Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 4/5 (1876)

Heft: 7

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 26.08.2025

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

INHALT: — Die Eisenbahnen Nordamerikas. V. Correspondenz aus St. Louis. — Die Eisenbahnlinie Pilsen-Eisenstein-Plattling. — Uferbau der Emme im Canton Bern. — Etat des Travaux du grand Tunnel du Gothard au 30 juillet 1876. — Eidgenössisches Polytechnikum. Diplomertheilung. — Dampfkesselexplosion auf dem Dampfer „Louise" in Rüdesheim am 30. April 1876. Aus einer Mittheilung der Gesellschaft für Dampfkesselrevision in Offenbach. Mit einer Tafel als Beilage. — Ein Dampfhammer in Creusot. — Der Kohlenmarkt im Jahre 1875. Aus dem Berichte über Handel und Industrie vom Vorstande des kaufmännischen Vereines in Zürich. — Kleinere Mittheilungen. — Eisenpreise in England.
BEILAGE: — Dampfkessel-Explosion auf dem Dampfer „Louise" in Rüdesheim.

Die Eisenbahnen Nordamerika's.

(Correspondenz aus St. Louis U. S. A.)

(Frühere Artikel Bd. IV, Nr. 7, Seite 96; Nr. 11, Seite 147; Nr. 21, Seite 281.)

V.

(Fortsetzung.)

In Stossverbindungen haben sich zum Theil noch alte, ungenügende Constructionen erhalten. So existirt noch sehr häufig die in Fig. 3 skizzirte Unterlagsplatte mit Ausschluss von Laschen und Bolzen.

Die aufgebogenen Flanschen und die vier Nägel halten einzig die beiden Schienen in Contact. Oefters werden gusseiserne Unterlagsplatten verwendet. Ist schon die erstere Construction unsicher, so ist es die letztere noch in höherem Grad. Die über den Schienenfuss greifenden Nasen springen noch leichter weg als die aufgebogenen Flanschen. Diese Art Stossverbindung wird übrigens in neuerer Zeit durch die vollkommenern Laschenverbindungen verdrängt. Diese Aenderung würde wohl schon längst überall vollzogen sein, wenn nicht mit derselben gewöhnlich eine kostspielige totale Oberbaureconstruction verbunden wäre.

Die symmetrische „Fishplate"-Lasche ist am häufigsten im Gebrauch und bildete in der neueren Zeit die Basis vielfacher Verbesserungen. So wird derselben, wie in Fig. 2 angedeutet, öfters eine über den Schienenfuss reichende Flansche gegeben, oft den beidseitigen Laschen, oft nur der Einen. Diese Flansche hat den Zweck, dem Stoss eine grössere Stabilität zu verleihen und namentlich soll sie die Klinkstellen aufnehmen. Diese Klinkungen, welche sonst im Schienenfuss angebracht werden, tragen viel zur Schwächung des Schienenprofiles bei, weniger durch die Verminderung des Profilquerschnittes als durch die Schärfe der in den Fuss einspringenen Ecken, an welchen leicht Risse ansetzen. Diese Einschnitte werden sehr oft, obschon direct auf den Schwellen aufliegend und somit am wenigsten in Anspruch genommenen Profilen angehörend, die Veranlassung von Schienenbrüchen. In der starken Lasche ist die Schwächung

Fig. 3.

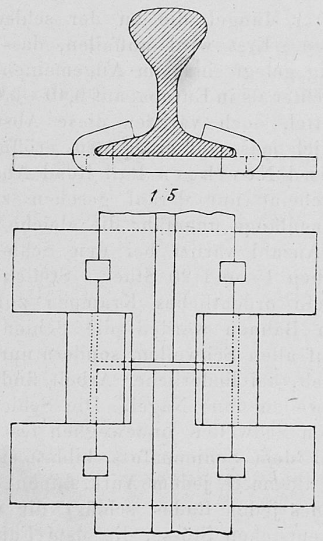
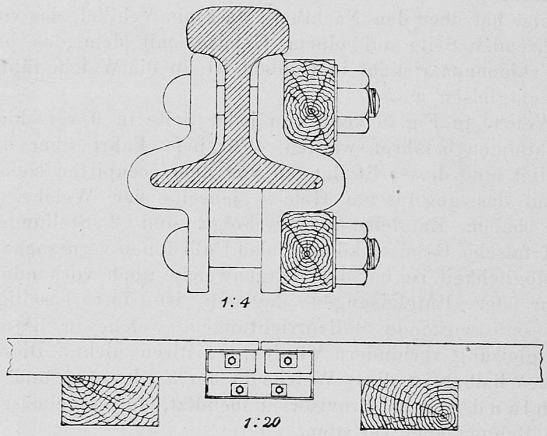


Fig. 4



von weniger Bedeutung, denn sie ist nicht so sehr beansprucht wie die Schiene, bricht nicht so leicht und wenn sie bricht, so kostet ihre Ersetzung weniger als die der Schiene. Die Klinkung erfüllt ihren Zweck, die Schiene an Längsverschiebungen zu verhindern, ebenso so gut, als ob sie im Schienenfuss angebracht wäre. Dem schädlichen Losrütteln der Laschenbolzen begegnet man, wie Fig. 4 (einer sehr practischen Laschenverbindung für schwebenden Stoss) andeutet, durch zwischen Lasche und Schraubenmutter eingeschobene weich-hölzerne Zwischenlagen, dieses etwas elastische Medium erfüllt seinen Zweck in ausgezeichneter Weise und findet daher bei den amerikanischen Bahnen eine ausgedehnte Verwendung, es behauptet sich vor andern Mitteln, wie stählerne Spiralfedern, Gegenmuttern etc.

Für Geleisabzweigungen wird am häufigsten die Schleppweiche benützt.

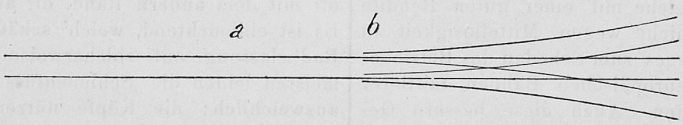



Fig. 5.