

Viercylinder-Compound-Locomotive der Gotthardbahn

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **179 (1900)**

PDF erstellt am: **25.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-374234>

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.

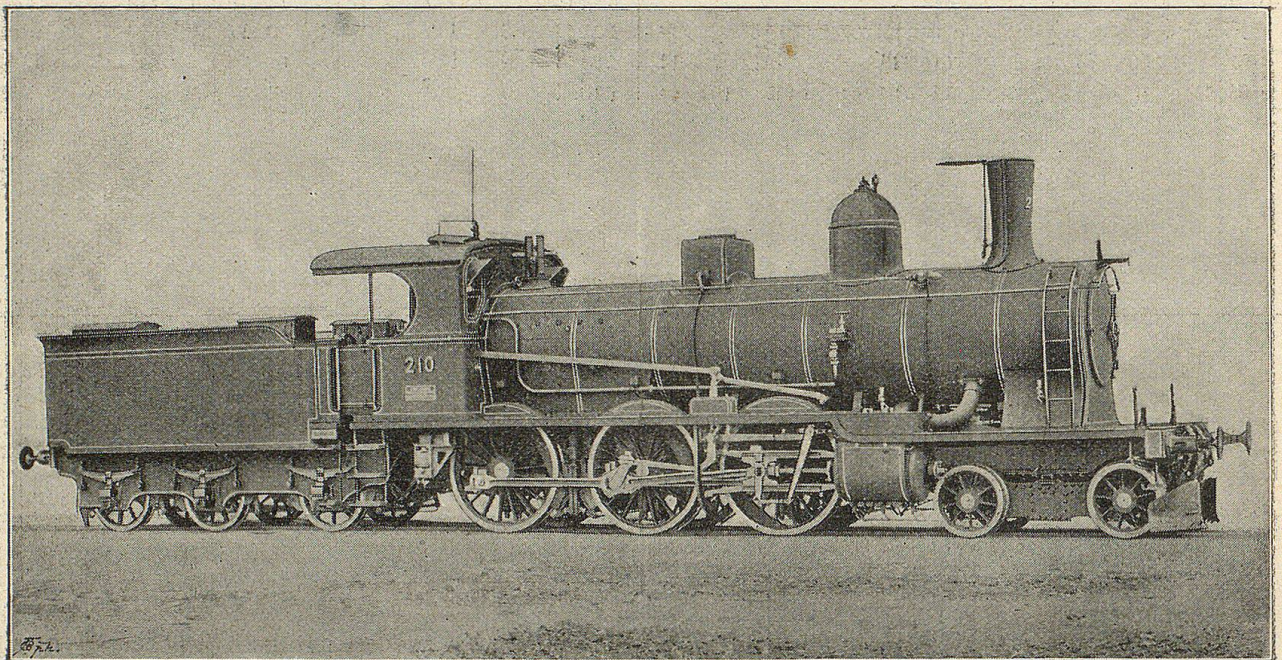
Antrag, sodaß nunmehr die Bauplatzfrage endgültig entschieden war und im Herbst 1896 mit der Fundamentirung und Ausführung des Gebäudes nach dem im März 1893 vorgelegenen zweiten Projekte begonnen werden konnte, mit welcher Arbeit Herr Baumeister Glauser in Bern betraut wurde.

Vor der Aufstellung der Pläne wurden noch eine Anzahl der besteingerichteten Archiv- und Bibliothekgebäude des In- und Auslandes durch Delegirte besucht, um die Fortschritte, welche in neuerer Zeit in Bezug auf feuer sichere und zweckmäßige Kon-

struktion solcher Bauten zu Tage getreten sind, berücksichtigen und verwerthen zu können.

Das nun der Vollendung entgegengehende Gebäude enthält einen Mittelbau zur Aufnahme der Bureau der beiden Verwaltungen und der Wohnung des Hauswarts. Rechts schließt sich der Flügel für die Landesbibliothek und links derjenige für das Staatsarchiv an. Die äußeren Dimensionen des Gebäudes betragen: Länge außen 59,26 Meter, Flügelbreite 15,26, Breite des Mittelbaues 18,80, Höhe im Mittel 20 Meter, Kubinhalt 19,925 Kubikmeter.

Viercylinder-Compound-Locomotive der Gotthardbahn.



Die großartigen Wandlungen im Verkehrsleben, welche die letzten Jahrzehnte gebracht haben und das fortwährende Verlangen nach noch besserer und schnellerer Beförderung des reisenden Publikums veranlaßten die Direktion der Gotthardbahn, eine Locomotive konstruiren zu lassen, welche auf der Steilrampe größere Lasten mit möglichst hoher Geschwindigkeit ohne Vorspann bewältigen kann und so das schon längst an der Spitze der Alpenbahnen marschirende Unternehmen noch konkurrenzfähiger zu machen.

Im Jahre 1894 wurde dann vom Maschinenmeister der Gotthardbahn und den Konstrukteuren der Schweiz. Locomotivfabrik Winterthur eine solche Riesenmaschine entworfen und ausgeführt, welche im Thal Züge von 200 bis 250 Tonnen mit einer Geschwindigkeit bis auf 90 Km. per Stunde und auf den Steilrampen Erstfeld-Göschenen und Biasca-Airolo Züge von ca. 120 Tonnen mit 40 Km. befördert. Die Probefahrten mit dieser Locomotive, welche wir dem Leser hier im Bilde vorführen, ergaben sehr be-

friedigende Resultate und heute fahren auf dieser Bahn über 20 solcher Maschinen, von denen jede ca. 120,000 Fr. kostet.

Die Maschine, welche zu den stärksten der Welt gehört, hat 3 gekuppelte Achsen und ein 2 achsiges Bogie; Heizfläche des Kessels 165 m², Kesselfläche ca. 2,5 m²; von den 4 Cylindern sind 2, sog. Hochdruckcylinder, innerhalb des Rahmens angeordnet, dieselben arbeiten auf die gekrümmte vordere Triebachse, die andern beiden außerhalb angeordneten auf die mittlere Triebachse, und zwar so, daß links und rechts die Kurbeln unter 180° versetzt sind, sodaß die hin und her gehenden Massen ausbalancirt werden; deshalb läuft auch die Maschine, welche bei der Probefahrt über 100 Km. per Stunde machte, sehr ruhig. Kohlenverbrauch der Maschine bei starker Inanspruchnahme auf den Steilrampen, bis zu 1000 Pferdestärken, gegen 600 Kilo per Stunde. Gewicht der Locomotive im Dienst 65,000 Kilo, 3 achsiger Tender mit 18 m³ Wasser und 5000 Kilo Kohlen ca. 38,000 Kilo, also zusammen 103,000 Kilo.