

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 5/6 (1885)
Heft: 5

Inhaltsverzeichnis

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: 13.02.2026

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

INHALT: Das Abt'sche Zahnschienen-system. Von A. Lindner, Ingenieur. — Aus der Erfindungsausstellung in London: Mathew's Triplex Compound Dampfmaschine. — Concurrenz für ein eidg. Parlaments- und Verwaltungs-Gebäude in Bern. (Mit einer Tafel.) — Miscellanea: Zahnradbahn auf den Corcovado bei Rio de Janeiro. Tessin correction. Pariser

Stadtbahn. Dampfkessel-Ueberwachungs-Vereine. Privatsternwarten in Zürich. — Literatur: Sammlung ausgeführter schweizerischer Brücken. — Concurrenzen: Grundstückbebauung in Dresden. — Vereinsnachrichten. Hiezu eine Lichtdrucktafel: Concurrenz für ein eidg. Parlaments-Gebäude. Entwurf von Hirsbrunner & Baumgart, Architekten in Bern.

Das Abt'sche Zahnschienen-system.

Von A. Lindner, Ingenieur.

Als vor ungefähr zwei Decennien Herr N. Riggenbach, durchdrungen von der Wichtigkeit, welche das Zahnrad für den Bahnbetrieb auf Steilrampen hat, sich das unbestrittene Verdienst erwarb, die Zahnschienenbahnen auf dem europäischen Continent einzuführen, geschah diess wol nach den von Carthcart und Marsh in Amerika aufgestellten Vorbildern, doch keineswegs als einfache Copie derselben. Dank dem Genie der Männer, welche die Constructionen für die erste Rigibahn ersonnen, namentlich der Herren Professor Culmann und Ingenieur Plattner, wurden sowol für Zahnschiene wie für Locomotive Verbesserungen vorgenommen, durch welche die Rigibahn weit über ihre amerikanische Schwesterlinie am Mt. Washington hervorragt.

Trotz dieser ganz namhaften Verbesserungen, unter denen die Evolventenverzahnung jedenfalls die wichtigste war, blieb die Anwendung der Zahnschiene immerhin nur eine beschränkte, und war, selbst mit allen Anstrengungen, nur bei Touristen- und Industriebahnen, nicht aber bei den Hauptbahnen möglich. Einerseits wurde, wie sich Herr Baudirector Thommen ausdrückt, die Zahnschiene noch nicht für hoffähig erachtet¹⁾, andererseits muss man aber zugestehen, dass, selbst bei ihrer nunmehr vollendetsten Construction, der Carthcart'schen Leiterschienen noch manche Inconvenienzen verblieben sind, die eben im Princip der Sache liegen und ihrer Anwendung im Weltverkehr hinderlich blieben.

Die Verhältnisse der Leiter-Zahnschiene waren von Culmann so fein festgestellt, dass mit der bisher gebräuchlichen Form das Maximum der Leistungsfähigkeit erreicht war. Eine Verstärkung wird kaum möglich sein, ohne die grössten Schwierigkeiten in die Theilung und den Zahneingriff zu bringen. Und doch ist für den Weltverkehr häufig ein Zahndruck von mehr als 6 t unerlässlich.

Um das Maximum der Leistungsfähigkeit ohne Materialverschwendung zu erreichen, hatte Culmann ein „Oben“ und „Unten“ der Leiterzahnschiene eingeführt. Hieraus folgt, dass nicht nur für jeden Curvenradius, sondern auch für jede Bahnrichtung die Zahnschienen-segmente speciell angefertigt werden müssen. Bei nichtconstantem Curvenradius, wie er für Hauptbahnen unumgänglich ist, ergibt sich somit eine ganz ansehnliche Anzahl von Gattungen, die an und für sich schon lästig ist, aber durch die Möglichkeit ihrer Verwechslung sogar bedenklich wird.

Die Sicherung des Zahneingriffes ist bei der Riggenbach'schen Construction durch grosse Raddurchmesser und möglichst kleine Theilung (80—100 mm) angestrebt, aber keineswegs vollkommen erreicht. Die Lagerung des Zahn-rads in den Locomotiv-Rahmen ist von allen Schwankungen der Maschine abhängig, so dass der Zahneingriff, namentlich der Beginn desselben, nur bei kleinen Geschwindigkeiten genügend sicher erscheint, während grössere Geschwindigkeiten die Gefahr des Herausspringens sehr nahe rücken.

