

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 14

Artikel: Die 4/5 gekuppelte Verbund-Güterzuglokomotive mit vierachsigem Tender der Norwegischen Staatsbahnen: erbaut von der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur

Autor: W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-23431>

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: 15.03.2025

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

INHALT: Die 4/5 gekuppelte Verbund-Güterzuglokomotive mit vierachsigem Tender der Norwegischen Staatsbahnen. — Augsburgs Fassaden-Male-
reien. — Die Architektur der Industrie- und Gewerbe-Ausstellung zu Düsseldorf
1902. III. — Schürmanns Ankereisen. — Miscellanea: Erhöhung der Betriebssicher-
heit auf den preussisch-hessischen Eisenbahnen. Elektrische Schnellbahn von New
York nach Port Chester. Reinigung von Trinkwasser durch Ozon nach dem Ver-
fahren von Vosmaer-Lebret. Heizung von Strassenbahnwagen. Eine neue Art von
Strassenbahnwagen. Der schweiz. elektrotechnische Verein und der Verband schweiz.

Elektrizitätswerke. Denkmäler vor der technischen Hochschule in Wien. Multipel-
telegraphen-System von Rowland. Das Teeren der Strassen. — Preisausschreiben:
Gewinnung einer Abhandlung über die Vorzüge des Verkleidens von Fassaden mit
Baumaterialien aus gebranntem Ton. — Konkurrenzen: Neubau eines Kollegien-
hauses für die Universität Freiburg i. B. — Literatur: Die Geschichte des Rheins
zwischen dem Bodensee und Ragaz. Eingegangene literarische Neuigkeiten.
Hiezu eine Tafel: Die 4/5 gekuppelte Verbund-Güterzuglokomotive mit
vierachsigem Tender der Norwegischen Staatsbahnen.

