

Die stärkste Locomotive der Welt

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **3/4 (1884)**

Heft 15

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-12002>

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.

INHALT: Die stärkste Locomotive der Welt. Ein Vergleich. — Ponts polytéragonaux portatifs de portée, largeur et résistance variables, système Alfredo Cottrau. — Zur Frage der Einführung von Glockensignalen auf den schweizerischen Eisenbahnen. Von A. Bächtold, Telegraphen-Inspector der Gotthardbahn. — Miscellanea: Wasserbauten im Aargau. Eisenbahn-Oberbau-Constructionen des Stahlwerkes zu Osna-

brück. Die gesetzliche Einführung des metrischen Systems in England. Déplacement de la verticale. Stadtbahn in Paris. Schmalspurbahn Porlezza-Menaggio. — Literatur: Theorie elastischer Körper. — Concurrerenzen: Concurrrenz zur Gewinnung von Entwürfen für eine öconomische Verkehrsverbindung der Usine de Serrières mit dem Schienenstrang der „Suisse Occidentale“. — Stellenvermittlung.

Die stärkste Locomotive der Welt.

Ein Vergleich.

Unter diesem Titel brachte vor einiger Zeit die amerikanische Fachschrift „*Railroad Gazette*“ eine Notiz über eine Maschine, welche in den Werkstätten des *Central Pacific Railroad* in *Sacramento* gebaut wird.

Diese Locomotive, von ihrem Erbauer „*El Gobernador*“ getauft, ist zum Betriebe der ziemlich steilen Uebergänge der *Sierra Nevada* bestimmt. Sie besteht aus der eigentlichen Maschine und einem Schlepptender. Die erstere hat fünf gekuppelte Achsen, mit einem festen Radstande von 5970 mm, und ein zweiachsiges Vordergestell; ruht somit auf 14 Rädern. Der Durchmesser der Triebräder beträgt 1440 mm.

Die Länge des Rostes ist 3200 mm, diejenige der Siedrohre 3650 mm.

Die beiden Dampfzylinder, welche den „*Gobernador*“ treiben, haben 532 mm Bohrung und 915 mm Kolbenhub.

Sämmtliche Vorräthe an Wasser und Kohlen sind auf dem Schlepptender untergebracht, der auf zwei dreiachsigen Untergestellten ruht. Locomotive und Tender zusammen haben also nicht weniger als 26 Räder und, von Puffer zu Puffer gemessen, eine Länge von 19950 mm.

Das Adhäsionsgewicht der fünf Triebachsen beträgt 58 t, weitere 8 t ruhen auf dem Vordergestell, sodass die eigentliche Maschine 66 t wiegt.

Der Tender hat ein Leergewicht von 23 t; er kann 13,5 t Wasser und 4,5 t Kohlen fassen und wiegt daher voll ausgerüstet . . . 41 t.

Das Dienstgewicht der ganzen Locomotive beträgt demnach 107 t.

Die grösste Steigung, welche diese Maschine zu überwinden hat, ist 22 ‰, und es soll hier die Fahrgeschwindigkeit noch 13 km pro Stunde erreichen.

Die Erbauer dieser Maschine schreiben ihr eine Bruttozugkraft von 14690 kg zu, welche namentlich durch eine ganz vorzügliche Steuerung erzielt werden soll. Diese soll es nämlich ermöglichen, dass trotz des üblichen Dampfdruckes im Kessel der mittlere Arbeitsdruck in den Cylindern 8,80 kg pro cm² beträgt. In Europa rechnet man allgemein nicht über 6,50 kg.

Bei einer Locomotive, und erst recht bei einer Bergmaschine, ist die Zugkraft aber nicht nur von der Stärke der Dampfmaschine, sondern auch von der Adhäsion zwischen Triebädern und Schienen abhängig. Im practischen Betriebe ist man trotz der verschiedensten Theorien doch darüber einig, dass auf Nebenlinien der Adhäsionscoefficient bei ganz günstigem Wetter zu 1/5 angenommen werden darf, dass er auch auf Hauptbahnen für gewöhnlich 1/6 beträgt, dass man aber im Gebirge wohl daran thut, ihn nicht höher als 1/7 vorzusetzen.

Diese Wahrnehmungen dürften auch für Nordamerika gelten; denn in keinem Lande werden so viele Züge mit zwei und drei Locomotiven über die Gebirge befördert, wie gerade dort.

Von diesem Standpunkte aus betrachtet, hat „*El Gobernador*“ eine Bruttozugkraft von

$$\frac{58\ 000}{7} = 8\ 286\ kg,$$

während umgekehrt die vermuthete Zugkraft von 14690 kg einen Adhäsionscoefficienten von 1/4 voraussetzen würde.

Eine zuverlässige Zugkraft von 8286 kg ist nun aber durchaus nichts Aussergewöhnliches, ja sie erscheint sogar sehr bescheiden, sobald man jenen Theil davon in Abzug bringt, welcher zur Eigenbewegung dieses riesigen Motors absorbiert wird.

In Anbetracht der grossen Zahl Triebräder, sowie des fast 6 m betragenden festen Radstandes dürften 15 kg Widerstand pro Tonne Maschinengewicht nicht übertrieben sein. Für den Tender setzen wir bloss 3 kg pro Tonne.

Auf 22 Promille Steigung bedarf hiernach diese Locomotive zur eigenen Fortbewegung einer Zugkraft von

$$\begin{aligned} 66 \times [15 + 22] &= 2\ 442\ kg \\ 41 \times [3 + 22] &= 1\ 025\ „ \\ &3\ 467\ kg. \end{aligned}$$

Zur Beförderung des Zuges verbleiben dann noch

$$8286 - 3467 = 4819\ kg$$

was, 3 kg Widerstand pro t Wagengewicht vorausgesetzt, einem Gewichte von

$$\frac{4819}{[3 + 22]} = 192,76\ t$$

entspricht.

Director *A. Schneider* lässt gegenwärtig für die *Harzbahn* nach dem Systeme *Abt* eine Anzahl Locomotiven bauen, die, was Grösse anbetrifft, mit dem „*Gobernador*“ freilich nicht concurriren können, ihm aber, was Stärke anbelangt, bedeutend überlegen sind.

Die *Abt*'schen Locomotiven sind Doppelmaschinen, jedoch mit einem gemeinschaftlichen Kessel und ohne Schlepptender. Von den zwei Cylinderpaaren treibt das eine die Adhäsionsräder und arbeitet ununterbrochen fort, auf kleinen wie auf grossen Steigungen. Die beiden andern Cylinder werden nur auf den hohen Steigungen von 50 bis 60 Promille in Thätigkeit gesetzt. Sie treiben zwei Zahnräder, die sich in einer, in der Bahnaxe gelegenen, Zahnstange abwickeln und dadurch der ganzen Maschine eine hohe, zuverlässige und von allen Witterungseinflüssen unabhängige Zugkraft verleihen.

Die *Harzbahn*-Maschinen haben sechs Triebräder von 1250 mm Durchmesser, mit einem steifen Radstande von 3 m. Der hintere Theil der Maschine ruht ausserdem auf einer Bisselachse, wodurch der gesammte Radstand auf 5400 mm gebracht wird. Die ganze Maschine misst zwischen den Puffern 10 m. Sämmtliche Vorräthe, 5 m³ Speisewasser und 2,5 t Steinkohlen sind auf der Maschine selber untergebracht und zwar zum grössern Theile über der Laufachse, so dass deren Abnahme das nützliche Adhäsionsgewicht so zu sagen gar nicht beeinflusst.

Dasselbe beträgt 42 t. Es kann demnach die Locomotive, 1/7 Adhäsionscoefficient vorausgesetzt, vermöge ihrer Achsenbelastung bereits eine Zugkraft von

$$\frac{42\ 000}{7} = 6\ 000\ kg$$

ausüben.

Auf der Zahnstange kommt aber dieser Kraft noch eine weitere von 6000 kg zu Hülfe, so dass die Maschine nunmehr mit einer totalen Zugkraft von 12000 kg arbeiten kann.

Diesen Werthen entspricht auch die Dimensionirung der Cylinder. Jene zu den Adhäsionsrädern haben 450 mm Bohrung und 600 mm Kolbenhub. Nach der üblichen Formel

$$W = \frac{p\ l\ d^2}{D}$$

worin:

p = mittlerer Arbeitsdruck = 6,5 kg

l = Kolbenhub = 60 cm

d = Cylinderdurchmesser = 45

D = Triebbranddurchmesser = 125

bedeutet, berechnet sich der ohne Ueberanstrengung zu überwindende Widerstand zu 6318 kg.

