# Entgleisung

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 5

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-8511

**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**

dem Hauptgesimse erhebt sich das gewaltige Dach mit seinen hohen mit Zinnen versehenen Giebeln. Die um ein Stockwerk niedrigeren Flügel sind mit einem einfachen Hauptgesimse abgeschlossen; profilirte, grosse Rundbogenfenster im Erdgeschosse und Doppelfenster in den obern Stockwerken bilden die Hauptmotive der Architectur. An der Ecke der Freienstrasse und der Postgasse ist der Flügel rechts durch einen aus dem halben Sechseck in's halbe Zwölfeck und dann wieder in's Sechseck übergehenden Thurm mit hohem runden Helme, welcher leider abweichend vom ersten Schmidt'schen, etwas zu reichen Projecte, nunmehr etwas zu einfach geworden ist, vortheilhaft unterbrochen. An der Gerbergasse wird durch das vorspringende Risalit mit dem Börsensaaleingang, namentlich aber durch die Gruppirung der hohen Börsensaalfenster und des sich über denselben hinziehenden, mit den Büsten berühmter, um Handel und Verkehr verdienter Männer geschmückten Medaillonfrieses, eine malerische Wirkung erzielt. Die Doppelfenster halten sich in ihrem Detail genau an die noch vorhandenen des alten Kaufhauses, nur sind sie etwas weniger reich ausgebildet. Die Vorhalle vor dem öffentlichen Bureau ist mit Sterngewölben versehen.

Im Hofe sind die noch gut erhaltenen Gesimse, Thor-, Thür- und Fenstereinfassungen des alten Kaufhauses wieder zur Verwendung gekommen, so fand namentlich das grosse, ehemals an der Gerbergasse befindliche, reiche Einfahrtsthor seinen Platz an der Durchfahrt gegen die Gerbergasse. Ein anderes, ebenfalls schönes Thor ist am hintern Eingange zur Börsensaaltreppe versetzt worden. Die grossen Bögen des ehemaligen Posthofes wurden fast ganz gleich im neuen Hofe wieder erstellt. Im Uebrigen ist die ganze Hofarchitectur eine äusserst einfache.

Auch im Innern des Gebäudes werden nur wenige Räume eine reichere Decoration erhalten. Im öffentlichen Bureau sollen die Gewölberippen und Schlusssteine durch einfache Decorationsmalerei eingefasst werden. Das Postdirectorzimmer im ersten Stocke des Eckthurmes wird an Wänden und Decke mit einer reichen Holztäferung versehen, welche nicht zu dunkel gebeizt wird. Im Börsensaale befinden sich unter der Gallerie reich geschnitzte Holzpfosten und Büge; die Decke, welche ganz in Holz ausgeführt werden sollte, ist jetzt, der geringeren Kosten wegen, in Stuck erstellt, wird aber in Holztönen, welche einem nicht zu dunkel gebeizten Tannenholze entsprechen, gemalt werden. Die Ornamente und einzelne Glieder werden vergoldet.

(Schluss folgt.)

## Entgleisung.

Am 19. Januar entgleiste auf der Linie *Olten-Bern*, zwischen *Lyssach* und *Hindelbank*, die Locomotive des Vormittagsschnellzuges mit der vordern Triebachse in Folge eines Bandagenbruches. Dadurch war eine Catastrophe von ausserordentlichem Umfange eingeleitet, sie verlief jedoch, einige Beschädigungen am Material abgerechnet, überaus glücklich.

Der Hergang ist kurz folgender:

Der betreffende Schnellzug passirt ohne Aufenthalt die Strecke *Burgdorf-Zollikofen* und erlangt durchschnittlich auf einer circa 2 *km.* langen, geraden und 4,5 ‰ geneigten Linie vor *Hindelbank* seine grösste Schnelligkeit, wahrscheinlich gegen 70 *km.* pro Zeitstunde. An dem erwähnten Tage nun vernahm der Locomotivführer ziemlich genau 1500 *m.* vor genannter Station einen starken Knall, was ihn überzeugte, dass eine Bandage seiner Maschine gesprungen sei, worauf er augenblicklich alle nöthigen Vorkehrungen zum Anhalten des Zuges traf. — Wie sich später herausstellte, war wirklich die linke Bandage der vordern Triebachse bei einer Befestigungsschraube quer durchgerissen. — Ungefähr 50 *m.* weiter entgleiste die betreffende Achse, hielt sich aber bis zur Stelle, wo der Zug zum Stehen gebracht werden konnte, dicht zur Seite der Schienen, welche Strecke eine Länge von 570 bis 580 *m.* hat.

