

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 12/13 (1880)  
**Heft:** 19

## 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:** 16.01.2026

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

INHALT: Locomotion vermittelst comprimirter Luft. — Ueber den Werth guter Heizer. — Revue. — Miscellanea. — Literatur. — Einnahmen schweiz. Eisenbahnen.

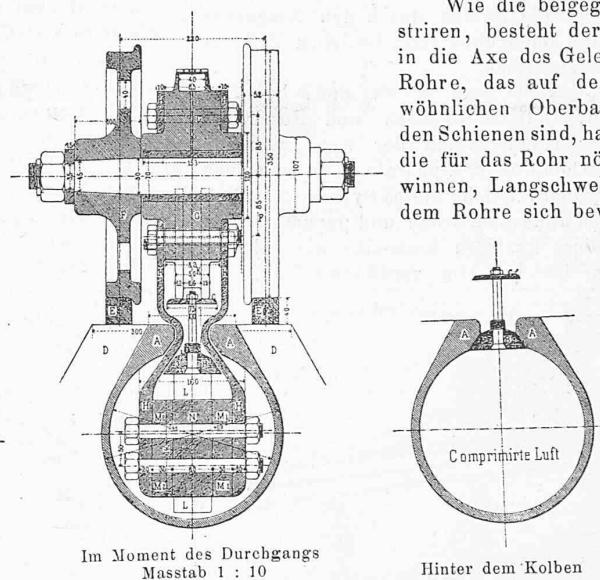
### Locomotion vermittelst comprimirter Luft.

Unter den vielen Vorschlägen, welche theils zur Ausführung gelangt, theils im Stadium des Versuches geblieben sind und die alle zum Zwecke hatten, die atmosphärische Luft entweder in verdünntem oder in comprimirtem Zustande zur Beförderung von Eisenbahnzügen zu verwenden, nimmt der von Cantons-Ingenieur *Louis Gonin* in Lausanne erfundene *Ascenseur à air comprimé*, vermöge seiner höchst sinnreichen Anordnung einen hervorragenden Rang ein. Der Erfinder hat sich schon seit einer Reihe von Jahren mit dem Gedanken beschäftigt, Eisenbahnzüge auf Steilrampen vermittelst comprimirter Luft fortzubewegen; er wurde durch die auf der Strecke Lausanne-Ouchy projectirte pneumatische Bahn dazu veranlasst, eingehendere Studien über diesen Gegenstand zu machen und hat nun die zur Reife gelangte Idee im vierten Heft (December 1879) des „*Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes*“ ausführlich beschrieben. Die verdienstvolle Arbeit ist seither auch als Separatabdruck erschienen.\*.) Eine Ausführung des Vorschlags ist durch Hrn. Ingenieur *Th. Turrettini* in Plainpalais (Genf) mehreren Versuchen unterworfen worden, deren Ergebniss für die Idee günstig war. Dieselben trugen indess mehr den Charakter eines Experimentes an sich, so dass daraufhin die Abgabe eines endgültigen Urtheils über die praktische Verwendbarkeit des Systems noch etwas verfrüh erscheinen möchte.

Der Bau der Eisenbahnen wird, bei dem gegenwärtig bestehenden Betrieb mittelst Adhäsionslocomotion, durch den Umstand sehr vertheuert, dass wir genötigt sind die Niveaudifferenzen in möglichst langen Rampen von demselben Gefälle zu überwinden, um unsere Maschinen ganz und rationell ausnützen zu können. Hierdurch werden wir genötigt mit dem Tracé den Thalweg oft ganz unbenutzt zu lassen und mit grossen Geldopfern die Bahn in die Seitenlehnen zu legen, was erspart werden könnte, wenn die Locomotion ein gebrochenes Längenprofil gestattete. In diesen Erwägungen, welche bereits zum Zahnradbahn- und Seilbahn-System geführt haben, lag der hauptsächlichste Ansporn, einen Förderungsmodus zu finden, bei dem die zu Gehobe stehende Betriebskraft immer, unbeeinflusst von dem wechselnden Längenprofil, ganz ausgenützt werden könnte, mit gleichzeitiger Vermeidung jeder todten Last. Speciell die Verhältnisse unserer Alpenbahnen mussten darauf hinlenken dieses Remedium in den Wasserkräften zu suchen, welche an vielen Orten reichlich zu

