl fest verbundenen Untersatz.

Die Eisenconstruction ist in den Werkstätten der Herren Gebrüder Decker in Cannstatt in Ausführung begriffen. Leider konnten wir Preis und Gewicht derselben nicht in Erfahrung bringen.

* * *

Befestigung der Bolzenmutter bei Schienen. Die Lock-Nut and Bolt Company von New-York (61 Broadway) fabrikt seit längerer Zeit einen Artikel, welcher uns im Wesentlichen durchaus nicht neu ist, aber seinen europäischen Doppelgänger mit amerikanischer Einfachheit überragt.

Wir meinen eine Feststellung der Mutter bei Laschenbolzen, welche in folgender Weise erzielt wird:

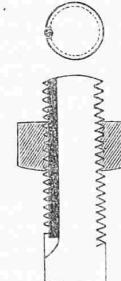


Fig. 3.

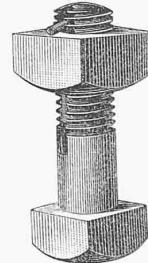


Fig. 4.

Ein zugespitzter Kupferkeil wird in einen kleinen senkrecht zum Gewinde eingefüchten Schlitz hineingelegt und darüber die Mutter eingeschraubt, wodurch sich das Gewinde auch in den Kupferkeil fest einschneidet. Ist die Mutter fest angezogen, so braucht der Kupferdraht nur ein wenig genietet zu werden, um jedes Losschrauben zu verhüten. Dadurch wird ein vollständiger Halt erzielt, ohne das Lösen der Laschenbolzen zu erschweren. An Einfachheit und Wohlfeilheit steht diese Anordnung keiner bisher bekannten nach und verdient wohl auch bei uns Beachtung.

* * *

Gezähne zu Probebohrungen. (Aus einem Vortrage von E. C. Clarke in dem Civil-Engineer's-Club of the Northwest.) Dem Ingenieur braucht man kaum von der Wünschbarkeit, ja