

**[s.n.]**

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 16

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-4938>

### **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.

einer gewissen Eisenbahn in England sind Schnellzugmaschinen mit innenliegenden Cylindern und innenliegenden Rahmen im Betriebe. Diese Maschinen haben unter der Rauchkammer eine Laufaxe, welche mit 10,5 Tonnen belastet ist und während der Fahrt über 400 minutliche Umdrehungen aufzuweisen hat. Jedoch, trotz des sehr sandigen Bahnkörpers der in Rede stehenden Linie, hat sich der Uebelstand des Warmlaufens jener Laufaxen doch nicht in einem Grade fühlbar gemacht, der eine Abänderung der Construction hätte wünschenswerth erscheinen lassen.

Dass Borsig eine Maschine nach System Hall an die Wiener Weltausstellung gesandt hat, ist der reinste Zufall, und beweist ganz und gar nicht, dass er selbst dieser Construction den Vorzug gibt. Jene Maschine trug die Fabriknummer 3031 und war für den Schnellzugdienst der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn bestimmt, den Vorschriften dieser Gesellschaft entsprechend construirt worden. Nur kurze Zeit vorher war die

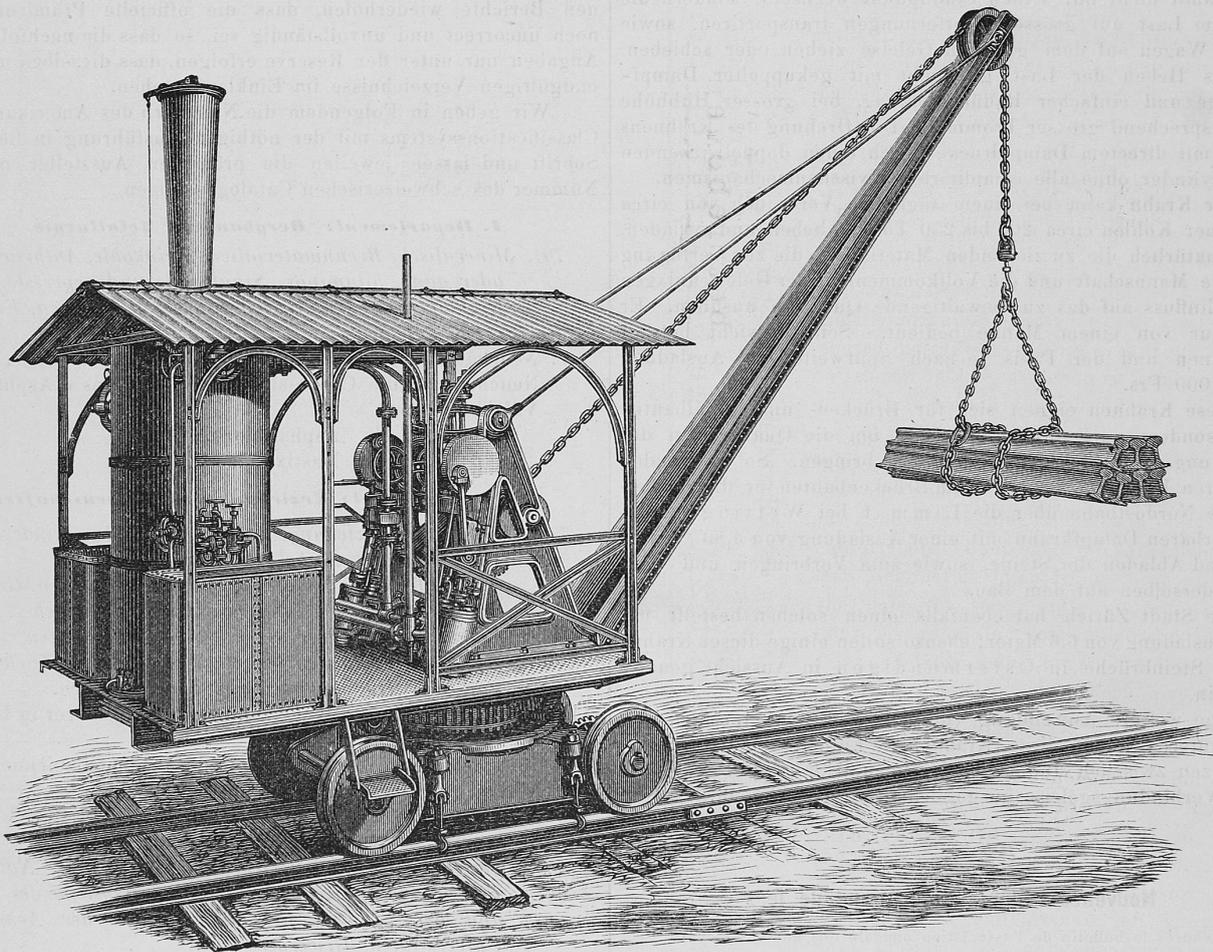
Fabriknummer 3000 vollendet worden, eine Schnellzugmaschine für die Berlin-Hamburger Eisenbahn, mit aussenliegenden Cylindern und innenliegenden Rahmen. Es hätte ebenso gut diese nach Wien geschickt werden können, wie im Jahre 1876 Nummer 2000 in Paris war und es ist dies nur aus dem Grunde nicht geschehen, weil Herr Borsig beweisen wollte, dass die Nummer seiner Ausstellungsmaschine keine fingirte sei und dass er wirklich schon 3000, ja sogar schon mehr, nämlich 3031 Maschinen gebaut habe. Man soll nämlich seiner Zeit der Locomotivfabrik in Grafenstaden vorgeworfen haben, dass sie ihre Fabriknummer 1000 nach der Pariser Ausstellung gesandt habe, in Wirklichkeit aber noch nicht so viel Maschinen gebaut hatte; sondern es sei jene Nummer nur in den Bestellungen inbegriffen gewesen.