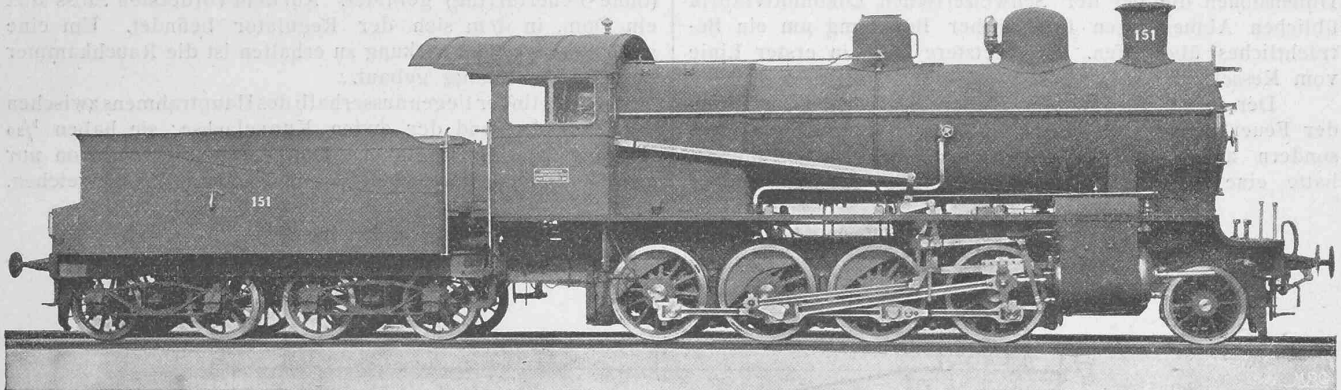


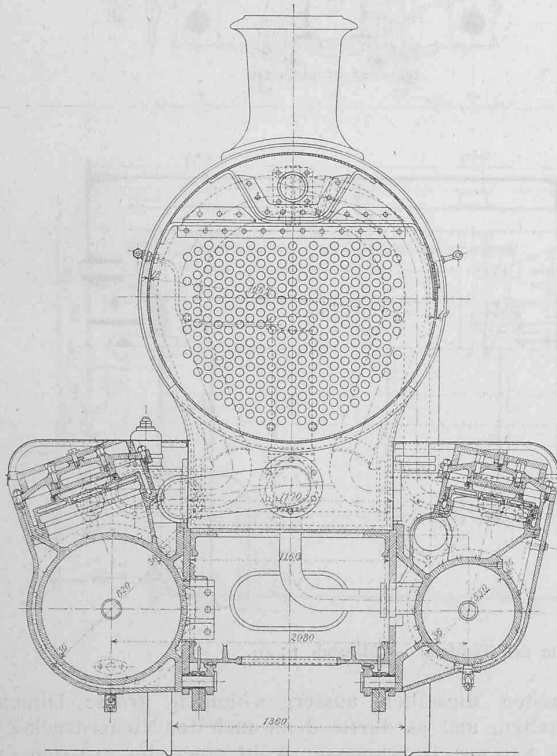
Abb. 1. Ansicht der 4/5 gekuppelten Verbund-Güterzuglokomotive der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.

Die 4/5 gekuppelte Verbund-Güterzuglokomotive mit vierachsigem Tender der Norwegischen Staatsbahnen

erbaut von der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.
(Mit einer Doppeltafel.)

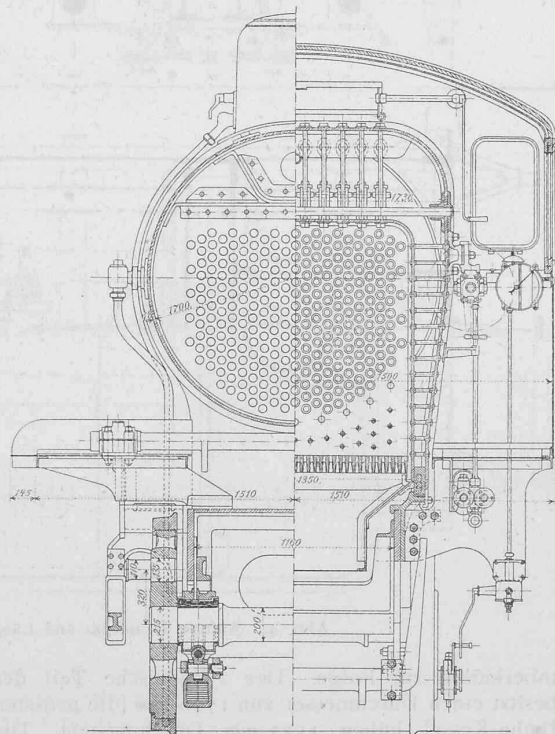
Die Norwegische Staatsbahn besitzt in der 42 km langen Ofotenbahn im äussersten Norden des Landes eine Linie

der in Frage kommenden Lokomotiven darauf Bedacht genommen werden, einen Maschinentyp zu finden, der bei den bestehenden ungünstigen Trace-Verhältnissen doch einer grossen Leistung fähig wäre. Die Direktion der Norwegischen Staatsbahnen beschloss, diesen Erwägungen folgend, die Anschaffung einer Anzahl 4/5 gekuppelter zweizylindriger Verbund-Lokomotiven und lud im Jahre 1899 eine grössere Anzahl Lokomotivfabriken ein, Entwürfe und Angebote für solche Maschinen vorzulegen.



Linke Maschinenseite. Rechte Maschinenseite.

Abb. 2. Querschnitt durch die Zylinder. Masstab 1:40.



Linke Maschinenseite. Rechte Maschinenseite.

Abb. 3. Querschnitte durch Triebachse und Feuerbüchse.

mit sehr ungünstigen Krümmungs- und Steigungsverhältnissen, liegen doch 70% der genannten Linie in Kurven von 300—400 m Radius, während sich die Steigung ununterbrochen zwischen 12 und 17‰ bewegt. Da diese Bahn in erster Linie als eine direkte Verbindung des an Eisengruben reichen Gellivaragebietes mit der Küste zu dienen hat, auf derselben also vorwiegend schwere Lasten befördert werden sollen, so musste bei der Beschaffung

Verlangt wurde eine Lokomotive, die im stande sein sollte, bei einer Geschwindigkeit von 18 km in der Stunde eine Zugkraft von mindestens 9000 kg zu entwickeln, wobei eine maximale Achsbelastung von 15 1/2 t vorausgesetzt war. Es wurde ferner vorgeschrieben, dass die Lokomotive auch bei 45 km Geschwindigkeit noch einen durchaus ruhigen Gang haben müsse.

