Centralapparate

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

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 15

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-2063

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

Richtungen aneinander vorbeigehen. Der erstankommende Zug muss auf den andern warten, dann wechseln die Führer die Stäbe und fahren weiter. Die Stäbe sind von verschiedener Farbe oder sonst verschieden für die verschiedenen Theile einer Linie.

Dieses System hat seine Unbequemlichkeiten. Es ist dabei wesentlich, dass der Stab immer wieder auf die Endstation zurückgebracht werde, bevor ein zweiter Zug dieselbe verlassen darf. Nun verlasse z. B. ein Passagierzug die Station A, um nach B zu fahren; bald nachher wünscht man einen Extrazug abzusenden. Da aber der Stab in der Hand des Führers des Passagierzuges ist, so wäre es ein Bruch in das System, wenn der Extrazug abginge, bevor ein anderer Zug den Stab zurückgebracht hat. Man hat desswegen gespaltene Stäbe eingeführt. Dem Personenzug würde erst dann erlaubt abzufahren, wenn der Stationsvorstand in A sich überzeugt hat, dass der Führer beide Hälften des Stabes hat; er nimmt ihm den halben Stab für den Führer des Extrazuges, der folgen soll, ab, und der Stationsvorstand in B würde keinen Zug fort lassen, bis er beide Hälften hat, worauf er dann entweder beide zugleich mit einem Zug nach A senden, oder wenn nöthig wieder theilen könnte, immer bedenkend, dass kein Zug A verlassen kann, bis beide Hälften des Stabes zu jenem Stationsvorstand zurückgekehrt sind.

* * *

Controlapparate. Auf der Vandalia Railroad, Jnd., ist neulich mit gutem Erfolg ein sinnreicher Controlapparat eingeführt worden. Derselbe besteht aus einer an der Seite des Wagens angebrachten verschlossenen eisernen Büchse, die ein Uhrwerk enthält. Durch letzteres wird eine kleine Trommel, um welche ein Papierstreifen gewunden ist, in Umdrehung versetzt. Ein diess Papier berührender Stift steht durch Stangen und Zahnräder mit der Axe in Verbindung. Während nun einerseits der Stift durch den mit der Axe in Verbindung stehenden Mechanismus langsam quer über das Papier hingeführt und andrerseits das Papier langsam vorwärts bewegt wird, beschreibt der Stift eine diagonale Linie rückwärts und vorwärts. Das Papier ist durch Linien in ganz schmale Streifen abgetheilt; jede vierte Linie ist punktirt und stellt eine Mile vor; so dass, wenn der Wagen in 4 Minuten eine Mile macht, die Linie gerade 4 Streifen von einer punktirten Linie zur andern quer durchkreuzt. Wenn der Wagen hält, so kreuzt die Linie das Papier direct und zeigt die Anzahl Minuten, während welcher der Zug in Ruhe war. Die Namen der Stationen sind an passender Stelle auf das Papier geschrieben, und so kann die genaue Geschwindigkeit auf jedem Punkte der Linie notirt werden.

* * *

Berichtigung. Herr Raimund Pierl schreibt uns mit Bezug auf unsere Anmerkung pag. 147 folgendes: Es ist richtig, dass ich mich schon seit dem Jahre 1869 mit dem Studium über Anwendung des Electromagnetismus zur Vergrösserung der Adhäsion bei Eisenbahnen beschäftigte und dem Ingenieurverein in Wien eine zweimalige Denkschrift überreichte; ebenso ist es richtig, dass ich von dem österreichischen Ingenieurverein einen abweisenden Bescheid über diese Denkschrift bekam; unrichtig aber ist es, dass ich mich durch diesen Bescheid entmuthigen liess, im Gegentheile setzte ich meine Versuche und Berechnungen bis in die letzte Zeit fort, und ich wartete nur auf den Zeitpunkt, wo es mir gestattet sein würde, mit besseren und grösseren Modellen meine Ueberzeugung öffentlich zu beweisen.

* * *

Schmalspurbahnen. III. Aus dem einlässlichen Bericht über die Lausanne-Echallens-Bahn, welchen die letzten Nummern unseres Blattes brachten, geht hervor, dass diese Eisenbahn nicht als Typus einer Schmalspurbahn angesehen werden kann. Theils durch die partielle Einlegung derselben in die Strasse, theils durch den Ankauf der Schienen, Locomotiven und Wagen der Fell'schen Mont-Cenis-Bahn war ihre freie Gestaltung gehindert, und konnte sie sich desswegen nicht dem Charakter der schmalspurigen Localbahn gemäss entwickeln.

Die andere Schmalspurbahn, Rigi-Kaltbad-Scheidegg, deren erste Hälfte bis Unterstetten seit einiger Zeit dem Betriebe übergeben ist, liegt in ganz ausnahmsweisen Verhältnissen. Es ist eine Berg- und Hotelbahn, ohne erheblichen Waarenverkehr, und nur Touristen während einiger Monate des Jahres dienend. Sie erfordert demzufolge spezifische Einrichtungen, die zwar als solche ganz interessant sind, und deren wir späterhin gerne des Nähern gedenken werden, die aber nicht für Schmalspurbahnen in gewöhnlichen Verhältnissen typisch werden können.

