Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 53/54 (1909)

Heft: 18

Artikel: Die neue Vierzylinder-Verbund-Lokomotive mit drei gekuppelten

Achsen, Serie A 3/5, der Gotthardbahn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-28138

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: 01.12.2025

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

Die neue Vierzylinder-Verbund-Lokomotive mit drei gekuppelten Achsen, Serie A 3/5, der Gotthardbahn.

(Mit Doppeltafel XIV.)

Die Gotthardbahn hat in der ersten Hälfte des Jahres 1908 weitere acht Stück 3/5 gekuppelte Lokomotiven der Serie A 3/5 für den durchgehenden Schnellzugsdienst beschafft, die eine Weiterentwicklung der seit dem Jahre 1897 von der Lokomotivfabrik J. A. Maffei in München endgültig entworfen und durchkonstruiert. Hierbei wurde Rücksicht genommen, die Details der C 4/5-Lokomotiven¹) soviel als möglich auch für die A 3/5-Lokomotiven in gleicher Ausführung zu verwenden, um so die Zahl der erforderlichen Reservestücke tunlichst einzuschränken. Die gesamte Bestellung umfasste die Lieferung von acht Stück A 3/5-Lokomotiven No. 931/938, unter Vergebung von je vier Stück Lokomotiven samt Tendern an die Lokomotivfabrik J. A. Maffei in München und an die Schweizerische Lokomotiv-

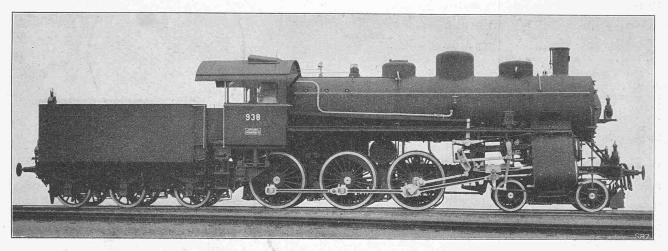


Abb. 2. Die neue Vierzylinder-Verbund-Lokomotive, Serie A8/5, der Gotthardbahn. - Gebaut von der Schweizer. Lokomotivfabrik in Winterthur.

im Dienste befindlichen A 3/5-Lokomotiven darstellen. Obwohl die Leistungen der bisherigen A 3/5-Lokomotiven vorzügliche waren, erschien es angezeigt, bei Neubeschaffung den Typ für den Betrieb der Bergstrecken mit etwas grösserer Leistungsfähigkeit zu bauen. Es bedingte dies in erster Linie eine möglichste Vergrösserung der Leistungsfähigkeit des Kessels unter Beibehaltung des A 3/5-Typ, da die Hinzufügung einer weitern Laufachse hinter den gekuppelten Achsen, also der Uebergang zum A 3/6-Typ, ausgeschlossen war. Ferner war eine wesentliche Erhöhung der Achsdrücke der gekuppelten Achsen über 16 Tonnen nicht statthast. Von der neuen A 3/5 - Lokomotive wurde die gleiche Arbeitsleistung verlangt, wie von den vorhandenen Lokomotiven des gleichen Typs, nämlich die Beförderung eines Schnellzuges von 140 Tonnen Wagengewicht auf den Bergstrecken mit einer anhaltenden Steigung von 26 % mit 40 km Geschwindigkeit in der Stunde als Dauerleistung und zwar unter geringerer Kesselanstrengung, als bei den vorhandenen Lokomotiven.

Nach diesem von der Direktion der Gotthardbahn aufgestellten Programm mit Typenskizze wurde die neue vierzylindrige A 3/5-Verbundlokomotive mit Schlepptender Februar und März und die letzten vier Stück No. 935/938 von Winterthur im Juni bis August 1908 zur Ablieferung gelangt.