Auf Grund des von ihr eingereichten Projektes wurde im

Frühjahr 1900 der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur der Bau von sechs derartigen Lokomotiven übertragen. Dieser Auftrag war für die Fabrik um so wichtiger und interessanter, als es sich um Maschinen handelte, wie sie von dem Etablissement in gleicher Stärke bisher noch nicht gebaut worden waren, und die in ihren Dimensionen die bei der Schweizerischen Lokomotivfabrik üblichen Abmessungen in mancher Beziehung um ein Beträchtliches übertrafen. Das letztere gilt in erster Linie vom Kessel.

Der Umstand, dass der Hinterkessel wegen der Breite der Feuerbüchse nicht zwischen den Rahmen Platz fand, sondern auf denselben gleitend gelagert werden musste, hatte eine hohe Lage des Kessel-Mittels (2650 mm über

aus Manganbronze, während zu den Deckenankern Eisen verwendet wurde. Von den letzteren sind die vordern Reihen beweglich aufgehängt, sodass die Feuerbüchsen-Rohrwand sich ungehindert nach oben ausdehnen kann. — Die Feuertür-Oeffnung ist nach System Webb durch Umflanschen und Zusammennieten der äussern und der innern Rückwand (ohne Feuertürring) gebildet. Auf dem vordersten Stoss sitzt ein Dom, in dem sich der Regulator befindet. Um eine gleichmässige Saugwirkung zu erhalten ist die Rauchkammer besonders geräumig gebaut.

Die Zylinder liegen ausserhalb des Hauptrahmens zwischen der Laufachse und der ersten Kuppelachse; sie haben $\frac{1}{20}$ Neigung zur Horizontalen. Um bei Anwendung von nur zwei Zylindern die verlangte grosse Zugkraft zu erreichen,

4/5 gekuppelte Verbund-Güterzuglokomotive mit vierachsigem Tender.

Erbaut von der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.

