

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Band:** 14/15 (1881)  
**Heft:** 3

## **Sonstiges**

### **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:** 13.10.2024

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

es hier der Raum erlaubt, klar zu legen. Die Versuche mit Kanonenbronzeeisen und Stahlschienen sind an Rundstäben von 3,7 cm<sup>2</sup>, das Rundeisennietmaterial an Stäben von 2,1 bis 2,4 cm<sup>2</sup>, die Winkeleisen an Versuchsstäben von 1,9 bis 2,2 cm<sup>2</sup> Querschnittsfläche ausgeführt worden. Dabei betrug die beobachtete, ursprüngliche Stablänge durchwegs 10 cm; die Abweichung von der sonst üblichen Stablänge von 20 cm war durch die Länge des uns zur Prüfung eingesandten Materials bedingt.

In diesen Zusammenstellungen bezeichnet:

- Prot.-Nr. das laufende Protocoll-Numero,
- $\beta$  in  $t$  den Bruchmodul, bezogen auf den cm<sup>2</sup>,
- $\varphi$  die Contraction in 0/0, und
- $\lambda$  die Dehnung nach Bruch in 0/0.

**Resultate einiger Zerreißungsproben.**

1) Schweiz. 10 0/0 Kanonenbronzeeisen.  
(Ungewalzt.)

Prot.-Nr.	$\beta t$	$\varphi$ 0/0	$\lambda$ 0/0	$A t cm$	$\frac{A}{\varphi} t cm$	$\eta$
1702 } im Mittel:	3,06	43,9	58,0	56,0	1,28	0,83
1707 }						
1703 } " "	3,09	38,3	50,5	48,8	1,27	0,83
1706 }						
1708 } " "	3,24	39,95	54,5	54,4	1,36	0,83
1711 }						
1765 } " "	3,26	40,1	59,3	61,8	1,54	0,849
1768 }						
1763 } " "	3,33	40,4	58,1	60,1	1,49	0,823
1764 }						
1769 } " "	3,23	38,9	56,6	58,1	1,49	0,847
1770 }						
				Im Mittel:	1,41	0,835
				Maximum:	1,54	0,849
				Minimum:	1,27	0,823
				Schwankung in 0/0:	21,3	3,2

1a) Schweiz. 10 0/0 Kanonenbronzeeisen.  
(Nach Uchatius gedichtet.)

Prot.-Nr.	$\beta t$	$\varphi$ 0/0	$\lambda$ 0/0	$A t cm$	$\frac{A}{\varphi} t cm$	$\eta$
1704 } im Mittel:	3,12	17,8	13,2	14,2	0,970	0,910
1705 }						
1709 } " "	3,23	22,6	16,7	18,6	0,825	0,925
1710 }						
1766 } " "	3,25	25,9	21,2	23,3	0,900	0,910
1767 }						
				Im Mittel:	0,898	0,915
				Maximum:	0,970	0,925
				Minimum:	0,825	0,910
				Schwankung in 0/0:	16,6	1,6

2) Fluss-Stahlschienen.

Prot.-Nr.	$\beta t$	$\varphi$ 0/0	$\lambda$ 0/0	$A t cm$	$\frac{A}{\varphi} t cm$	$\eta$
1316 Gute Hoffn.-Hütte	6,90	6,4	7,4	13,2	2,06	0,81
1317 Bochum	4,61	57,1	32,9	45,2	0,78	0,93
1390 Gute Hoffn.-Hütte	6,80	10,3	13,8	26,7	2,59	0,89
1391 Osnabrück	6,55	42,0	23,6	46,4	1,10	0,92
1392 Phönix	5,70	39,8	26,5	43,5	1,09	0,91
1393 Phönix	5,70	31,9	24,9	41,3	1,29	0,91
1398 Hösch	5,27	41,0	30,0	42,4	1,03	0,91
1399 Hösch	5,10	45,3	26,0	35,6	0,78	0,92
1400 Hösch	5,75	19,4	22,8	38,0	1,96	0,90
1401 Hösch	5,75	30,0	26,3	42,8	1,40	0,90
1402 Gute Hoffn.-Hütte	6,40	38,2	26,2	49,5	1,29	0,93
1724 Gute Hoffn.-Hütte	5,40	31,3	26,7	42,4	1,35	0,91
1725 Gute Hoffn.-Hütte	5,10	33,4	24,4	36,5	1,09	0,90
				Im Mittel:	1,45	0,903
				Maximum:	2,59	0,93
				Minimum:	0,78	0,81
				Schwankung in 0/0:	23,2	14,8

3) Winkeleisen (Brückenmaterial).

