

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 12/13 (1880)
Heft: 1

Artikel: Locomotivstärke
Autor: Abt, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-8573>

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: 23.02.2026

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

vom Comite zu liefernden Festwein, ferner die Räume für die Untersuchung der Lebensmittel etc.

Die obige Schilderung der Fest- oder Wirtschaftslocalitäten mag nun ein annäherndes Bild darüber verschaffen, welche Gestaltung einerseits der Festplatz annimmt und wie anderseits die Lösung der auf neuer Grundlage stehenden Bewirthung der Festbesucher gedacht ist.

Die Erfahrung wird zeigen, ob ein solches Arrangement ferner möglich ist, oder ob man zum früheren Usus einer einheitlichen Festhütte zurückzukehren sich gezwungen sehen wird.

Über die andern Festlocalitäten und Einrichtungen ist noch Folgendes hinzuzufügen:

Der eigentliche Festplatz ist mit dem Hafendamme durch eine sechs Meter breite Brücke in Verbindung gesetzt. Auf ersterem ist eine Riesenfontaine erstellt, deren in allen Variationen hoch aufsteigende Wasserstrahlen des Nachts vermittelst electrischem Lichte beleuchtet werden sollen. Auch für den übrigen Theil des Festplatzes ist electrische Beleuchtung in Aussicht genommen und werden an verschiedenen Punkten 12 Jablochoff'sche Lampen in Function treten.

Was die Kosten aller dieser für das Fest benötigten Bauten anbetrifft, so müssen wir uns z. Z. auf Mittheilung des vom Baucomite aufgestellten und vom Organisationscomite genehmigten Budgets beschränken. Dagegen ist jetzt schon mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, dass die betreffenden Ansätze in keiner Weise überschritten werden.

Dieselben sind wie folgt angesetzt:

A. Concerthalle. Zimmerarbeiten laut Accord mit Herren Baur & Nabholz (NB. das Material bleibt Eigenthum des Uebernehmers)	Fr. 32 500
Planie des Platzes	" 1 500
Entfernung zweier Bootshäuser und Wiederaufstellen derselben nach beendigtem Feste	" 1 500
Eindeckung der Halle mit Asphaltapape	" 2 500
Stuhlung für das Concert	" 3 600
Gasleitung und Kandelaber	" 3 000
Decoration der Halle	" 6 000
Concurrenzpläne der Eisenconstruction, Bauleitung und Bureauauslagen	" 4 000
Fensterverkleidung mit bemalter Leinwand	" 1 000
Unvorhergesehenes	" 2 400
	Fr. 58 000
B. Bauten für Wirtschaftszwecke	
Speishütte auf dem Salzhausplatz	Fr. 11 000
Küche zur Tonhalle	" 2 000
Aborten	" 500
Betischung der Concerthalle	" 4 700
	" 18 200
C. Diverse andere Bauten	
Cassalocalitäten	Fr. 2 000
Barrieren	" 2 000
Taglöhne aller Art	" 1 000
	" 5 000
D. Decorationen des Festplatzes u. beim Bahnhofe	" 8 800
Total	Fr. 90 000

Bezüglich der Bestuhlung und Betischung der Concerthalle sei hier mitgetheilt, dass auf öffentliche Ausschreibung hin von der Firma Kronauer & Ludwig in Thalweil ein System erfunden wurde, nach welchem aus der Bestuhlung selbst in einfachster und zweckmässiger Weise die Betischung hergestellt werden kann.

Locomotivstärke.

Studie von R. Abt.

(Schluss.)

Was vorab die Ermittelung der Zugkraft und der Geschwindigkeit betrifft, welche in der Tabelle absichtlich als „zulässige“ bezeichnet sind, so füge ich bei, dass ich hiezu grössttentheils vorhandene Normirungen einzelner Bahnen für Zugsgewicht und Geschwindigkeit auf bestimmten Strecken benutzte, theils directe

Erkundigungen einzog, in ganz wenig Fällen auch bekannte Resultate von gleich gebauten Maschinen direct übertrug.

Zur Bestimmung der Zugkraft aus dem gegebenen Zuggewichte und der Bahn hätte strenge genommen die genaue Ermittelung sämmtlicher Widerstände gehört, entweder auf dem Wege der Rechnung oder noch besser durch directe Versuche. Dem Zwecke der heutigen Anregung unbeschadet, glaubte ich aber, mich dieser Genauigkeit begeben und angenähert setzen zu dürfen:

Den Steigungswiderstand = 1 kg pro Tonne und pro Mille.

Die Summe aller übrigen Widerstände = 8 kg pro Tonne Locomotiv- und Tendergewicht und = 4 kg pro Tonne Wagen gewicht.

Geichwohl kann ich mich des Wunsches nicht enthalten, es möchten die Zeitverhältnisse und guter Wille es ermöglichen, dass für eine Reihe von schweizerischen Bahnstrecken an Hand der heutigen Hülfsmittel die Widerstände für unser Rollmaterial, wie auch die wirklichen Zugkräfte unsrer Locomotiven ermittelt werden könnten.