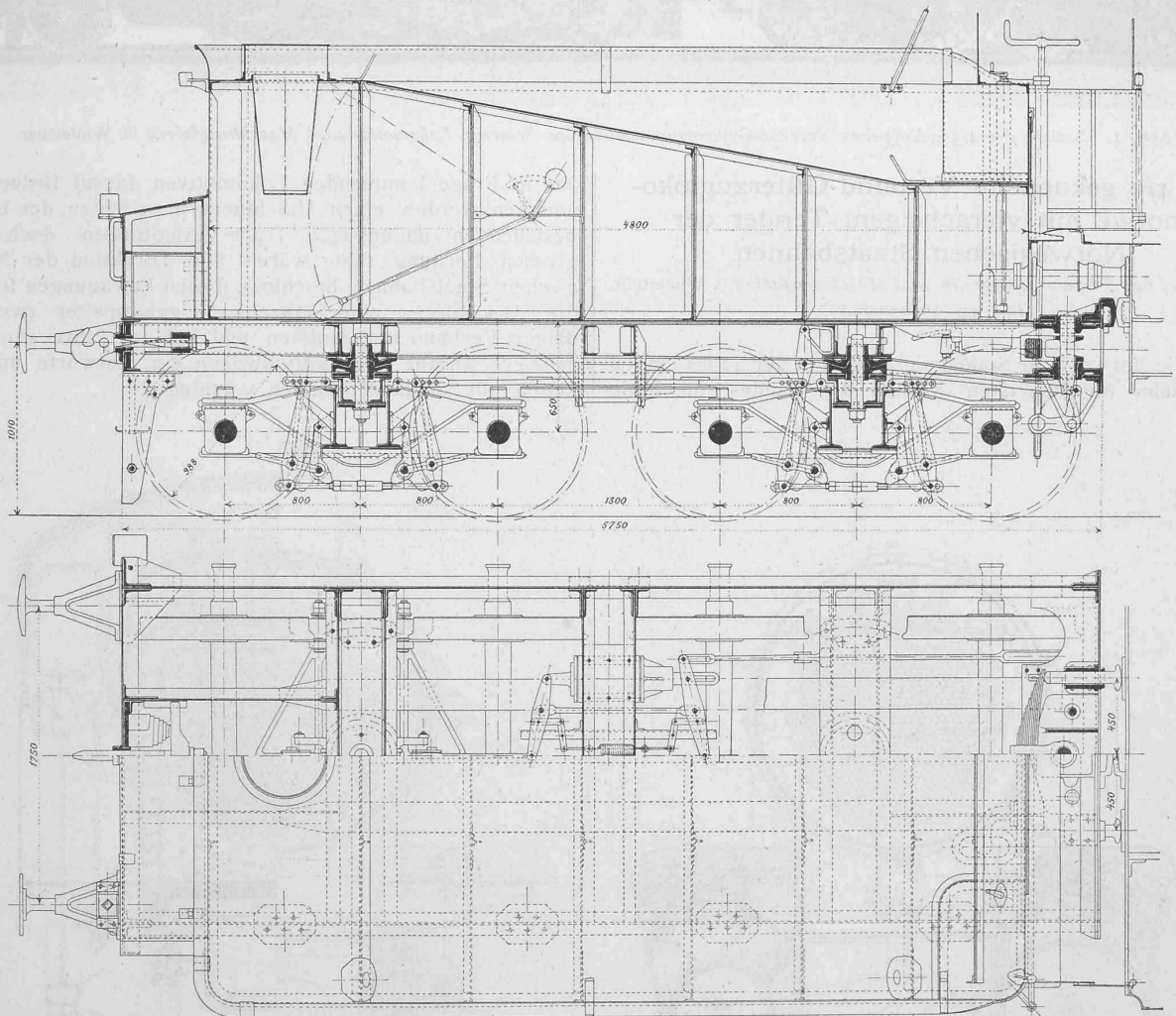


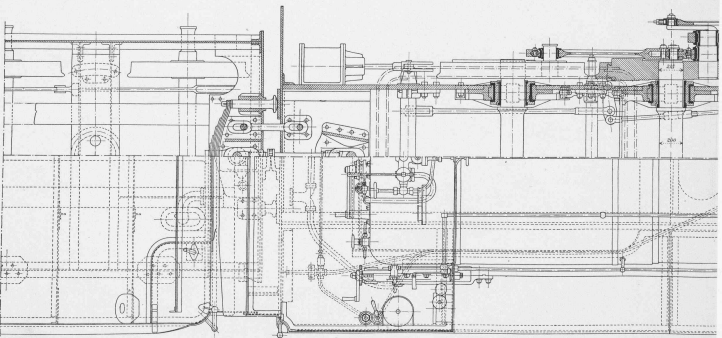
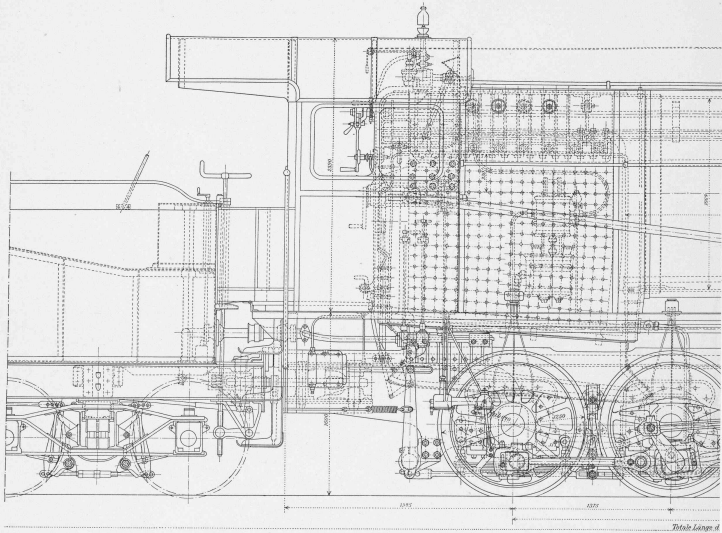
Abb. 4. Aufriss, Grundriss und Längsschnitte des Tenders. — Masstab 1 : 40.

