

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Waggonheizung  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1939>

### **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:** 31.03.2025

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

L'embarquement des charbons se fait actuellement dans le port de Gijon à l'aide de deux *drops* établis, par la Compagnie du chemin de fer, sur l'une des jetées. Un troisième appareil du même genre, dont la construction doit être achevée aujourd'hui, permettra d'augmenter l'exportation à laquelle les deux premiers pouvaient à peine suffire. La situation du port de Gijon est telle, en effet, que son bassin n'est accessible qu'aux navires de faible tonnage et que le chargement n'y est possible que pendant la marée haute. La construction du troisième drop permettra sans doute de doubler la quantité de tonnes annuellement embarquées, parce que sa position plus avancée en facilitera l'accès aux navires de plus fort tonnage que ceux qui viennent aujourd'hui charger à l'aide des deux premiers. Mais pour peu que l'exportation prenne une plus grande extension, et c'est là ce qu'on peut prévoir en raison de l'importance du bassin des Asturies, il deviendra de toute nécessité de modifier les conditions du port d'embarquement. Déjà on a établi dans l'avant-port, en un point où le tirant d'eau est plus considérable, une jetée en bois desservie par des grues roulantes à vapeur et contre laquelle peuvent venir charger des navires de 1000 tonneaux; mais la place manquera pour multiplier ces installations, et il faudra avoir recours à une autre solution. Cette solution d'ailleurs intéresse tout particulièrement la nouvelle ligne, celle du Nord-Ouest, qui va avoir besoin, elle aussi, de s'assurer les moyens d'embarquer les produits de son trafic.

(Extrait du Bulletin des Ingénieurs civils.)

\* \* \*

**Drehscheibe für kleine Bahnen.** Für Drehscheiben auf kleinen Bahnen eignet sich sehr gut eine Disposition, wie sie in der beiliegenden Skizze abgebildet ist. Die Zeichnung bedarf

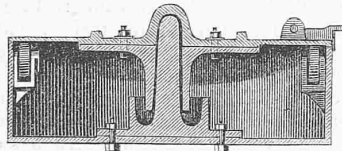


Fig. 6.

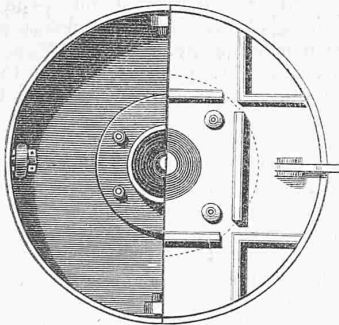


Fig. 7. Durchmesser 4' 6" engl.

kaum einer weiteren Erklärung, und man sieht leicht daraus, dass diese gusseiserne Drehscheibe an Einfachheit und Billigkeit kaum etwas zu wünschen übrig lässt.

\* \* \*

**Waggonheizung.** Zu diesem Ende empfiehlt Herr Gardner Chilson im National Car Builder seinen Cone Disk Stove, dessen Einrichtung aus nebenstehender Abbildung hervorgeht. Die besondern Vortheile dieses Ofens sollen darin bestehen:

1. Hält der conische Radiator (Ausstrahler) den heissen Rauch und die Gase nahe am Feuer zurück, bis sie ganz verbrannt sind, und die Hitze wird von den spitzzulaufenden Flächen des Kegels rasch ausgestrahlt.
2. Hält die breite ausstrahlende Scheibe die Hitze ab, in den obern Theil des Wagens oder Zimmers zu steigen, sondern wirft sie gegen den Boden zurück und wärmt so die untern Schichten der kalten Luft im Wagen oder Zimmer durch und durch auf eine grosse Entfernung rund um den Ofen.
3. Gibt der Ofen zu Reparaturen wenig Anlass, da er einfach und ganz aus Gusseisen gebaut ist.
4. Ist der Ofen ganz sicher, da er an den Boden angeschraubt wird und verschliessbare Thüren hat, so dass, wenn auch der Wagen überworfen würde, das Feuer nicht austreten könnte.

Die Boston and Providence Railroad Company habe über

zweihundert dieser Ofen in Gebrauch, andere seien im Begriff, dieselben auch zu adoptiren.