Der sehr leistungsfähige Kessel ist von allgemein üblicher Bauart mit zwischen den Kuppelrädern angeordnetem, auf dem Rahmen stehendem langem äusserem Feuer-

fabrik in Winterthur. Die Lokomotiven beider Teillieferungen

sind genau gleich gebaut worden. Die ersten vier Loko-

motiven samt Tender No. 931/934 sind von München im

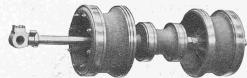


Abb. 4. Kombinierter Kolbenschieber.

kasten, mit runder Decke und ziemlich stark geneigter Hinterwand. Die kupferne Feuerbüchse besitzt eine gewölbte Decke, die mit Rücksicht auf die zu befahrenden starken Gefälle nach hinten geneigt ist. Der Rost von 1,07~m

Breite und 3,1 m Länge ist nach vorn schwach geneigt und hinten auf eine Breite von 0.5 m als Klapprost ausgebildet. Vorn ist ein kurzes Feuergewölbe in die Feuerbüchse eingebaut. Die runde Feuertüre besitzt einen kreisförmigen Luftschieber für Oberluft, der sich beim Oeffnen der Drehtüre automatisch öffnet. Die Verbindung der Feuerbüchsseitenwände mit dem äussern Feuerkasten geschieht durch Stehbolzen aus Manganbronze. Die Stehbolzen, die in der Feuerzone liegen, sind mit Ausnahme derjenigen der äussersten beiden Vertikalreihen aus Kupfer erstellt. In den dreischüssigen Langkessel ist vorn ein Dampfüberhitzer bezw. Dampftrockner nach System Clench, mit verbesserter Dampfführung eingebaut. Auf dem Rücken des Langkessels sind zwei zweiteilige Dampfdome angeordnet, deren hinterer, grösserer den eigentlichen Dampf-

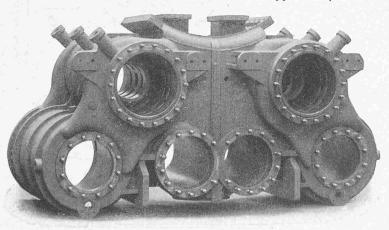


Abb. 3. Die vier Zylinder mit den zwei Kolbenschieberkammern.

1) Band L Seite 235.

Die neue Vierzylinder-Verbund-Lokomotive mit drei gekuppelten Achsen, Serie A 3/5, der Gotthardbahn.

Hauptverhältnisse von Lokomotive und Tender.1)

a) Lokomotive.

a) Lokomotive.	
Rost.	Aeusserer Feuerkasten, Breite oben 1706 mm
Länge	" unten 1290 " Mittlerer Durchmesser d.
Fläche 3,34 m² Stabdicke 12 mm Spaltenweite 12 ,	Rundkessels, licht . 1630 " Blechstärke des Rund-
	kessels 21 "
Feuerbüchse. Lichte Höhe, vorn 1815 mm	Totale Kessellänge 9565 " Wasserinhalt 150 mm üb.
" hinten . 1596 "	Feuerbüchsdecke . 6,3 m ⁸ Höhe der Kesselmitte üb.
" Lange, oben 2032 "	Schienenoberkante . 2800 mm
" unten . 3120 " Breite, oben 1360 "	Höhe der Kaminober-
unten TOTO	kante über Schienen-
	oberkante 4500 "
Siederöhren.	Arbeitsdruck 15 at
Anzahl 316 Aeusserer Durchmesser . 50 mm	Räder.
Innerer " . 46 "	Triebraddurchmesser , 1610 mm
Länge zwischen d. Rohr-	Laufraddurchmesser 870 "
wänden 4800 "	Totaler Radstand 8635 "
Länge im Ueberhitzer , 975 "	Fester " 3900 "
	Triebwerk.
Heizfläche.	
Feuerbüchse (wasserbe-	Durchmesser der Hoch-
rührt) 15,4 m ²	druckzylinder 395 mm
Siederöhren (wasserbe-	Durchmesser der Nieder-
rührt)	druckzylinder 635 "
Ueberhitzer (dampfbe-	Kolbenhub 640 "
rührt) 47,4 "	Zylinderraumverhältnis . I: 2,58 Länge der Triebstangen 2270 mm
Total 236,0 "	Lange der Triebstangen 22/0 mm
Kessel.	Gewichte.
Aeusserer Feuerkasten,	Leergewicht 73.3 t
Länge oben 2705 mm	Leergewicht 73.3 ^t Dienstgewicht 79.0 " Adhäsionsgewicht 49.5 "
" unten 3365 "	Adhäsionsgewicht 49,5 »
b) Tender.	
Wasservorrat 17 m ⁸	Radstand 3500 mm
Kohlenvorrat 5 t	Gewicht, leer 17,2 t
Kohlenvorrat 5 t Raddurchmesser 1060 mm	, im Dienst 39,2 ,
grand the Parties of the later	
Totaler Radstand von Lokomotive und Tender 14500 mm	
Totale Länge von Lokomotive und Tender einschl. Puffer 17460 "	
Dienstgewicht von Lokomotive und Tender 118,2 t	
Maxim. Fahrgeschwindigkeit 90 km/Std.	

