

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 7

Artikel: Signaux
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1979>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Prismoidale Ein-Schienen-Eisenbahn. Die beistehende Figur zeigt Locomotive und Schiene der von E. Crew in Opelika, Alabama, erfundenen ein-schienenigen Eisenbahn.

Bezüglich der Erfindung derselben gibt E. Crew in einem vor dem Franklin Institute im Januar dieses Jahres gehaltenen Vortrage interessante Aufschlüsse, welche im Märzhefte des *Journals* dieses Institutes enthalten sind, auf deren Wiedergabe wir aber aus Mangel an Raum verzichten müssen.

der Spur zu erhalten. während die Treibräder sie vorwärts bewegen. Jederseitlichen Bewegung begegnen diese Basis-Räder sofort, so dass man davon weniger spürt, als in einer gewöhnlichen, in Bewegung befindlichen Locomotive. Die Bewegung im Wagen war ebenso sanft, wie in einem Pullmannwagen auf Stahlschienen. Je schneller der Lauf, um so ruhiger und sicherer der Gang. Der Erfinder behauptet in seinem Vortrage, dass man mit dieser Maschine wohl 100 Miles per Stunde machen

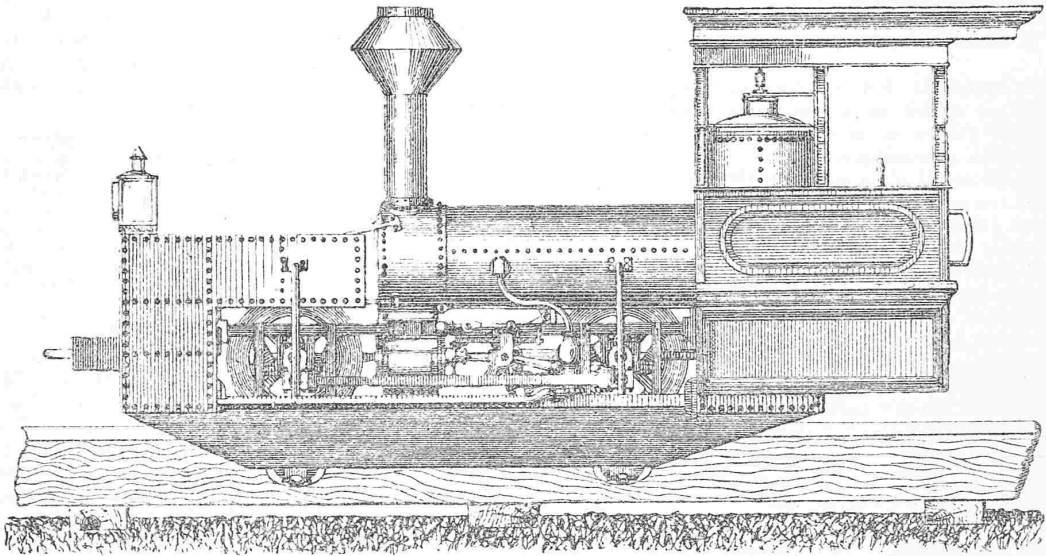


Fig. 15.

Wir folgen in Beschreibung desselben einer im „Iron Age“ enthaltenen Correspondenz, die sich auf einen Versuch bezieht, welcher auf einer in Philadelphia von den Patent-Inhabern errichteten Versuchsstrecke gemacht wurde. Die errichtete Spur ist von elliptischer Form, 450 Fuss lang und neun Fuss über den Boden sich erhebend: die Curven sind von $37\frac{1}{2}$ Fuss Radius, also kleiner als bei doppeltem Schienenwege. Die Schiene ist, wie der Name andeutet, ein Prisma, von 24 Zoll Breite an der Basis und 14 Zoll Höhe bis zum Scheitel, der mit einer halbmondförmigen Schiene von 18 Pfund Gewicht per Yard belegt ist; die Oberfläche des Prisma's bietet einen Winkel von 45° dar. Das Prisma ist aus einzölligen, vertical gestellten Brettern aufgebaut. Es ruht auf 8 Fuss hohen, 12 Quadratzoll im Querschnitt haltenden Pfosten.