§ 119 des Entwurfes der „technischen Einheit für die schweiz. Eisenbahnen“ bestimmt, dass:

auf Bahnen von über 20 km Länge vom Juni 1883 an jeder Personen- und gemischte Zug einen Apparat zur Controlirung der Maximalgeschwindigkeit führen soll. Darin liegt bereits ein kleiner Schritt, der zur weitern Ausbildung nicht nur den Gesellschaften, sondern auch dem Bunde zur Erreichung des angedeuteten Zielen empfohlen sein möge.

Es bedarf wohl kaum der Begründung, dass unter Zugkraft, wie Eingangs erwähnt, die totale Tangentialkraft am Umfange der Triebräder und nicht nur jene am Zughaken der Locomotive oder des Tenders verstanden werden kann.* Wenn nach unsren Geschäftsberichten das Locomotivgewicht auch scheinbar gratis befördert wird, so ermangeln anderseits die Tractionskosten nicht, solchen Irrthum aufzuklären und die Folgen klar zu legen, wenn eine Locomotive, wie z. B. am Rigi, 60—70% der Leistung zur eigenen Beförderung aufzehrt.

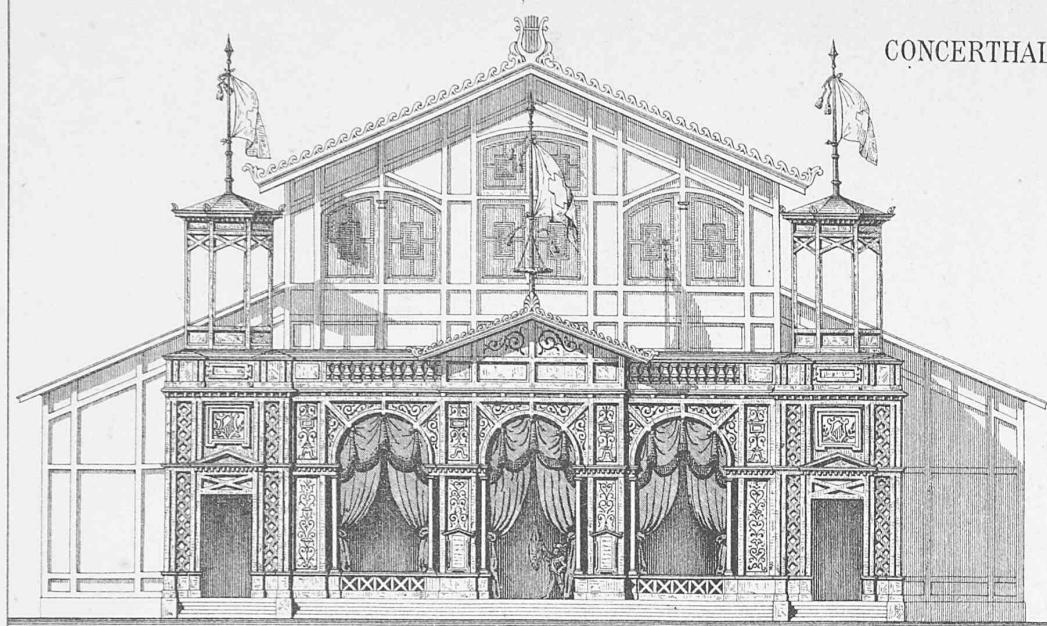
Namentlich möchte ich darauf hinweisen, dass es das Bestreben war, jene Leistungen in die Tabelle aufzunehmen, welche die Locomotiven auch unter ungünstigen Verhältnissen auf beliebig lange Strecken abzugeben im Stande sind, ohne dass es nötig wird, mit abnormalen Cylinderfüllungen, mit zu hoher Dampfspannung oder nur ganz vorzüglichem Brennstoffe zu arbeiten und ohne das Feuer ausserordentlich intensiv zu unterhalten.

Zum Unterschiede von ähnlichen Zusammenstellungen, welche mit Vorliebe die grössten zulässigen Leistungen aufführen, sind die hier erzielten Resultate also nur „normale“, wie sie sich hinsichtlich Reparaturen und Unterhalt der Locomotiven als die vortheilhaftesten herausstellen dürften, so dass auch abgesehen von der Reihe von Hülfsmitteln, welche einem guten Führer zu Gebote stehen, die Leistung seiner Maschine zu erhöhen, jede Locomotive im Stande ist, vorübergehend eine ansehnlich höhere Arbeit, als die verzeichnete, aufzuweisen.

