

# ORGAN

für die

## FORTSCHRITTE DES EISENBAHNWESENS

in technischer Beziehung.

Organ des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Neue Folge VI. Band.

2. Heft. 1869.

### Wasserkrahn der Oldenburg'schen Staats-Eisenbahnen.

Mitgetheilt vom Baudirector Buresch in Oldenburg.

(Hierzu Fig 21—24 auf Taf. IV.)

Das Heft V des Jahrgangs 1868 dieser Zeitschrift bringt auf Tafel XV nach einer Mittheilung des Herrn Maschinenmeisters Basson zu Ratibor die Zeichnung eines Wasserkrahns unter Angabe der Kosten des Krahnens zu 500 Thaler.

Wenn ich mir erlaube, hierneben eine Zeichnung des bei den diesseitigen Bahnen angewendeten Wasserkrahns zu geben, so geschieht es nur, weil die Kosten desselben erheblich niedriger sich stellen und weil die Construction der angeführten gegenüber noch den Vortheil bietet, dass das Wasser 2—3 Rohrbiegungen weniger zu durchfliessen, also auch entsprechend geringeren Widerstand durch Contraction etc. zu erfahren hat, was gerade in diesem Falle nicht ohne Wichtigkeit sein dürfte. Bei den bisher ausgeführten Krahnern liegt sogar nur eine einzige Biegung im Zufussrohre, indem der Krahn so gestellt ist, dass das Zuleitungsrohr in der Richtung A—B gerade fortgeht. Es wurde dadurch aber das Abnehmen des Schieberkastens bereits etwas erschwert, was im Falle erforderlicher Reparaturen eine Unannehmlichkeit ist, welcher man hinsichtlich mehrerer zur Aufstellung bereitliegender Krahne leicht dadurch begegnete, dass man in der Beibehaltung der Stellung der Krahnsäule, deren unteren Theil nebst Grube um 90° drehte, das Bogenstück A einschaltete und die Zuleitung in der Richtung A—C bewirkte. Vorkommende Reparaturen am Schieber sind nun leicht durch Wegnahme des Bogenstückes A möglich. Es ist übrigens kaum zu bezweifeln, dass auch eine Construction zu finden sein wird, welche den fraglichen Uebelstand ohne diese hinzukommende Rohrbiegung beseitigt.

Die Anwendung des Basson'schen Krahnens, welche jede weitere Befestigung desselben als an der Bodenplatte (richtiger wohl Gruben-Deckplatte) überflüssig macht, ist jedenfalls eine, namentlich für das Montiren, sehr beachtenswerthe Vereinfachung, welche hier s. Z. anzuwenden man Bedenken trug, weil man die Wirkung des hydraulischen Widders fürchtete.

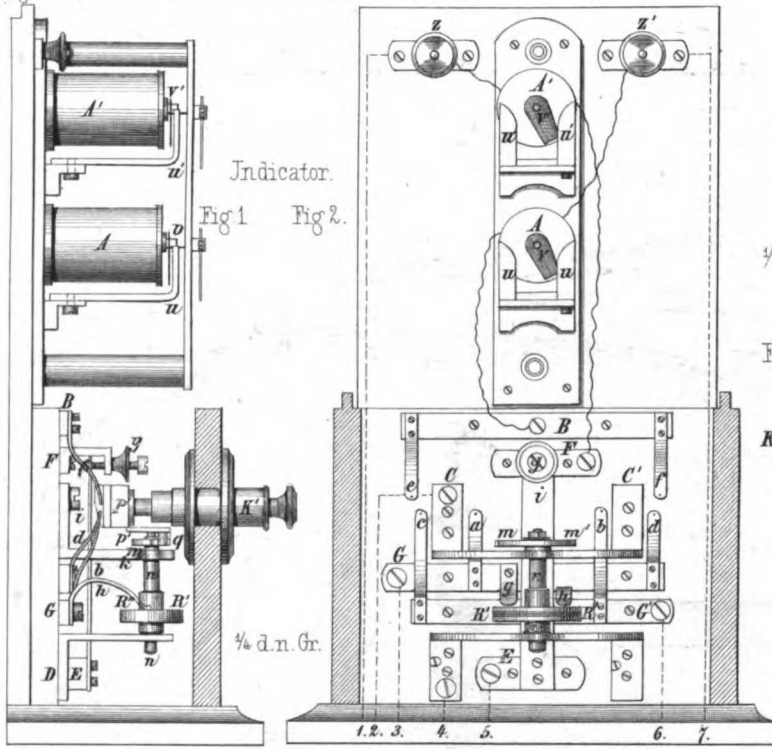
Zu der Construction selbst ist allenfalls nur noch hervorzuheben:

dass der Schieber, um an die Schieberfläche genau sich anlegen zu können, auf der Stange ganz lose hängen muss; es sollen deshalb nicht allein die Löcher in den Flantschen des Schiebers erheblich grösser sein, als die Stange, sondern es dürfen auch die Muttern auf derselben nicht so angezogen werden, dass der Schieber auf der Stange festsitzt. Um letzteres auf alle Fälle zu vermeiden, empfiehlt es sich allerdings, die andere Mutter ganz wegzulassen und die Schieberstange ohne Schraubengewinde, nur der Führung wegen, lose durch das andere Ohr des Schiebers zu stecken. Undichtigkeiten des Schiebers werden in den meisten Fällen dadurch hervorgerufen, dass durch Unverstand des Monteurs der Schieber mit der Stange durch die drei Schraubenmutter fest verbunden wird.

Zur Erleichterung der Aufstellung liegen die Befestigungsbolzen der Bodenplatte der Krahnsäule nicht im Mauerwerk, sondern vor der inneren Fläche der Grubenmauern; unten sind ein Paar werthlose Schienen-Enden in dieselben eingemauert, durch deren Laschenlöcher man die Bolzen steckt und unterhalb mit einem Vorstecksplint versieht.

Der beschriebene Wasserkrahn wird von der Fabrik der Herren Windhoff, Deeters & Comp. zu Lingen an der Ems incl. Fundamentbolzen zum Preise von 120 Thlr. Courant geliefert, ein Preis, welcher keinem auffallen kann, wenn man erwägt, dass das Gewicht des ganzen Krahnens 9—10 Ctr. nicht übersteigt, und dass dasselbe zum bei Weitem grössten Theile aus rohem Guss besteht. Da Fundament, Aufstellung etc., selbst unter ungünstigen Verhältnissen über 50—55 Thaler nicht erfordern, so stellen sich die Gesamtkosten des fertig aufgestellten Krahnens auf 175 Thlr. höchstens.

Oldenburg, 25. September 1868.



Indicator.

Fig 1 Fig 2.

1/4 d.n.Gr.

Tyer's electrischer Eisenbahnsignal-Apparat.

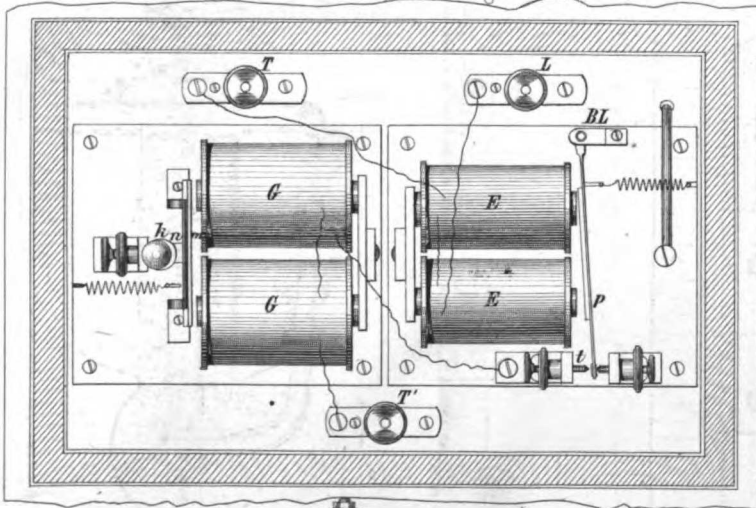


Fig. 6. Grundriss des Läutwerkes. 1/3 d.n.Gr.

Fig. 7. Quer-Schnitt des Läutwerkes.

