Die neuen Personenwagen der Schweizer. Nordostbahn

Autor(en): **V.**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 6

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1961

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

1 voiture	en trainera	2,01	sur	la	voie	étroite
1 wagon	„ „	2,03	„	„	„	„
1 voyageur	„ „	1,67	„	„	„	„
1 tonne de marchandises	„ „	1,29	„	„	„	„

(A suivre).

* *
*

Die neuen Personenwagen der Schweizer. Nordostbahn. Bezüglich der Dimensionen bemerken wir, dass die Wagen mit bloss I. Classe drei Coupés von 2 m. Länge enthalten, während die vierte Abtheilung 955 mm. Länge (beziehentlich Appartement-Breite) besitzt. Die Wagen mit I. und II. Classe haben vier Coupé-Abtheilungen nebst einer Closet- und Toiletten-Abtheilung, und zwar betragen ihre Längen:

1,92 m. für die I. Classe,
0,80 m. für die Toilette,
1,75 m. für die II. Classe,
2,82 m. für die Toilette.

Die übrigen Hauptmaasse sind wie folgt:

a) Bei den Wagen mit bloss I. Classe und 18 Plätzen:

Aussenlänge von Stirnbalken zu Stirnbalken des Untergestells	8,820 m.
Entfernung von Mitte zu Mitte der Langträger	1,890 m.
Ganze Aussenlänge des Obergestells (excl. Plattform)	7,200 m.
Zimmerlänge	7,060 m.
Grösste äussere Breite der Wagenkasten	3,000 m.
„ innere „ „ „	2,840 m.
Grösste Breite überhaupt	3,060 m.
Höhe vom Fussboden bis zum Spiegel am Oberlichtaufsatz gemessen	2,070 m.
Grösste äussere Breite des Oberlichtes	1,640 m.
„ innere „ „ „	1,500 m.
Grösste Höhe vom Fussboden bis untere Kante der Oberlichtdecke, in der Mitte gemessen	2,580 m.
Grösste Höhe des Wagens von der Schiene bis zur äussersten Oberkante des Oberlichts	3,770 m.
Radstand	4,500 m.

b) Bei den Wagen mit I. und II. Classe und mit 26 Plätzen:

Aussenlänge von Stirnbalken zu Stirnbalken des Untergestells	9,155 m.
Entfernung von Mitte zu Mitte der Langträger	1,890 m.
Ganze Aussenlänge des Obergestells (excl. Plattform)	7,535 m.
„ Innenlänge	7,395 m.
Grösste äussere Breite des Wagenkastens	3,000 m.
„ innere „ „ „	2,840 m.
„ Breite überhaupt	3,060 m.
Höhe vom Fussboden bis zum Spiegel des Oberlichtaufsatzes gemessen	2,070 m.
Grösste äussere Breite des Oberlichtes	1,640 m.
„ innere „ „ „	1,500 m.
„ Höhe vom Fussboden bis zur untern Kante der Oberlichtdecke in der Mitte gemessen	2,580 m.
Grösste Höhe von den Schienen bis zur äusseren Oberkante des Oberlichts	3,770 m.
Radstand	4,650 m.

Die Wagen sind von der Neuhauser Waggonfabrik geliefert worden. V.

* *
*

Die Seethalbahn. (Correspondenz.) „Die Seethalbahn hat ihre Bedeutung nicht nur in den Bedürfnissen des localen Verkehrs, sondern auch als Transitlinie für einen Theil des Verkehrs mit der Ost- und Westschweiz, dem untern Rheinthale, dem mittlern Süddeutschland und dem östlichen Frankreich nach dem Gotthard.

Diese Worte des Hrn. Oberingenieur der schweiz. Nationalbahn, Hr. Rottensteiner, zeigen, dass es angezeigt sei, dass dieses Project in Ihrer geschätzten Wochenschrift etwas besprochen wird.

Die Seethalbahn erstreckt sich von Lenzburg längs dem linken Hallwilerseeufer durch das Amt Hochdorf nach Luzern.

Wir wollen nun zunächst in kurzen Zügen das Historische behandeln und nachher die Linie als solche besprechen.

I. Die Idee der Seethalbahn ist nicht neu, sondern diese Linie wurde schon bei der Erstellung der Centralbahn Basel-Luzern besprochen und vermessen. Wäre damals die Bötzbergbahn erstellt worden, so wäre die S. T. B. unbedingt gleichzeitig in's Leben gerufen worden.

Allein mit dem Aufgeben des Bötzberges und mit dem Durchstich des Hauensteins war auch die Seethalbahn in den Hintergrund gedrängt worden. Freilich machte namentlich die Stadt Aarau alle Anstrengungen, um eine Linie Olten-Aarau-Seethal-Luzern zu ermöglichen statt der Linie Olten-Reiden-Luzern. Allein es gelang der Centralbahn leicht, dank der damaligen Eisenbahnpolitik, die Seethalbahn zu hindern.