Prot.-Nr.	$\beta t$	$\varphi$ 0/0	$\lambda$ 0/0	$A t cm$	$\frac{A}{\varphi} t cm$	$\eta$
1238 Stumm	3,66	15,8	15,7	9,5	0,60	0,87
1866 (Belgisch)	3,81	15,0	9,2	5,5	0,37	0,84
1868 "	3,83	13,3	10,7	6,2	0,47	0,85
1869 "	3,90	16,9	13,2	8,5	0,50	0,90
1870 "	3,66	16,0	11,4	7,0	0,44	0,89
1873 "	3,45	7,7	6,0	3,6	0,47	0,88
1889 Stumm	3,43	18,4	12,0	7,2	0,39	0,88
1899 "	3,66	16,6	15,0	9,0	0,54	0,89
1900 "	3,44	17,1	11,3	6,4	0,37	0,86
1906 "	3,68	21,1	20,6	14,3	0,68	0,91
1907 "	3,74	15,7	14,2	9,1	0,58	0,90
1908 Nayenge	3,90	13,1	17,5	9,1	0,70	0,85
				Im Mittel:	0,509	0,876
				Maximum:	0,700	0,910
				Minimum:	0,370	0,840
				Schwankung in 0/0:	89	8,3

4) Rundeisen (Nietmaterial).

Prot.-Nr.	$\beta t$	$\varphi$ 0/0	$\lambda$ 0/0	$A t cm$	$\frac{A}{\varphi} t cm$	$\eta$
1229	4,06	54,0	27,0	24,5	0,454	0,906
1234	3,82	48,0	26,9	28,2	0,588	0,895
1235	3,68	49,2	25,8	14,0	0,420	0,890
1531	3,84	44,8	21,2	16,1	0,360	0,905
1532	4,14	28,9	21,1	18,5	0,640	0,915
1533	4,11	42,9	25,6	22,9	0,535	0,905
1534	3,62	44,6	24,8	18,8	0,421	0,902
1535	4,06	49,9	25,8	22,0	0,440	0,915
1537	3,89	40,7	24,6	20,8	0,515	0,915
1538	3,94	49,2	25,7	21,3	0,433	0,905
1786	3,93	39,0	17,4	14,5	0,373	0,890
1788	3,68	48,6	20,6	16,1	0,333	0,910
1790	3,70	47,8	24,0	19,9	0,410	0,920
1791	4,05	30,6	11,8	9,3	0,340	0,830
				Im Mittel:	0,418	0,839
				Maximum:	0,640	0,920
				Minimum:	0,333	0,830
				Schwankung in 0/0:	62,2	10,8

Die vorstehenden Zahlenwerthe sprechen nun klar das Verhältniss der Arbeitcapacität eines Materials zur Contraction, sowie die Constanz von  $\eta$  aus. Die Schwankung, welche letzterer Coefficient aufweist, liegt innerhalb der Grenze der Beobachtungsfehler und war theilweise durch die Veränderlichkeit der Form und Querschnittsgrösse der Versuchsstäbe bedingt.

**Revue.**

**Schmalspurbahnen.** Eine der schmalsten aller schmalspurigen, in regelmässigem Betrieb stehenden Eisenbahnen ist unzweifelhaft diejenige, welche Bedford mit North-Billerica in Massachusetts (N. A.) verbindet. Diese Secundär- oder besser Tertiär-Bahn hat eine Spurweite von blos 30 Zoll engl. oder 25 cm. Die Länge der Bahn beträgt 14 km; sie hat elf Brücken, wovon eine über 30 m lang ist. Die Schienen haben ein Gewicht von 12,4 kg pro laufenden Meter. Was das Rollmaterial anbetrifft, so ist dasselbe, obschon sehr zwerghaft, doch hübsch proportionirt gebaut. Die Wagen haben in der Mitte einen Gang und je links und rechts einen Sitz; sie sind mit allem in Amerika gewohnten Comfort ausgestattet. Jeder Wagen kann 30 Passagiere fassen. Das Gewicht eines Wagens beträgt 4,5, dasjenige der Locomotive 8 Tonnen. Die mit einer mittlern Geschwindigkeit von 32 km per Stunde fahrenden Züge dieses Liliput-Eisenbähnchens bestehen im Maximum aus zwei Personen- und zwei Güterwagen.

Redaction: A. WALDNER,  
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.