

Die Heilmann'sche elektrische Lokomotive

Autor(en): **G.W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **14 (1898)**

Heft 50

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-579143>

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.

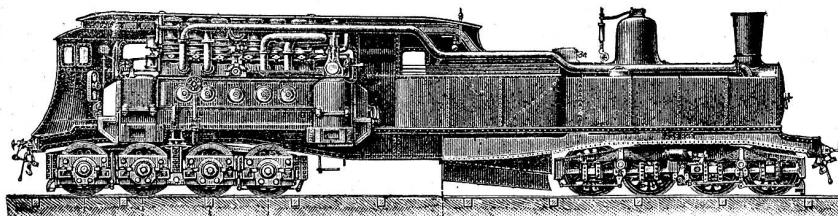
Haftungsausschluss

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.

Die Heilmann'sche elektrische Lokomotive.

Dem freundlichen Entgegenkommen des deutschen Verlagshauses Bong & Cie. in Leipzig verdanken wir beigelegte Abbildung einer elektrischen Lokomotive von Ingenieur Heilmann. Es ist diese Illustration dem hochinteressanten Werke: „das 19. Jahrhundert in Wort und Bild“ obigen Verlagshauses entnommen (in 60 Lieferungen mit über 1000 Illustrationen, Karten und Farbendruckbildern à 70 Cts.) Indem wir uns vorbehalten, später eingehender diese Lokomotive zu beschreiben, sei für heute folgendes mitgeteilt.

feinen Antrieb erhält. Sie baut sich aus zwei Wagenstellen mit je 4 Achsen auf. In der Mitte der Wagenstelle trägt eine Plattform, die auf Federn ruht, einen Dampfkessel, eine Dampf- und eine Dynamomaschine, die den notwendigen Strom für die Motoren entwickeln. Die größte Geschwindigkeit, die la fusée erreichte, sind 108 km in der Stunde. Sie entwickelt nicht weniger als 1350 Pferdekräfte, und während die gewöhnlichen Maschinen höchstens 140 Tonnen ziehen, bewältigt sie, den Berichten der Prüfungskommission gemäß, leicht 300 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde. Auch durch die Form



Ansicht der Heilmann'schen elektrischen Lokomotive.

Vor nicht langer Zeit hat Finanzminister Miquel im preussischen Abgeordnetenhaus die Einführung des elektrischen Betriebes auf den preussischen Eisenbahnen als eine Möglichkeit bezeichnet, auf die man sich gefaßt halten müsse; auf der Strecke Berlin-Wansee ist schon eine elektrische Lokomotive abwechselnd mit Dampftrieb in Thätigkeit, und schließlich sehen wir je länger je mehr die elektrische Kraft in dem Betriebe von Straßen- und Lokalbahnen zur Herrschaft gelangen, kurz, wir befinden uns allem Anscheine nach näher vor einer grundstürzenden technischen und in der Folge auch wirtschaftlichen und sozialen Umwälzung unserer Verkehrsrichtungen, als die meisten ahnen. Da ist denn jede Erscheinung auf diesem Gebiete, welche uns jener Umwälzung näher zu bringen scheint, von besonderem Interesse.

Als eine der hervorragenden Errungenschaften nach dieser Richtung ist die höchst eigenartige Lokomotive des Ingenieurs Heilmann anzusehen, welche von ihm als Lokomotive der Zukunft angesehen wird und die wir in beistehender Abbildung unseren Lesern vorführen.

Heilmann macht scheinbar einen Rückschritt bei der Konstruktion dieser Lokomotive, und zwar insofern, als dieselbe nicht einen reinen Elektromotor, der seine Kraft von einer elektrischen Zuleitung oder von mitgeführten Akkumulatoren erhält, darstellt, sondern sie arbeitet mit Dampfkraft und erzeugt auf diesem Wege Elektrizität, die sie dann erst als Zugkraft verwendet. Es ist also gleichsam ein Zwillingsgeschöpf, eine Dampflokomotive mit elektrischer Zugkraft. Der Erfinder, dessen Maschine schon mehrfach und längere Zeit dauernde Proben im Eisenbahndienst bestanden, hat durch die That bewiesen, daß seine Anlage vorteilhafter arbeitet, als eine solche, die Dampf allein verwendet. Es hat sich gezeigt, daß die von dem unmittelbaren Antrieb der Räder losgelöste Dampfmaschine sich mit dem Elektromotor vorteilhaft zu einer Kraftquelle verbinden läßt, von welcher der Strom in einfachster Weise zu dem die Radachsen bewegenden Motor abgeleitet wird.

Unsere Zeichnung stellt die neueste Heilmann'sche Lokomotive in Ansicht dar. Die erste Heilmann'sche Lokomotive, „la fusée“, die auch für die neueren Maschinen vorbildlich ist, besitzt acht Paar Triebräder, von denen jedes Paar durch einen besonderen Motor

unterscheidet sich die Heilmann'sche Lokomotive vollständig von unseren bisher gebräuchlichen Maschinen. Die Vorteile des neuen Systems sind die vollständige Ausbalancierung der hin- und hergehenden Massen, die sonst bei einer Geschwindigkeit gefährliche Erschütterungen verursachen, und das sparsame Arbeiten der Dampfmaschine, die auch während der Haltezeiten Akkumulatoren für die Beleuchtung des Zuges und für vorübergehende Steigerungen der Geschwindigkeitsverordnungen laden kann. Trotz der bei den heutigen Lokomotiven wegfallenden Umformung von mechanischer Kraft in Elektrizität, und von dieser rückwärts in mechanische Kraft, was einen Verlust von nur 12 Prozent bedingen soll, liefert die Heilmann-Lokomotive mit derselben Kohlenmenge etwa das Dreifache der Leistungen. Die neue Maschine ist allerdings doppelt so teuer wie die bisherigen. Sollten sich diese auf die Maschine gesetzten Hoffnungen erfüllen, und es scheint dies der Fall zu sein, so würden wir einem weittragenden Umschwunge unserer Verkehrsverhältnisse entgegensehen. Wir können dem noch beifügen, daß unweit der Schweizergrenze bereits eine so beschriebene elektrische Vollbahn im Betriebe ist. G. W.

Verschiedenes.

Ueber Schwitzwasser an eisernen Dachkonstruktionen in Schedbauten gibt das „Polytechnische Heftblatt der Leipziger Monatschrift für Textilindustrie“ in nachstehendem gute Winke.

In Schedbauten zeigt sich bei kalter Witterung allgemein der Uebelstand, daß von den eisernen Dachkonstruktionen der geheizten Arbeitsräume Wasser heruntertropft. Man nennt dieses Wasser Schwitzwasser. Die Bezeichnung ist natürlich so falsch, wie möglich, denn das Eisen kann kein Wasser ausschwitzen. Das herabtropfende Wasser giebt zu mannigfachen Unannehmlichkeiten Anlaß und zumal in Arbeitsräumen der Textilindustrie kann es höchst lästig werden. Wo es auf eiserne Gegenstände auffällt, erzeugt es schnell Rost; aber auch in Garn und Geweben erzeugt es Rostflecken, da jeder von den nackten Eisenträgern sich ablösende Tropfen eine geringe Menge Eisen in Lösung enthält.

Die Bildung dieses Schwitzwassers beruht auf einem einfachen physikalischen Vorgang, der aber in weiteren Kreisen merkwürdig unbekannt ist. Dieselbe Ursache,