Nachdem in diesem ersten Kampf die S. T. B. weichen musste, blieb die Idee ruhen, bis in jüngster Zeit die Eisenbahnen den Aufschwung nahmen, wie es durch die Gotthardbahn geschah, und bis namentlich die Subventionsideen der betheiligten Gegenden für die Bahnen vollends zum Durchbruch kamen. Diese Bewegung ergriff auch das Seethal, und es gründete sich im Sommer 1869 ein bezügliches Eisenbahncomite für die vereinigten Winenthal- und Seethalbahn- (und zwar rechtes und linkes Hallwilerseeufer)-Projecte. Da aber die Bestrebungen der Vertreter der einzelnen Gegenden auseinandergingen, so war das Comite von nicht langer Dauer, und es löste sich auf, worauf dann unter'm 11. April 1870 sich ein gemeinsames Comite bildete für das linke Hallwilerseeufer und für das Amt Hochdorf.

Ebenso bildete sich ein besonderes Comite für die Winenthalbahn und eines für das rechte Hallwilerseeufer.

Das linksufrige S. T. B. Comite erwarb für die Linie Lenzburg-Mosen-Luzern die nöthigen Concessionen, und diese wurden ihm auch ertheilt. Sodann ging man an die Gemeinden und Staaten, um Subventionen zu erhalten. Es wurden bis heute an diese concessionirte Linie gezeichnet:

Im Canton Luzern	Fr. 1,370,000.
„ „ Aargau	„ 1,170,000.
Summa ...	Fr. 2,540,000.

Der Canton Luzern als solcher ist dabei mit Fr. 800,000 betheiligt.

Für das rechte Hallwilerseeufer wurden im Canton Aargau ca. Fr. 600,000, und im Canton Luzern ca. Fr. 40,000 gezeichnet.

Während hier das Project als ein selbständiges Unternehmen vorwärts schritt, wurde es bald auch hereingezogen in die specifisch aargauischen Eisenbahnverhältnisse.

Die S. T. B. wurde zuerst hineingezogen in die Verhandlungen der N. O. und C. B. mit der Regierung von Aargau, welche wegen der aargauischen Südbahn stattfanden. Es wurde hierüber bestimmt: dass die N. O. und C. B. 1/3 an die Kosten der Seethalbahn, soweit sie den Canton Aargau durchzieht, und ebenso 1/3 an die Winenthalbahn beizutragen und ferner den Bau und Betrieb zu übernehmen haben. Hiemit war thatsächlich die S. T. B. in zwei Stücke getheilt und die Idee einer Gürtelbahn Lenzburg-Beinwil-Reinach-Aarau wachgerufen.

Diese Idee wurde sodann noch weiter ausgebildet in dem bekannten Vertrag für die aargauischen Westbahnen, abgeschlossen zwischen den gleichen Contrahenten unterm 15. Nov. 1872.

Der Artikel 2 lautet: Die S. T. B.-, Winenthal- und Suhrwiggerthal-Bahn haben eine einheitliche und selbständige Eisenbahnunternehmung zu bilden, welche folgende Linien umfasst:

a) eine Linie über Suhr durch das Winenthal nach Beinwil;
b) dto., welche sich in Beinwil an die angeführte Linie anschliesst, über das linke Ufer des Hallwilersees nach Lenzburg geht und daselbst in die Südbahn mündet;
c) eine Linie von Suhr über Safenwil nach Zofingen oder Aarburg.

Hiemit kam ein Theil der S. T. B. an ein anderes Unternehmen, freilich hoffte man auch die S. T. B. luzernerseits in diese Westbahn aufnehmen zu können.

Die Bahngesellschaften genehmigten den Vertrag, allein die betheiligten Gegenden nicht, und da die Suhr- und Wiggerthal-Bahn mit fliegenden Fahnen zu der damals neu auftauchenden Nationalbahn überging, so fiel der Vertrag einfach dahin. Das S. T. B.-Comite aber beschloss, dass die S. T. B. nur in ihrer Ausdehnung Lenzburg-Luzern Werth habe und in dieser Weise vorgegangen werden soll. Hiemit schliessen wir die historischen Notizen.

II. Wenn wir nun zuerst auf die Stellung und Bedeutung der Seethalbahn eingehen, so finden wir, dass diese eine sehr günstige Linie ist.

In Lenzburg schliesst die S. T. B. an die aargauische Südbahn und an die Nationalbahn, es sind also dadurch directe Verbindungen nach Aarau, Brugg, Baden und Waldshut hergestellt. Ebenso ist voraussichtlich, dass die S. T. B. eine Fortsetzung über Rupperswil nach Bötzenegg, einen directen Anschluss an die Bötzberglinie erhält. Das S. T. B.-Comite besitzt in der That schon die hiefür nöthige Concession Rupperswil-Bötzenegg und durch den Südbahnvertrag sind die N. O. und C B. verpflichtet, 1/3 an die Kosten dieser Linie zu leisten.

In Beinwil schliesst die Winenthalbahn von Aarau an und

*