1) Die Abbildungen 5, 6 und 7 sind nach in der Z. d. V. d. I. veröffentlichten Zeichnungen von J. A. Maffei in München angefertigt.

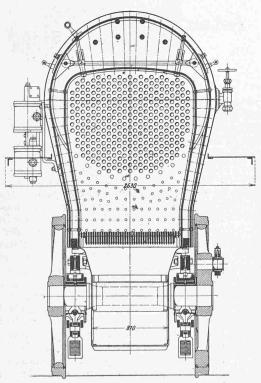


Abb. 7. Schnitt durch die Feuerbüchse. - 1:35.

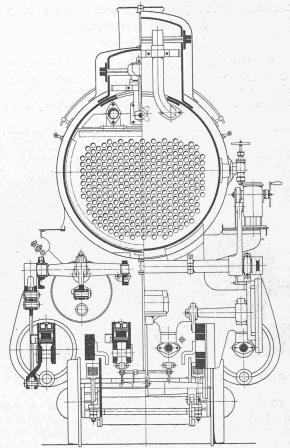


Abb. 5. Schnitte durch die Dampfdome. - 1:35.

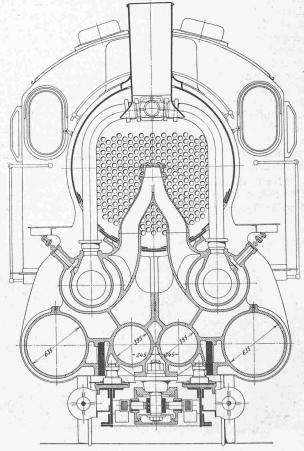
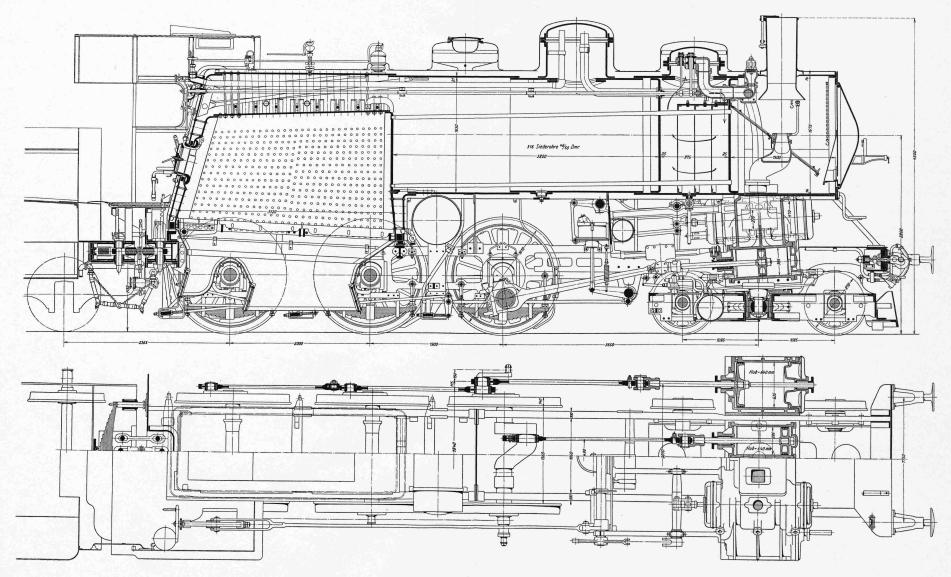


Abb. 6. Schnitt durch die Rauchkammer. - 1:35.

SCHWEIZERISCHE BAUZEITUNG
1909. Band LIII. Tafel XIV.



Die neue Vierzylinder-Verbund-Lokomotive mit drei gekuppelten Achsen der Gotthardbahn — Serie A³/_s.

Längsschnitte und Draufsicht. — Masstab 1:35.

Seite / page

leer / vide / blank

sammler bildet, aus welchem der Dampf durch zwei Dampfrohre zum Ueberhitzer geführt wird. Ueber dem Ueberhitzer befindet sich der vordere kleinere Dom, in welchen der Regulator eingebaut ist. Dieser besteht aus einem grossen und einem kleinen entlasteten Doppelsitzventil, deren letzteres sich zuerst öffnet, wodurch auf ebenen Strecken ein ruhiges, stossfreies Fahren ermöglicht wird. Die mit diesem Ueberhitzer erreichte Dampstemperatur beträgt im vordern Dampfdom gemessen 260 bis 2700 C. Die eisernen Siederöhren von normal 46/50 mm Durchmesser haben auf die ganze Länge des Ueberhitzerraumes den grössern Durchmesser von 48,5/52,5 mm und sind in allen Rohrwänden aufgewalzt. Auf der Feuerbüchsseite sind sie mit Kupferstutzen und mit Brandringen versehen, deren letztere über die niedrigen Bördel der Kupferstutzen ebenfalls umgebördelt und mit ihrem Rand gegen die Hinterfläche der Feuerbüchsrohrwand angestemmt sind. In der geräumigen Rauchkammer ist zur Verhütung des Funkenwurfes ein nach vorn stark geneigtes, zweiteiliges, aufklappbares Funkengitter aus galvanisiertem Eisendrahtgewebe eingebaut. Aehnliche Funkengitter sind auch hinter den Luftklappen im Aschenkasten angebracht. Auf der äussern Feuerkastendecke befinden sich zwei mit Schalldämpfern versehene Sicherheitsventile nach System Pop von je 96 mm Durchmesser, sowie die Dampfpfeife. An der Feuerkastenhinterwand ist in deren Mitte über der Regulatorwelle ein quer liegender Armaturkopf aus Stahlguss für die Dampfentnahmen für die Injektoren, das Manometer, die Dampfheizung, die Luftpumpe der Westinghousebremse usw. angebracht, der durch ein Absperrventil gegen den Kessel hin abgeschlossen werden kann. Der ganze Kessel ist mit Glanzblech eingeschalt und der Raum unter dem Verschalungsblech im Führerstand mit Asbestmatratzen ausgefüllt. Der runde Sandkasten ist auf dem Langkessel symmetrisch zu den beiden Dampfdomen angeordnet.

Der Kessel ist vorn an der Rauchkammer mit dem Zylindersattel fest verschraubt, während er mit dem Feuerbüchsrahmen in Gleitschuhen hinten und vorn auf entsprechenden Rahmentraversen aus Stahlguss und zu beiden Seiten auf dem Rahmen selbst verschiebbar gelagert ist. Zwei mittlere Rahmenquerverbindungen aus Blech unterstützen überdies noch den Langkessel.