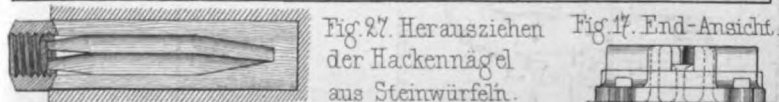
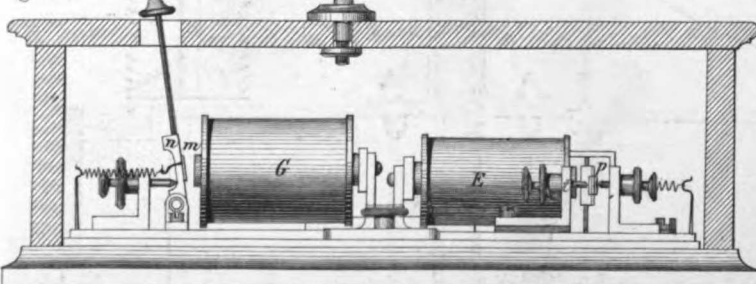


Fig. 27. Herausziehen der Hackennägel aus Steinwürfeln.

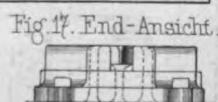
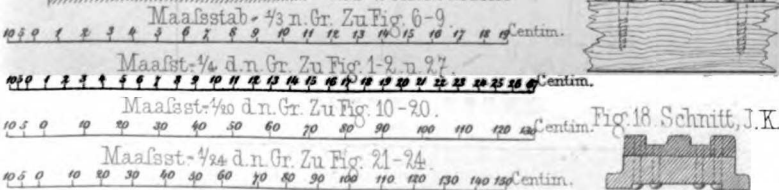


Fig. 17. End-Ansicht.



Maasstab - 1/3 n.Gr. Zu Fig. 1-2 n. 27.

Maasstab - 1/4 d.n.Gr. Zu Fig. 10-20.

Maasstab - 1/24 d.n.Gr. Zu Fig. 21-24.

Fig. 18. Schnitt, J.K.

Fig. 5. Obere Ansicht des Inversor's.

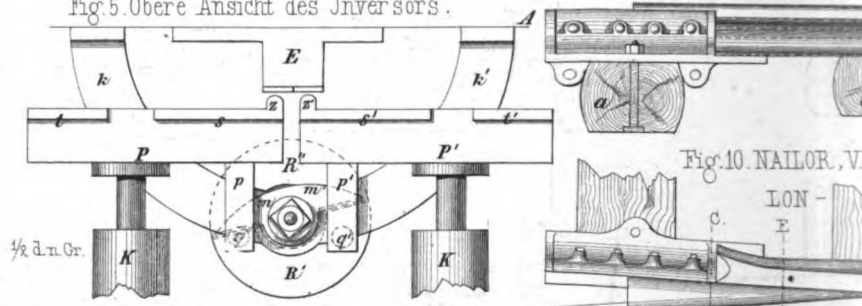
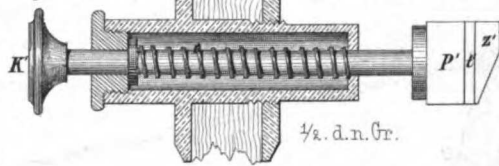
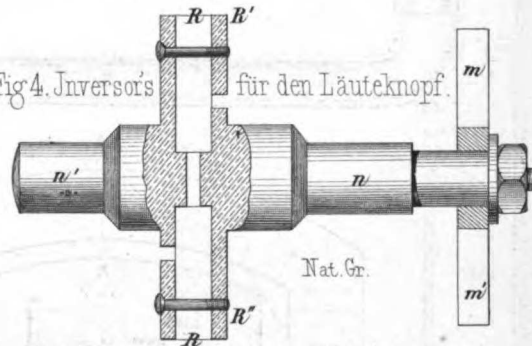


Fig. 3. Querschnitt einer Indicator-taste.



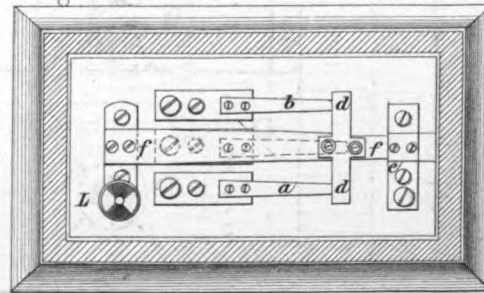
1/2 d.n.Gr.