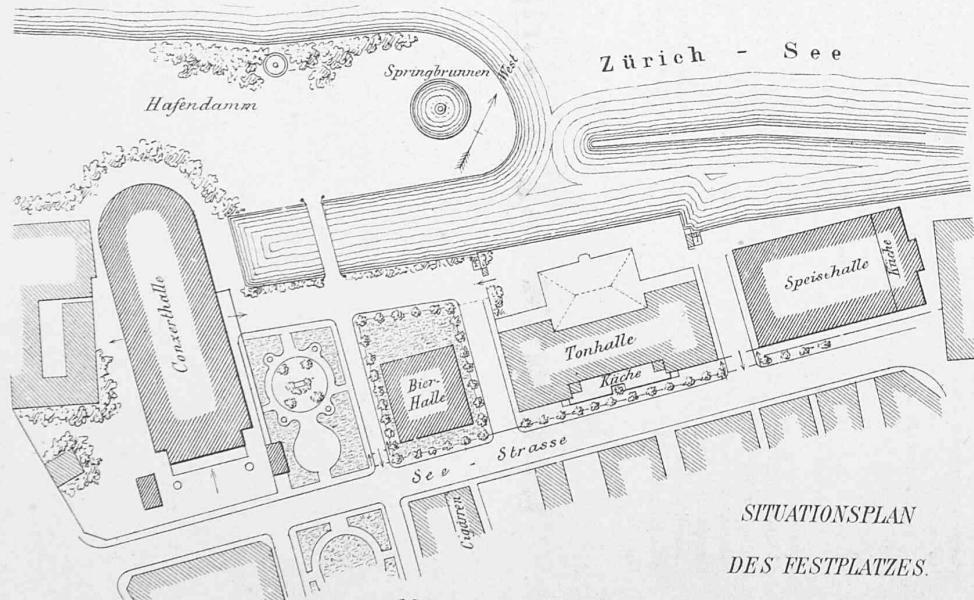
Was weiter die Ermittelung des Adhäsionsgewichtes betrifft, so wurde grundsätzlich nur das *minimale* berücksichtigt, so dass sich also die reine Tenderlocomotive nicht günstiger gestellt sieht, als die Locomotive mit Schlepptender. — Als kleinstes Adhäsionsgewicht aber wurde jenes betrachtet, welches die ausgerüstete Maschine bei normal gefülltem Kessel, aber leeren Wasser- und Kohlenreservoirs besitzt. Zwar kann geltend gemacht werden, dass bei Tendermaschinen die Abnahme des nützlichen Locomotivgewichtes in Folge der Dampfproduction im practischen Betriebe von wenig störendem Einflusse sei, wogegen anderseits nicht bestritten werden kann, dass der Betriebsbeamte zur Sicherheit so wie so ein gewisses Quantum Adhäsion als Ueberschuss annimmt, und dass dieser Ueberschuss bei Tendermaschinen, um wirklich sicher zu gehen, um den vorauszusehenden Abgang grösser gewählt werden muss, als bei Maschinen mit Schlepptender und constantem Adhäsionsgewicht. Endlich möge man sich auch daran nicht stossen, dass die Geschwindigkeiten

*) Selbst diese Annahme enthält noch eine Ungenauigkeit, indem ein nicht unerheblicher Theil der erzeugten Kraft zur Bewegung der eigentlichen Dampfmaschine verwendet wird, somit nicht mehr als Zugkraft auftreten kann.

FAÇADE.

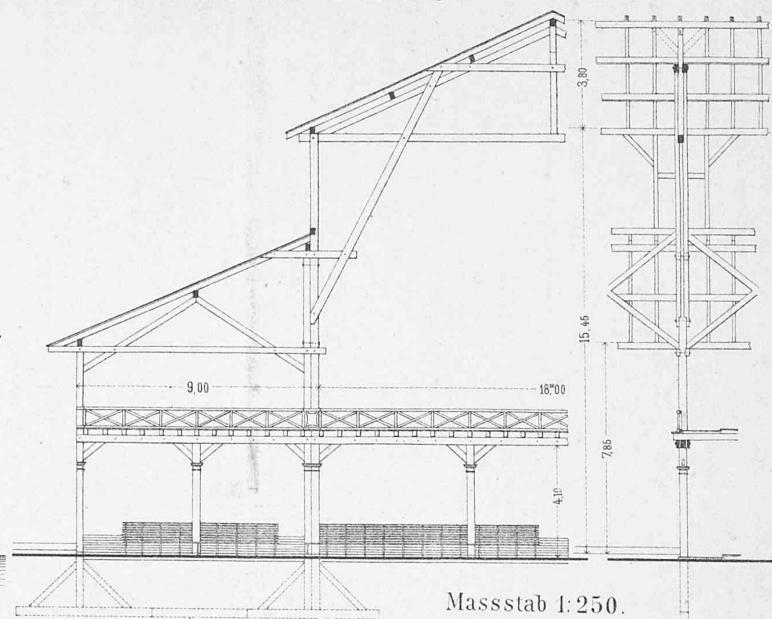


Massstab 1:250.



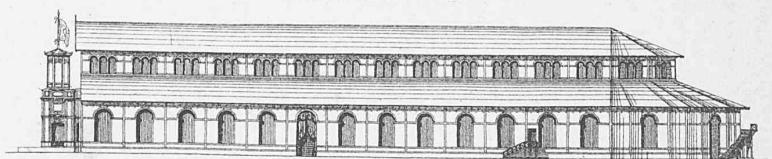
Massstab 1: 2500.

SCHNITT A-B.

