

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 41/42 (1903)
Heft: 9

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

INHALT: Die Lokomotiven der Rhätischen Bahn. — Der Betrieb von Nebenlinien schweizerischer Normalbahnen mit Akkumulatorenlokomotiven. — Die Umgestaltung der Freien Strasse in Basel, IV. — Aus den Verhandlungen der XVI. Generalversammlung des Schweizer. Elektrotechnischen Vereins in Lausanne. — Miscellanea: Eidg. Polytechnikum. Wasserversorgung von Apulien. Projektierte Bahnbauten in Japan. Die Wiederherstellung des Schlosses in Alzei. Die Errichtung eines elektrischen Kraftwerkes in Mexiko. Der Bund deutscher Architekten. Filz-Zwischenlagsplatten bei Eisenbahn-Oberbau. Hafenneubauten in Wilhelmshafen.

Der Neubau für die mechanisch-technische und die chemisch-technische Versuchsanstalt bei Gross-Lichterfelde. Evangelische Christuskirche in Mainz. — Konkurrenzen: Concours pour un monument commémoratif du Premier Mars 1848 à La Chaux-de-Fonds. — Nekrologie: † Alb. Meyerhofer. † Walter Hoffmann. — Literatur: Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Geschäftsbericht des Zentral-Komitees des schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins. G. & P.: Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Die Freie Strasse in Basel.

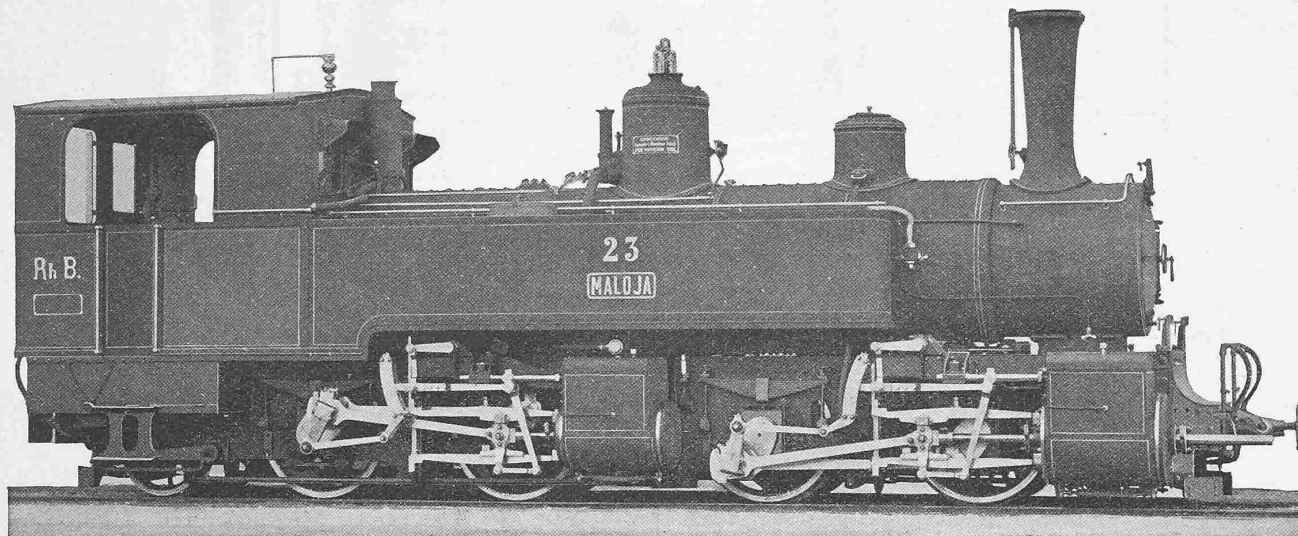


Abb. 1. Ansicht des $G^{4/5}$ Mallet-Lokomotiven der älteren Serie.

Die Lokomotiven der Rhätischen Bahn.

Erbaut von der *Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinen-Fabrik* in Winterthur.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Strecken Reichenau-Ilanz und Thusis-Celerina (St. Moritz) musste die Rhätische Bahn auch ihren Lokomotivpark entsprechend vergrössern und hat zu diesem Zwecke bei der Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur sechs Stück $G^{3/4}$ gekuppelte Tenderlokomotiven, $G^{3/4}$ (Abb. 2 bis 5 S. 100 und 101) und acht Stück $2/2 + 2/3$ Mallet-Lokomotiven, $G^{4/5}$ (Abb. 6 bis 9 S. 102 und 103) in Bestellung gegeben, die sämtlich in diesem Frühjahr zur Ablieferung gelangten.