Fig. 4. Inversor's für den Läuteknopf.



Nat. Gr.

Fig. 8. Grundriss der Läutetaste.



1/3 d.n.Gr.

Fig. 9. Querschnitt der Läutetaste.

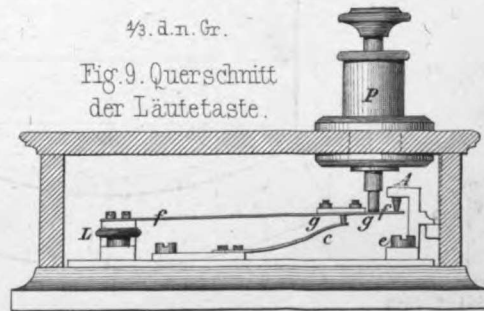


Fig. 20. Schnitt nach A B.



Fig. 24. Zuhaltung der Hand.

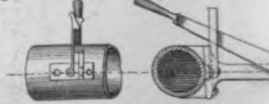
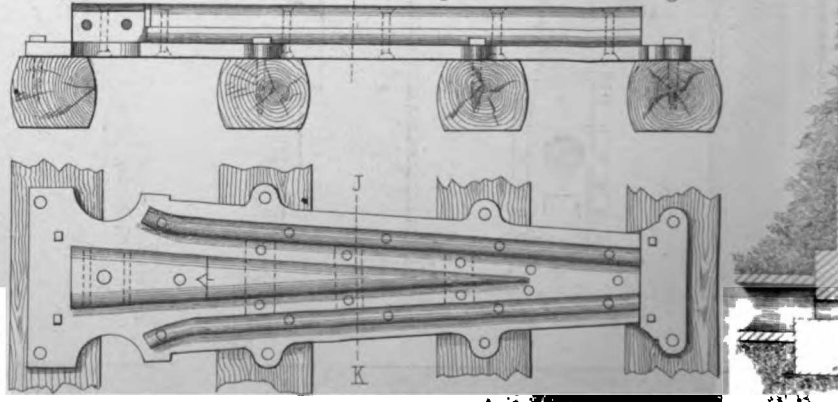


Fig. 16. Süd Norddeutsche Verbindungsbahn. Reichenberg.



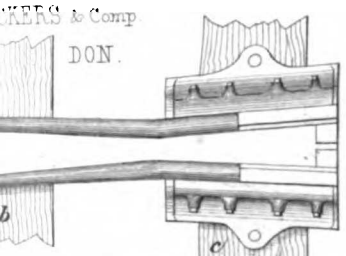
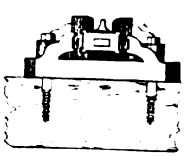
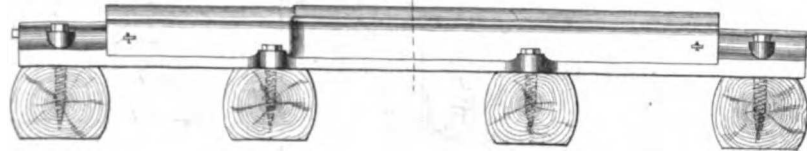
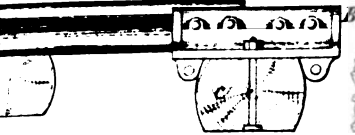


Fig. 12. Schnitt nach C.Du.E.F.

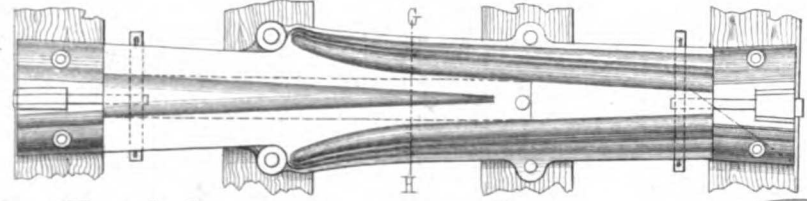
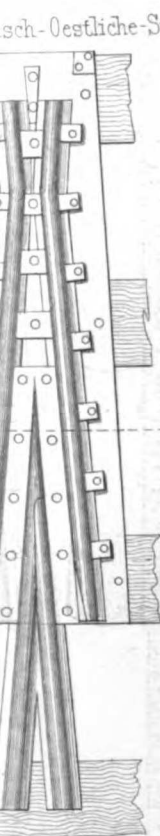


Fig. 15. Schnitt n.G.H.



habe.

