

Fig. 3.



Bei einer Geleisweite von 4 Fufs 2 Zoll und einer Achsenspannung (Abstand der beiden Achsmitten) von 5 Fufs 6 Zoll hat der complete Wagen ein Gewicht von 13, mit Beladung von 28 Wiener Zentner. Die Kürze des Wagens und dann der Umstand, dafs der aufgeladene Ponton über die Räder soweit herabreicht, dafs er mit feinen Borden nur 2 Fufs 8 Zoll vom Boden absteht, sowie die übrigen Dimensions-Verhältniffe des Eisens, verleihen eben dem Fuhrwerke jenes leichte und gefällige Aussehen. Dennoch ist der Wagen selbst etwas schwerer als die bisherigen aus Holz erzeugten Kriegs-Brückenwagen. Schwächer in den einzelnen Constructionstheilen als der Projectswagen, dürfte aber ein Brückenwagen mit der erwähnten Belastung nicht gehalten werden, denn bei dem Projectswagen sind gerade die der erforderlichen Sicherheit angemessenen Dimensions-Verhältniffe mit ebenso viel Geschick als Glück ermittelt worden. Die Räder haben zwar bei den schon erwähnten Versuchen einige Deformationen insoferne erlitten, dafs sie in Folge von etwas verbogenen Speichen an einigen Stellen unrund wurden, und dafs die Mittellinie des Radreifens nicht mehr in einer auf die Nabenachse senkrechten Ebene (der Radebene) lag, sondern nahezu bis auf 1 Zoll variierte; doch behauptete der Herr Projectant, dafs diese Deformationen nicht Folge der starken Inanspruchnahme bei den Fahrversuchen, sondern der ersten ungewohnten Erzeugungsweise seien. Speichen und Radreif könnten in ihren Dimensionen allerdings etwas stärker gehalten sein.

Das Wagengefelle besteht aus den Langbäumen, deren vorne und hinten niederhängende Winkel den Ponton, den Wagenriegel u. s. w. tragen, dann aus einem großen Hinter- und einem kleinen Vorder-Kasten, sammt zwei Fußsbrettern. Die Langbäume sind aus Spanteisen (Winkeleisen), unter sich mit vier gleichen Eifen verbunden und auf der Außenseite mit einem auf der Oberseite durch Bandeisen geschütztem Tannenbrette verstärkt, wodurch der innwendige Raum zur Stütze der Kisten, zur Auflegung der Querunterlagen, der Pfosten und zur Aufstellung des Fußsbretes bei dessen Gebrauch als Kutschbock freigelassen wird. Als Kutschbock dient für gewöhnlich der Ponton selbst, bei leeren Wagen aber das obere Fußsbret, wozu die aus Rundeisen erzeugten Stützenflangen in ersterem