Es war der

3. Schweizerischen Gesellschaft für Localbahnen vorbehalten, in dieser Richtung für die Schweiz bahnbrechend vorzugehen. Die von der Bundesversammlung dieser Gesellschaft ertheilten Concessionen wurden als Normalconcessionen für schmalspurige Bahnen erklärt; und es hatte die Gesellschaft unter Genehmigung der Bundesbehörden alle Normalien selbstständig zu gestalten. So kam es, dass diese Bahn in allen ihren Einrichtungen einen typischen Character annahm, und dieser Umstand wird es rechtfertigen, dass wir uns etwas einlässlicher mit dieser Gesellschaft, ihren Unternehmungen und den durch dieselbe aufgestellten Normalien beschäftigen. Da erst das Stück Winkeln-Herisau seiner Vollendung entgegensieht, so können natürlicherweise für diesmal verschiedene Daten, wie Tracé und Baukosten noch nicht in jener Vollständigkeit mitgetheilt werden, wie sie für Lausanne-Echallens Herr Mochell in seinem musterhaften Berichte gab; und müssen wir dafür auf später vertrösten. Dagegen setzt uns die Güte der Direction in Stand, die Zeichnungen der von ihr aufgestellten Normalien zu bringen, was für die meisten unserer Leser von besonderem Interesse sein wird.

A. Gründung, Statuten, Concession, Personelles. Von der Ansicht geleitet, dass auch in der Schweiz die Landesinteressen die Vervollständigung des bisherigen, mehr für den Transit berechneten Eisenbahnnetzes durch ein Netz von Localbahnen gebieterisch fordern; dass aber der beabsichtigte Zweck ohne finanziellen Schaden nur durch billigeren Bau und Betrieb solcher Bahnen erreicht werden könne; dass eine sich mit dieser Specialität befassende Gesellschaft das richtige Instrument für die Verwirklichung dieses Gedankens bilde und dass deren Arbeit sich auch finanziell als lohnend heraustellen dürfte, — einigten sich im Sommer 1872 die Herren a. Bundesrath Dr. Jacob Dubs, der als mehrjähriger Chef des eidgenössischen Postdepartements mit den schweizerischen Localverhältnissen und Verkehrsbedürfnissen sich genauer vertraut gemacht hatte, und H. Vögelin, bisheriger Betriebschef der schweizerischen Centralbahn, welcher durch seine Schrift „Ueber schmalspurige und billige Eisenbahnen" die Aufmerksamkeit des Publikums zuerst auf diese Bahnen gelenkt hatte, zur Begründung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Schweizerische Gesellschaft für Localbahnen", „Société suisse des chemins de fer vicinaux".

Diese Gesellschaft setzt sich zum Zweck:

a) auf eigene Rechnung oder auf Rechnung Dritter oder mit gemischter Betheiligung Localbahnen von gewöhnlicher oder schmaler Spurweite, sowie Pferdebahnen, Schiebbahnen und ähnliche Verkehrsmittel zu bauen;

b) die Capitalien für diese Unternehmungen mit oder ohne eigene Garantie zu beschaffen;

c) den Betrieb derselben zu übernehmen und zu leiten.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Basel, der Sitz der Direction in Zürich.

Das Actiencapital wurde zu 10 Millionen Franken angesetzt, in 20,000 Inhaber-Actien à 500 frs., wovon vorläufig die Hälfte ausgegeben werden sollte.

Die Statuten wurden unterm 11. September 1872 vom Kleinen Rathe des Cantons Basel-Stadt genehmigt.

Unterm 17. August 1872 hatte der Basler Bankverein die Beschaffung der ersten fünf Millionen Actiencapital übernommen. Am 3. September 1872 constituirte sich die Gründungsgesellschaft in Olten und wählte den ersten Verwaltungsrath; unterm 17. September constituirte sich der Verwaltungsrath und wählte zu seinem Präsidenten Hrn. Dr. Dubs, zum Delegirten-Mitglied des Verwaltungsrathes bei der Direction ebenfalls Hrn. Dr. Dubs, gleichzeitig als Präsidenten der Direction, zu einem weitern Mitgliede der Direction Hrn. H. Voegelin. In der Folge wurde Hr. J. J. Fierz, Stadtbaumeister in St. Gallen, zum Oberingenieur, Hr. J. J. Herder, Chef der Werkstätte der schweiz. Locomotivfabrik in Winterthur, zum Maschinenmeister, Hr. Paur-Usteri zum Chef des technischen Bureau gewählt. Die Direction ernannte zu ihrem Secretär Hr. a. Staatsschreiber Joh. Bosshardt, zum Buchhalter Hrn. Otto Peyer.

Die Direction reichte im Frühjahr 1873 dem Bundesrathe vier Concessionsgesuche ein für die Linien:

1) Winkeln-Herisau-Urnäsch-Appenzell, am 7. Mai;

2) Zürich-Zürichberg-Grüningen mit Abzweigung nach dem Pfannenstiel und von Esslingen nach Uster, am 14. Mai;

3) Muri-Affoltern-Aegeri, am 30. Mai;

4) Stäfa-Wetzikon, am 14. Juni.

Die bezüglichen Botschaften des Bundesrathes datiren vom 14 Juli, die Concessionen vom 23. September 1873. Durch diese Concessionen ist die Spurweite von 1 Meter als normale Spurweite der schweizerischen schmalspurigen Bahnen festgestellt.

Die Termine wurden angesetzt wie folgt: