

## **Universitäts- und Landesbibliothek Tirol**

### **Die Alpenbahnen und deren Bedeutung für Deutschland und Österreich**

**Memminger, Anton**

**Zürich, 1878**

Nachtrag II. Proben mit der neuen Zahnrad-Lokomotive

## Nachtrag II.

### Proben mit der neuen Fahrrad-Lokomotive.

Abdruck aus den „Marauer Nachrichten“ vom 22. Februar 1878.

Gestern wurde eine Lokomotive, welche von der „Marauer Maschinenfabrik“ an die Ausstellung nach Paris gesendet wird, auf der Strecke Marau-Schönenwerd erprobt. Die Hin- und Rückfahrt dauerte 10 Minuten und die Herfahrt 8 Minuten, was einer Geschwindigkeit von 34 Kilometer per Zeitstunde gleichkommt.

Diese Lokomotive ist nach gemischtem System gebaut und hat ein Gewicht von 18 Tonnen im dienstfähigen Zustande; sie arbeitet als gewöhnliche Adhäsionsmaschine auf Strecken, die nicht über 25 à 30 per mille betragen und dann als Fahrrad-Lokomotive auf Steigungen bis zu 100 per mille.

Eine gewöhnliche gut konstruirte Adhäsionslokomotive zieht auf einer Steigung von 70 per mille noch einen Zug, der ihrem eigenen Gewichte gleichkommt, während diese Lokomotive mittelst der Zahnstange auf derselben Steigung einen Zug zieht, der **dreimal so schwer ist als ihr eigenes Gewicht.** Auf der Wädensweil-Einsiedeln-Bahn, wo Steigungen von 50 per mille vorkommen, würde z. B. diese Lokomotive das Fünffache ihres eigenen Gewichtes ziehen, also circa 90 Tonnen oder 1800 Centner, mit einer Schnelligkeit von 8—10 Kilometer per Zeitstunde.

