

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 65/66 (1915)  
**Heft:** 3

**Nachruf:** Schmid-Kerez, Emil

### **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:** 12.12.2025

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





E. SCHMID-KEREZ  
ARCHITEKT

EHRENMITGLIED DES SCHWEIZERISCHEN  
INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREINS

Geb. 6. April 1843

Gest. 6. Januar 1915

Seite / page

28(3)

leer / vide /  
blank

Schmid, der immerhin für alle Fragen der Allgemeinheit offenen Sinn hatte, sonst nicht hervorgetreten. Seine Arbeit, ein kleinerer Kreis gleichgesinnter näherer Freunde und vor allem seine Familie haben ein Leben glücklich ausgefüllt, aus dem ihn nach wenig Jahren der Ruhe ein leichter Tod am 6. Januar d. J. schmerzlos abberufen hat.

**Amerikanische Dampflokomotiven grosser Leistung.**

(Nach direkten Mitteilungen von *Samuel M. Vaucain*, Vizepräsident der Baldwin Locomotive Works.)

In ihrer Nummer vom 15. August 1914 brachte die „Schweiz. Bauzeitung“ eine Beschreibung neuer amerikanischer Dampflokomotiven grosser Leistung, wobei auch der von den Baldwin Works in Philadelphia für die Erie-Bahn gelieferte neue Typ (Centipede Typ) kurz erwähnt wurde. Da diese Maschine die stärkste bis jetzt gebaute Dampflokomotive darstellt, so werden nähere Mitteilungen über ihre Konstruktion wohl auch für die Leser der Bauzeitung von Interesse sein, wenn zwar zum voraus gesagt werden muss, dass Lokomotiven mit so gewaltiger Zugkraft nur für amerikanische Verhältnisse dienen. Die Maschine ist für Schiebedienst auf einer rund 13 km langen Rampe von 11 ‰ der Erie-Bahn bestimmt.

Aus Abb. 1 (S. 30) ist das Dispositionsschema der Lokomotive bezüglich Achsenanordnung und Achsenbelastung ersichtlich. Sie ist als Triplex-Mallet-Lokomotive gebaut und vom Consulting Engineer der Baldwin Locomotive Works, *G. R. Henderson*, entworfen, in der Weise, dass dem 2-8-8 Mallet-Typ eine dritte Triebgruppe 8-2, auf der der Tender ruht, angehängt ist, sodass also das Tendergewicht als Adhäsionsgewicht mitverwendet wird und das Ganze zur Lokomotive 2-8-8-2 mit etwa 27,5 m Totalradstand auswächst.

Das Totalgewicht von Maschine und Tender beträgt rund 386 t, die Maximal-Achsenbelastung 30 t und das Totaladhäsionsgewicht bei vollem Tender rund 345 t (je rund 115 t für jedes Gestell).

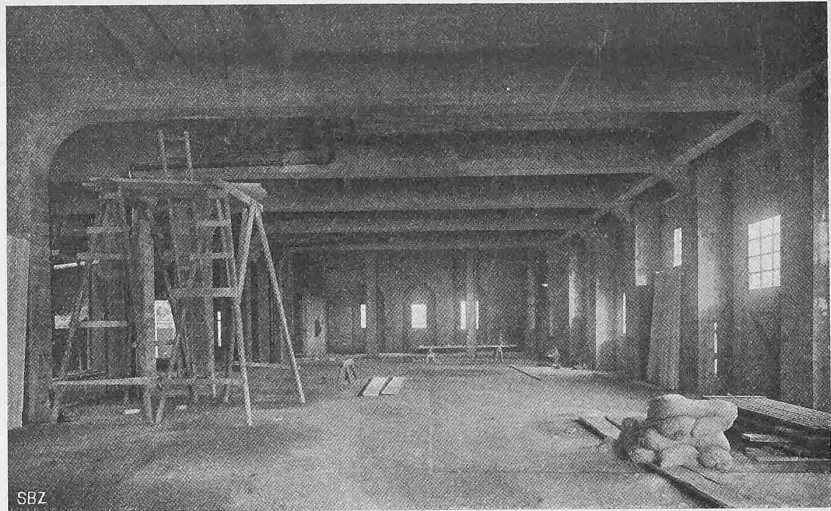


Abb. 4. Rahmenbinder über der grossen Halle an der Ostfront.

Unter Voraussetzung eines Adhäsionskoeffizienten von 1:4,5 (Annahme des Konstrukteurs) ergibt sich die Zugkraft für das Vorder- und das Mittelbogje zu je 26 000 kg und für das Hinterbogje entsprechend den reduzierten Wasser- und Kohlenvorräten zu 20 000 kg, sodass die gesamte Zugkraft der Maschine rund 72 000 kg beträgt.