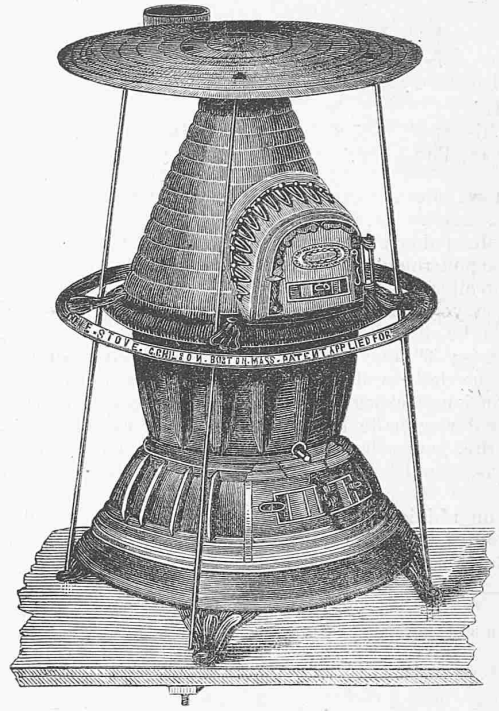


Fig. 8.

\* \* \*

**Eisen und Kohle.** Das „Iron“ bringt folgende Uebersicht über den Verlauf des Eisen- und Kohlen-Marktes während der letzten sechs Monate:

Die Geschichte der letzten sechs Monate bildet eine bemerkenswerthe Epoche im Eisen- und Kohlen-Handel. Gegen Ende 1873 machte sich eine etwelche Erschlaffung fühlbar, doch nährte man die Hoffnung, dass mit Beginn des Frühlings wohl wieder eine Belebung des Handels eintreten werde. Das Zuströmen neuen Kapitals und neuer Arbeitskräfte in den Kohlenhandel, angezogen durch den grossen Gewinn der Inhaber der Minen und die grossen Löhne der Bergleute, musste schliesslich den Preis der Kohle herabdrücken. Mit dem Beginn dieses Jahres kam der Krach. Ein starkes Sinken stellte sich ein; die Preise fielen an verschiedenen Orten von 1.s 8d bis 3.s 4d per Tonne, und diesen Reductionen folgten andere grössere und kleinere; die Wiederbelebung aber des Eisenhandels, die man aus einer Reduction der Brennmaterialpreise erwartete, blieb aus. Die Käufer klammerten sich an den Glauben, dass die bereits erfolgten Reductionen nur die Vorläufer wohlfeilerer Kohle für die Zukunft seien, und hielten streng das von der Hand in den Mund System inne, nur ihre unmittelbaren Erfordernisse befriedigend. In Glasgow und andern grossen Centren der Eisenproduction wurden grosse Mengen von Roheisen in Vorrath gelegt. Von 109s. in den ersten Tagen dieses Jahres fielen die Glasgow Warrants auf 104s. Ende Januar. Im Februar machte sich eine allgemeine Depression geltend. Rotheisenstein, trotz der Nachfrage nach Bessemer Stahl, wurde zu £ 2 per Tonne unter den zwei Monat vorher bezahlten Preisen verkauft, und Warrants fielen auf 88s., ein Resultat, das theilweise dem Einströmen von Middlesborough-Eisen in Glasgow zuzuschreiben ist. Aber auch diese sinkenden Preise zogen noch keine Käufer an, und unter dem Einflusse rasch anwachsender Vorräthe sank das Roheisen immer mehr auf dem Markte, bis die Warrants zu 78s.6d verkauft wurden. Zur Unterstützung dieses Sinkens kam noch der durch die belgische Concurrenz hervorgerufene Schrecken. Fremdes fertiges Eisen trat als Concurrent mit dem einheimischen grad in den Mittelpunkten der Industrie auf, und das Gefühl wurde allgemein, dass wenn die Kosten der Production nicht rasch und bedeutend vermindert werden, die Eisen-districte Englands zur gänzlichen Erlahmung verurtheilt seien. Belgische Stangen und Winkel-Eisen wurden in Wolverhampton billiger angeboten als sie die einheimischen Fabrikanten cofirten, und die Bestürzung in der Nachbarschaft war auf dem Aeussersten. Früh im April wurde eine allgemeine Herabsetzung der Eisenpreise durchgeführt. Die gehoffte Regulierung der Lohn-