Signiren der Eisenbahngüter

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 5

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1947

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Das zur Beleuchtung der Waggons nöthige Gas muss einen möglichst kleinen Raum einnehmen. Man verwendet daher nicht Kohlen-, sondern Oelgas, das mehr Kohlenstoff enthält und weniger schnell brennt. Jeder Wagen trägt unter dem Boden sein eigenes Reservoir; das Gas wird durch Pumpen bis zu dem Drucke von 6 Atmosphären in dieses Reservoir zusammengedrückt. Vom Reservoir führt eine kupferne Röhre zu einem kleinen Raume, dem Regulator. Der Regulator besteht aus einer kleinen gusseisernen Büchse (Fig. 11), die oben mit einer gasdichten Membran *mm* überspannt ist, welche Membran vermittelst der Zugstange *a* ihre Bewegung auf das Ventil *b* übertragen kann. Ist das Ventil geöffnet und strömt Gas ein, so wird bei gefülltem Recipienten sich die Membran heben und das Ventil schliessen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass diese Regulirung vollkommen sicher und genau wirkt und auch bei den grössten Schwankungen des Wagens die Flammen so ruhig brennen wie im Zimmer.

Vom Regulator wird das Gas zu Dachlampen einfachster Construction mit emaillirten eisernen Reflectoren geführt. Ein Absperrhahn an der Hauptleitung erlaubt, alle Lampen eines Wagens auf einmal zu löschen; angezündet werden sie vom Dach aus. Die Flamme des Oelgases ist klein, durchaus gleichmässig und gibt ein so gutes Licht, dass in jedem Theil des Wagens sehr kleiner Druck gelesen werden kann. Beschädigungen des Recipienten bei etwaigen Unfällen sind ganz ohne Bedeutung, da das Gas einfach ausströmt, und selbst, wenn es entzündet wird, rasch ausbrennt, so dass von daher keine Explosion zu fürchten ist.

* * *

Signiren der Eisenbahngüter. In Nr. 53 der Zeitung d. V. D. E.-B.-Verwaltungen wird darauf hingewiesen, dass die Ursache der heutzutage vorkommenden häufigen Verschleppungen und Verwechslungen der mit der Eisenbahn beförderten Güter meistentheils in der mangelhaften Signatur derselben zu suchen ist, und als einzig practische Signatur die Bezeichnung der Collis mit der vollständigen Adresse anerkannt. Die Eisenbahnverwaltungen werden früher oder später sich gezwungen sehen, diese Signatur obligatorisch zu machen.

* * *

Eine wohlfeile Bahn. Auf der Wiener Weltausstellung führte die Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft Situationsplan, Längenprofil und Erläutungsbericht der Schmalbahn Rosisza vor. Dieselbe hat eine Spurweite von 0,95 m, eine Oberbaukronenbreite von 2 m und eine Totallänge von 12,28 Km., mit Zweigbahn 16,59 Km. Da der Unterbau einer vorhandenen Strasse für dieselbe benutzt wurde, so erhielt sie Krümmungshalbmesser von 28,4 m und Steigungen zwischen 0,012 und 0,048. Bemerkenswerth ist noch, dass sie nur mit einer einzigen Locomotive betrieben wird. Ungemein gering sind die Anlagekosten. Sie betrugen nur 7085 Gulden pro Km., sammt Fahrbetriebsmittel 7858 Gulden pro Km. Die Schienen wiegen 17 Kg. pro laufender Meter und sind 7 m. lang. Die eichenen Querschwellen sind 1,6 m. lang, 11 zu 11 bis 14 zu 14 cm. stark.

Sie liegen am Stoss 0,63, in der Mitte 0,95 von Mitte zu Mitte. Unterlagsplatten liegen auf jeder Stossschwelle und bei stärkeren Curven auch in der Mitte der äusseren Schiene. Die Tendermaschine hat zwei gekuppelte Achsen mit 1,42 m. Radstand und 0,65 m. Raddurchmesser. Gefüllt wiegt sie 11,600 Kg. Die Wagen sind mit Bremsen versehen und haben Schalengussräder. Ein leerer Wagen wiegt 1200 bis 1750 Kg. und trägt 3000 bis 3500 Kg. Zu Berg zieht die Maschine auf den grossen Steigungen 10 Wagen, sonst 20 Wagen. Bei der Thalfahrt folgt die Maschine dem Zuge, welcher langsam mit 3,5 Km. pro Stunde abwärts gleitet. Die Schienen werden je nach Bedarf von den Bahnwärtern mit Sand bestreut. In der Benutzung der vorhandenen Strasse besteht die einzige Möglichkeit, billige Localbahnen herzustellen, wie sich dies auch schon bei Anlage der Bröhlthalbahn bei Bonn herausgestellt hat. (Amtl. Bericht.)