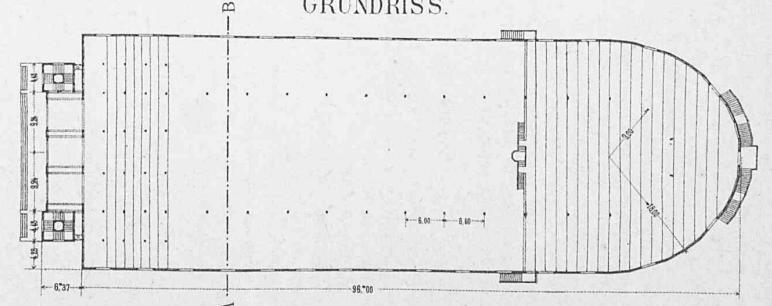


Massstab 1:250

SEITENANSICHT.



GRUNDRISS.



Massstab 1:1000.

Seite / page

2(3)

leer / vide / blank

Hauptverhältnisse der Locomotiven der Schweiz
Stand am 1. Januar 1880.

Eisenbahn	Serie	Anzahl Locomotiven	Mittlerer Ankauf- preis pro Locom.	Anzahl Triebachsen	Cylin- der- durch- messer	Kolben- hub	Cylin- der- volumen	Rost- fläche	Heizfläche			Gewicht		Zulässige		Locomotivstärken			Es entfallen Locomotivstärken auf:									
												Total im Dienst	Ad- häriend minim.	Zug- kraft	Ge- schwin- digkeit	Einer Ma- schine	Total der Serie	Total der Bahn	1000 Fr. Anschaf- fungs- kosten	Eine Trieb- achse	1 dm ³ Cylin- der- volumen	1 m ² Rost- fläche	1 m ² Heizfläche			1 Tonne		
									Fr.	mm	mm	dm ³	m ²	m ²	m ²	t	t	t	km									Total- gewicht
Vereinigte Schwei- zerbahnen	I	2	72 400	2	408	561	73,3	1,41	6,9	94,1	101,0	42,0	22,5	3,8	20	76,0	152,0		1,05	36,0	1,04	53,9	11,0	0,88	0,75	1,81	3,38	
	II	10	74 900	2	420	580	80,3	0,91	7,2	98,5	105,7	45,0	23,0	2,8	25	70,0	700,0		0,95	35,0	0,87	77,0	9,7	0,72	0,66	1,51	3,05	
	"	10	74 900	2	408	580	75,8	1,41	7,3	122,9	130,2	47,0	25,0	3,5	25	87,5	875,0		1,17	43,7	1,15	62,1	11,7	0,71	0,67	1,81	3,50	
	"	2	52 000	2	406	610	78,9	1,86	8,0	94,5	102,5	48,5	25,0	3,0	25	75,0	150,0		1,44	37,5	1,00	40,2	9,4	0,79	0,74	1,51	3,00	
	"	2	53 000	2	408	580	75,8	1,41	7,3	122,9	130,2	45,0	25,0	3,5	25	87,5	175,0		1,65	43,7	1,15	62,1	11,7	0,71	0,67	1,94	3,50	
	III	16	72 600	3	408	561	73,3	1,41	6,5	109,5	116,0	45,0	35,0	4,0	20	80,0	1280,0		1,12	26,6	1,09	56,9	12,3	0,73	0,69	1,77	2,30	
	IV	4	54 000	4	500	540	106,0	1,99	8,6	145,7	154,3	54,0	46,0	7,5	14	105,0	420,0		1,95	26,2	0,99	51,1	12,2	0,72	0,68	1,95	2,28	
	V	7	39 400	2	350	540	51,9	1,11	4,7	79,1	83,8	27,2	22,8	3,2	15	48,0	336,0		1,22	24,0	0,92	43,2	10,2	0,60	0,57	1,71	2,11	
Toggenburg B.	—	3	18 000	2	225	400	15,9	0,34	1,5	22,5	24,0	13,5	10,5	1,6	10	16,0	48,0		0,87	8,0	1,01	47,1	10,7	0,71	0,66	1,11	1,52	
	—	3	40 000	3	290	540	35,6	0,73	4,1	58,8	62,9	25,2	20,8	2,5	15	37,5	112,5	4248,5		0,94	12,5	1,05	51,4	9,2	0,71	0,69	1,41	1,80
Nationalbahn	A	12	59 200	3	420	600	83,1	1,60	7,5	86,3	93,8	41,0	24,0	2,5	25	62,5	187,5		1,06	20,8	0,75	38,1	8,3	0,72	0,67	1,52	2,60	
	B	4	59 000	3	420	600	83,1	1,60	7,5	89,9	97,4	41,0	24,0	3,5	18	63,0	189,0		1,07	21,0	0,75	39,4	8,4	0,70	0,65	1,54	2,63	
	C	2	48 000	3	340	500	45,4	1,07	5,4	57,7	63,1	30,0	26,0	3,0	14	42,0	126,0	502,5		0,87	14,0	0,93	39,3	7,8	0,73	0,67	1,40	1,62
Gotthardbahn	A	4	51 000	2	360	600	61,1	1,24	6,1	74,4	80,5	29,0	25,0	3,5	18	63,0	126,0		1,24	31,5	1,03	50,9	10,3	0,85	0,78	2,17	2,52	
	B	4	74 200	2	440	600	91,2	1,45	7,1	118,0	125,1	53,4	24,2	3,5	25	87,5	175,0		1,18	43,7	0,96	60,4	12,7	0,74	0,70	1,64	3,61	
