Neue Linien

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1908

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Material-Vorräthe: I. und II. Section: Kalk 600 Ctr., Cement 4000 Ctr., Bruchstein 450 CM., Quader 80 CM., Piloten 300 lfd. Meter, Cementrohre 90 lfd. Meter. III. Section: Bruchstein 140 CM., Quader 20 CM., Cementrohre 90 lfd. M., Cement 90 Ctr. IV. Section: Bruchstein 600 CM., Quader 50 CM., Kalk 100 Centner. V. Section: Bruchstein 890 Cubikmeter.

Anmerkung. Bei Berechnung des Baufortschrittes nach Procenten ist der Gesammt-Voranschlag für Unterbau in Rechnung gebracht. Hienach wird namentlich die Leistung in Section III sehr gedrückt, da die Strecke Etzweilen-Singen noch nicht in Angriff war. Die Leistungen nach den einzelnen Abtheilungen des Unterbaues sind in den Berichten zu den Abschlagszahlungen enthalten.

* * *

Neue Linien. Schweiz. I. Am 29. April 1874 Eröffnung der Jura-Bern-Eisenbahn (engeres Netz).

II. Am 1. Juni Eröffnung der Strecke Chescaux-Echallens als zweiten Theiles der Linie Lausanne-Echallens; Spurweite 1 m., Länge 15 Kilometer, Fahrzeit 50 Min. Fahrpreise I. Cl. Fr. 1. 45 Cts., in II. Cl. Fr. 1. —. (Näheres über diese erste schweizerische Schmalspurbahn in einer folgenden Nummer).

III. Am 31. Mai. Eröffnung einer Pferdebahn vom Bahnhof Freiburg bis zum Restaurant am See.

IV. Am 23. Juni. Eröffnung der Südbahnstrecke Ruppertswyl-Wohlen.

* * *

Jura-Bern. Diese neue Bahn, deren Eröffnung oben erwähnt wurde, umfasst die Stationenen Biel, Reuchenette (8,290 K.), Sonceboz (14,541 K.), Corgémont (16,474 K.), Cortébert (19,374), Courtelary (22,727 K.), Villeret (26,890 K.), St. Imier (28,645 K.), Sonvillier (31,428 K.), Renan (35,290 K.), Convers (42,874 K.) und Chaux-de-Fonds (45,952 K.); dazu die Strecke Sonceboz-Tavannes (6,893 K.). Zur Bildung der Betriebskilometer werden die Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. Zugleich übernahm die Jura-Bern-Eisenbahngesellschaft den Betrieb der Staatsbahnstrecken Biel-Neuenstadt (15,088 K.), Biel-Bern und Bern-Langnau, zusammen 71,589 (darin inbegriffen die Centralbahnstrecken Zollikofen-Bern und Bern-Gümlingen mit zusammen 15,288 Kilom.).

Die Maximalsteigung beträgt 25 ‰; der Minimal-Radius der Curven 270 m. in freier Bahn, 180 m. in den Bahnhöfen.

Aus dem am 1. Juni in Kraft getretenen Fahrtenplan heben wir Folgendes heraus:

Zwischen Chaux-de-Fonds und Biel verkehren vier Züge mit drei Wagenclassen (Fahrzeit zwischen Chaux-de-Fonds und Biel 2 St. 5 M. thalwärts und 2 St. 30 M. bergwärts) und ein gemischter Zug mit II. und III. Classe; zwischen Biel und Bern 6 Züge, darunter ein Schnellzug mit I. und II. Classe (Fahrzeit der Personenzüge 1 St. 20 M.). In Biel ist bei vier Zügen für gegenseitigen Anschluss gesorgt.

Zwischen Sonceboz und Tavannes verkehren in jeder Richtung täglich 6 Züge mit allen drei Wagenclassen; die Bergfahrt nimmt 20 Min., die Thalfahrt 15 M. in Anspruch. In Tavannes finden sich Postanschlüsse nach Délémont (fünfmal), Porrentruy (viermal), Seignelégier (dreimal).

Zwischen Bern und Langnau gehen 4 Züge in jeder Richtung, darunter einer mit Waaren. Leider konnten der wichtigern Anschlüsse mit der Olten-Freiburger-Linie wegen für die Linie Bern-Langnau keine günstigen Anschlüsse an die Chaux-de-Fonds-Berner-Linie erzielt werden.

Das Stück Biel-Neuenstadt gehört in die grosse Verbindungslinie der Ost- und Westschweiz und gehen in derselben nach jeder Richtung täglich 8 Züge mit Anschlüssen über Neuenburg nach Genf und Paris, und ostwärts über Biel und Olten nach Basel, Zürich und Luzern.

Adresse der Direction:

1) für den Bau: Direction des chemins de fer du Jura-Bernois, à Bienne;

2) für den Betrieb: Direction de l'exploitation des chemins de fer Jura-Berne, à Berne.