Der Rahmen ist ein geschmiedeter Barrenrahmen. Jede Rahmenhälfte ist zweiteilig und vor der Triebachse zusammengeschraubt. Durch die beiden Stossbalken, die Dampfzylinder, verschiedene Traversen und den hintern Kuppelkasten sind die beidseitigen Rahmenhälften miteinander zu einem Ganzen verbunden.

Das Drehgestell ist von gewöhnlicher Bauart mit Blechrahmen und mit seitlichen Druckauflagern, die mit Rücksicht auf die vielen zu befahrenden Kurven mit besonderer Sorgfalt ausgebildet worden sind. An Stelle des üblichen mittleren Kugelzapfens ist ein vertikaler zylindrischer Drehzapfen angebracht, mit quer horizontal angeordneten zylindrischen und ebenen Gleitflächen, entsprechend den beim Federspiel, bei Geleiseunebenheiten und in den Kurven auftretenden Bewegungen. Das Drehgestell hat eine Verschiebbarkeit von $_{38}\ mm$ nach beiden Seiten; die Rückstellung erfolgt durch zwei Blattfedern.

Für alle Achsen geschieht die Abfederung durch Blattfedern. Die Federn der beiden Kuppelachsen sind auf ieder Seite durch einen gleicharmigen Ausgleichhebel miteinander verbunden; die übrigen Achsen sind auf jeder Seite für sich gefedert. Der Gang der Lokomotive ist sowohl in den Kurven als auch in gerader Bahn bei grossen Geschwindigkeiten ein sanfter und ruhiger.

Die vier Zylinder sind nebeneinander über dem Drehgestell unter der Rauchkammer angeordnet und zwar die Hochdruckzylinder innen und die Niederdruckzylinder aussen. Das Zylinderpaar jeder Seite ist samt den Kolbenschieberkammern, den Rohrgehäusen, den Anfahrventilstutzen, dem obern halben Rauchkammersattel und den für die Auflagerung auf dem Drehgestell vorgesehenen Teilen aus einem

Stück gegossen, das sattelförmig auf dem Barrenrahmen aufliegt. Beide Zylinderpaare sind in der Mitte solide miteinander verschraubt und bilden gleichzeitig eine kräftige

Rahmenverbindung (Abb. 3 Seite 227).

Im Hoch- und Niederdruckzylinder jeder Maschinenseite erfolgt die Dampfverteilung durch einen kombinierten Kolbenschieber, dessen Teile auf einer gemeinsamen Schieberstange aneinander montiert sind (Abb. 4 S. 227). Dieser Kolbenschieber besteht aus drei Teilen: dem mittleren Schieber von 270 mm Durchmesser mit innerer Einströmung für den Hochdruckzylinder und den beiden äussern Schiebern von 470 mm Durchmesser mit äusserer Einströmung für den Niederdruckzylinder. Jeder der genannten drei Schie-berteile läuft in einer besondern, in die zugehörigen Schieberkammern eingepressten gusseisernen Büchse. In Bezug auf die Dampfverteilung arbeitet dieser kombinierte Schieber genau gleich, wie zwei von einander getrennte Schieber an einer gemeinsamen Welle, auch ist das Receivervolumen das gleiche. Beim kombinierten Kolbenschieber ist die Berührungsfläche des Frisch- bezw. Heissdampfes mit den Hochdruck-Kolbenschieberwandungen auf ein Minimum reduziert.