Die Locomotive hat 4 Tonnen Gewicht; sie gleicht auf den ersten Anblick einer gewöhnlichen Schmalspur- oder Bergwerks- Locomotive. Maschinerie, Kessel und Tender bieten nichts Besonderes dar, ausgenommen in den Treibrädern und dem, was der Erfinder „base wheels“, Basis-Räder, nennt. Die beiden Treibräder sind direct unter die Mittellinie der Locomotive gestellt, das eine nahe an das vordere Ende, das andere unter das Fussbrett der Locomotive und haben eingeschnittene Tires, welche lose auf die halbmondförmige Schiene passen. Von jeder Seite der Locomotive gehen dreieckige Rahmen abwärts, die am Scheitel des Dreiecks Räder tragen, welche an den Seiten des Prismas anliegen und dieselben eben berühren. Und hierin liegt das ganze Geheimniss. Diese Räder dienen dazu, die Maschine auf

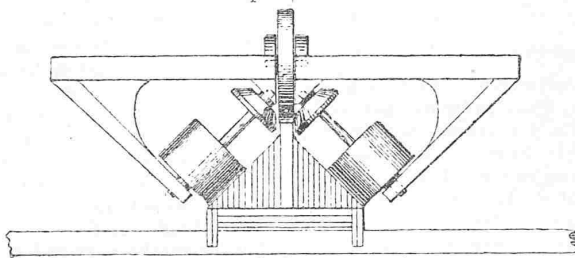
könne, was zwar bedeutend übertrieben sein mag. Eine Prüfung der Seitenflächen der Schiene zeigte, dass die Basis-Räder keine grosse Reibung ausüben.

Eine Versuchsbahn dieser Art von einer Meile Länge ist schon seit letzten Juni (1873) in Opelika betrieben worden; jetzt hat sich die Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft von Atlanta, Georgia, entschlossen, dieses System für ihre Bahn zu adoptiren.

Als Vortheile dieses Systems werden hervorgehoben: Wohlfeilheit, Sicherheit gegen Entgleisung, Sicherheit gegen Unfälle, da weder Menschen noch Vieh sich veranlasst sehen können, auf dieser Bahn zu gehen, Vermeidung der Anhäufung von Schnee auf dem Spurweg; höhere Geschwindigkeit. Das Ausweichen soll ohne Kreuzungsherzstücke gemacht werden; wie, wird nicht gesagt.

Der Wind kann Maschine und Wagen nicht umstürzen, da jede seitliche Kraft nur dazu dient, dieselben an die Spur zu pressen.

Die vielen Eisenbahnbeamten, welche dieses System prüften, haben sich günstig über dessen Anwendbarkeit ausgesprochen. Sowohl für über den Strassen liegende Bahnen in Städten, als für Bergwerksbahnen, als für Bahnen in neuen Gegenden bietet es die billigste Form einer hölzernen Eisenbahn, da es kein anderes Material als Holz und Nägel erfordert und jeder Zimmermann die hölzernen Räder machen kann. Die Kosten sollen 3000 \$ per Meile nicht überschreiten, und die Ersparniss an Brücken und Aehnlichem ist bedeutend. (Franklin Inst.)



Orell Puente & Co Zurich, phototyp. Bern, 1873

Fig. 16.

Signaux. La Compagnie du chemin de fer de l'Est va faire appliquer sur les trains faisant le service entre Paris et Reims le système de sonnerie d'appel pour les voyageurs, en usage depuis déjà quelque temps sur toutes les lignes du réseau Nord. Ce système consiste dans une sonnerie électrique placée près du conducteur et mise en communication avec toutes les voitures de première classe. Un petit anneau, enchassé dans un cadre de verre, est à la portée du voyageur; s'il se présente un cas urgent, il n'a qu'à briser cette frêle enveloppe, et quelques instants après le train s'arrête. Bien plus, une plaquette peinte se détache en même temps du wagon et indique à l'agent de la compagnie, sans qu'il puisse se tromper, de quel compartiment est parti le signal. (J. d. Gen.)

Crampton's Ofen. In Ergänzung zu der Abhandlung über Mechanisches Puddeln auf Seite 67, theilt uns unser Londoner-Correspondent mit, dass Crampton's Ofen nach dem gleichen Principe gebaut ist, wie Danks'. Die Hauptunterschiede sind, dass Crampton's Ofen mit einer Wasserschale umgeben ist, und dass Crampton statt gewöhnliche Kohle auf einem Rost zu verbrennen, gepulverte Kohle in den Ofen bläst und so die Flamme erzeugt.

Berichtigung. Unser Londoner-Correspondent macht uns aufmerksam, dass in dem Artikel über Mechanisches Puddeln pag. 67, 5. Zeile, hinter „Luft“ noch beigefügt werden sollte: „und dem Oxyde des Fettling“; ebenso dass in der 6. Zeile statt „geschmolzene“ besser „gewonnene“ stünde.