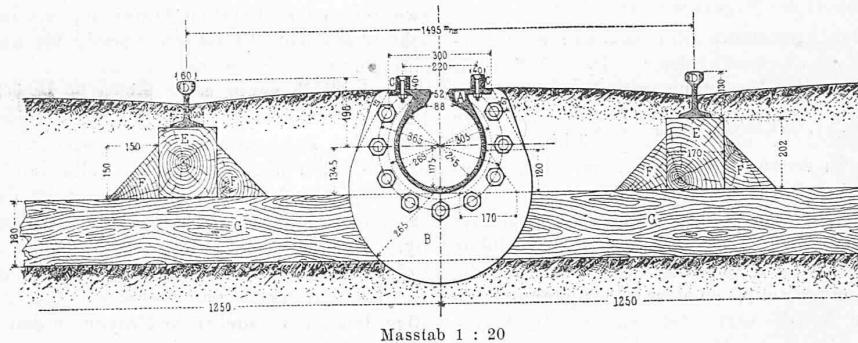
Gebote stehen und die, auf grössere Entfernungen leicht zu übertragen, uns die Verwendung der comprimirten Luft bei den grossen Tunnelbauten gezeigt hatte.

Pneumatische Förderungen sind bekanntlich in grossen Städten vielfach zur Anwendung gelangt. Die Nothwendigkeit jedoch, für dieselben über ein luftdicht geschlossenes Rohr, in dem der zu befördernde Gegenstand das ganze Profil ausfüllt, zu verfügen, haben diese Einrichtungen kostspielig gemacht und ihrer practischen Anwendung Grenzen gezogen. Der *Ascenseur à air comprimé* vermeidet diesen Uebelstand, indem ein Druckrohr von mässigem Durchmesser angewendet wird, worin sich ein Kolben bewegt, der von einem *ausserhalb* des Rohres laufenden kleinen Wagen getragen wird und durch Vermittlung des letzteren mit der zu bewegenden Last in Verbindung steht. Das bei dieser Anordnung nothwendige Oeffnen und Wiederschliessen des Druckrohres seiner ganzen Länge nach ist das Originelle, aber auch, wie frühere Versuche schon gezeigt haben, die wunde Stelle an solchen Projecten.



Wie die beigegebenen Zeichnungen illustrieren, besteht der „*Ascenseur*“ aus einem in die Axe des Gleises gelegten gusseisernen Rohre, das auf den Querschwellen des gewöhnlichen Oberbaues befestigt ist. Unter den Schienen sind, haupsächlich zu dem Zwecke die für das Rohr nötige lichte Höhe zu gewinnen, Langschwellen angeordnet. Der in dem Rohre sich bewegende Kolben trägt eine Art Kolbenstange, an welcher ein doppelter Zughaken angebracht ist. Letzterer tritt durch die Längsöffnung des Rohres heraus und ist hier mit einem kleinen Wagen fest verbunden, der durch seinen Puffer den Druck der comprimirten Luft auf den Kolben im Innern des Rohres und

auf den Zug überträgt. Der Verschluss der Längsöffnung des Druckrohres wird durch ein Ventil von trapezförmigem Querschnitt bewerkstelligt, das auf den Seiten mit Leder gefüttert, oben und unten mit flachen Eisenschienen armirt ist. Dieses Ventil ist der Längsrichtung nach biegsm und nimmt bei der Arbeit nacheinander drei verschiedene Lagen ein:



In der Ruhe hängt es vermittelst leichter Eisenstäbe an einer Flachschiene, die auf den Rändern der Ventilöffnung aufliegt. Beim Durchgang der Zugstange, welche das Ventil mit ihren beiden Armen umfasst, hebt es sich um einige Centimeter. Bei Ankunft des Kolbens endlich legt es sich luftdicht an die inneren Seitenwände der Längsöffnung. Zu dieser Bewegung wird das Ventil durch Leitrollen genötigt, zwischen denen es wie durch Walzen hindurchgeht. Diese Befestigungsweise sichert dem Ventil Beweglichkeit und Steifheit zugleich, welch' letztere mit Erfolg der Torsion entgegen wirkt, der das von Clegg und Samuda in Dublin und in Saint-Germain zu ähnlichem Zwecke angewandte Ventil ausgesetzt war.

Der Druck, der für den Verschluss des Längsventils bei den Proben in Plainpalais zur Verwendung gelangte, war der zwölfbis zwanzigfache von dem früher in Saint-Germain angewandten. Es war nämlich das Charnier-Ventil in Saint-Germain 6 cm. breit und stand unter der Wirkung einer inneren Depression von  $\frac{2}{3}$

\*) Notice sur l'ascenseur à air comprimé pour chemins de fer à fortes rampes et à profil varié par Louis Gonin, Ingénieur cantonal des Ponts et Chaussées du Canton de Vaud. Lausanne, George Bridel.