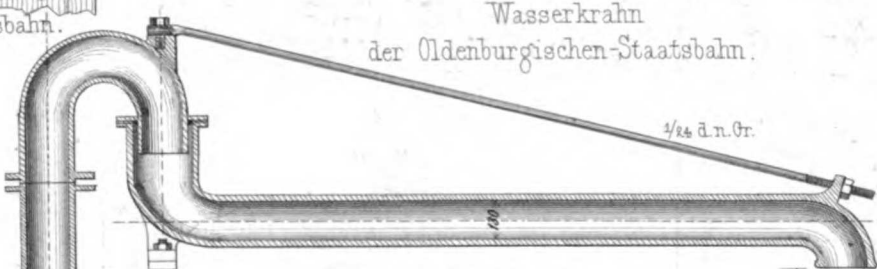
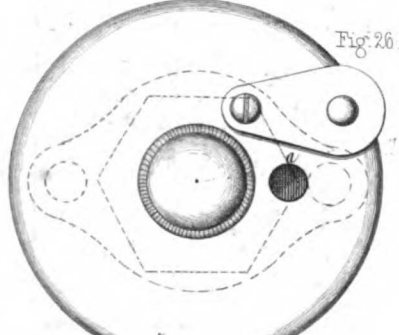
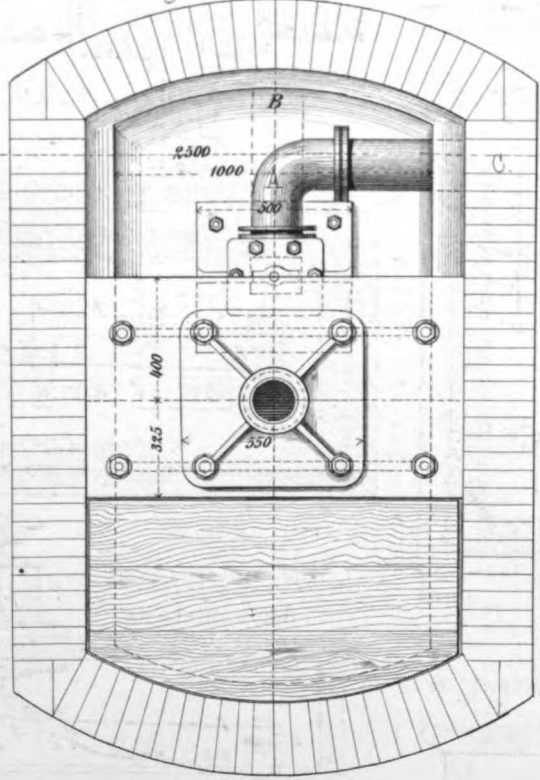
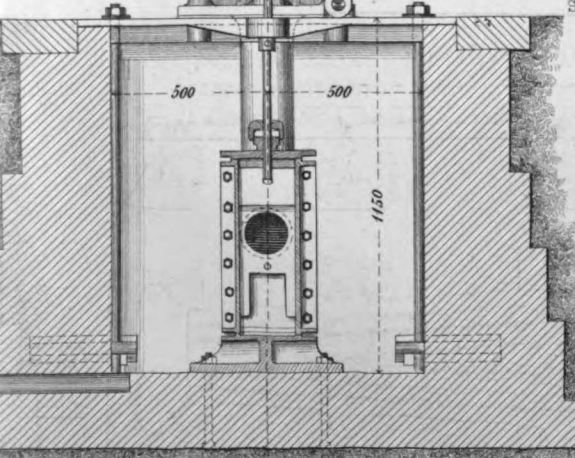


Fig. 23. Grundriss.



Schmierbüchse der Württembergischen Eisenbahn.



Schielenkopf.