Jedes Drehgestell ist als komplettes, unabhängiges Maschinen-gestell ausgebaut und trägt sein eigenes Triebwerk. Die Gestellrahmen sind, wie in den Vereinigten Staaten üblich, als Barren-Rahmen (vanadium steel castings) zusammengesetzt. Das Vordergestell ist dasjenige einer gewöhnlichen 1/3 gek. Maschine (Consolidation Typ), das Mittelgestell ein reiner Vierkuppler und das Hintergestell ein Vierkuppler mit hinterer, radial einstellbarer Laufachse. Als Verbindungsorgan des Vorder- und des Mittelgestells dient ein Lenker, der gegen ersteres in einem Zapfen mit horizontaler Achse eine gegenseitige vertikale Bewegung gestattet, in seinem hinteren Ende durch ein Kugelgelenk mit vertikalem Zapfen die notwendige gegenseitige Beweglichkeit in horizontaler Ebene sichert. Mittel-

**Die Eisenbeton-Konstruktionen im neuen Palace-Hotel Bellevue in Bern.**

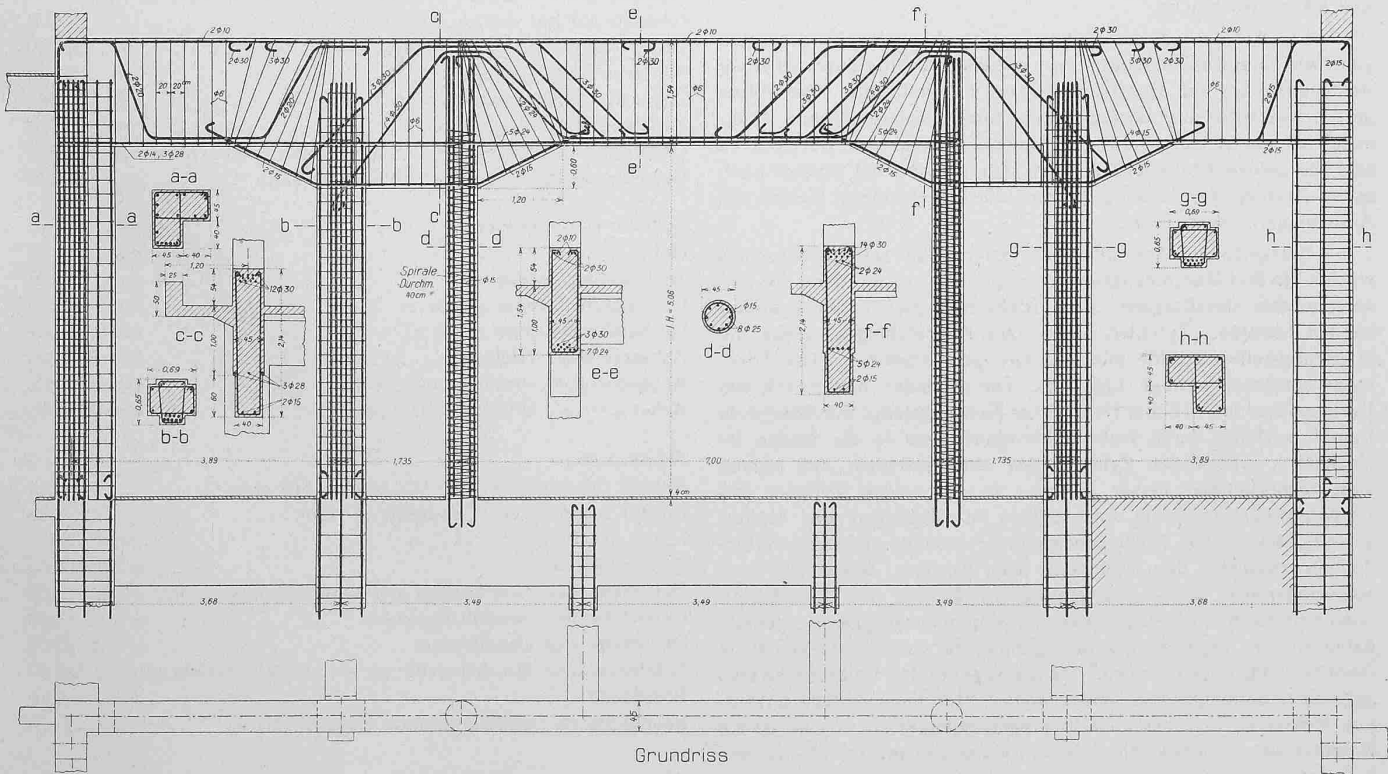


Abb. 7. Rahmenbinder U zwischen Empfangsvestibül und Palmengarten (zur Aufnahme der Hoffassade). — Masstab 1 : 100.