Ueber diesen Punkt äusserte sich auch Prof. Grove in seinem Vortrage im Architekten- und Ingenieur-Verein Hannover am 13. März 1878:

„Der Vorsicht in Construction und Betrieb, sowie „der geringen Geschwindigkeit ist es zuzuschreiben, dass „grössere Unfälle bis jetzt nicht vorgekommen sind. Würde „das Zahnrad keine Zeit zum Herabrutschen finden, so „wäre bei jeder Entlastung, die nur zu leicht vorkommen „kann, die Möglichkeit eines Unfalles da.“²⁾

Die nöthige geringe Geschwindigkeit veranlasst nicht nur die Einschaltung von Vorgelege-Zahnradern in den Locomotivorganismus mit allen ihren Inconvenienzen, sondern durch sie ist hauptsächlich die Unmöglichkeit bedingt, die Kraft der Locomotive auf geringeren Steigungen durch vermehrte Geschwindigkeit zur vollen Ausnützung zu bringen.

Bei der Verbindung von Adhäsion und Zahnrad, die bisher durch Kuppelung erzielt wurde, bilden die durch Abnützung immer kleiner werdenden Durchmesser der Adhäsionstriebäder gegenüber dem in seinem Theilkreisdurchmesser constant bleibenden Zahnrad ebenfalls Hindernisse für einen richtigen Eingriff, da das Zahnrad entweder zum Voreilen oder zum Zurückbleiben gezwungen ist.

Bedenkt man, dass überdiess die, durch die Dilatation hervorgerufenen Veränderungen in der Länge der Theilung am Stosse von zwei Segmenten bei der Leiterschienen durch keine weitere Vorrichtung unschädlich gemacht werden können, so sind die Anlässe, welche die Sicherheit des Zahneingriffes gefährden, so mancfaltig und wichtig, dass die Hauptbahnen wol nicht ganz mit Unrecht vor der Einführung der Carthcart'schen Leiterschienen zurückschreckten.

Nachdem es daher aussichtslos blieb, die erhöhten Ansprüche an die Zahnschiene durch Verbesserung der Leiterschienen zu befriedigen, galt es ein neues System zu finden, das schon in seinem Princip die genannten Inconvenienzen ausschliesst.

Herr Roman Abt, der langjährige Maschinen-Constructeur der Riggenbach'schen Unternehmungen, hatte nun die glückliche Idee, auf die einfachste Form der Zahnstange für ein neues Zahnschienen-system zurückzugreifen.

Durch Nebeneinanderlegen mehrerer Zahnstangen wird es möglich, dem Zahnrade einen vermehrten Eingriff zu verschaffen; das Zahnrad kann einen kleineren Durchmesser erhalten und die Geschwindigkeit darf gleichzeitig gesteigert werden; die Vorgelege fallen hinweg und der ganze Zahnrad-Mechanismus wird der denkbar einfachste. Nichts hindert nun, für die so nothwendige Combination von Zahnrad und Adhäsion zunächst eine bewährte Locomotiv-Construction für Adhäsion zu wählen und derselben den Zahnrad-Mechanismus als selbstständiges Glied beizugeben. Hiedurch ist das Problem gelöst: an der gleichen Locomotive die beiden ihrer Natur nach verschiedenen Bewegungs-Mechanismen getrennt und sich doch gegenseitig in ihrer Wirkung unterstützend und ergänzend zu benutzen.

Die Abt'sche Zahnschiene besteht aus mehreren nebeneinander liegenden Zahnstangen (Lamellen) von rechteckigem Querschnitt, welche in Stühlen ruhen, die ihrerseits auf die Bahnschwellen in der Mitte des Geleises befestigt werden.

Die zur Verwendung kommende Anzahl und Stärke der Lamellen richtet sich nach dem Zahndruck, der wiederum von dem Zugsgewicht, der Geschwindigkeit und der Bahnsteigung abhängt. Der gewöhnliche Querschnitt der Lamellen hat eine Höhe von 110 mm und eine Breite von 20 mm. Die Länge der Lamellen ist je nach ihrer Anzahl verschieden und ist gegenwärtig bis 5160 mm vorgesehen. Ihre Enden liegen in Zahn-lücken und sind für Dilatation etc. um je 2 mm verkürzt.

Die Lamellen werden in ihrer Mitte festgehalten, so dass sie nach beiden Enden hin dilatiren können; die Stösse sind derartig versetzt, dass auf einem Stuhl stets nur eine Lamelle gestossen wird.

Obleich an den Stössen der Obertheil des Stuhles, an welchem die Lamellen anliegen, schon eine Verlaschung bildet, erhalten die Stösse der aussen liegenden Lamellen noch specielle Laschen, hauptsächlich aus dem Grund, um die hier durchgesteckten Befestigungsbolzen durchaus als doppelschnittig beanspruchen zu können.

¹⁾ Die Gotthardbahn von A. Thommen, Wien bei Lehmann & Wenzel. Seite 83.

²⁾ Deutsche Bauzeitung 1878, Seite 172.