(Fortsetzung folgt).

\* \* \*

## Dampfkrahn

mit einer Tragkraft bis auf 5000 Kilogramm.



### Dampfkrahnen.

*Construction Schenk, Mohr & Elsässer in Mannheim.*

Bei der Raschheit, mit der in letzten Jahren gebaut wird und die sich fast jährlich noch steigert, und bei den wachsenden Arbeitslöhnen wird jeder Baumeister, der mit Vortheil zu arbeiten versteht, darnach trachten, möglichst viel Maschinen einzuführen. So sehen wir bei grössern Bauten Dampfkrahnen, bei kleinern Hebevorrichtungen mit Schmid'schen Wassermotoren mit Erfolg verwendet.

Die Anwendung des Dampfes zum Betrieb von Krahnen, die beim Heben von Schiffslasten oder Bausteinen unvermeidlichen Stöße oder Erschütterungen bedingen ein grosses Eigengewicht dieser Maschinen, welches im Verhältniss zu den zu

hebenden Lasten bemessen sein muss. Es werden daher auch die Unterwagen der Krahnen massiv aus Gusseisen ausgeführt, abgesehen von der Möglichkeit, noch künstliche Beschwerung beizufügen.

Die Maschinetheile selbst müssen sehr stark construirt sein, da deren Inanspruchnahme oft unter ungünstigern Verhältnissen erfolgt, als bei in normalem Betriebe stehenden Maschinen und es werden für die Details auch vorwiegend Gussstahl und Schmiedeeisen verwendet, sowie für die Krahnssäule, welche den Obermit dem Unterwagen verbindet.

Sodann ist möglichste Einfachheit der Kesselconstruction, sowie der Maschine Erforderniss, Reduction der für den Führer erforderlichen Handgriffe, Zugänglichkeit aller Theile, um dieselben rasch und häufig nachsehen und reinigen zu können. Da