	C	6	71 500	3	480	640	115,8	1,45	7,7	130,0	137,7	56,8	37,8	5,2	18	93,6	280,8	581,8		1,31	31,2	0,80	64,6	12,2	0,72	0,69	1,60	2,48
Tössthalbahn	—	3	51 500	3	360	600	61,1	1,20	6,0	67,3	73,3	34,0	28,0	3,2	18	57,6	172,8		1,12	19,2	0,94	48,0	9,6	0,86	0,79	1,70	2,06	
	—	2	45 000	3	380	600	68,0	1,31	6,0	74,0	80,0	35,5	29,4	3,5	18	63,0	189,0		1,40	21,0	0,93	55,7	10,5	0,85	0,79	1,79	2,14	
	—	1	30 300	2	320	540	43,4	1,00	5,3	80,6	85,9	26,0	21,5	3,0	12	36,0	72,0	433,8		1,15	18,0	0,83	36,0	6,8	0,45	0,42	1,39	1,71
Emmenthalbahn	—	2	43 000	3	340	500	45,4	1,08	5,4	57,7	63,1	30,4	24,9	2,5	18	45,0	90,0		1,05	15,0	0,99	41,7	8,4	0,78	0,71	1,48	1,81	
	—	1	—	2	200	300	9,4	0,34	2,0	22,7	24,7	10,0	7,9	1,4	10	14,0	14,0	104,0		—	7,0	1,49	41,2	7,0	0,61	0,56	1,40	1,77
Wädensweil - Einsiedeln	—	2	43 500	3	380	530	60,1	1,52	6,6	91,3	97,9	32,0	27,0	4,0	15	60,0	120,0	120,0		1,42	20,0	0,99	39,7	9,1	0,66	0,61	1,88	2,23
Specialbahnen																												
Uetlibergbahn	—	4	36 900	3	320	540	43,4	1,00	4,9	67,4	72,3	25,0	23,0	3,2	14	44,8	179,2	179,2		1,21	14,9	1,03	44,8	9,9	0,66	0,62	1,79	1,95
Arth-Rigi	—	1	50 000	3	290	450	30,7	1,00	3,0	38,5	41,5	21,8	20,8	2,8	12	33,6	33,6		0,67	11,2	1,10	33,6	11,2	0,87	0,80	1,54	1,60	
	—	5	50 000	1	300	500	35,4	1,00	5,8	42,2	48,0	17,0	39,2	5,6	6,5	36,4	182,0	215,6		0,73	36,4	1,03	36,4	6,3	0,86	0,78	2,10	0,93
Rorschach-Heiden	—	3	48 000	1	300	500	35,4	1,04	5,8	44,5	50,3	17,0	39,2	5,6	6,5	36,4	109,2	109,2		0,76	36,4	1,03	35,0	6,3	0,82	0,73	2,14	0,93
Vitznau-Rigi	—	6	31 700	1	270	400	22,9	0,90	2,9	36,7	39,6	14,5	37,8	5,4	5	27,0	162,0		0,85	27,0	0,85	30,0	9,3	0,74	0,68	1,86	0,70	
	—	4	39 000	1	270	400	22,9	0,90	2,9	55,5	58,4	14,5	37,8	5,4	5	27,0	108,0	270,0	0,69	27,0	0,85	30,0	9,3	0,49	0,47	1,86	0,70	
Appenzellerbahn	—	4	38 000	3	310	450	34,0	0,77	4,9	50,3	55,2	20,0	17,9	2,3	15	34,5	138,0	138,0		0,91	11,5	1,00	44,8	7,0	0,69	0,63	1,73	1,90
Lausanne - Echallens	—	1	23 700	2	300	460	32,5	0,60	2,5	27,5	30,0	12,5	11,0	1,2	12	14,4	14,4		0,61	7,2	0,44	24,0	5,9	0,52	0,48	1,15	1,31	
	—	2	19 500	2	204	360	11,8	0,42	2,3	17,8	20,1	8,5	7,1	0,9	12	10,8	21,6	36	0,56	5,4	0,92	25,7	4,8	0,61	0,54	1,28	1,52	
Rigi-Scheideck	—	3	35 000	3	290	450	30,7	0,70	4,5	38,3	42,8	18,6	14,7	2,1	10	21,0	63,0	63,0		0,60	7,0	0,68	30,0	5,0	0,55	0,49	1,13	1,43

	Tara	Netto	Totalgewicht
Zwischen A und B	24 000 t	12 000 t	36 000 t
" B " C	25 000	13 500	38 500
" C " D	42 000	20 000	62 000
" D " E	40 000	24 000	64 000
" E " F	30 000	15 000	45 000
" F " G	24 000	13 000	37 000

Für diese Transportgewichte wurden in bereits oben angegebener Weise die Zugwiderstände, für jede Richtung gesondert, ermittelt und über der Horizontalen des Längenprofils aufgetragen.

