

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 25

Sonstiges

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: 17.05.2025

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

INHALT: — Umwendbare Gusstahlherzstücke der Schweizerischen Nordostbahn. Mit einer Tafel als Beilage. — Verkehrswesen. — Grand phare en construction dans les ateliers Cail & Co. à Paris. — Société Suisse des Ingénieurs et Architectes. Section de Genève. Tarif d'honoraires des Architectes. — Die Schweizerische Ausstellung in Philadelphia. Architectur. Statistische Angaben über ausgeführte Bauten während der letzten 10–15 Jahre in einigen Cantonen der Schweiz. — Die Eisenbahn-Unfälle in England im Jahre 1875. — Sprengmittel von J. W. Gray. — Hauptbestandtheile und Dimensionen der in Philadelphia ausgestellten Locomotiven. — Berichtigung. — Kleinere Mittheilungen. — Eisenpreise in England. — Verschiedene Preise des Metallmarktes loco London. — Stellenvermittlung.

BEILAGE: — Umwendbare Gusstahlherzstücke der Schweizerischen Nordostbahn im Masstab 1:13, Details 1:3.

Abonnements-Einladung.

Mit dem Jahre 1877 beginnt die

„Eisenbahn“ ihren sechsten Band

und laden wir die geehrten Abonnenten ein, ihr Abonnement rechtzeitig zu erneuern.

Dafür, dass die „Eisenbahn“ auch in Zukunft möglichst gediegene Originalartikel publiciren wird, bieten wohl die das Redactionscomité bildenden hervorragenden Männer der Theorie und Praxis die beste Gewähr.

Uebrigens wird der Werth der Zeitschrift für die Herren Techniker erhöht durch manigfaltige

Lithographische Beilagen,

während die monatlich publicirten

Commerciellen Beilagen

für die Kaufmannschaft und die Eisenbahnbeamten ein schätzbares

Nachschlagebuch für Gütertarife

bilden.

Bei diesem Anlasse machen wir darauf aufmerksam, dass die „Eisenbahn“ auch fernerhin das Organ des

Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins
und des

Vereins chem. Studirender des Eidg. Polytechnikums
bleibt.

Bestellungen auf frühere Bände werden, soweit Vorrath, stets ausgeführt.

Der Abonnementspreis bleibt trotz der vielen Mehrleistungen der Verlagshandlung bei dem bisherigen niedrigen Ansatz von

10 Franken per Band,

deren zwei per Jahr erscheinen.

Zürich, December 1876.

Orell Füssli & Co.

Umwendbare Gusstahlherzstücke der Schweizerischen Nordostbahn.

(Mit einer Tafel als Beilage.)

Die folgende kurze Mittheilung über die bei den Neubauten der Nordostbahn verwendeten Herzstücke bildet eine Vervollständigung der in Nr. 5 Bd. IV dieser Zeitschrift enthaltenen Angaben über die von der genannten Bahngesellschaft construirten Weichen.

Es sind drei Normalkreuzungen eingeführt und zwar mit dem Neigungsverhältniss 1:8 für Weichen im Nebengeleise, 1:9 für Weichen im Hauptgeleise (und englische Weichen) und 1:11 für Bahnhofsendsweichen, denen Fahrbögen mit den Radien 150 m, 200 m und 300 m entsprechen; für sämtliche Ausweichungen wird nur einerlei Art Zungenvorrichtung (resp. 2, eine für Rechts- und eine für Linksweichen) angewendet. — Die versuchsweise Einführung von umwendbaren Guss-

stahlherzstücken 1:9 mit schwebendem Stoss hat so günstige Resultate ergeben, dass bereits seit einiger Zeit die Anwendung derartiger Herzstücke für alle Kreuzungen durchgeführt wird. Der schwebende Stoss gestattet eine sehr einfache Verbindung des Herzstückes mit den anstossenden Schienen und bietet ausserdem den bekannten Vortheil, dass die für den Oberbau und das Fahrmaterial gleich nachtheiligen Schläge beim Passiren der Anschlussstelle vermieden werden. Die Kosten dieser Herzstücke sind geringer als die aus Schalenguss erstellten.

