

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 16

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: 01.04.2025

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

INHALT. — Ueber Bergbahnsysteme, vom Standpunkte der theoretischen Maschinenlehre, von Professor A. Fliegner in Zürich. — Protocol der XXVII. Jahres-Versammlung in Zürich. Allgemeine Versammlung vom 30. September. — Eisenpreise in England, mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz.

Ueber Bergbahnsysteme, vom Standpunkte der theoretischen Maschinenlehre.

Von Prof. A. Fliegner in Zürich.

IV. Das Wetli'sche System (Schluss).

Bei Erwähnung der verschiedenen gegen das Wetliche System gemachten Einwände habe ich es absichtlich vermieden, die Namen der Urheber derselben zu nennen. Ich wollte mir damit die Möglichkeit wahren, bei meiner Entgegnung vollkommen sachlich zu bleiben. Eine Bemerkung mehr persönlicher Natur muss ich aber doch noch hinzufügen. Es ist nämlich mir, und auch Anderen, aufgefallen, dass in allen Angriffen auf dieses System die im Jahre 1874 angestellten Proben mit vollkommenstem Stillschweigen übergangen werden. Die betreffenden Herren sind zwar schwerlich bei jenen Proben zugegen gewesen, sie hätten sich aber aus der Litteratur mit ihren Resultaten bekannt machen können und sollen. Dann hätten sie gefunden, dass der grösste Theil der gemachten Einwände dort factisch widerlegt worden ist. Und wenn auch die damalige Probestrecke nur kurz war, nur etwa 400 m, so hatte sie doch gerade beim Beginn der Mittelschienen einen Niveauübergang und bald dahinter eine der schärfsten Curven, welche die Bahn überhaupt besitzt. Die Kürze der Strecke ist übrigens auch durch die grosse Zahl der Fahrten einigermaßen ausgeglichen, so dass im Ganzen 50 bis 60 Kilometer an Bergfahrt und ebensoviel an Thalfahrt zurückgelegt wurden. Für den guten Erfolg der Proben spricht auch der Beschluss der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln, die Bahn nach diesem System auszubauen, und die Bereitwilligkeit gewiegter Practiker, sich mit der Ausführung zu befassen. Die neue Ausführung mit ihren nachgewiesenen Fehlern muss allerdings wohl als missglückt bezeichnet werden; und wenn alle gemachten Einwände nur gegen diese gerichtet gewesen wären, so könnte und müsste man ihnen beistimmen. Von einer schlechten Ausführung aber einen ungünstigen Rückschluss auf das ganze System zu ziehen ist ebenso ungerechtfertigt, als wenn man z. B. die Locomotiven mit einer Triebachse für absolut unbrauchbar erklären würde, weil man nicht im Stande ist, mit denselben einen auch nur leichteren Zug von Olten durch den Hauenstein nach Läuelfingen oder gar auf den Uetliberg zu befördern.

Mit den vorstehenden Entwicklungen beabsichtige ich übrigens keineswegs, ich muss das, um Missdeutungen vorzubeugen, noch ausdrücklich hervorheben, irgend welche Bürgschaft für die praktische Brauchbarkeit des Wetlichen Systems zu übernehmen. Es kam mir nur darauf an, das anerkannt gute mathematisch-mechanische Princip und bei richtiger Anwendung die Gefahrllosigkeit desselben nachzuweisen. Dagegen bin ich mir wohl bewusst, dass sich gewichtige Einwände gegen dieses System erheben lassen. Diese liegen aber auf dem Gebiete des Ingenieurs. Es sind jedoch theilweise nur Möglichkeiten und Wahrscheinlichkeiten um die es sich dabei handelt, nicht Gewissheiten, so dass der individuellen Ansicht ein weiter Spielraum bleibt. In dieser Richtung ist sehr zu beachten, dass sich die beiden Professoren der Ingenieurwissenschaften, welche bei den oben erwähnten Gutachten betheilt waren, nicht auf eine einzige Ansicht einigen konnten, sondern dass dieselben zwei getrennte Gutachten abgegeben haben.

Die von dieser Seite möglichen Einwände lassen sich schliesslich sämtlich auf das finanzielle Gebiet zurückführen. Namentlich die Unterhaltungskosten sind von einigen Seiten als sehr bedeutende erwartet worden. Dieselben werden von der Abnutzung der Schienen sowie davon abhängen, wie rasch sich namentlich die Mittelschienen aus ihrer richtigen Lage verziehen, wie oft sie also regulirt werden müssen. Stellen sich diese Kosten zu hoch, so würde allerdings das Wetliche System gegenüber dem nahe verwandten und in der Ausnutzung der Arbeit nicht wesentlich ungünstigeren gemischten Zahnradsystem im Allgemeinen nicht concurrenzfähig, also vom ökonomischen Standpunkte aus auch nicht be-

rechtigt sein. Doch würde immerhin zu Gunsten des Wetlichen Systems sprechen, dass man mit demselben bei nur halbwegs genauer Lage der Mittelschienen jedenfalls grössere Geschwindigkeiten erreichen kann, als mit den Zahnrade, und dass sich die Niveauübergänge wohl auch leichter ausführen lassen würden, als bei der überhöhten Zahnstange des gemischten Zahnrad-systems.