* * *

Gesundheitspflege. (Mitgetheilt.) Um die nachtheiligen Rückwirkungen der grossen Sommerhitze auf den Gesundheitszustand des derselben in seinem Dienste am meisten ausgesetzten zahlreichen Eisenbahnpersonales zu begegnen, hat die schweizerische Nordostbahn im vergangenen Jahre während der heissen Sommerzeit an die Locomotivführer, Heizer, Conducteure etc. auf den Hauptstationen ihres Netzes als durststillendes und belebendes Mittel unentgeltlich schwarzen Caffe verabreichen lassen. Dieser wurde auf den Stationen Zürich, Winterthur, Romanshorn, Schaffhausen, Turgi und Aarau bereitet und, mit einer geeigneten Quantität Zucker versetzt, im kalten Zustande verabfolgt.

Die Kosten betrugen im Durchschnitt für die erforderlichen Einrichtungen auf diesen Stationen 85 Fr. und für den Schoppen Caffe 5,7 Cts.

Dieser Versuch, die der Sonnenhitze vorzugsweise ausgesetzten Angestellten vor Krankheiten zu schützen, wie sie der Genuss von schlechtem Wasser und geringen, häufig geradezu gesundheitsschädlichen geistigen Getränken nach sich zieht, wurde von den Angestellten so günstig aufgenommen und war von so gutem Erfolge begleitet, indem sich der Gesundheitszustand des Betriebspersonales in Folge davon erheblich besserte, dass die Verwaltung der Nordostbahn, trotzdem ihr aus dieser Vorsorge nicht unerhebliche Kosten erwachsen, sich veranlasst sah, die Verabreichung dieses Erquickungsmittels auch während der heurigen heissen Jahreszeit fortzusetzen.

Es dürften die günstigen Resultate dieser philantropischen Einrichtung geeignet sein, in Zukunft auch andere Eisenbahnverwaltungen im eignen, wie im Interesse ihrer Angestellten im heissen Sommer zu ähnlichen Maassnahmen zu veranlassen.

* * *

Pulverramme. Unserer heutigen Nummer liegen zwei Blätter Zeichnungen der Prindle'schen Pulverramme bei. Zwei weitere Blätter sammt Text folgen in nächster Nummer.

* * *

Neue Personenwagen der Nordostbahn. (Mit Abbildung.) Die schweizerische Nordostbahn liess in jüngster Zeit eine Partie neue Personenwagen I. und I. und II. Classe in der Waggonfabrik zu Neuhausen erbauen, von welchen neben einer ebenso einfachen als eleganten Ausstattung verschiedene im Interesse der Bequemlichkeit und Annehmlichkeit des reisenden Publikums eingeführte Neuerungen zu erwähnen sind.

Neben sehr grossen Fensterflächen an den Seiten der Wagen sind die Decken durchbrochen und mit Oberlichtern überbaut, was den innern Räumlichkeiten ein leichtes und luftiges Ansehen gewährt und in Verbindung mit den in der Decke der Oberlichter angebrachten bequem regulirbaren Ventilatoren den Aufenthalt in den Wagen erheblich angenehmer macht.

Jeder Wagen enthält einen Abtritt und einen Raum mit Toilettenapparat.

Die Sophas der I. Classe-Coupés können durch Zusammenschieben zweier gegenüber liegender Sitze zu einer sehr bequemen Schlafstätte hergerichtet werden. Ebenso ist in den Coupés II. Classe, abweichend von den bisherigen Einrichtungen, der durchlaufende Gang aus der Mitte verlegt, so dass auf der einen Seite desselben nur 1 Sitz, auf der andern sich deren drei nebeneinander befinden, welche letztere nach dem Aufklappen der mittleren Armlehnen für eine Person bequem Raum zum Liegen bieten.

Sodann ist für die Beleuchtung bei Nacht ausgiebig gesorgt, indem jedes Coupé durch zwei in den Wänden angebrachte Lampen erleuchtet werden kann, deren helles Licht durch Milchgläser angenehm gedämpft wird.

Die Beheizung der Wagen in der kalten Jahreszeit geschieht mittelst warmer Luft, welche in einem Ofen unterhalb des Wagens erwärmt und durch Canäle an verschiedenen Stellen des Wagens durch den Boden in die Coupés eingeführt wird. Durch das Aufsteigen der warmen Luft nach der Decke und durch deren Abführung durch die Ventilatoren entsteht neben einer angenehmen Erwärmung der Wagenräumlichkeiten auch eine Circulation der Luft darin, welche stets die schlecht gewordene Luft fort und immer wieder frische zuführt.

Wir können nur die Wünsche beifügen, dass die Nordostbahn sich für Benutzung dieser Wagen auch entsprechend bezahlen lasse und dass sie daran denke, auch den Passagieren III. Classe etwelche weitere Bequemlichkeiten zukommen zu lassen, wie es von den Vereinigten Schweizerbahnen in so anerkennenswerther Weise geschehen ist.

* * *

Chemin de fer du Jura vaudois. Le chemin de fer du Jura vaudois classé dans la catégorie des chemins de fer d'intérêt local, nous paraît cependant appelé à jouer un rôle plus étendu, soit par sa jonction avec les voies ferrées projetées dans le département de l'Ain et dans le canton de Genève, soit par son raccordement, probable dans l'avenir, avec le réseau vaudois à voie étroite. La partie de notre canton qu'il doit desservir, renferme déjà des richesses minérales et des forces hydrauliques importantes et non utilisées, des bois dont le débouché demande à être facilité, et de grandes étendues de