Zum sichern Anfahren bei jeder Kurbelstellung sind als Anfahrvorrichtung auf jeder Maschinenseite drei Füllventile über den Schieberbüchsen angebracht, die mit der Steuerwelle zwangläufig gekuppelt sind. Durch die beiden äussern Ventile wird in den Niederdruckzylindern bei Steuerungsstellungen von 70 % an die Füllung bis auf rund 96 $^{0}/_{0}$ vergrössert, während durch das mittlere Hilfsdampf-Ventil gleichzeitig Frischdampf von reduziertem Druck in den Receiver einströmt. Für die Leerfahrt befinden sich an jedem Receiver, sowie auf dem Dampfverteilungskopf der Dampfeinströmung zu den Hochdruckzylindern unmittelbar nach dem Regulator abgefederte Lufteinlassventile; ebenso sind alle Zylinderdeckel mit Sicherheits-

ventilen versehen.

Die Schieberbewegung wird auf jeder Maschinenseite durch eine aussenliegende normale Steuerung System Walschaert bewirkt. Die Dampfkolben jeder Seite sind gegenläufig und wirken auf die erste der drei gekuppelten Achsen, deren doppelt gekröpfte Triebachse aus Nickelstahl erstellt ist. Sowohl die vier Triebstangen wie auch die Kuppelstangen haben in ihren Köpfen nachstellbare Bronzelager mit Weissmetallausguss. Die Kreuzköpfe sind durch eingeleisige Lineale geführt. Zum leichtern Durchfahren der Kurven wurden die Spurkränze der mittleren der gekuppelten Achsen um 5 mm schwächer gedreht, als bei

den übrigen Achsen.

Die Lokomotive ist mit der Westinghouse-Doppelbremse ausgerüstet. Die automatische Bremse wirkt auf die Räder der Drehgestellachsen und der gekuppelten Achsen einseitig und auf alle Tenderräder beidseitig. Die nichtautomatische Bremse wirkt nur auf die Tenderräder. Weiter sind die nachfolgenden Spezialeinrichtungen an der Lokomotive angebracht: Ein Geschwindigkeitsmesser System Klose mit Friktionsantrieb und einer Bewegungsübertragung für den Zeiger des Zifferblattes und den Registrierapparat; eine Einrichtung zur Abgabe des Dampfes für die Zugsheizung mit einem automatisch wirkenden Dampfdruck-Reduzierventil; ein Luftsandstreuapparat nach System Leach, nebst einem gewöhnlichen Handsander; zwei sechsstemplige Schmier-pressen System Friedmann zur direkten Schmierung der Dampfkolben und der Kolbenschieber mit Oelzerstäuber mittelst Dampf an jeder Schmierstelle; eine Handschmier-presse als Reserveschmierapparat für die Schieberschmierung mit Oelzerstäuber; zwei Restarting-Injektoren No. 8, Klasse GH, System Friedmann, mit variablem Lieferquantum; ein Rauchverzehrungsapparat nach System der Bahnverwaltung; ein Quecksilber-Feder-Pyrometer zur Beobachtung der Dampftemperatur des überhitzten Dampfes im Regulatordom und eine Wasserrohrleitung zum Abnässen der Lösche im

Der Tender ist in allen Teilen vollständig gleich demjenigen der C 4/5-Lokomotiven gebaut.

Seit ihrer Inbetriebsetzung haben sich die Lokomotiven gut bewährt und die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt. Sie befördern auf den Bergstrecken mit anhaltender Steigung von 26 % mit 40 km Stundengeschwindigkeit einen Zug von 150 Tonnen Wagengewicht als Dauerleistung gut

und ohne Forcierung. Die Belastungsnormen konnten daher gegenüber denjenigen der älteren A 3/5-Type für die Bergstrecken mit starken Steigungen um 10 Tonnen und für die Talbahnstrecken und solchen mit geringeren Steigungen um 20 bis 30 Tonnen erhöht werden. Bei diesen grössern Gesamtleistungen ist der Kohlenverbrauch geringer als bei dem ältern Typ.

Die neue Kirche in Brütten.

Erbaut von den Architekten Rittmeyer & Furrer in Winterthur. (Mit Tafel XV.)