Schienenoberkante) zur Folge. Der zylindrische Teil des Kessels besitzt einen Durchmesser von 1700 mm (die grössten Gotthardbahn-Kessel haben 1535 mm Durchmesser). Die Längsnähte sind mit doppelter Laschennietung, die Quernähte mit gewöhnlicher Doppelnietung ausgeführt. Zur Kesselschale ist weiches Flusseisenblech verwendet von 36 bis 40 kg Festigkeit und 25 % Dehnung. Die Kupfer-Feuerbüchse ist inwendig 2050 mm lang und 1350 mm breit, sodass eine Rostfläche von 2,8 m² zur Verfügung steht. Es sind 273 Siederöhren von 45,8 mm innerem und 50,8 mm äusserem Durchmesser vorhanden; die totale Heizfläche beträgt 177,7 m². Die Deckenverankerung ist als Stehbolzenverankerung ausgeführt. Dabei bestehen die horizontalen Stehbolzen aus Kupfer und jene in den äusseren Reihen

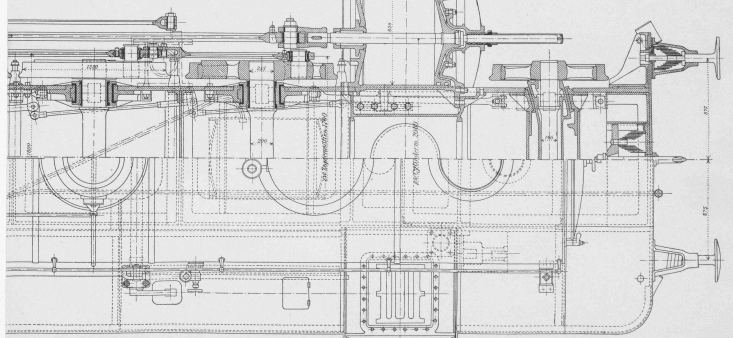
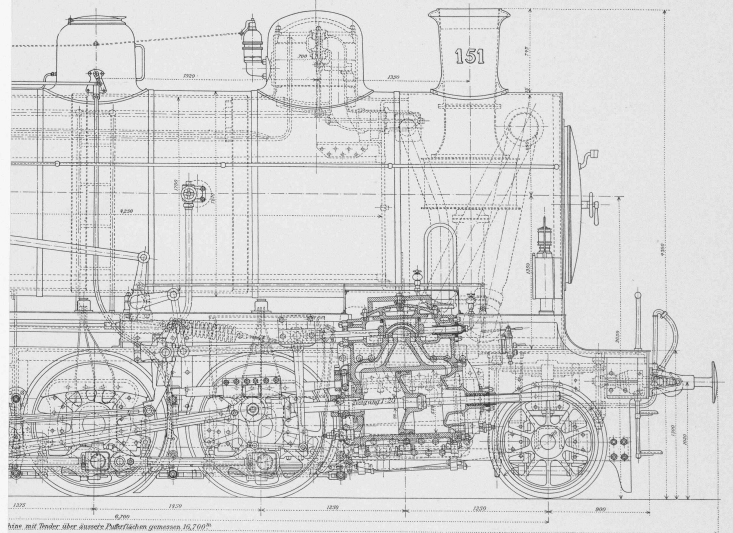
mussten dieselben aussergewöhnlich grosse Dimensionen erhalten, und es dürfte denn auch der Niederdruck-Zylinder mit 820 mm Durchmesser wohl einer der grössten Zylinder sein, der bis jetzt im Lokomotivbau zur Verwendung gekommen ist. In dieser Richtung noch weiter zu gehen, erlaubte das vorgeschriebene Konstruktionsprofil nicht. — Der Leistung entsprechend ist auch das ganze Triebwerk sehr kräftig gehalten. Die Pleuellstange greift an der zweithintersten Achse an und hat die 8 $\frac{1}{2}$ -fache Länge des Pleuellradius. Achsen und Bandagen sind aus Tiegelfeststahl, die Pleuellsterne aus Stahlfestguss mit Gegengewichten aus einem Stück. Die zweite und die vierte Pleuellachse haben 30 mm Seitenspiel und da die Pleuellachse radial einstellbar ist, zeichnet sich die Maschine trotz ihres grossen Rad-

Die 4/5 gekuppelte Verbund-Güterzuglokomotive mit sechschsigem Tender der Norwegischen Staatsbahnen.