Für den Zahnradmechanismus sind die betreffenden Abmessungen:

$$p = 6,5 \text{ kg.}$$

$$l = 60 \text{ cm.}$$

$$d = 30 \text{ "}$$

$$D = 57 \text{ "}$$

Die betreffenden Cylinder gestatten daher, ohne zu aussergewöhnlichen Cylinderfüllungen Zuflucht zu nehmen, eine Zugkraft von 6158 kg auszuüben. Was somit mit dem oben Gesagten im Einklang steht.

Rost, directe und indirecte Heizfläche sind der Art bemessen, dass die Maschine als Normalarbeit eine Wagenlast von 120 t mit 12 km Schnelligkeit über die grössten Steigungen von 60 Promille zu schleppen vermag.

Das grösste Dienstgewicht der Locomotive beträgt 55 t. Nehmen wir an, dass sich ihrer Eigenbewegung ein Widerstand von 12 kg pro t entgegen setze, was gegenüber dem „Gobernador“ nicht zu günstig erscheinen wird, so absorbiert sie auf 60 Promille Steigung

$$55 \times [12 + 60] = 3960 \text{ kg}$$

Zugkraft; der Wagenzug aber bedarf

$$120 \times [3 + 60] = 7560 \text{ "}$$

Der ganze Zug also 11 520 kg.

Die Leistungsfähigkeit steht daher im richtigen Verhältniss zu der wirklich geforderten Arbeit.

Wir haben also hier Locomotiven, welche noch auf 60 Promille, mit der ansehnlichen Geschwindigkeit von 12 km ausser sich etwas mehr als das Doppelte ihres Eigengewichtes befördern; während „El Gobernador“ bei nur halbwegs ungünstigem Wetter selbst auf bloss 22 Promille nicht mehr ganz sein doppeltes Gewicht zu schleppen vermag.

Jene 193 t Normallast der amerikanischen Maschine befördern die Abt'schen Locomotiven mit gleicher Fahrgeschwindigkeit noch über Rampen von 40 Promille, bedürfen dazu aber 20 Procent weniger Brennmaterial, weil die gesammte Zuglast um 50 t oder 1/5 geringer ist. „El Gobernador“ endlich würde auf 60 Promille Steigung ausser sich nur noch eine Zuglast von 4 t befördern, bei schlechtem Wetter überhaupt Mühe haben, selbst ohne angehängten Zug, vorwärts zu kommen.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass die neue Locomotive des Central Pacific Railroad vielleicht wohl die grösste, durchaus aber nicht die stärkste Maschine der Welt ist.

Ponts polytéragonaux portatifs de portée, largeur et résistance variables, système Alfredo Cottrau.

Ces ponts sont mentionnés par Monsieur le Professeur Ritter dans sa note sur l'exposition de Turin, voir le Nr. 26 du dernier volume de notre journal.

Monsieur Cottrau avait inventé en 1876 un système de pont à travées variables, mais ce système présentait plusieurs inconvénients et l'inventeur a été conduit tout récemment à en essayer un nouveau auquel il a donné le nom de „Ponts polytéragonaux“.

Ce système permet de construire avec les mêmes éléments qui sont au nombre de trois, des ponts de toutes les portées, d'une largeur et d'une résistance variable.

Ces trois éléments A, B, C sont représentés dans les figures 1, 2, 3, 4 et 5. Le premier sert à la fois à constituer les poutres, les pièces de pont, les contreventements, et les deux autres sont des couvre-joints. Les assemblages se font au moyen de boulons.

Tableau récapitulatif des charges, des efforts et des poids.