Da auf dem Gefälle der von der Schwere herrührende Widerstand negativ wird und in gleichem Sinne wie die Zugkraft wirkt, so konnte auf allen diesen Strecken nur die Differenz aus dem Reibungs- und Steigungswiderstand, und da wo letzterer grösser war, natürlich nichts aufgetragen werden; es zeigt in Folge dessen die Darstellung des Widerstandes aller Rückfahrten ein völlig anderes Bild, als jene der Hinfahrten.

In der dritten Figur endlich findet sich das Mittel aus den Widerständen der Hin- und Rückfahrt dargestellt. Als Maassstab wurde $0,5 \text{ mm} = 20 \text{ t}$ Widerstand angenommen. Die Bezeichnung der verschiedenen Gattungen von Transportwiderstand finden sich auf obiger Zeichnung angegeben. Allgemein bedeuten schraffierte Felder: Widerstand der todten Last, schwarze Felder: Widerstand der Nutzlast.

Von der Horizontalen ausgehend wurden die Widerstände in nachstehender Reihenfolge aufgetragen:

Locomotiven,
Personenwagen,
Personen,
Transit-Güterwagen,
Transit-Güter,
Local-Güterwagen,
Local-Güter.

Vor Allem springt das Verhältniss der schwarzen zu den schraffierten Flächen in die Augen, das Verhältniss des Widerstandes der Nutzlast zu demjenigen von Locomotive und Wagen, welches, wie die letzte Figur veranschaulicht, ziemlich genau $1/5$ beträgt.

Wenn, wie erwähnt, das Beispiel auch nur ein ideelles ist — in Wirklichkeit wurde es der Emmenthalbahn nachgebildet — so entsprechen doch tatsächlich die hier beobachteten Verhältnisse den Mittelwerthen unserer Bahnen. So sind nach der schweizerischen Eisenbahnstatistik von 100 nachgeföhrten Sitzplätzen durchschnittlich nur 30 besetzt. Auf jeden Sitzplatz entfallen im Mittel 210 kg Wagengewicht, somit auf jeden besetzten Sitzplatz 700 kg oder auf 1 t Personengewicht (eine Person = 75 kg) $9,3 \text{ t}$ Wagengewicht.

Etwas günstiger gestalten sich die Verhältnisse für den Güterverkehr. Hier werden im Mittel von 100 t Tragkraft 25 t ausgenutzt. Da diese nun durchschnittlich 10 t , das Taragewicht $5-6 \text{ t}$ beträgt, so kann, wie solches bei der Darstellung ge-

schehen, die Nutzlast zu ungefähr dem halben Brutto-Wagengewicht angenommen werden. Allein in diesen Verhältniszahlen ist erst das Locomotivgewicht, das ja vollständig tottes Gewicht ist, nicht berücksichtigt.

Nebenbei zeigt eine solche Darstellung also auch, welch' wichtige Rolle die gute Ausnutzung der Wagen einerseits und die Steigungsverhältnisse der Bahn anderseits für die Betriebskosten spielen. Wenn im durchgeföhrten Beispiele, wo die Maximalsteigung nur 10% beträgt, die Locomotiven dennoch schon 40% der ganzen Leistung für sich consumiren, um wie viel ungünstiger noch müssen sie sich auf Bahnen mit 25% Steigung und den eigentlichen Bergbahnen stellen. Freilich bedarf es auf der Thalfahrt solcher Bahnen dann keiner Arbeit, allein nur dadurch wird der Unterschied bei Weitem noch nicht ausgeglichen, wohl aber kommen dabei noch eigentlich neue Unkosten für Bremsen, Abnutzung und Allerlei hinzu.

Nach Figur 1, Hinfahrt, beziffert sich der höchste vor kommende Gesamtwiderstand des Jahres auf rund 2040 t . Auf jeden der 1500 Züge trifft es also ungefähr $1,4 \text{ t}$.

Da eine Maschine von $2,5 \text{ t}$ normaler Zugkraft zu Grunde gelegt wurde, so dürfte diese Ausnutzung als eine so günstige bezeichnet werden, wie sie leider selten vorkommt.

Für die Rückfahrt, Fig. 2, ist der höchste Widerstand nur 800 t , und der mittlere pro Zug $0,6 \text{ t}$.

Der Durchschnittswiderstand beider Richtungen aber beträgt, Fig. 3,

$$\frac{800}{1500} = 0,53 \text{ t.}$$

Wenn nun auf dieser Bahn mit einer mittlern Geschwindigkeit von 18 km pro Zeitstunde gefahren wurde, so erfordert der gesammte Transport, Hin- und Rückfahrt in einander gerechnet, eine mittlere Leistung von $800 \times 18 = 14400$ Locomotivstärken od. jeder Zug

$$\frac{14400}{1500} = 9,3.$$

Hievon absorbierte die Locomotive zur eigenen Fortbewegung rund 40% oder $3,44$ Locomotivstärken. Die Personen- und

Güterwagen ebenfalls 40% oder weitere $3,44$ Locomotivstärken und auf den Transport der Nutzlast entfallen blos $1,72$.

