

# Die offizielle Probefahrt auf der Pilatusbahn

Autor(en): **H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **7/8 (1886)**

Heft 16

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-13694>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Es hat sich während der Vornahme der vorbeschriebenen Reconstructionsarbeiten nicht die mindeste Bewegung im Kappengewölbe und in den Widerlagern gezeigt, so dass nach Ausbesserung der von früheren Bewegungen herstemmenden Beschädigungen der oberen Mauertheile, dieser Ring vollkommen betriebssicher hergestellt war. Es hat sich denn auch bis heute nicht die geringste Bewegung im Mauerwerk erkennen lassen. Betreffs der beigefügten Zeichnungen ist zu bemerken, dass die oberen Kämpferquader im Ring No. 465, Fig. 4 mit Rücksicht auf eine eventuelle Erneuerung der Widerlager im Anschluss an die bogenförmigen Widerlager des Ringes No. 466 eingesetzt wurden.

Die Einrüstung eines beschädigten Ringes, behufs Vornahme der Mauerwerksreconstruction, erfolgte erst dann, als man sich durch zahlreiche, in verschiedenen Zeiträumen wiederholte Profilaufnahmen, Versiegelung der Risse etc., überzeugt hatte, dass eine fortschreitende Bewegung im Mauerwerk vorhanden sei, welche durch partielle Auswechslungen desselben nicht hätte hintangehalten werden können. Der in Fig. 7, 8, 9 dargestellte, keiner weiteren Erläuterung bedürftige, Apparat zum Aufnehmen der Tunnelprofile erleichterte diese Arbeit in hohem Maasse und ergab bei vollkommener Verlässlichkeit für den gewünschten Zweck hinreichend genaue Anhaltspunkte.

Schliesslich möge noch erwähnt werden, dass durch die letzten genauen Untersuchungen des Mauerwerks in dem seit längerer Zeit auf zwei Geleisen befahrenen Gotthardtunnel, nicht nur in der vorbeschriebenen Druckpartie bei 2800 km, sondern auch in allen übrigen Tunneltheilen vollkommene Ruhe und Betriebssicherheit festgestellt werden konnte.

Luzern, im September 1886.

R. Bechtle.

\*) Die einzelnen Ringe im Gotthardtunnel sind von 1 bis 2444 durchnummerirt und je der 10. Ring mit einer Nummerntafel versehen.

### Die offizielle Probefahrt auf der Pilatusbahn.

Am 5. dieses Monats fanden bei Alpnach-Stad auf der bis dahin fertig gestellten Strecke der Pilatusbahn offizielle Proben statt, welche bezweckten, die Leistungsfähigkeit des Motors, die Wirkungsweise und den Grad der Sicherheit der vorhandenen Bremsmittel, sowie das Verhalten des Oberbaues und des Fahrzeuges überhaupt festzustellen.

Wir verweisen in Betreff der Construction des Oberbaues und Bahnkörpers, sowie des Fahrzeuges, auf die Beschreibungen in Band VII, No. 8 und 9 dieser Zeitschrift und bemerken nur noch, dass am Tage dieser Proben die Strecke auf eine Länge von 360 m fahrbar war, welche Steigungen von 27,2, 36 und 48 % sowie Curven von 80 m Radius (Normalradius) enthält.

Die Proben wurden geleitet vom technischen Inspectorate der schweizerischen Eisenbahnen, dessen Chef, Herr Dapples anwesend war, begleitet von den Herren Control-Ingenieuren Tschiemer und Bertschinger. Ferner wohnten denselben bei die Herren Professoren Ritter und Gerlich und Maschinenmeister Stocker und Haueter, welche s. Z. Gutachten über das Project dieser Bahn abgegeben hatten.

Endlich besichtigten und befuhren die Probestrecke mit vielem Interesse die auf einer Durchreise anwesenden Herren Bundesräthe Welti und Hertenstein und Herr Bavier, schweizerischer Minister in Rom.

Der Gang der Proben war folgender: Nach Besichtigung und Untersuchung des Oberbaues und des Fahrzeuges (letzteres betriebsfähig ausgerüstet, jedoch ohne weitere Belastung; Gewicht 7910 kg), wurde die Strecke berg- und thalwärts mit der Geschwindigkeit von 1 m per Secunde befahren und bei den Thalfahrten auf den verschiedenen Gradienten die Luftbremse, Trieb(Kurbel)-achsbremse und die Bremse des obern Zahnradpaares successive und mehrfach wiederholt zum Feststellen des Wagens benützt.

