Umwendbare Gusstahlherzstücke der Schweizerischen Nordostbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 25

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-4984

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: — Umwendbare Gusstahlherzstücke der Schweizerischen Nordostbahn. Mit einer Tafel als Beilage. — Verkehrswesen. — Grand phare en construction dans les ateliers Cail & Co. à Paris. — Société Suisse des Ingénieurs et Architectes. Section de Genève. Tarif d'honoraires des Architectes. — Die Schweizerische Ausstellung in Philadelphia. Architectur. Statistische Angaben über ausgeführte Bauten während der letzten 10—15 Jahre in einigen Cantonen der Schweiz. — Die Eisenbahn-Unfälle in England im Jahre 1875. — Sprengmittel von J. W. Gray. — Hauptbestandtheile und Dimensionen der in Philadelphia ausgestellten Locomotiven. — Berichtigung. — Kleinere Mittheilungen. — Eisenpreise in England. — Verschiedene Preise des Metallmarktes loco London. — Stellenvermittlung.

BEILAGE: — Umwendbare Gusstahlherzstücke der Schweizerischen Nordostbahn im Masstab 1 : 13, Details 1 : 3.

Abonnements-Einladung.

Mit dem Jahre 1877 beginnt die

„Eisenbahn" ihren sechsten Band

und laden wir die geehrten Abonnenten ein, ihr Abonnement rechtzeitig zu erneuern.

Dafür, dass die „Eisenbahn" auch in Zukunft möglichst gediegene Orginalartikel publiciren wird, bieten wohl die das Redactionscomité bildenden hervorragenden Männer der Theorie und Praxis die beste Gewähr.

Ueberdies wird der Werth der Zeitschrift für die Herren Techniker erhöht durch manigfaltige

Lithographische Beilagen,

während die monatlich publicirten

Commerciellen Beilagen

für die Kaufmannschaft und die Eisenbahnbeamten ein schätzbares

Nachschlagebuch für Gütertarife

bilden.

Bei diesem Anlasse machen wir darauf aufmerksam, dass die „Eisenbahn" auch fernerhin das Organ des

Schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins

und des

Vereins ehem. Studirender des Eidg. Polytechnikums

bleibt.

Bestellungen auf frühere Bände werden, soweit Vorrath, stets ausgeführt.

Der Abonnementspreis bleibt trotz der vielen Mehrleistungen der Verlagshandlung bei dem bisherigen niedrigen Ansatz von

10 Franken per Band,

deren zwei per Jahr erscheinen.

Zürich, December 1876.

Orell Füssli & Co.

Umwendbare Gusstahlherzstücke der Schweizerischen Nordostbahn.

(Mit einer Tafel als Beilage.)

Die folgende kurze Mittheilung über die bei den Neubauten der Nordostbahn verwendeten Herzstücke bildet eine Vervollständigung der in Nr. 5 Bd. IV dieser Zeitschrift enthaltenen Angaben über die von der genannten Bahngesellschaft construirten Weichen.

Es sind drei Normalkreuzungen eingeführt und zwar mit dem Neigungsverhältniss 1 : 8 für Weichen im Nebengeleise, 1 : 9 für Weichen im Hauptgeleise (und englische Weichen) und 1 : 11 für Bahnhofsendweichen, denen Fahrbögen mit den Radien 150 m/, 200 m/ und 300 m/ entsprechen; für sämmtliche Ausweichungen wird nur einerlei Art Zungenvorrichtung (resp. 2, eine für Rechts- und eine für Linksweichen) angewendet. — Die versuchsweise Einführung von umwendbaren Gusstahlherzstücken 1:9 mit schwebendem Stoss hat so günstige Resultate ergeben, dass bereits seit einiger Zeit die Anwendung derartiger Herzstücke für alle Kreuzungen durchgeführt wird. Der schwebende Stoss gestattet eine sehr einfache Verbindung des Herzstückes mit den anstossenden Schienen und bietet ausserdem den bekannten Vortheil, dass die für den Oberbau und das Fahrmaterial gleich nachtheiligen Schläge beim Passiren der Anschlussstelle vermieden werden. Die Kosten dieser Herzstücke sind geringer als die aus Schalenguss erstellten.

Als Beispiel einer derartigen Kreuzung ist auf beiliegender Tafel das Herzstück mit dem Neigungsverhältniss 1 : 8 dargestellt. Das Herzstück ruht ohne Unterlagsbleche direct auf drei Hartholzschwellen von 30 %. Breite, mit denen es durch 6 Schraubenbolzen verbunden ist; die Verbindung mit den anschliessenden Schienen erfolgt mittelst normaler Laschen, welche, da die Schienen-Neigung (1/16) im Herzstück durchgeführt ist, den Anschlussflächen entsprechend, einer geringen Bearbeitung bedürfen. Die Flügelschienen sind entsprechend der mittleren Neigung des Radconus über den ideellen Fahrkanten derart überhöht, dass der Uebergang des Rades von der Spitze auf die Schiene und umgekehrt ohne Veränderung der Höhenanlage des Schwerpunctes der Fahrzeuge stattfindet und beim Verlassen der Herzspitze der äussere Radconus bereits auf der Flügelschiene ruht; hierdurch werden Stösse auf Herzspitze und Knieschiene vermieden und bleiben diese Stellen vor starker Abnutzung bewahrt.