Erbaut von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.



Längsschnitte und Ansichten d



lokomotive. — Masstab 1 : 30.

Seite / page

leer / vide /
blank

standes durch einen möglichst widerstandslosen Kurven-gang aus.

Die Steuerung ist nach System Walschaert ausgeführt. Beide gusseiserne Schieber haben Tricksche Kanäle und sind entlastet.

Für die Anfahrvorrichtung kam das bewährte System der Lokomotivfabrik Winterthur zur Anwendung, ähnlich wie bei den Lokomotiven A^{2/4}T der Schweizerischen Bundesbahnen (Nordostbahntyp).

Als Rahmen ist ein Plattenrahmen aus 40 mm starkem Blech angewendet worden und es ist natürlich, bei der Schwere der ganzen Lokomotive, auf gute Querversteifung gebührend Rücksicht genommen. Das Gewicht der Maschine wird durch Blattfedern auf die Achsen übertragen. Es sind einerseits die Federn der Laufachse und der ersten gekuppelten Achse und andererseits diejenigen der drei hinteren Achsen durch Balanciers unter einander verbunden.

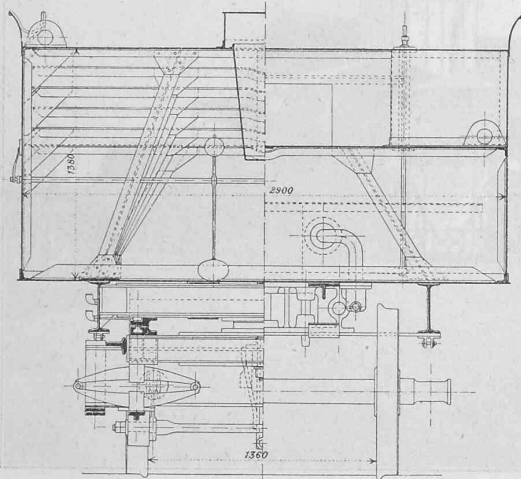


Abb. 5. Querschnitt des Tenders. — Masstab 1:40.

Das Gewicht ist im richtigen Verhältnis auf die Achsen verteilt.

Als Ausrüstung der Lokomotive sind zu nennen: Die Westinghouse-Bremse für den Tender, eine Dampfbremse für alle vier gekuppelten Achsen der Maschine, ein Haushälter-Geschwindigkeitsmesser und ein Dampfsandstreuer.

Der Tender ruht auf zwei Bogies mit je zwei Achsen in einer bereits bei früher ausgeführten Tenders bewährten Rahmenkonstruktion.

In Folgendem sind die Hauptabmessungen der Maschine zusammengestellt:

Spurweite	1435 mm
Hochdruck-Zylinder-Durchmesser	550 "
Niederdruck-Zylinder-Durchmesser	820 "
Kolbenhub	640 "
Trieb-rad-Durchmesser	1250 "
Lauf-rad-Durchmesser	988 "
Dampfdruck	13 Atm.
Direkte Heizfläche	11,7 m ²
Indirekte Heizfläche	166,0 "
Gesamte Heizfläche	177,7 "
Rostfläche	2,8 "
Leergewicht der Lokomotive	64 t
Adhäsionsgewicht im Dienst	62 "
Dienstgewicht	72 "
Zugkraft	rund 10000 kg

Tender:

Leergewicht	16800 kg
Dienstgewicht	36800 "
Wasser	15000 "
Kohlen	4000 "

Die am 23. und 24. April dieses Jahres auf der Strecke Erstfeld-Göschenen der Gotthardbahn vorgenommenen Probefahrten ergaben ein allseitig sehr befriedigendes Resultat. Die Lokomotive beförderte Güterzüge von 200 t auf 26⁰/00

Steigung ohne irgendwelche Ueberanstrengung. Es entspricht dies einer Zugkraft von etwa 9800 kg. Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug 22 km in der Stunde, sodass eine nicht unbedeutende Mehrleistung gegenüber der vertraglich verlangten Leistung zu verzeichnen ist. W.