Sodann wurden beim Durchfahren der Curven auf der Bergfahrt Beobachtungen über deren Widerstände gemacht (welch' letztere sich, wie zu erwarten, als sehr geringfügig gegenüber der Gesamtleistung erwiesen). Bei der Thalfahrt

wurde die Geschwindigkeit wiederholt beschleunigt, um die Wirkung der automatischen Bremse zu prüfen.

Nach dem Aufbringen einer Belastung von 2800 kg, wodurch das Gesamtgewicht auf 10700 kg stieg, wurden die Versuche in gleicher Weise wiederholt und schliesslich noch eine Bergfahrt mit beschleunigter Geschwindigkeit ausgeführt, um die Leistungsfähigkeit des Motors zu constatiren.

Bei allen diesen Versuchen wirkten die verschiedenen Bremsen in äusserst günstiger Weise und es erfolgte das Anhalten stets innerhalb weniger Secunden Zeit und Decimeter Weg. Etwas langsamer wirkte begreiflicherweise in dieser Hinsicht die Luftbremse, welche ihrem ganzen Wesen nach in erster Linie Regulirbremse ist.

Die automatische Bremse erfüllte ihre Aufgabe vollständig, indem, sowie die Geschwindigkeit von ca. 1 1/2 m per Secunde überstiegen war, der Regulator dieselbe auslöste und das Fahrzeug rasch zum Stehen brachte. Da es sich gezeigt hatte, dass die zuerst im Gebrauch gewesene Bandbremse zu plötzlich wirkte, war dieselbe durch eine Backenbremse ersetzt worden, deren Function nichts zu wünschen übrig liess, indem die Halte ganz stossfrei erfolgten. — Da diese, auf die obern Zahnräder wirkende Bremse bei der Bergfahrt angezogen wird, um allfällige Drehungen der Schneckenwelle zu verhindern, wird hiemit gleichzeitig der sehr erhebliche Vortheil erreicht, dass der Wagen auf der Steigung, nach Aufhören der Dampfkraft aus irgend einem Grunde, durch das Eingreifen der Sperrkegel in die Schneckenräder ohne Weiteres stehen bleibt.

Auch das Arbeiten des Mechanismus war im Ganzen höchst zufriedenstellend; die beschleunigte Bergfahrt mit dem vollbelasteten Wagen, welche auf der Steigung von 27,2 % eine Geschwindigkeit von 2 m per Secunde erreichte, wobei nicht einmal der volle Dampfdruck verwendet wurde (die Spannung stieg noch bei diesem Anlasse), beweist, dass die Leistungsfähigkeit des Motors reichlich genügt.

Die Besichtigung der reibenden Theile an der Maschine wie am Oberbau (Zahnstange), erzeugten überall ein normales Arbeiten. — Es sei diess deshalb ausdrücklich betont, weil (ob aus Unkenntniss oder Uebelwollen, bleibe dahingestellt) das Gerücht verbreitet worden war, die Zahnräder arbeiteten an der Zahnstange „Späne“ ab! —

Der ganze Verlauf dieser Proben brachte bei den Anwesenden das Gefühl hervor, dass die Aufgabe als gelöst zu betrachten sei. Verbesserungen einzelner Details am Mechanismus, die sich noch als wünschenswerth erwiesen, die Frage der Sicherheit indess durchaus nicht berühren, können ohne Schwierigkeit vorgenommen werden. H.

### Concurrenzen.

**Museum der schönen Künste in Genf.** Zu Preisrichtern für diese Concurrenz wurden gewählt: Herr Ingenieur Turretini, conseiller administratif délégué aux travaux de la ville de Genève und Herr Kunstmaler Duval in Genf, ferner die HH. Architecten Chätelain in Neuenburg, Tièche in Bern und André in Lyon.

**Brauerei-Restoration in Liegnitz.** Herr Heinrich Timmler in Liegnitz (preuss. Schlesien) schreibt zur Erlangung von Entwürfen für eine grössere Brauerei-Restoration eine öffentliche Preisbewerbung aus, deren Programm bei Genanntem bezogen werden kann. Termin: 31. December d. J. Preise: 800 und 500 Mark.

### Vereinsnachrichten.

#### Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

#### Stellenvermittlung.

*Gesucht nach Paris:* Ein Maschinen-Ingenieur, der einige Jahre Praxis hat, zur Leitung einer mechanischen Werkstätte. (463)

Eine schweizerische Bauunternehmung sucht Ingenieure und Geometer an den Panama-Canal. (464)

*Gesucht:* Ein junger Maschinen-Ingenieur in eine grosse Mühle in Mittelitalien. Kenntniss der deutschen und französischen Sprache ist erforderlich. (465)

Auskunft ertheilt

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse - Münzplatz 4, Zürich.

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.