Am 27. September des Jahres 1908 hat die Gemeinde Brütten im Kanton Zürich ihre neue evangelische Kirche eingeweiht. Das schlichte, zur ländlichen Umgebung trefflich stimmende Gotteshaus steht an der Stelle, wo schon im neunten Jahrhundert eine, aller Wahrscheinlichkeit nach vom Kloster St. Gallen, das daselbst begütert war, errichtete Kapelle stand.1) Im zehnten Jahrhundert ging das

Besitztum St. Gallens durch Tausch an das Kloster Einsiedeln über. Die hohe Gerichtsbarkeit der Vogtei übten ursprünglich die Grafen von Kyburg aus, nach Erlöschen dieses Geschlechts ging die Grafschaft im Jahre 1264 an die Habsburger und im Jahre 1452 durch Kauf an





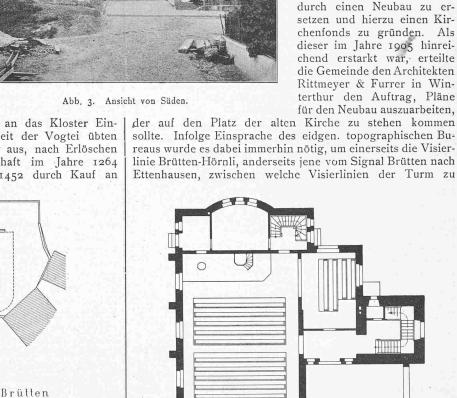
die Stadt Zürich über, die damit bleibend in den Besitz der Vogtei über Brütten gelangte; das Recht der Besetzung

der Pfarrstelle und die Einnahmen der Pfründe verblieben jedoch bis zum Jahre 1834 dem Kloster Einsiedeln, welhem seit der Reformation der Rat von Zürich einen Dreiervorschlag zu präsentieren hatte. Der erwählte Pfarrer musste vom Abt zu Einsiedeln in sein Amt eingesetzt bezw.

mit der Pfründe belehnt werden. Bei dieser Gelegenheit hatte der reformierte Geistliche mit einem Handgelübde zu versprechen, "seine zukünftigen Kirchgenossen mit höchstem Ernst und Fleiss aus wahrer göttlicher, biblischer und evangelischer Schrift zu unterrichten usw. und endlich genau acht zu geben, dass der Zehnten dem Kloster getreulich erstattet werde."

Wie sich aus dem Mauerwerk der abgebrochenen Kirche ergab, dürfte schon zu Anfang des zwölften Jahrhunderts die ursprünglich aus Holz erbaute Kapelle durch einen Steinbau ersetzt worden sein. Der zunehmenden Einwohnerzahl der Gemeinde entsprechend wurde dieser Bau zweimal, zuletzt im Jahre 1560, erweitert. Da die Kirche 1898 wieder reparaturbedürftig geworden war, beschloss die Gemeinde, sie durch einen Neubau zu ersetzen und hierzu einen Kirchenfonds zu gründen. Als dieser im Jahre 1905 hinreichend erstarkt war, erteilte die Gemeinde den Architekten Rittmeyer & Furrer in Winterthur den Auftrag, Pläne

der auf den Platz der alten Kirche zu stehen kommen sollte. Infolge Einsprache des eidgen. topographischen Bureaus wurde es dabei immerhin nötig, um einerseits die Visierlinie Brütten-Hörnli, anderseits jene vom Signal Brütten nach



stehen kam, freizuhalten, den Bau um einige Meter südwärts zu verschieben. Wenn ausserdem der geringe Umfang des Bauplatzes und die zum Voraus gegebene Zufahrtsstrasse in Betracht gezogen werden, ergibt sich, dass der Grundriss vollständig durch diese Umstände bedingt wurde.

Abb. 2. Grundriss. — 1:300.

¹⁾ Die geschichtlichen Daten sind einer zur Einweihung der Kirche von E. Stauber verfassten Schrift «Bilder aus der Gemeinde Brütten» 1908, Verlag der Gemeinde Brütten, entnommen.