

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 16

Artikel: Nouvelles voitures de chemins de fer
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4940>

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>

diese Maschinen allen Witterungseinflüssen exponirt sind, so ist Schutz gegen Wärmeverluste besonders nöthig und müssen Kessel und Cylinder mit Umhüllungen versehen werden, während für den Betrieb bei rauher Jahreszeit Bedachung des Krahnens sowohl als des Führerstandes mit geräumiger Plattform erforderlich sind und zudem an letzterer Schutzwände vorübergehend angefügt werden können.

Zur Vermehrung der Stabilität wird überall da, wo man unabhängig und frei wählen kann, eine möglichst grosse Spurweite für den Krahnwagen mit entsprechend weitem Axenstand angenommen und man ist hiebei bis auf 2,350 Meter gegangen.

Beistehendes Cliché veranschaulicht einen Krahn mit 3000 bis 5000 Kilgr. Tragkraft, mit combinirtem System, mit Uebersetzung und directem Dampfdruck, welcher nicht nur zum Betriebe der Kettenwelle, sondern auch zum Drehen und Fortbewegen des Krahnens benutzt wird. Der Krahn wird am besten mit breiter Spur verwendet, kann aber bei Reduction der Ausladung und Anwendung von Gegengewichten auch für Normalspur mit 5000 Kilogr. Tragkraft eingerichtet werden.

Derselbe ist mit selbstthätigem Laufwerk ausgestattet und kann damit nicht nur seinen Standpunkt wechseln, sondern die gehobene Last auf grössere Entfernungen transportiren, sowie andere Wagen auf dem gleichen Geleise ziehen oder schieben.

Das Heben der Last geschieht mit gekuppelter Dampfmaschine und einfacher Radübersetzung, bei grosser Hubhöhe mit entsprechend grosser Trommel. Die Drehung des Krahnens erfolgt mit directem Dampfdrucke durch einen doppelwirkenden Dampfzylinder ohne alle complicirten Zwischenmechanismen.

Der Krahn kann bei einem täglichen Verbrauch von circa 5 Centner Kohlen circa 200 bis 250 Tonnen heben und verladen, wobei natürlich die zu ziehenden Materialien, die zur Verfügung stehende Mannschaft und die Vollkommenheit der Geleiseanlagen ihren Einfluss auf das zu bewältigende Quantum ausüben. Er wird nur von einem Manne bedient. Sein Gewicht beträgt 14 Tonnen und der Preis je nach Spurweite und Ausladung 14—16 000 Frs.

Diese Krahnens eignen sich für Brücken- und Canalbauten und besonders auch in Steinbrüchen, um die Quader von der Gewinnungsstelle auf den Wagen zu bringen. So verwenden die Herren Locher & Co. bei ihren Brückenbauten für die Schweizerische Nordostbahn über die Limmat bei Wettingen diesen fahrbaren Dampfkrahn mit einer Ausladung von 4,80 ^m zum Auf- und Abladen der Steine, sowie zum Verbringen und Versetzen derselben auf dem Bau.

Die Stadt Zürich hat ebenfalls einen solchen bestellt mit einer Ausladung von 6,6 Meter; ebenso sollen einige dieser Krahnens für die Steinbrüche in Ostermündigen in Aussicht genommen sein.

Eine weitere Anwendung (ähnlich wie zum Löschen von Schiffsgütern) finden diese Krahnens in Fällen, wo die Niveaudifferenzen zwischen Industriegeleisen und Betriebslinien nicht durch Verbindungsgeleise ausgeglichen werden können.

* * *

Nouvelles voitures de chemins de fer.

(D'après le bulletin de l'association amicale des anciens élèves de l'école centrale.)

La Compagnie française de matériel de chemins de fer construit, dans ses ateliers, à Ivry, des voitures destinées au petit chemin de fer de Bayonne à Biarritz.

Ce matériel tout spécial, étudié sous la direction de M. Carimantrand (ancien élève de l'école centrale), constitue un type nouveau.