Augsburger Fassaden-Malereien.

Die Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine hat dem Professor Fr. v. Thiersch Gelegenheit geboten, über die reichen Schätze zu sprechen, welche Augsburg dem kunstsinnigen Besucher auf dem Gebiete der alten dekorativen Fassaden-Malerei bietet, und auf den Zusammenhang hinzuweisen, der zwischen dieser Kunstübung früherer Zeit und dem neuerdings wieder kräftig auflebenden Bestreben nach koloristischer Wirkung in der Architektur besteht. Die Ausführungen des angesehenen Meisters betrafen zwar zunächst die deutschen Städte, sie sind aber auch für schweizerische Verhältnisse nicht minder bedeutsam, sodass wir es für richtig finden, der Berichterstattung in der deutschen Bauzeitung folgend, das Wesentliche aus dem Gedankengang des Vortragenden hier wiederzugeben:

„Die Augsburger Fassaden-Malereien fallen in das grosse, viel umstrittene Gebiet der vielfarbigen alten Kunst. Die Forschung hat aber jetzt überzeugend nachgewiesen, dass schon die antike Baukunst und Bildnerei mit der Vielfarbigkeit verbunden waren. Es ist ferner kein Zweifel, dass unsere Rathäuser und Kirchen vielfach im Inneren und Aeusseren einen kräftigen Farbenüberzug besaßen, oft ohne Rücksicht auf die Struktur des Bauwerkes.

Nachahmungen dieser Art sind vielfach angegriffen worden, aber sie sind jedenfalls historisch berechtigt. Das Heidelberger Schloss besass über dem schönen Sandstein eine kräftige Bemalung, das deutsche und das schweizerische Bauernhaus wurden bemalt, auch der Backstein-Rohbau erhielt oft noch eine besondere Farbgebung. Die Frauenkirche in München, St. Martin in Landshut, das Rathaus in Lindau waren bemalt und Neumanns berühmtes Würzburger Schloss erhielt nach Fertigstellung merkwürdigerweise einen die ganze Fassade überziehenden hellgelben Anstrich, ein Beweis, wie sehr man an den Gebrauch der Farbe gewöhnt war. Auch das mittelalterliche Fachwerkhäuser entbehrte der Bemalung nicht, nur die reicher profilierten Hausteinbauten, wie sie z. B. Nürnberg zeigt, blieben ohne eine solche. Aber wo Putz und Fachwerk zur Anwendung kamen, da zeigen die Häuser den schlichten Typus, der erst durch die Bemalung begreiflich erscheint.

Gilt Nürnberg als das charakteristische Bild einer mittelalterlichen Stadt, so zeigt uns Augsburg dasjenige einer deutschen Stadt z. Zt. der Renaissance. Zeigt Nürnberg die interessante Mischung des Uebergangsstiles, so finden wir in Augsburg dafür das seiner Anlage nach noch gotische Haus im Schmuck der Renaissance. Auch hier vollzog sich der Uebergang langsam, nicht plötzlich. Die ersten Bauten von *Elias Holl* atmen noch mittelalterliche Luft, und die Kunst der Fassaden-Malerei ist durchaus nicht etwas fremdes, von aussen nach italienischen Vorbildern hineingetragenes, sondern nur eine friere Weiterentwicklung auf schon vorhandener Grundlage.

Die italienische Wandmalerei zeigt in ihren Anfängen unverkennbar orientalischen Einfluss. Teppiche, Geflechte und ähnliches werden aufgemalt, dann folgt die Nachahmung einzelner Architektur-Teile, z. B. Quaderungen, die Anbringung frei hängender Bilder auf den Wandflächen u. s. w.

Aehnliche Darstellungen zeigen das Rathaus zu Ulm, das Augsburger Weberhaus. Diese Flächendekoration verschwand dann allmählich in Italien, die Bemalung folgte den Formen der Architektur, bzw. sie ersetzte die letztere, indem ganze Architektur-Gliederungen aufgemalt wurden. Es finden sich hier Anklänge, die wohl auf den Einfluss der Antike zurückzuführen sind.