

VIII.

Brückenwaage von 400 Centner Tragfähigkeit

mit eisernem Fundamentkasten und schwingenden Hebelmessern.

(Hiezu eine Tafel.)

Jedem Eisenbahn-Techniker ist es sattsam bekannt, welche Schwierigkeiten und Kosten die Herstellung eines unnachgiebigen Fundamentes für grössere Brückenwaagen zumeist verursacht und wie bei hochangeschütteten Stationsplattformen eine theilweise Steigung oder Setzung dieser Fundamente häufig gar nicht zu umgehen ist.

Nachdem jedoch für eine brauchbare Brückenwaage ein absolut unnachgiebiges Fundament unbedingt erforderlich ist, und da andererseits die dem regen Güterverkehre dienenden Waggon-Brückenwaagen zumeist an Orten aufgestellt werden, von welchen sie bei Erweiterungen der Geleise-Anlagen weichen müssen, wobei das kostspielige Fundament verloren geht, so hat sich die Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn entschlossen, die bis dahin in Oesterreich noch unbekanntem eisernen Fundamente bei ihren Brückenwaagen einzuführen.

Die Fundamente (siehe die beigegebene Skizze) bestehen aus einem gusseisernen Kasten, welcher auf ein leichtes Bétonfundament aufgesetzt wird.

Auf dem eisernen Kasten sind sämmtliche Messerlager und Stützkegel der Waage montirt, und zwar in der Weise, dass wohl eine Senkung des ganzen Fundamentkastens, nicht aber die eines einzelnen Lagers erfolgen kann.

Neuerer Zeit ist man von der üblen Gewohnheit abgegangen, die Brückenwaagen, welche zum Abwägen voll geladener Wagen dienen sollen, an einem Stockgeleise in einem verlorenen Winkel des Verkehrshofes anzubringen, und man verlangt die Aufstellung der Waagen in solchen Geleisen, zu welchen man die Wagons mittelst Locomotive auf die schnellste und bequemste Weise, sei es von den Aus- und Einladegeleisen der Frachtgüter, sei es von den Rangirgeleisen, zuschieben kann.

Dieser Umstand bedingt eine Construction der Brückenwaagen, welche das Befahren derselben mit Locomotiven selbst in rascherem Tempo gestattet.

Zu diesem Behufe sind die Brückenwaagen der Oesterr. Nordwestbahn mit folgenden Besonderheiten ausgerüstet:

- a) Die vier Haupthebelmesser, welche unter den beiden Schienensträngen liegen, und welche beim Auf- und Abfahren des Wagens von der Plattform der Schiebebühnen (bei unausgelöster Waage) den horizontalen Stoss aufzunehmen haben, sind in schwingenden Schleifen aufgehängt, welche das frühzeitige Stumpfwerden dieser Messer verhindern (siehe Schnitt *NO* des Planes);
- b) die Plattform der ausgelösten Waage ruht in vier Stützkegeln, hiebei wird durch den niedergehenden Haupthebel der Waage ein kleines, optisches Armsignal gezogen, welches die erlaubte Einfahrt über die Brückenwaage anzeigt, so dass der Stationsvorstand sich von seinem Standpuncte aus unter Umständen die Ueberzeugung verschaffen kann, ob die Waage jederzeit rechtzeitig ausgelöst wird;
- c) die Gewichtschale befindet sich in einem Kasten aus starkem Eisenblech, welcher die Aufstellung derselben zwischen zwei Geleisen, bei der normalen Geleisentfernung von 4.75 Meter, zulässt.