Die Wahl der beiden Lokomotivtypen war bedingt durch das Trace der Bahn, durch die infolge des Schienenprofils gegebene maximale Achsbelastung und durch die geforderte Leistung. Beide Typen waren bereits in Verwendung auf den alten Linien der Rhätischen Bahn, Chur-Davos und Chur-Thusis. Die $G^{3/4}$ Maschinen sollen hauptsächlich den Dienst auf den Tallinien Chur-Landquart-Küblis mit Steigungen bis 25‰ machen, während die $G^{4/5}$ denjenigen der Bergstrecken Küblis-Davos und Thusis-St. Moritz mit Steigungen von 25‰ bis maximal 45‰ zu übernehmen haben. Die durch den Lieferungsvertrag vorgeschriebenen Leistungen sind: Für die $G^{3/4}$ Lokomotive auf 45‰ Steigung die Förderung eines Zuges von 45 Tonnen (ohne Lokomotive) mit einer Minimal-Geschwindigkeit von 15 km . Für die $G^{4/5}$ Lokomotive auf 45‰ Steigung diejenige eines Zuges von 70 Tonnen (ohne Lokomotive) mit einer Minimal-Geschwindigkeit von 15 km . Diese Leistungen wurden bei den Probefahrten ohne alle Ueberanstrengung der Maschinen erreicht.

Wir lassen eine kurze Beschreibung der Lokomotiven folgen, die an Hand der beigefügten Schnittzeichnungen und äusseren Ansichten der Maschinen ein deutliches Bild der ganzen Konstruktion geben dürfte.

I. $G^{3/4}$ -Lokomotiven.

Die Lokomotive wurde nach dem sogen. Mogultyp mit äusserem Rahmen, äusserem Triebwerk und Hallschen Kurbeln als Zwillinglokomotive gebaut und mit Steuerung Heusinger ausgestattet. Die Laufachse ist radial einstellbar und gut zentriert. Der Kessel hat gegenüber der

ersten Serie vergrösserte Roste und direkte Heizfläche und die Maschine ist damit wesentlich leistungsfähiger geworden.

Die Hauptdimensionen der Maschine sind aus folgender Legende und den in der Zeichnung eingetragenen Massen ersichtlich:

Spurweite	1000 mm	Totaler Radstand	4700 mm
Zylinderdurchm.	340 "	Fester Radstand	2600 "
Kolbenhub	500 "	Wasser im Kessel	2600 kg
Triebbraddurchm.	1050 "	Wasser im Wasser-	
Laufbraddurchm.	700 "	kasten	3100 "
Dampfdruck	12 Atm.	Kohlen	1100 "
Heizfläche, direkte	6,2 m ²	Leergewicht	21160 "
„ indirekte	58,8 "	Dienstgewicht (mit	
„ totale	65,0 "	Schneepflug)	34530 "
Rostfläche	1,03 "		

II. $G^{4/5}$ -Mallet-Lokomotiven.

Auf das Wesen des Malletsystems an und für sich glauben wir uns um so weniger einlassen zu sollen, als dasselbe in dieser Zeitschrift schon wiederholt behandelt worden ist.¹⁾

Die Hauptabmessungen sind auch hier durch folgende Daten und durch die in die Zeichnung eingetragenen Masse gegeben:

Spurweite	1000 mm	Heizfläche totale	79 m ²
Durchmesser des		Rostfläche	1,3 "
Hochdruckzylinders	315 "	Totaler Radstand	7010 mm
Durchmesser des		Fester Radstand	1600 "
Niederdruckzylind.	490 "	Wasser im Kessel	3000 kg
Kolbenhub	550 "	„ in den	
Triebbraddurchm.	1050 "	Wasserkasten	3450 "
Laufbraddurchmesser	700 "	Kohlen	1000 "
Dampfdruck	14 Atm.	Leergewicht	38900 "
Heizfläche, direkte	7 m ²	Dienstgewicht, (mit	
„ indirekte	72 "	Schneepflug)	46000 "

Die Lokomotive hat gegenüber der früheren Serie der $G^{4/5}$ Maschinen der Rhätischen Bahn mit hinten liegender Laufachse, diese als Adamachse im Vordergestell angeordnet. Die Aenderung bezweckte ein weniger scharfes Anlaufen in den Kurven und einen ruhigeren Kurvenverlauf der Lokomotiven selbst. Die bereits vielfach mit der Maschine vorgenommenen Fahrten haben gezeigt, dass der genannte Zweck vollständig erreicht wurde.

¹⁾ Bd. XXXV, S. 238; Bd. XXXIX, S. 179.