stellen der Kreuzungszungen nötig; dasselbe ist, folgt selbstthätig durch Vermittlung der Pedalhebel, bevor nur das rechte Rädergepaar die Kreuzung verlässt. Es bedeutet:

fest liegende Schienenstützen.
die beweglichen Zungen.
die Verbindungs- und Zugstangen
die Pedalhebel.

Die Kreuzung K ist ein festliegendes Herzstück aus Hartguss. Die Kreuzung F ist nicht aus einem Stück, sondern aus fixen Vignolschienen und beweglichen Zungen zusammengesetzt. Diese Kreuzungszungen sind unabhängig von der Stellvorrichtung der einfachen Weiche, müssen demnach für jede Fahrt umgestellt werden oder erfolgt deren Umstellung durch Vermittlung des Pedalhebels.

Durch die Hohenegger'sche Construktion wird dem Übelstande der ungleichen Belastung, der mit den englischen Weichen der bisher angewendeten Construktion verbunden ist, abgeholfen.

Englische Weichen nach System Hohenegger liegen auf der Station Kolin, Deutschbrod und Wien der österr. Nord-West-Bahn und auf der Station Bodenbach der Aus-Bodenbacher-Bahn.

## Literatur.

Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architektenvereines 1872.
Heidinger von Waldegg, Handbuch der speciellen Eisenbahn-Technik.
Ernst und Dotzlaben, Handbuch für Bleiscanlagen.-
Zeitschrift des hannover'schen Architekten und Ingenieurvereines 1871.

# Beschreibung der einfachen Weiche der österr. Nord-West-Bahn (Ergänzungsnetz).

Die Bestandtheile dieser einfachen Weiche sind folgende:

a. Weichenrast: Die Schienenstühle, die der Backschienen und der Zungen zum Laufen, resp. zur Führung dienen, sind auf zwei 13 mm starken Langblechen in der richtigen Entfernung festgenietet. Die schmalen Langbleche liegen auf 8 Holzquerschwellen und sind auf diesen festgenietet.

b. Schienenstühle: Die einfachen Schienenstühle unter den Schienenstö-
ßen mit $\frac{1}{16}$ geneigter Auflagerfläche. Die Stüh-
le haben eine solche Höhe, daß die Schrauben der Zun-
gen durch Schuh, Lib und Rad nicht leicht zu berühren
noch zu drehen können und daß eine leichte Rei-
nigung der Bahn möglich wird. /: siehe Blatt 7
Fig. 21

c. Stockschienen: dieselben sind gewöhnliche gewalzte Lochschienen und
bedürfen vor ihrer Verwendung in der Bahn
keiner Bearbeitung. Sie haben eine mit
hervorragender Neigung nach Innen, welche die Con-
struktion der Bahn durchaus nicht verschwert und
eine gleichmäßige Abnutzung des Schienenkop-
fes ermöglicht.

d. Zungen: dieselben haben das Profil jener der östern. Rad-
bahn und sind ihrer ganzen Länge nach gewalzt
und gleichlang. Vor den Zungenspitzen ist behufs
Führung derselben eine Spurerweiterung von
12.mm6. Die Zungenwurzel ist durch eine besondere
starke gußeiserne Wurzelplatten gestützt.
Diese enthält den Drehzapfen, welcher in der
Zunge verschraubt ist und von Boden des Lang-
bleches durch Schraube, Mutter und Contactstift
festgehalten wird. /: siehe Blatt Fig 16-22

e. Ausrückständer: die Construktion derselben ist übereinstimmend
mit jener der östern. Südbahn.

Die Zusammensetzung dieser einzelnen Bestandtheile zu einer Gan-
ze ist folgende: Die zum Weichenbette gehörigen Langschwel-
len mit den vorerwähnten Rippen und festgeschraubten Platten
vollkommen montirt vom Fabrikanten auf den Baugleis gelegt.—
Die Backschienen wurden in die Schienenstühle eingesetzt, mittelst
welchen sie mit den der Zunge zugekehrten Keile das Fußes unter
Hacken, wagrechtigen Bolzen a, treten und von diesen niederge-
halten wurden. /: siehe Blatt 7 Fig 22
Um das Zurückweichen der Backschienen zu verhindern, wurden
dieselben sodann durch besondere gußeiserne Seitwiegstützen b,
welche durch Schraubenbolzen niedergehalten wurden, in der rich-
tigen Lage festgehalten. Die Zungen durch den in der Wurzelplatte
sitzenden Drehzapfen auf den Wurzelstuhl festgeschraubt. Die
Mutter dieses Zapfens ist durch einen Querschnitt m in der er-

treffenden Querschwelle unter dem Langblech zugänglich und lösbar gemacht. (Siehe Blatt 7 Fig 17.) Die Befestigung der Langbleche auf der Querschwelle wird durch je zwei bis vier Hakennägel bewirkt.

Als Vortheile dieser Schienenverbindung können angeführt werden:

1.) Die Möglichkeit, die wichtigen und unverrückbaren Normirung der Schienen schon in der Fabrik vornehmen zu können, wodurch eine Beschädigung der Schienen durch nochmalige Behandlung bei der Zusammenstellung eine Verwendung bereits ausgeschlossen ist.

2.) Schnelle Verlegung der Bahnschienen und Leichtigkeit jeder Auswechslung derselben.

3.) Möglichst lange Dauer und leichte Verlegung des Oberbaues.

4.) Die mit der Anwendung der Langbleche verbundene Sparsamkeit, für die Schwellen Hölzer minderer Qualität, welche nicht einmal vollkantig zu sein brauchen, sondern nur einen ebenen Schnitt für das Aufliegen der Langbleche erfordern, verwendet zu können.

Graz, im Mai 1874.

Autograph von dem Hörer des V. Jahrganges der Ingenieurschule im Studienjahre 1873/74.

Vidi

Jek

TECHNISCHE HOCHSCHULE IN GRAZ
INGENIEURSCHULE
V. JAHRGANG.