Les châssis sont complètement en fer; malgré leurs grandes dimensions, les voitures sont d'un poids relativement faible; les panneaux de la caisse, au lieu d'être en tôle, sont en bois débité très mince (8 ^m/_m) et recouverts de toile collée sur les deux faces, de manière à empêcher le travail du bois exposé aux intempéries.

Ces voitures sont à impériales fermées, avec un escalier intérieur très commode; elle renferment chacune trois classes, un fourgon à bagages et deux terrasses couvertes pour les fu-

meurs. Les ouvertures sont très larges et disposées pour permettre de jouir de la vue. L'éclairage est fait au pétrole, les lanternes de l'impériale, tout en éclairant l'intérieur, sont à trois feux, servent à former les signaux réglementaires, et les disques de côté, pour signaux de queue de train, sont ainsi supprimés.

Ces voitures, en comprenant les places d'intérieur, d'impériale et de terrasses, peuvent contenir quatre-vingt-douze voyageurs.

Ce matériel, comme construction et comme disposition, constituant un progrès sur ce qui s'est fait jusqu'à ce jour, pourrait être employé dans les lignes d'intérêt local, d'embranchement ou de banlieue.

* * *

Die Schweizerische Ausstellung in Philadelphia 1876.

Liste der für technische Objecte prämirten Aussteller.

Die dem General-Commissär aus Philadelphia zugekommenen Berichte wiederholen, dass die officielle Prämirungsliste noch uncorrect und unvollständig sei, so dass die nachfolgenden Angaben nur unter der Reserve erfolgen, dass dieselben mit dem endgültigen Verzeichnisse im Einklang stehen.

Wir geben in Folgendem die Nummern des Amerikanischen Classificationssystems mit der nöthigen Ausführung in liegender Schrift und lassen jeweilen die prämirten Aussteller mit der Nummer des schweizerischen Cataloges folgen.

I. Departement: Bergbau und Metallurgie.

101. Mineralische Brennmaterialien. Steinkohle, Anthracit, halb oder ganz bituminös, Staubkohle und gepresste Kohle; Asphalt und asphaltischer Kalkstein, Bitumen, Erdpech, rohes Petroleum.

1. Neuchâtel Asphalte Company Limited, Travers, Ct. de Neuchâtel. Seule Concessionnaire des Mines d'Asphalte du Val Travers:

Asphaltblock.

Mastixkuchen.

III. Departement: Erziehung und Wissenschaften.

300. Elementare Erziehung, Kleinkinderschulen, Kindergärten, Einrichtungen. Möbel, Geräte, Methoden.

Oeffentliche Schulen, Fortbildungsschulen, Gebäude, Spielplätze, Ausrüstung derselben, Lehrfächer, Lehrmethode, Lehrbücher, Geräte inclusive Karten, Atlasse, Globen etc. Arbeiten der Schüler inclusive Zeichnungen und Schriften, gymnastische Einrichtungen.

113. Ferri, Felix, Kupferstecher und Zeichnungslehrer in Lugano, Canton Tessin:

25 Tafeln für das architectonische Ornamentzeichnen.

Album ornamentaler Zeichnungen.

119. Keller's, Heinrich, geographischer Verlag in Zürich: Wandkarte der Schweiz.

304. Erziehungswesen. Berichte und Statistik. Nationales Erziehungsdepartement. Erziehungssysteme des Staates und der Städte. Erziehungssysteme der Academien, Universitäten, Gewerbeschulen.

141. Schweizerisches Polytechnicum in Zürich (Kappeler, Präsident des schweizerischen Schulrathes):

Bericht über die Organisation und die Wirksamkeit der polytechnischen Schule.

Gesetze und Reglemente.

Pläne der Gebäulichkeiten.

311. Gelehrte und wissenschaftliche Gesellschaften, wie geologische und mineralogische etc., technische und professionelle Vereinigungen. Kunstacademien. Schulen für Biologie, Zoologie und Medicin. Sternwarten.

151. Departement des Innern der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

2. Schweizerische geodätische Commission:

Längenbestimmungen.

Pendelmessungen.

Präcisionsnivellement.