Alle solche Punkte lassen sich aber nur an der Hand der Erfahrung klarstellen. In der Frage nach der Anwendbarkeit und Berechtigung des Wetlichen Eisenbahnsystems stehen wir also noch genau auf demselben Standpunkte, wie nach den 1874er Proben, und diese sprechen, abgesehen vom Kostenpunkte, entschieden zu Gunsten desselben. Die neuen Versuche mit ihren nachgewiesenen Fehlern können daran nichts ändern, höchstens haben sie Erfahrungen über die Anlagekosten sammeln lassen.

Die Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln wird jetzt bekanntlich nach dem einfachen Adhäsionsprincip betrieben. Das Richtige wäre, die Gesellschaft würde dabei bleiben, da bei der dortigen Steigung von nur 5%, wie schon angedeutet wurde, ein besonderes System überhaupt nicht am Platze ist, am allerwenigsten aber vielleicht das Wetliche. Dagegen wäre es vom Standpunkte der theoretischen Maschinenlehre aus sehr erwünscht, wenn sich anderswo Gelegenheit finden würde, durch Versuche zu entscheiden, ob dieses principiell entschieden vollkommenste Eisenbahnsystem mit beweglichem Motor practisch anwendbar ist, oder nicht.

V. Vergleichung der behandelten Systeme mit beweglichem Motor.

Vergleicht man die in den verschiedenen Tabellen für die Bergbahnsysteme mit beweglichem Motor angegebenen Güteverhältnisse, so folgt zunächst, dass für Geschwindigkeiten von 25 und 30 Kilometern die Adhäsionssysteme ohne künstlichen Unterbau voranstehen. Es sind das Geschwindigkeiten, für welche auch bei den Adhäsionsbahnen nach Gl. 16 u. s. w. nur die Dampfproduction auf das Locomotivgewicht von Einfluss ist. In diesen Fällen müssen natürlich die einfachsten Systeme die besten sein, da jede Complication Arbeitsverluste und damit ein grösseres Locomotivgewicht bedingt. Bei einer Geschwindigkeit von 20 Kilometern stehen zwar immer wenigstens einzelne der künstlichen Systeme günstiger, als das gewöhnliche Adhäsionssystem, aber so wenig, dass ihre Anwendung nicht gerechtfertigt erscheint, um so weniger, als ihr Güteverhältniss in Wirklichkeit doch kleiner ist, als der Tabellenwerth.

Bei einer Geschwindigkeit von 15 Kilometern würde die Anwendung künstlicher Systeme auch noch kaum gerechtfertigt erscheinen. Höchstens bei Steigungen zwischen 50 und 100 ‰ könnten sie in Frage kommen, wenn nicht vielleicht das günstigere Güteverhältniss noch durch die höheren Anlagekosten des Bahnoberbaues aufgewogen wird.

Für die kleineren Geschwindigkeiten sind bei den kleineren Steigungen bis an 25 ‰ wegen der Anlagekosten künstliche Systeme durchaus zu verwerfen. Auch noch bei Steigungen bis zu 50 ‰ und vielleicht etwas höher dürften sie kaum am Platze sein. Noch steilere Bahnen dagegen müssen mit künstlichem Oberbau angelegt werden. Dabei wäre zwar zunächst ein Dampfomnibus mit lauter Triebachsen noch günstiger, aber man ist mit diesem System schon zu nahe an der Grenze der Adhäsion; die grösste mit demselben erreichbare Steigung beträgt nämlich kaum 130 ‰. Es würde dann in erster Linie das gemischte Zahnradsystem oder das System Wetli anzuwenden sein, und würde das letztere nach den früheren Auseinandersetzungen von unserem Standpunkte aus sogar den Vorzug verdienen. Dann käme das reine Zahnradsystem, mit nicht wesentlich geringerem Güteverhältniss, und erst zuletzt das bedeutend unvortheilhaftere und auch nur geringere Steigungen zulassende System von Fell.

Das gemischte Zahnradsystem und das System von Wetli stellen sich aber gegenüber dem reinen Zahnradsystem nur so wenig günstiger, nicht einmal 1 ‰, dass man sie mit Rücksicht auf das unvermeidliche Gleiten der Triebräder und die daher rührende Abnutzung von Bandagen und Schienen für weniger vortheilhaft erklären muss. Wo also eine Bergbahn nicht mit anderen Bahnen in Verbindung steht, und wo von denselben keine Weichen befahren zu werden brauchen, da würde das reine Zahnradsystem entschieden den Vorzug verdienen. Noch günstiger müsste sich