Haben also die Zugkraftkosten im Ganzen 26000 Fr. betragen, so wurden strenge genommen davon

auf die Beförderung der Maschine $\text{Fr. } 10400$
 " " " Wagen " 10400
 " " " der Personen u. Güter " 5200

verwendet.

Eine Locomotivstärke aber kostete:

$$\frac{26000}{2 \times 14400} = \text{rund Fr. } 0,90$$

oder Fr. 0,045 pro Kilometer. — Die Zugkraftkosten auf die einzelnen Posten vertheilt ergibt

	Total	pro Locomotivstärke
Besoldungen	Fr. 8 500	Fr. 0,29
Brennmaterial	" 12 500	" 0,44
Schmiermaterial	" 1 500	" 0,05
Unterhalt der Locomotiven	" 2 500	" 0,09
Verschiedenes	" 1 000	" 0,03

Obiger Werth des Brennmaterials von 12 500 Fr. entspricht einem Gewicht von rund 400 t, so dass sich pro Locomotivstärke und Kilometer ein Verbrauch von 0,7 kg ergibt.

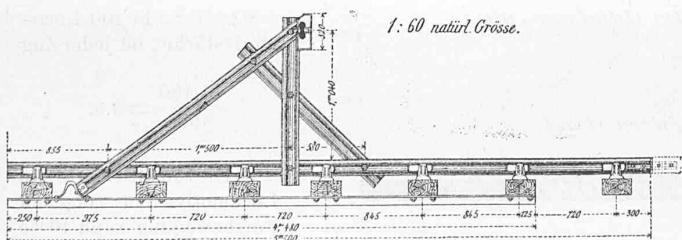
Werden in dieser Weise die Aufzeichnungen für die verschiedenen Bahnen durchgeführt, so sollten theoretisch ganz übereinstimmende Resultate erzielt werden. In Wirklichkeit aber sind gewisse Differenzen unvermeidlich. Greifen wir die einzigen Punkte: Brennmaterial und Heizung heraus, so ist schon durch diese allein eine Ungleichheit bedingt. Kommt ja Hr. Ingenieur J. A. Strupler in seinem vorzüglichen Berichte über die schweizerischen Dampfkessel im Jahre 1879* zu dem Resultate, dass einzig durch Verbesserung des Heizers der Betrieb einer Anlage hinsichtlich Brennmaterial sich um 36 % billiger stellen kann. Es gilt dies natürlich nicht minder von der Locomotivheizung. Ebenso kann es nicht gleichgültig sein, ob Kohlen mit einer Verdampfungskraft von nur 5 oder 9 l gebrannt, ob die Kessel alle Wochen oder alle Monate gereinigt werden, ob die Maschine nach einem zurückgelegten Wege von wenigen Kilometern wieder stationiren muss, etc.

Gerade solche Differenzen aber sind es, welche einen sichern Anhaltspunkt bilden in der Beurtheilung der Construction und der Wahl der Fahrzeuge, der Diensteinteilung u. s. w., mit einem Wort, von Personal und Material einer Bahn, zum Vergleiche unter sich und mit andern Unternehmungen, was ja ein Hauptzweck aller derartigen Aufzeichnungen ist.

Eiserne Stosswehr der Compagnie des Chemins de fer du Midi.

Von Emil Stötzer, Ingenieur in Salzburg.

Die weitgehendste Verwendung und grösstmögliche Ausnützung von Eisenbahn-Altmaterial ist wohl schon von jeder Eisenbahnverwaltung gebührend in Rechnung gezogen und dementsprechend auch schon mehr oder weniger auf dem Felde der Ersparnisse gewonnen worden. Wo das Sparen aber in wirklich anerkennenswerther Weise und, wir möchten sagen mit feinster Schattirung, betrieben wird, darüber gab die letzte Pariser Weltausstellung unzweifelhafte Aufschlüsse. Mit derselben noblesse, mit welcher der Franzose Milliarden dahingibt, vermag er auch den „ungerechtfertigten“ Centime zurückzuhalten, und da ist es, worin uns die Franzosen meistern können.



Diesen Eindruck haben wir in unverwischbaren Conturen von der Pariser Weltausstellung mitgenommen und in diesem Sinne sei auch die eiserne Stosswehr, wie sie bei der Compagnie des Chemins de fer du Midi durchweg in Verwendung ist, in beifolgender Zeichnung wiedergegeben. Diese höchst einfache, gefällige, ächt französischen Geschmack documentirende und gewiss auch eine weit grösvere Dauer versprechende Construction wird sicherlich von vielen Bahnbau-Ingenieuren den vielen Orts üblichen Stosswehren aus Holz mit vollstem Rechte vorgezogen werden.

* Siehe Nr. 19, Bd. XII der „Eisenbahn“.