Als Beispiel einer derartigen Kreuzung ist auf beiliegender Tafel das Herzstück mit dem Neigungsverhältniss 1:8 dargestellt. Das Herzstück ruht ohne Unterlagsbleche direct auf drei Hartholzschwellen von 30 % Breite, mit denen es durch 6 Schraubenbolzen verbunden ist; die Verbindung mit den anschliessenden Schienen erfolgt mittelst normaler Laschen, welche, da die Schienen-Neigung ($\frac{1}{16}$) im Herzstück durchgeführt ist, den Anschlussflächen entsprechend, einer geringen Bearbeitung bedürfen. Die Flügelschienen sind entsprechend der mittleren Neigung des Radconus über den ideellen Fahrkanten derart überhöht, dass der Uebergang des Rades von der Spitze auf die Schiene und umgekehrt ohne Veränderung der Höhenanlage des Schwerpunktes der Fahrzeuge stattfindet und beim Verlassen der Herzspitze der äussere Radconus bereits auf der Flügelschiene ruht; hierdurch werden Stösse auf Herzspitze und Knieschiene vermieden und bleiben diese Stellen vor starker Abnutzung bewahrt.

* * *

Verkehrswesen.

Die Begeisterung, mit welcher man im bernischen Münsterthale der Eröffnung der Bahnlinie Delsberg-Tavannes entgegen sieht, hat sich mit dem Bekanntwerden der Fahrten-einrichtung so ziemlich abgekühlt.

Die drei täglichen Züge zwischen Delsberg und Münster, von welchen in concessionswideriger Weise nur zwei einzige über Münster hinaus in der Richtung von und nach Tavannes und weiter benützt werden können, erscheinen gegenüber den bisherigen fünf- bis sechsmaligen täglichen Postverbindungen auf dieser Route als eine Ironie auf den lebhaften Verkehr des Münsterthales.

Beispielsweise führe ich an, dass man bei der gegenwärtigen Postkurseinrichtung von Delsberg aus schon um 9⁵⁵ Vormittags in Bern eintreffen und von da um 5 Uhr Abends noch gleichen Tags wieder nach Delsberg zurückkehren kann. Mit der Eröffnung der Bahn zwischen Delsberg-Tavannes muss man, um das Gleiche zu erreichen, zweimal, sage zweimal, in Moutier übernachten. Wo bleiben da die Vortheile einer Schienen-Verbindung!

Moutier ist in Beziehung auf seinen Verkehr mit Bern und dem St. Immerthale weit besser bestellt, weil die Postadministration ohne Rücksicht auf die mangelnden Bahnanschlüsse von und nach Delsberg auf der erst später zu eröffnenden Bahnstrecke zwischen Moutier und Court vier tägliche Omnibusverbindungen unterhalten wird. Dagegen ist es geradezu unbegreiflich, wie man den Verkehr von Delsberg und was damit zusammenhängt in der Richtung nach Sonceboz auf 2 tägliche Züge, somit nicht einmal auf das Minimum der concessionspflichtigen Leistung, beschränken kann. Durch die ohne Mehraufwand an Material und Personal ermöglichte Einlegung einer Frühfahrt Delsberg-Moutier und einer Spätfahrt Moutier-Delsberg wäre den allernothwendigsten Verkehrsbedürfnissen einwilligen Genüge geleistet. Denn auch die äusserst stiefmütterlich organisirte Anschlussverbindung in Delsberg zwischen der Linie Delsberg-Tavannes und der Glovelier-Route hofft man mit der nicht mehr fernen Eröffnung der Strecke Glovelier-Pruntrut beseitigt zu sehen. Sollte dieses nicht der Fall sein, so wird man sich eben in gleicher Weise, wie die Bewohner Aarbergs, mit der Errichtung von Privatombuskursen neben der Schienen-Verbindung behelfen und durch den Posthornklang den Eisenbahnen ihre Verpflichtungen für die Bedürfnisse des Verkehrs wachrufen müssen.

* * *

*