| Ouverture nette en m | Charges en kg par m de Travées considérées dans les Calculs | | Travail maximum du fer par mm carrés de section en kg | | Nombre des éléments formant le pont | | | | Longueur totale du pont en m | Poids approximatif de la partie métallique en kg | |
|-----------------------------------|---|---------------------|---|------------|-------------------------------------|-------|-----|---------|------------------------------|--|---------------|
| | Charge permanente | Surcharge d'épreuve | Platebandes R | Trellis Ri | A | B | C | Boulons | | Total | par m Courant |
| Ponts-route. | | | | | | | | | | | |
| 7 500 | 350 | 2 490 | 6,9 | 9,0 | 15 | — | 20 | 376 | 9,375 | 1 890 | 201 |
| 9 375 | 350 | 1 920 | 8,8 | 9,0 | 18 | — | 24 | 448 | 11,250 | 2 264 | 201 |
| 11 250 | 350 | 1 324 | 10,0 | 7,9 | 21 | — | 28 | 520 | 13,125 | 2 640 | 201 |
| 13 125 | 550 | 928 | 10,0 | 6,6 | 24 | — | 32 | 592 | 15,000 | 3 006 | 200 |
| 1 500 | 352 | 734 | 10,8 | 6,8 | 27 | — | 36 | 664 | 16,875 | 3 392 | 202 |
| 18 750 | 352 | 600 | 14,7 | 7,5 | 33 | — | 44 | 808 | 20,625 | 4 174 | 202 |
| 20 110 | 350 | 600 | 17,0 | 8,0 | 36 | — | 48 | 880 | 22,500 | 4 520 | 200 |
| 24 375 | 550 | 900 | 11,4 | 9,7 | 42 | 12 | 85 | 1 050 | 26,250 | 5 850 | 223 |
| 28 125 | 680 | 650 | 10,7 | 7,6 | 86 | 84 | 88 | 4 810 | 30,000 | 15 830 | 527 |
| 30 000 | 680 | 750 | 13,1 | 9,0 | 91 | 92 | 88 | 5 000 | 31,875 | 16 804 | 527 |
| 35 000 | 820 | 784 | 9,3 | 7,1 | 151 | 144 | 44 | 7 380 | 37,500 | 26 000 | 693 |
| 40 000 | 860 | 808 | 10,1 | 9,0 | 171 | 204 | 28 | 8 390 | 42,500 | 31 163 | 733 |
| 50 000 | 1 376 | 794 | 11,6 | 7,3 | 422 | 220 | 188 | 22 500 | 52,500 | 65 470 | 1 247 |
| 60 000 | 1 466 | 786 | 11,3 | 8,1 | 502 | 372 | 234 | 27 000 | 62,500 | 83 520 | 1 336 |
| Ponts pour Chemins de fer. | | | | | | | | | | | |
| 7 500 | 390 | 2 022 | 6,0 | 7,6 | 15 | — | 20 | 376 | 9,375 | 1 890 | 201 |
| 9 375 | 390 | 2 000 | 7,4 | 9,6 | 18 | — | 24 | 448 | 11,250 | 2 264 | 201 |
| 11 250 | 420 | 2 180 | 7,8 | 7,5 | 30 | — | 40 | 828 | 13,125 | 3 810 | 290 |
| 13 125 | 410 | 2 000 | 10,2 | 10,0 | 33 | — | 44 | 900 | 1,500 | 4 190 | 280 |
| 15 000 | 720 | 2 058 | 7,7 | 5,6 | 71 | 24 | 8 | 3 510 | 1,750 | 9 265 | 529 |
| 20 000 | 794 | 2 046 | 10,3 | 7,5 | 91 | 44 | 16 | 4 520 | 2,250 | 13 590 | 604 |
| 22 500 | 850 | 2 116 | 8,9 | 9,0 | 101 | 76 | 32 | 5 020 | 2,500 | 16 502 | 660 |
| 25 000 | 870 | 4 000 | 15,4 | 11,0 | 111 | 92 | 40 | 5 520 | 27,500 | 18 630 | 680 |
| 30 000 | 1 420 | 2 172 | 9,6 | 7,2 | 235 | 228 | 40 | 10 770 | 32,500 | 40 000 | 1 230 |
| 35 000 | 1 430 | 1 968 | 10,0 | 8,0 | 302 | 144 | 212 | 14 860 | 37,500 | 46 500 | 1 240 |
| 40 000 | 1 520 | 1 630 | 10,0 | 8,4 | 342 | 236 | 220 | 17 970 | 42,500 | 56 470 | 1 328 |
| 45 000 | 1 560 | 2 000 | 10,1 | 10,8 | 382 | 252 | 236 | 21 080 | 47,500 | 67 944 | 1 325 |
| 50 000 | 2 780 | 3 710 | 10,8 | 10,4 | 844 | 550 | 472 | 42 160 | 52,500 | 156 050 | 2 090 |
| 65 000 | 3 500 | 3 500 | 11,2 | 10,2 | 1 488 | 1 000 | 120 | 53 140 | 67,500 | 223 620 | 3 313 |