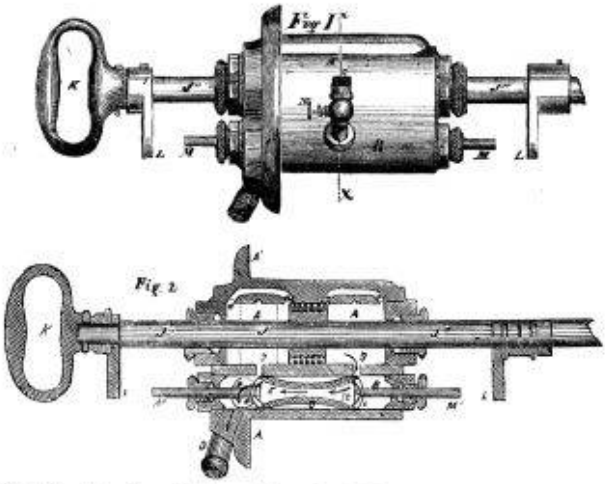
Die Gesellschaftsbehörden und Beamten in nächster Nummer.

* * *

Neue Projecte. Schweiz. Die Herren Gebrüder Brunner & Cie. in Winterthur haben beim h. Bundesrathe ein Concessionsgesuch für eine Dampf-Omnibusbahn von Zürich nach Höngg von 1 m. Spurweite (Hirschengraben, Unterstrass, Wipkingen, Waid, alte Trotte, Höngg) eingegeben. Näheres in einer folgenden Nummer.

* * *

Läuten mittelst Dampf. Alle amerikanischen Locomotiven sind bekanntlich mit grossen Signalglocken ausgestattet, welche in der neuesten Zeit mittelst Dampf bewegt werden. In den Fällen, wo in unsern Verhältnissen der fahrenden Locomotive eine Signalglocke beigefügt werden muss oder sollte (bei Bauten, Strassenbahnen, Localbahnen etc.), dürfte sich eine solche Vorrichtung sehr empfehlen. Die Einrichtung ist aus den beigefügten Zeichnungen (Fig 1 u. 2) ersichtlich.



Die Buchstaben haben folgende Bedeutung:

A Dampfcylinder.

B Ventilstange.

E Steuerungsventil, welches durch die an der kleinen Kolbenstange befestigten Anschläge *LL* verstellt wird.

Der Dampf strömt bei *C* ein, geht durch das Ventil *E* und durch eine der Oeffnungen *G*, drückt auf den Kolben *I*, von dessen anderer Seite der verbrauchte Dampf durch *D* ausströmt.

HH sind eingegossene Kanäle durch welche Luft und Dampf am Ende des Kolbenhubes ausgepresst wird, um die Bewegung auszugleichen.

In New-York (West Steam Bell-Ringer Company, E. Simmonds, General-Agent, 349 Broadway) kostet dieser Apparat 35 Dollars.

* * *

Locomotivfabrik Winterthur. Neue Locomotiven. Das Oesterr. Centralblatt enthält folgende Notiz: Am 8. April fand die technisch-polizeiliche Prüfung der für die Kronprinz-Rudolf-Bahn bestimmten drei Lastzugslocomotiven „Terglou" Nr. 110, „Mangart" Nr. 112 und „Drau" Nr. 114 statt. Die Locomotiven sind in der schweizerischen Locomotivfabrik in Winterthur gebaut und tragen die Fabriksnummern 21, 22 und 23. Die drei Locomotiven sind nach dem System Krauss construirte Tender-Maschinen. Der Kessel ruht, mittelst eines nach Innen der Räder gelegenen Rahmenkastens, welcher das Speisewasser enthält, auf drei unter einander verkuppelten, vor der Feuerbüchse liegenden Achsen, von denen die mittlere die Triebachse ist. Die Cylinder liegen horizontal und ebenso wie die Heusinger'sche Steuerung aussen. Das hintere Kuppelradpaar und das Triebradpaar sind zu jeder Seite der Locomotive einseitig mittelst einer Spindelbremse und gusseisernen Bremsklötzen zu bremsen. Beiderseits der Feuerbüchse befinden sich die Behälter zur Aufnahme des Brennstoffes. Die Entfernung der Kuppelachsen von der Triebachse beträgt 1,580 Meter, der Durchmesser der Räder gleichmässig 1,182 Meter und die grösste Breite der Maschine 2,841 Meter. Die Probefahrten wurden im Beisein des k. k. General-Commissärs Glück mit den Locomotiven „Terglou" und „Mangart" auf der 7,59 Kilometer langen Strecke Knittelfeld-Zeltweg und mit der Locomotive „Drau" auf der 22,39 Kilometer langen Strecke St. Michael-Knittelfeld vorgenommen. Die hierbei erreichte durchschnittliche und Maximalgeschwindigkeit betrug bei der Locomotive „Terglou" 37,9 und 45,5, „Mangart" 40,2 und 44,7, „Drau" 36,4 und 47,0 Kilometer per Zeitstunde. — Am 30. April fand die Prüfung der für dieselbe Bahn bestimmten Lastzugsmaschinen „Buchstein" Nr. 116 und „Raibl" Nr. 118, Fabriksnummern 24 und 25, System Krauss und gleiche Construction und Dimensionen wie die oben beschriebenen, auf der 7,59 Kilometer langen Strecke Knittelfeld-Zeltweg statt. Durchschnittliche und grösste Geschwindigkeit per Zeitstunde: mit der Maschine „Buchstein" 39,8 und 45,5 Kilometer, mit der Maschine „Raibl" 41,7 und 49,3 Kilometer.