Interessant dabei ist, dass zur Zeit, als die Achse entgleiste, die beschädigte Bandage sich bereits vom Radsterne vollständig abgelöst hatte, wie dies an Ort und Stelle genau festgestellt werden konnte, dagegen mit Ausnahme zweier kleinen, 20 *cm.* langen Stücke erst 150 *m.* weiter vorn aufgefunden wurde und zwar in zwei ziemlich gleich langen Theilen, wovon der eine zwischen den Schienen, der andere 2 *m.* **rechts** vom Geleise angetroffen wurde. Letzterer hatte seinen Weg durch das Triebwerk der Maschine genommen und dabei die rechte Schieber- und Excenterstange stark verbogen. Ohne Zweifel hatten sich die Stücke oder die ganze Bandage unterdessen in dem ebenfalls stark zerrissenen Radkasten festgeklemmt.

*Doch viel wichtiger ist, dass die Locomotive mit der entgleisten Achse inzwischen — 40 m. von der Entgleisungsstelle entfernt — einen offenen Durchlass von 1,5 m. lichter Weite anstandslos passirte.* Von den Muttern, welche zur Befestigung der hinüberführenden Fischbauchträgern dienen, ist die eine vom Spurkranz des unbeschädigt gebliebenen Rades vollständig durchgestanzt, zwei andere zeigen leichte Schürfungen, während auf jener Seite, wo der blosse Radstern vorbeiging, fast gar nichts zu bemerken ist. Ganz unbeschädigt blieben die beiden Auflagerschwellen, welche 2,10 *m.* Entfernung haben.

Wäre hier, wie zu erwarten stand, die Achse eingesunken, so hätte ein grosses Unglück stattfinden müssen. Dass dies nicht geschehen, hat seinen Grund in der Construction der Locomotive. Dieselbe ist nach System *Engerth* gebaut, mit innenliegenden Cylindern, zwei Trieb- und zwei Tenderachsen. Die vordere, entgleiste Achse liegt nahezu unter der Rauchkammer. Ohne Zweifel wurde der Kessel und die Wasserkästen, namentlich zu Anfang, vollständig von den hintern Achsen getragen, so dass die entgleiste nur durch ihr Eigengewicht wirken konnte, aber auch damit nur so weit, als es das Spiel der Achsenbüchsen zuliess. Später hat wohl auch das unbeschädigt gebliebene Rad der vordern Achse mittragen helfen, so dass die eigentliche Locomotive auf drei Rädern ruhte. Der linke Radstern aber berührte einzig beim Passiren eines Wegüberganges auf $1^1/_2$ *m.* den Boden, beschädigte dagegen auf der ganzen Strecke die über die Muttern vorstehenden Gewinde der Laschenbolzen und drückte einzelne auch ganz ab. —

Dem anstandslosen Uebersetzen des Durchlasses ist jedenfalls auch die grosse Schnelligkeit günstig gewesen; auch der hart gefrorene Boden hat ohne Zweifel zum glücklichen Verlaufe beigetragen.

Bei diesem ernsten Anlasse erinnern wir an eine Vorsichtsmassregel, welche Hr. *J. Meyer*, Oberingenieur der *Suisse occidentale*, für ähnliche Vorkommnisse getroffen hat. Derselbe lässt auf Brücken und offenen Durchlässen zu beiden Seiten der Schienen 12 *cm.* Dicke Flecklinge legen, welche stark genug sind, eine entgleiste Achse zu tragen. Dieser Fall der Centralbahn zeigt, wie hochwichtig ein solcher Belag werden kann und es empfiehlt sich daher dessen Anwendung für sämmtliche Bahnen.

## Quelques mots à propos d'une fondation de machine à vapeur, en béton de ciment.

Communication faite à la Société des Ingénieurs du Cercle de Mannheim, par *C. Isambert*, Ingénieur.

Il n'y a pas de branche de la technique qui soit plus négligée dans nos établissements d'instruction et dans notre littérature technique, que celle traitant des fondations de machines, et en particulier de leur construction, de leur exécution et des matériaux employés.

Tandis que l'ingénieur hydraulicien et l'architecte ont eu à l'école déjà l'occasion de se familiariser avec les principes de la construction des fondations, l'ingénieur mécanicien en entrant dans la pratique, se trouve complètement novice, lorsqu'il est appelé à construire une fondation de machine. Ne recevant à l'école que quelques notions générales sur leurs dimensions et leur exécution, ainsi que sur le choix des matériaux, il ne lui reste rien d'autre à faire qu'à étudier les fondations déjà existantes, et à copier tout simplement celles qui se sont le mieux comportées.

Les matériaux les plus usités pour la construction des fondations de machine de toute nature, sont: Le bois, la pierre de taille, la maçonnerie, la brique.

Il y a un certain nombre d'années, lorsque les arts techniques étaient encore dans l'enfance, le bois était presqu'exclusivement