

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 26

Artikel: Apparat zum Einheben entgleister Locomotiven und Wagen
Autor: Stötzer, Emil
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10332>

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: 01.02.2026

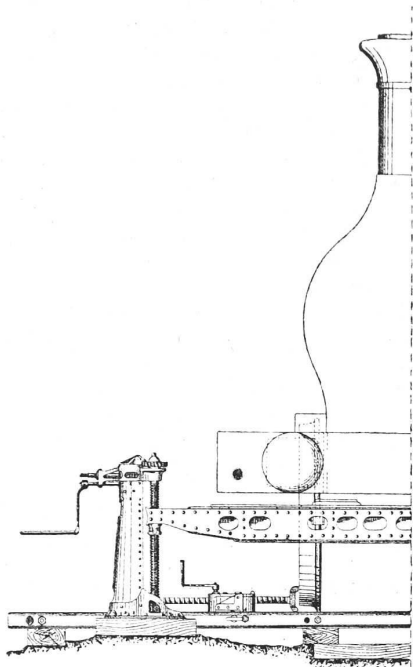
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Apparat zum Einheben entgleister Locomotiven und Wagen.

Von Ingenieur *Emil Stötzer*, Werkstättenchef in Salzburg.

In Bereitschaft sein ist Alles! — Dieses geflügelte Wort kann auch im Eisenbahnwesen, wo es mehr denn anderswo gilt, auf alle

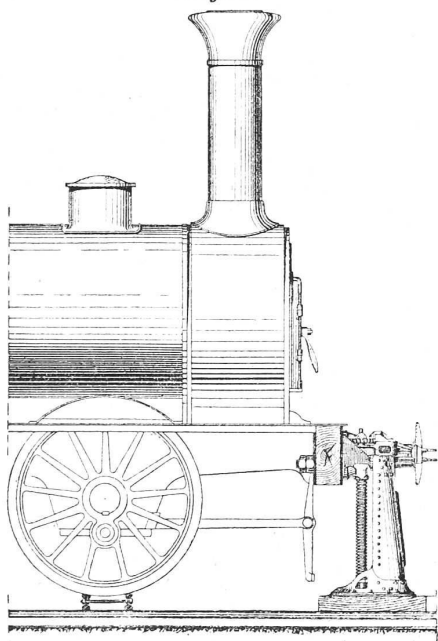
Fig. 1.



1 : 50

möglichen Eventualitäten gefasst zu sein, volle Aufnahme finden und es dürfte sich stets als richtig erweisen, wenn man demselben, allerdings im bessern Sinne, ein grösstmöglichstes Terrain einräumt.

Fig. 2.



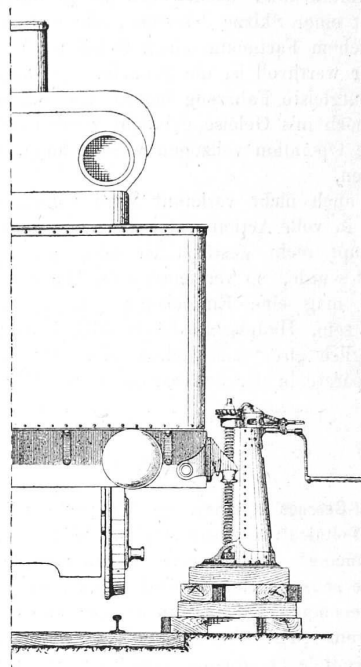
1 : 50

Denn nicht immer ist es angenehm, mit etwas überrascht zu werden, zumal wenn man einer vorliegenden misslichen Thatsache mit ungenügenden Mitteln gegenübersteht; schwer macht sich dann das Gefühl der Schwäche geltend und schlimm ist es, wenn eigene Unterlassungssünden dabei im Spiele sind.

Die Reihe von Katastrophen sammt deren Gefolge, aus denen sich eine Nutzenanwendung auf das soeben Bemerkte ziehen liesse, hier aufzuzählen, halten wir für ebensowenig erquicklich als nothwendig, indem es wohl wenig Menschen geben wird, die nicht an sich selbst, wenn auch in kleinem Masstabe, so etwas erlebt hätten.

