

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 11

Artikel: Ueber Verwendung von Schalengussrädern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4907>

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: 23.02.2026

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

aus einzelnen kleinen Häuschen bestehend, die nur durch das Dach verbunden sind, welches Schattenraum im Freien bietet. Die Häuschen sind aus dreizölligem Fachwerk hergestellt, die Wände mit hochgestellten gutgebrannten Backsteinen ausgemauert und inwendig vergypst. Der Wärter gelangt von hinten in die einzelnen Häuschen und Laufräume, welch' letztere nur seitlich vergittert und oben offen sind. Die Fallthürchen zwischen Häuschen und Laufräumen werden von aussen (Hinterseite) bedient. Auf dem mittleren dreitheiligen Häuschen ist in der ersten Etage ein geräumiger T a u b e n s c h l a g angebracht. Die Schutzwände am Fuss der Scheidegitterwände sind 3 Fuss hoch von Holz hergestellt.*). Diese ganze Gebäudegruppe lehnt gegen Norden an einen Abhang und ist daher vollständig gegen Nordwind geschützt.

Fasanerie.

Das Fasanenhaus ist aus Fachwerk mit Backstein ausgemauert hergestellt und inwendig vergypst. In jeder Abtheilung sind 2 Brutkästchen angebracht.

Die Laufräume sind mit Buchs oder Taxus bepflanzt, haben fliessendes Wasser und sind seitlich wie oben mit Drahtgeflecht von engen Maschen vergittert. Der Wärter gelangt durch den hintern Gang in die Nachtkäfige und durch dieselben in die Laufräume.

(Fortsetzung folgt).

* * *

Ueber Verwendung von Schalengussräder.

Die Schalengussräder, von denen im Artikel „Verkehrswesen“ der „Neuen Zürcher Zeitung“ von 29. September d. J. die Rede gewesen ist, haben seit ihrer Einführung lebhafte Polemiken für und wider erregt. Es erschien damals vielen Technikern auffallend und unwahrscheinlich, dass ein gusseisernes Rad betriebssicher sein sollte; dennoch haben sich diese Räder in den sechziger Jahren wegen ihrer Billigkeit immer mehr Eingang verschafft. Vorzüglich waren es die österreichisch-ungarischen Bahnen, welche von unserem dort wohnenden Landsmann Herrn A. Ganz in Ofen die Räder bezogen haben, und sind dort bis heute die Resultate durchschnittlich sehr gut, so dass es nicht blos einige wenige Wagen gibt, die mit Schalengussrädern versehen sind, sondern nahezu die Hälfte sämtlicher Güterwagen heute noch mit solchen Rädern gefahren werden.

Es ist wahr, dass die Nordostbahn keine günstigen Erfahrungen mit diesen Rädern gemacht hat, aber es muss hervorgehoben werden, dass die seinerzeitigen Bestellungen der Nordostbahn Dimensionen dieser Räder vorgeschrieben hatten, welche beträchtlich unter den damaligen üblichen Dimensionen geblieben sind, wobei diesem Materiale zu viel zugetraut wurde.

Die Laufkranzdicke dieser Räder hatte nämlich nicht mehr als 22 mm betragen, während die Stahlreifen, die überdiess noch durch schmiedeiserne Radkränze unterstützt sind, die dreifache Stärke haben müssen. Da ausserdem diese Räder zum Theil noch unter Bremsen verwendet wurden, für welche Verwendung sich dieselben thatsächlich nicht eignen, so ist es nicht zu verwundern, dass bei dieser Inanspruchnahme das sonst zuverlässige Material nicht mehr verlässlich genug war. Die Nordostbahnräder waren die schwächsten, die überhaupt geliefert wurden, und hätte eigentlich der Fabrikant sich gegen die Ausführung verwahren sollen. Die Fabrikation war aber damals überhaupt noch so ziemlich im Beginne, und alle bis dahin erzielten Resultate gut, so dass noch kein genauer Ueberblick über die Grenze der Sicherheit gewonnen war.

Nachdem vorgekommene Brüche gezeigt hatten, dass diese Grenze überschritten sei, war die Verbesserungsweise auch sehr einfach u. z. die Verstärkung der Dimensionen, welche seit 1867 in verschiedenster Weise platzgegriffen hat, derart erfolgreich gewesen, dass diese Räder da, wo man sie genau kennt, wo sie also in Masse angewendet werden, wie in Oesterreich-

Ungarn durchaus nicht als betriebsunsicher, sondern im Gegentheil als höchst betriebssicher anerkannt werden.