* * *

Verkehrswesen.

Die Begeisterung, mit welcher man im bernischen Münsterthale der Eröffnung der Bahnlinie Delsberg-Tavannes entgegen sieht, hat sich mit dem Bekanntwerden der Fahrteneinrichtung so ziemlich abgekühlt.

Die drei täglichen Züge zwischen Delsberg und Münster, von welchen in concessionswidriger Weise nur zwei einzige über Münster hinaus in der Richtung von und nach Tavannes und weiter benützt werden können, erscheinen gegenüber den bisherigen fünf- bis sechsmaligen täglichen Postverbindungen auf dieser Route als eine Ironie auf den lebhaften Verkehr des Münsterthales.

Beispielsweise führe ich an, dass man bei der gegenwärtigen Postkurseinrichtung von Delsberg aus schon um 9^{55} Vormittags in Bern eintreffen und von da um 5 Uhr Abends noch gleichen Tags wieder nach Delsberg zurückkehren kann. Mit der Eröffnung der Bahn zwischen Delsberg-Tavannes muss man, um das Gleiche zu erreichen, zweimal, sage zweimal, in Moutier übernachten. Wo bleiben da die Vortheile einer Schienenverbindung!

Moutier ist in Beziehung auf seinen Verkehr mit Bern und dem St. Immerthale weit besser bestellt, weil die Postadministration ohne Rücksicht auf die mangelnden Bahnanschlüsse von und nach Delsberg auf der erst später zu eröffnenden Bahnstrecke zwischen Moutier und Court vier tägliche Omnibusverbindungen unterhalten wird. Dagegen ist es geradezu unbegreiflich, wie man den Verkehr von Delsberg und was damit zusammenhängt in der Richtung nach Sonceboz auf 2 tägliche Züge, somit nicht einmal auf das Minimum der concessionspflichtigen Leistung, beschränken kann. Durch die ohne Mehraufwand an Material und Personal ermöglichte Einlegung einer Frühfahrt Delsberg-Moutier und einer Spätfahrt Moutier-Delsberg wäre den allernothwendigsten Verkehrsbedürfnissen einstweilen Genüge geleistet. Denn auch die äusserst stiefmütterlich organisirte Anschlussverbindung in Delsberg zwischen der Linie Delsberg-Tavannes und der Glovelier-Route hofft man mit der nicht mehr fernen Eröffnung der Strecke Glovelier-Pruntrut beseitigt zu sehen. Sollte dieses nicht der Fall sein, so wird man sich eben in gleicher Weise, wie die Bewohner Aarbergs, mit der Errichtung von Privatomnibuskursen neben der Schienenverbindung behelfen und durch den Posthornklang den Eisenbahnen ihre Verpflichtungen für die Bedürfnisse des Verkehrs wachrufen müssen.

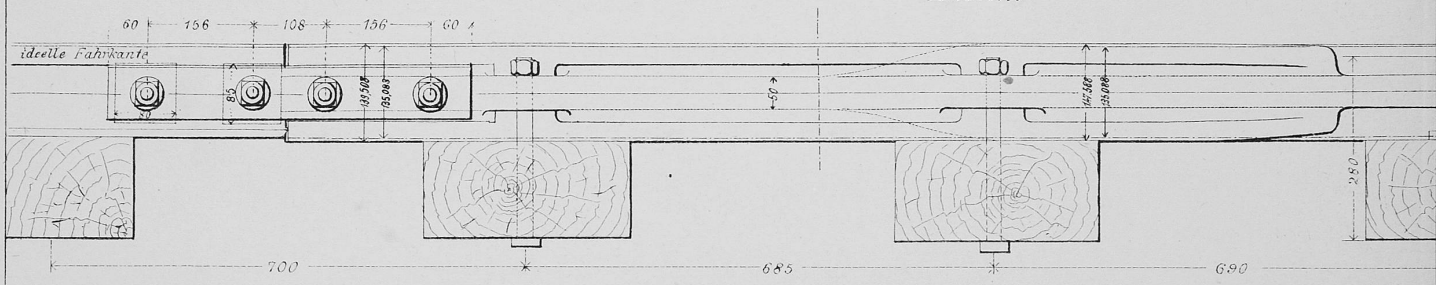
J.