In richtiger Erkenntniss dieser Thatsache und in Berücksichtigung derselben hat die französische Nordbahn in ihren Werkstätten zu Lille einen sogenannten „Wagon secours“ mit einer Serie von Apparaten hergestellt, die unendlich viel practischen Sinn verrathen

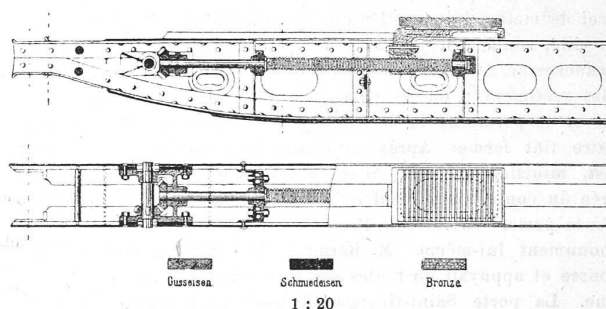
Fig. 3.



1 : 50

und die es ermöglichen, in sehr kurzer Frist und mit vollständiger Sicherheit entgleiste Eisenbahnfahrzeuge wieder einzubeheben. Mit diesen Apparaten wurde beispielsweise bei Fives eine 45 t schwere Locomotive innerhalb einer Stunde (incl. des Ausladens der Apparate aus dem Waggon) in's Geleise eingehoben. Zu bemerken ist hierbei, dass sich die vierachsige Locomotive ca. 2,5 m vom Geleise entfernt und 0,5 m tief eingegraben hatte. Die Manipulation des Einhebens erfolgte in Gegenwart der gesellschaftlichen Oberbeamten nach den in Fig. 1, 2 und 3 dargestellten Verfahren. Auf den

Fig. 4.



1 : 20

bezüglichen Zeichnungen sind zugleich die hauptsächlichsten Apparate sichtbar, zu denen wir Folgendes bemerken: Eine Garnitur sehr kräftiger Bockwinden, sammt zugehörigen Doppelträgern, wie sie in vielen Eisenbahnmontirungswerkstätten in ähnlicher Weise anzutreffen sind, bilden die Haupttheile. Daran schliesst sich die sogenannte Schleife an, auf welche die Räder des entgleisten Objectes zu stehen kommen. An dieselbe ist ein Windenlager montirt, um das Anlegen einer Zahnwinde zu gestatten, welche ebenfalls ein wichtiges Ausrüstungsstück repräsentirt. Ein weiterer Bestandtheil ist ferner die Nase, welche in verschiedener Ausführung vorhanden ist, indem sie entweder an der Stirnseite, wie bei Fig. 3, oder vorne am Brustbaum, wie bei Fig. 2, als Angriffspunkt der Bockwinde placirt werden muss.

Bock- und amerikanische Winden verschiedenster Construction und dergleichen bekanntere Gegenstände vervollständigen die Ausrüstung, die in ihren Details wohl nichts positiv Neues, aber in ihrer Combination entschiedene Vortheile gewährt, die wohl kein Fachmann verkennen dürfte, der je bei dem Einheben entgleister Eisenbahnfahrzeuge in voller Action gestanden ist.

Neben den Bockwinden, die ein ausserordentlich sicheres Arbeiten garantiren, verdient ganz besonders der Doppelträger mit seiner Schiebvorrichtung hervorgehoben zu werden, durch welche die Möglichkeit geboten ist, auch die schwersten Locomotiven bei einem Minimum von Kraftaufwand leicht nach der gewünschten Richtung zu schieben; mit einer Skizze desselben, die wir in Fig. 4 geben, glauben wir manchem Fachmann einen Gefallen zu erweisen.

Nicht minder werthvoll ist die Schleife, die dann in Gebrauch tritt, wenn das entgleiste Fahrzeug bereits in's Bahniveau gehoben wurde und nur noch in's Geleise gebracht werden soll. Mit welcher Leichtigkeit diese Operation vollzogen werden kann, veranschaulicht Fig. 1 vollkommen.