Es liegen amtliche Daten vor, welche dies beweisen: Die k. k. General-Inspection in Wien bestätigt, dass das Bruchverhältniss von Schalengussräder zu Bandagen-Rädern sich wie 2,3 zu 33,9 stellt, eine Ziffer, welche eine sehr günstige genannt werden muss.

Sämmliche Bahnen Oesterreich-Ungarns bezeugen ferner, dass die verstärkten Räder aus der Ganz'schen Fabrik eine beinahe absolute Betriebssicherheit bieten, indem in neuerer Zeit überhaupt keine Brüche mehr vorkommen, während es eine bekannte oft beklagte Calamität ist, dass jeder Winter den Bahnen Tyresbrüche in grosser Zahl bringt.

Das Betriebsreglement des Vereins der deutschen Eisenbahnen spricht sich dahin aus, dass „die Schalengussräder von verlässlichen Firmen unter Lastwagen ohne Bremsen verwendbar sind“, schliesst dieselben also durchaus nicht aus. Es ist demnach die Animosität gegen die Schalengussräder nicht überall vorhanden, und erklärt sich in dem beregten Falle nur aus einzelnen Erfahrungen mit ungünstigen Lieferungen, die aber keine principielle Bedeutung haben können, da die Statistik allein bei Beurtheilung solcher Fragen entscheidend sein kann.

Heute und seit Jahren ist die Schalengussräderfabrikation längst den Kinderschuhen entwachsen; Beweis dafür, dass bereits über 300 000 Stück solcher Räder fabricirt wurden und die Jahresproduktion zwischen 20 und 30 000 Stück beträgt. Diese Ziffern wären ganz unmöglich, wenn es sich hier um ein zweifelhaftes Material handeln würde.

Es liegen Zeugnisse aller hervorragenden Bahnen Oesterreich-Ungarns vor, welche sich über diesen Gegenstand aussprechen u. z. bestätigt

„Die Kaiser Ferdinand's N o r d b a h n, dass sie 21 000 Schalengussräder im Betriebe hat, dass in den letzteren Jahren gar kein Bruch vorgekommen ist, während die Zahl der Tyresbrüche eine nicht unbeträchtliche ist.

„Die österreichische S t a a t s e i s e n b a h n g e s e l l s c h a f t mit 10 000 Rädern bestätigt, dass die Sicherheit mindestens ebenso gross sei, wie die der Tyresräder.

„Die Kaiser Franz Josephs-Bahn und Südbahn bestätigen dasselbe.

„Die Kaiserin Elisabeth-Bahn schreibt an Ganz & Comp.:

„Wie Ihnen bekannt, haben wir 6000 Räder Ihrer Fabrikation im Betriebe und hatten Gelegenheit genügend Erfahrungen über diese Räder zu machen. Wir können nur constatiren, dass in den beiden letzten sehr strengen Wintern kein einziger Bruch eines solchen Schalengussrades vorgekommen ist, während wir dagegen eine nicht unbedeutende Anzahl Tyresbrüche hatten. Wir haben daher durchaus keine Veranlassung Ihre Schalengussräder aus Sicherheitsrücksichten etwa für gefährlicher als andere Räder mit Tyres zu halten.“

Diese letztgegebenen Zeugnisse stammen aus den Monaten Juli und August 1876.

* * *

Concurrenz.

Evangelische Kirche zu Blumenthal.

Das im Anfang August d. J. erlassene Preisausschreiben für Entwürfe zu einer Kirche der evangelisch-reformierten Gemeinde zu Blumenthal (an der Unter-Weser) setzt zur Einreichung der Concurrenz-Entwürfe eine dreimonatliche Frist (also etwa bis einschliesslich der ersten Novemberwoche) aus und stellt den beiden besten Entwürfen Preise von 2000 und 1000 Mark in Aussicht. Wird einer der Entwürfe als geeignet zur Ausführung befunden, so soll diese dem Verfasser für ein den Sätzen der „Norm“ entsprechendes Honorar übertragen werden. Als Preisrichter fungieren die Herren Kaufmann C. H. Wätjin zu Bremen, Oberbaurath A. Schröder zu Dresden (früher in Bremen) und Baurath L. Debo zu Hannover.

Es ist zunächst wohl das Verdienst der an letzter Stelle genannten Sachverständigen, indirect aber auch das der Bau-

*) Der Sockel für die Gitterwände ist hier aus Kalksteinpostamenten mit dazwischen eingeschobenen Schieferplatten gebildet.