Zudem erfordert die Herstellung derselben gar keine Erdarbeiten, und allfällig auftretende Reparaturen können nur von sehr geringem Umfange sein, indem sich dieselben nur auf etwa ausgeschlagene Schraubenbolzen ausdehnen werden. Eine allgemeine Abnutzung durch Rost liegt selbstredend in sehr weiter Ferne, zumal wenn dann und wann ein Oelfarbenanstrich vorgenommen wird.

Die Ausführung solcher Stosswehre aus doppelköpfigen Schienen, wie solche in Frankreich noch allgemein im Gebrauch sind, spricht demselben wohl am besten zu, doch unterliegt es auch keinen Schwierigkeiten, alte Vignol-Schienen hierzu zu verwenden.

Zu dem vorstehenden Modell wurden 2080 kg Eisen verwendet und die complete Aufstellung desselben erforderte blos einen Kostenaufwand von 325 Franken.

Bericht über die Arbeiten der Gotthardbahn im Mai 1880.

Grosser Gotthardtunnel. Laut dem officiellen Ausweis ist der Stand der Arbeiten im grossen Gotthardtunnel Ende Mai, verglichen mit demjenigen Ende des vorhergehenden Monates durch folgende Tabelle dargestellt:

Stand der Arbeiten	Göschenen		Airolo		Total	Durch Progr. verlangt l. Meter	Dif- ferenz z. Prog. u. Leist.			
	Ende		Ende							
	April	Mai	April	Mai						
Richtstollen . .	7744,7	7744,7	7167,7	7167,7	14 912,4	—	—			
Seitl. Ausweitung	7323,6	7443,1	6657,4	6789,8	14 232,9	—	—			
Sohlenschlitz . .	5589,0	5668,5	5546,1	5611,6	11 280,1	14 900	-3619,9			
Strosse	5150,8	5221,1	5010,5	5095,5	10 316,6	14 087	-3770,4			
Vollausbruch . .	4510,0	4570,0	4422,0	4520,0	9 090,0	—	—			
Deckengewölbe .	5849,0	5988,0	5605,5	5708,1	11 696,1	14 380	-2683,9			
Oestl. Widerlager	4489,0	4533,0	5073,5	5077,4	9 630,4	13 860	-4251,2			
Westl. "	4880,0	4880,0	4579,5	4708,5	9 588,5	—	—			
Sohlengewölbe .	62,0	62,0	—	—	62,0	—	—			
Tunnelcanal . .	4081,0	4081,0	4379,0	4429,0	8 510,0	13 780	5270,0			
Fertiger Tunnel .	4081,0	4081,0	4379,0	4429,0	8 510,0	—	—			

Daraus ist zu ersehen, dass der Arbeitsfortschritt im Berichtsmonat in der seitlichen Ausweitung geringer, in der Strosse etwas grösser und in den andern Diagrammtheilen nahezu gleich ist, wie im April. Auf der Göschenen Seite wurde im Sohlenschlitz ein neuer Angriffspunkt geschaffen und im untern Sohlenschlitz die Maschinenbohrung eingeführt.

Zufahrtslinien. Ueber die Arbeiten an denselben gibt die auf folgender Seite eingeschaltete Zusammenstellung Auskunft.

In Procenten des Voranschlags ausgedrückt beträgt demnach der mittlere Fortschritt der Erdarbeiten ($46 - 40^*$) = 6 %, der Mauerwerksarbeiten ($35 - 28^*$) = 7 % und diejenige der Tunnelarbeiten:

a) Für die Richtstollen (Fortsch. in lfd. Metern) $67 - 63^* = 4^*$

b) " " Ausweitung " " $51 - 47^* = 4^*$

c) " " Strosse " " $31 - 27^* = 4^*$

d) " " Gewölbe " " $9 - 6^* = 3^*$

e) " " Widerlager " " $6 - 4^* = 2^*$

Für Erd- und Mauerwerksarbeiten ist die Section Airolo-Biasca am meisten im Vorsprung, dann folgen die Sectionen: Flüelen-Göschenen, Cadenazzo-Pino, Immensee-Flüelen und Giubiasco-Lugano.

Punkto fortschrittlichen Standes der Tunnelarbeit nimmt für Richtstollen und Ausweitung die Section Immensee-Flüelen die Ehre des Tages für sich in Anspruch, während dieselbe für Strosse, Gewölbe und Widerlager der Section Flüelen-Göschenen zugesprochen werden muss.

Speciell auf die einzelnen Sectionen übergehend, kann folgendes bemerkt werden:

Immensee-Flüelen. Die Leistungen in Erdarbeiten und Mauerungsarbeiten im Loos I nahmen im Berichtsmonate beträchtlich zu. Die Station Immensee und die ganze Strecke zwischen 2,8 km und 10 km ist in Angriff genommen; durch die Fels Einschnitte bei 7,2 km und 7,9 km werden — behufs Ausführung nach englischer Methode — Stollen getrieben. Im Loos II sind die Erdarbeiten gegenüber dem

* Siehe Tabelle auf Pag. 137 der „Eisenbahn“ vom 5. Juni 1880.