Wenn nun auch nicht verkannt werden darf, dass diese Apparate erst dann in volle Action treten können, wenn das entgleiste Fahrzeug überhaupt nicht gestürzt ist oder, wenn dies der Fall, bereits aufgestellt wurde, so verdienen dieselben dennoch volle Anerkennung, denn mag eine Entgleisung von was immer für Umständen begleitet sein, Hauptsache bleibt doch immer, die Bahn so schnellig als möglich „frei“ zu machen und dies ermöglichen die vorstehenden Apparate in der denkbar kürzesten Frist.

Revue.

La porte Saint-Georges à Nancy. — La porte Saint-Georges, de Nancy, dit „Le Voltaire“, est sur le point de devenir aussi célèbre que la porte Ottomane! „Cette porte est un monument historique; elle fut construite sous Charles III de Lorraine, et son architecture est d'une grâce accomplie. Depuis l'an dernier, elle est classée parmi les monuments historiques. C'est M. Jules Ferry qui lui fit cet honneur mérité; mais il le fit, dit-on, sans prendre au préalable l'avis du maire de Nancy. On me demandera peut-être quel inconvénient il peut bien y avoir à assurer à une intéressante relique du passé la protection de l'Etat. Ah! il était gros, l'inconvénient! C'est tout un drame administratif et municipal qui allait sortir de l'arrêté de classement. Le conseil municipal nancéen avait rêvé la destruction de la porte, dont la valeur historique ne paraît lui inspirer qu'une assez profonde indifférence. Ce conseil utilitaire ne voyait qu'une chose dans ce monument, un obstacle à la circulation des tramways. C'était une lutte épique engagée entre le passé représenté par les vénérables pierres sculptées de la porte Saint-Georges et le présent représenté par le cornet à bouquin d'un conducteur de tramway. Aussi, le classement de l'édifice parmi les monuments historiques eut-il pour effet naturel de mettre le conseil municipal en fureur. M. Volland, maire de la ville, roula des projets de vengeance. Cette porte était devenue son cauchemar. On essaya tout d'abord de prendre M. Jules Ferry par les sentiments; on le pria bien amicalement de rapporter son arrêté et de permettre la destruction du monument abhorré. Mais le ministre tint ferme. Après sa chute, le maire assaillit M. Antonin Proust, ministre des arts; il lui mit sous les yeux une délibération éplorée du conseil municipal en faveur de la démolition de la malheureuse porte. M. Antonin Proust se montra aussi inébranlable que le monument lui-même. M. Bernard, le sénateur, était venu à la rescousse et appuyait de toutes ses forces le maire de Nancy. Peine perdue. La porte Saint-Georges dressait toujours dans le ciel son couronnement élégant et vénérable! La commission des monuments historiques avait approuvé le classement dans des termes tellement chaleureux qu'il paraissait bien difficile d'y revenir. C'est toutefois que les Nancéens ont fini par obtenir de M. Duvaux, l'annulation de la résolution par M. Jules Ferry. Sur quoi, la joie de M. Volland n'a plus connu de bornes. Il a demandé et obtenu de son conseil municipal, un vote de remerciements en faveur de M. Duvaux, ainsi qu'un vote de 30000 francs destinés à démolir la porte. Mais la commission des monuments historiques s'est émue; M. Proust s'est fâché et l'affaire a pris des proportions nouvelles. L'ancien ministre des arts se disposait à interpeller le gouvernement quand il a appris que M. Volland avait été mandé à Paris en toute hâte par M. Duvaux. Tout compte fait, il paraîtrait que cette tragédie archéologique va se dé-

nouer comme les bonnes comédies, par un arrangement. M. Volland aurait proposé, à titre de transaction, de démolir la porte Saint-Georges pour la reconstruire sur un autre emplacement. Tout n'est donc pas perdu; merci, mon Dieu! La presse réactionnaire, qui faute de grives ne dédaigne jamais un humble merle, a cherché à mêler la politique à cette affaire, mais elle en sera pour ses frais d'imagination. En somme, la porte de Nancy sera à la fois démolie et conservée, et tout le monde aura ainsi gain de cause. Tout est bien qui finit bien.“