* * *

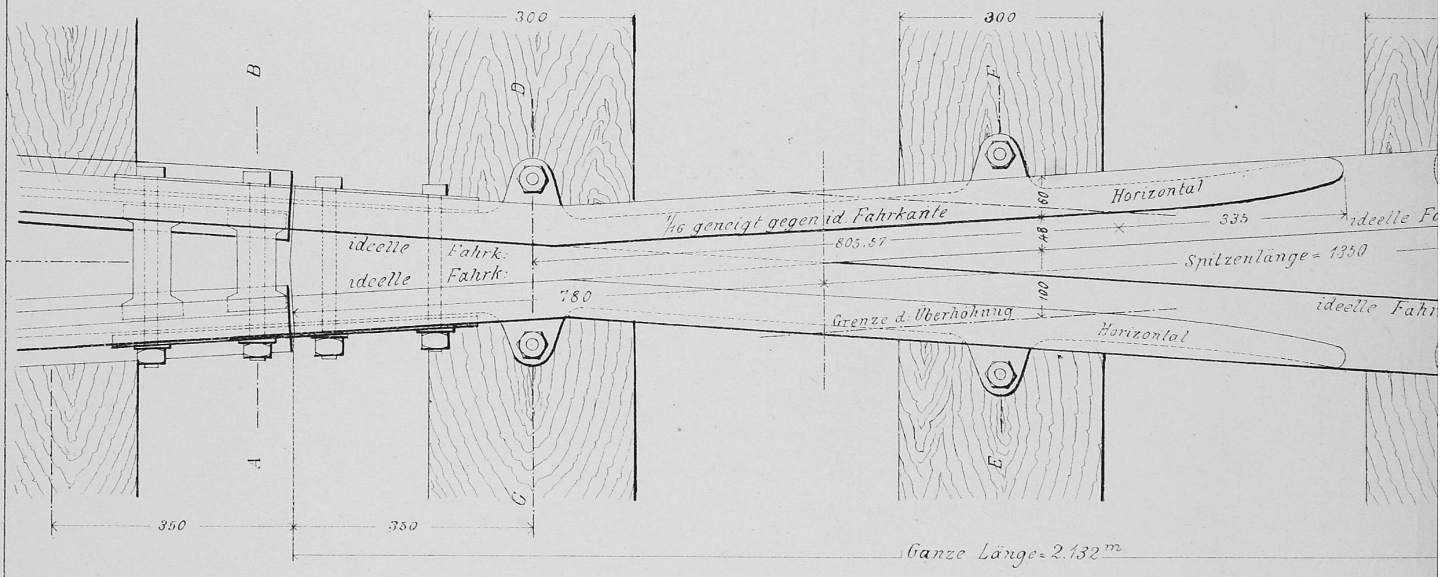
EISENBAHN 1876 V. Bd. Umlegbares GUSSTAHLHERZST

Kreuzungs T
Masstab

Ansicht

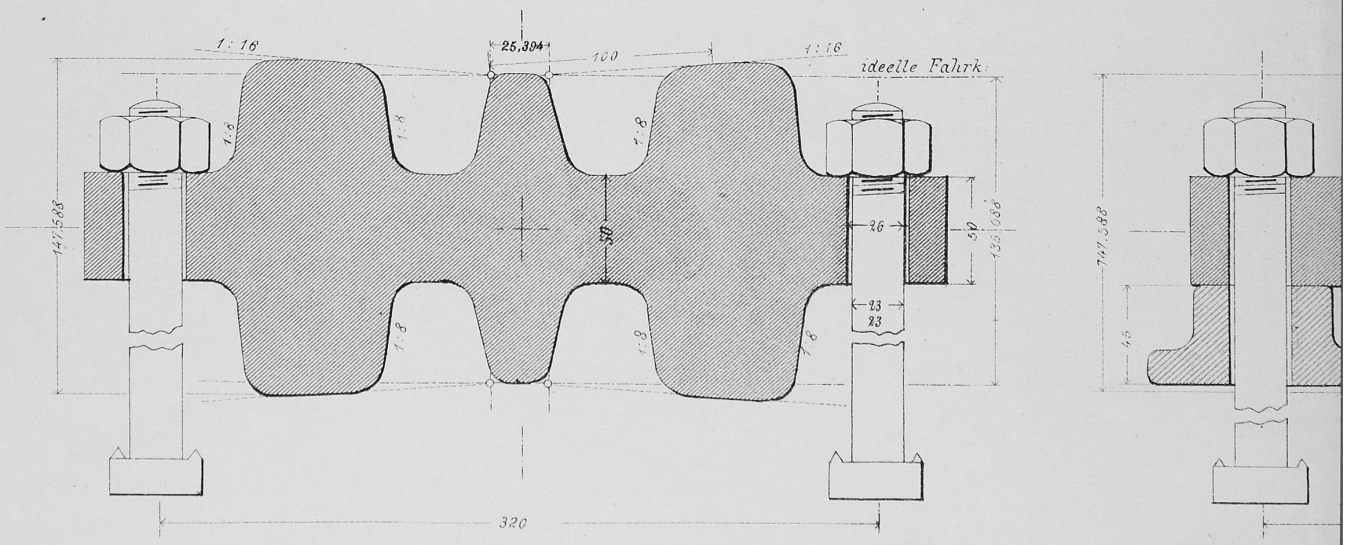


Grundriss



Masstab der Querschnitte = 1:3.

Querschnitt E. F.
203.95 v. d. Spitze



Authog. v. Orell Füssli & Co