Electricische Beleuchtung des Theaters in Brünn. — Am 15. November ist das neue Stadttheater in Brünn eröffnet worden und seitdem brennt dort das electricische Licht, mit dem dieses Theater in sämtlichen Räumen versehen ist, alltäglich ohne Störung. Während die äussere Zufahrt und der Balcon durch fünf Gramme'sche Bogenlichter von je 1000 Kerzen Lichtstärke beleuchtet wird, dienen zur Beleuchtung aller Innenräume des Hauses Glühlichtlampen von 16 Kerzenstärken nach dem System Edison. Im Zuschauerraum befinden sich 140 solcher Lampen, wovon 56 an dem Kronleuchter und 84 an den Brüstungen der vier Galerien des Theaters angebracht sind. Hier wie in den Treppenhäusern wurden die Lampen mit eiförmig gestalteten Milchgläsern umgeben, welche eine — wie sich ergeben hat etwas zu starke — Dämpfung der Helligkeit um etwa 40 % bewirken. Auf der Bühne sind 960 Glühlichtlampen angebracht und zwar je 120 in den sechs Soffitengängen, 180 an der Rampe und je 30 zu beiden Seiten an den Portalcoulissen. Das zu verschiedenen Bühnenzwecken erforderliche farbige Licht wird dadurch hervorgebracht, dass in den Reihen der zwischen den Soffiten und an der Rampe angebrachten Lampen jede zweite und dritte mit elastischen Gelatinehüllen von grüner und rother Farbe überzogen ist; durch Umschaltung der betreffenden Leitungen können nun bald die weissen, bald die rothes oder grünes Licht gebenden Lampen zum Glühen gebracht werden, so dass von den an diesen Stellen angebrachten Lampen im Allgemeinen nur der dritte Theil in eigentlicher Verwendung steht. Die electricische Beleuchtung hat in der angewendeten Form die ziemlich hoch gespannten Erwartungen gerechtfertigt. Das Licht ist den Berichten nach klar und ruhig, es wirkt auf die Farben weniger verändernd, als das Gaslicht und bringt durch seinen warmen, goldigen Schimmer selbst kältere Farbentöne, wie weiss oder lichtblau, zu lebhafterer Wirkung. In dieser Richtung lässt sich sagen, dass erst durch die Construction der Edison-Lampe das für die Beleuchtung von Innenräumen passende und taugliche System gefunden worden ist. Die Vorrichtung zur Regulirung der Lichtstärke vom Dämmerlichte zum hellsten Glanze oder umgekehrt hat sich im Brünner Theater, gleich wie auf der Versuchsbühne in München, sehr vollkommen erwiesen.

Die Kosten der Beleuchtung werden sich in den ersten 20 Jahren ungefähr ebenso hoch wie bei Anwendung von Gas stellen, nach diesem Zeitraum aber geht die ganze Einrichtung sammt allen bis dahin angebrachten Verbesserungen in das Eigenthum des Theaters bzw. der Gemeinde über. Das etwa 1200 Personen fassende Theater ist von den Wiener Architekten Fellner und Hellmer erbaut und bereits mit den durch die neuen gesetzlichen Bestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsmassnahmen ausgestattet worden.

(Centralblatt der Bauverw.)

Correspondenz.

Geehrter Herr Redacteur!

In der Miscellanea Ihres Blattes, der „Eisenbahn“, befindet sich die Mittheilung, dass dem Bildhauer Ch. Iguel in Genf die Statuen für den eidg. Justizpalast in Lausanne zur Lieferung übergeben seien.

Ich muss diese Mittheilung insofern berichtigen, dass demselben nur ein Theil der Lieferung übergeben wurde und dass die Figuren der *Justitia*, sowie zwei *Greifen* durch mich geliefert werden und zwar in dem weltberühmten Terracottamaterial der Firma Villeroy & Boch aus Mettlach-Merzig, welches sich in Berlin, München und Paris ganz besonders als dauerhaft bewährt hat, dauerhafter wie jeder Stein.

Ich bitte Sie freundlichst, diese Berichtigung in Ihr Blatt aufzunehmen.

Basel, den 28. December 1882.

Hochachtend

Heinrich Perino.