Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 16

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

DIE EISENBAHN — LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. III. ZÜRICH, den 22. October 1875. No. 16.

„Die Eisenbahn" erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer" paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Preis der einzelnen Nummer 1 Fr.

Abonnement. — *Suisse:* fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.

Prix du numéro 1 Fr.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn" in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Schweizerische Eisenbahnwagen: Die Etagenwagen der Tössthalbahn. — Zwei tausend Kilometer Eisenbahnen. — Die Winterfahrtordnung der schweiz. Transportanstalten. — Aus den bundesgerichtlichen Entscheidungen in Expropriationssachen. — Erwiederung an die schweiz. Handelszeitung. — Literatur. — Bundesrathsverhandlungen — Kleinere Mittheilungen. — Inhalt von Nr. 41 der Wiener Verkehrszeitung. — Inhalt von Nr. 143 u. 144 des Iron.

Beilage: Eine Tafel: Die Etagenwagen der Tössthalbahn.

Schweizerische Eisenbahnwagen.

(Siehe beiliegende Tafel.)

Die Etagenwagen der Tössthalbahn. Die in der Schweiz seit mehreren Jahren herrschende Agitation gegen unsere ältern, einen grossen Theil des schweizerischen Verkehrs bisher fast ausschliesslich vermittelnden Eisenbahngesellschaften hat neben einem Unternehmen von hervorragender transitarischer Wichtigkeit auch mehreren secundären Eisenbahnlinien das Leben gegeben, und sind in den jüngsten Zeiten auch in unserer nächsten Umgebung Schienenwege aus der Volkskraft entstanden, welche entweder gar nicht oder nur sehr spät unter dem bisherigen, aus den fünfziger Jahren datirenden Eisenbahn-Regime zur Existenz gekommen wären. Dank der eigenen Initiative hat sich unsere Bevölkerung ohne Mitwirken der bis dahin vorwiegenden Eisenbahnen, Schienenwege in Gegenden erbaut, die sonst der Wohlthat dieses mächtigen Verkehrsmittels kaum theilhaftig geworden wären.

Ein solch wahrhaft volksthümliches, daher mit der bisherigen Eisenbahnpraxis in mancher Hinsicht brechendes Unternehmen ist u. A. auch die seit wenigen Monaten in Betrieb stehende Eisenbahn von Winterthur über Bauma nach Wald, oder die sog. Tössthalbahn.

Diese dem Transitverkehr nur wenig dienende Linie hat die Berechtigung zur Existenz und ihre Wichtigkeit in einem regen Localverkehre, welcher durch das rasch aufblühende Winterthur und die im höchsten Grade entwickelte Baumwollindustrie im Tössthale genährt wird. Es ist diese neue Verkehrsader eine Localbahn in des Wortes eigentlicher Bedeutung. In richtiger Erkennung der dieser neuen Linie im schweiz. Eisenbahnverkehr zukommenden Stellung wurde von den leitenden Persönlichkeiten des Unternehmens diese ganze Bahnanlage den Bedürfnissen einer Localbahn angepasst, und daher bei der Tracirung Steigungen bis zu 30 % und Radien von 250 Meter ohne Bedenken in Anwendung gebracht.

Wenn nun bei Anlage des Unterbaues zu Steigungsverhältnissen gegriffen wurde, welche im Allgemeinen das bis dahin angewendete Maximum überschreiten, wollte man die Folgen einer derart construirten, auf die Betriebskosten der Bahn ungünstig wirkenden Anlage hinwiederum dadurch paralysiren, dass man wenigstens beim Personentransport durch Einführung von Etagenwagen das Verhältniss der bezahlenden zur todten Last möglichst günstig zu gestalten suchte. Dass in den mehrfach vorkommenden Minimalcurven von 250 Meter Radius und erheblicher Länge eine durch Einführung von Etagenwagen um die Hälfte verminderte Zugslänge auf die Zugswiderstände, daher auch auf die Betriebskosten, von grossem Einflusse ist, bestärkte ebenfalls in dem Entschlusse zur Einführung dieser neuen Fahrbetriebsmittel.

Die günstigen Resultate, welche mit Etagenwagen seit dem Jahre 1840 von der Versaillerbahn, dann von der französischen Ostbahn-Gesellschaft, der Altona-Kielerbahn, der österreichischen Staatsbahn-Gesellschaft und namentlich auch mit den von dem gegenwärtigen technischen Inspector des schweiz. Eisenbahndepartements, Herrn Oberingenieur Blotnizky, auf der Bödelibahn eingeführten, von dem reisenden Publicum äusserst beliebten zweistöckigen Personenwagen gemacht wurden, mussten alle Zweifel an der Zweckmässigkeit des Systems beseitigen. Mittelst Circular vom Mai 1874 langte bei der Tössthalbahn ein vom eidgen. Inspectorate aufgestelltes Project zu Etagenwagen ein, wobei allen schweiz. Bahnen die Einführung dieser Gattung Wagen von Seite unserer obersten technischen Behörde auf das Wärmste empfohlen wurde.

Eine Bestimmung der Verordnung vom 9. August 1854 über die technische Einheit im schweizer. Eisenbahnwesen, wonach die grösste Höhe von Personenwagen mit 12 Fuss 5 Zoll über Schienenkopf bestimmt ist, war beim Zeitpunkt der Bestellung allerdings genau bekannt; dieselbe konnte jedoch als in aller Stille aufgehoben betrachtet werden, nachdem bei den Wagen der Brünigbahn eine Höhe von 16 Fuss 3 Zoll, bei den neuen Wagen der Nordostbahn eine solche von 12 Fuss 5½ Zoll bis Oberkante Decke und von circa 14 Fuss bis zu den höchsten Punkten der Ventilatoren ohne Anstand von Seite der eidg. Behörden zugegeben wurde. (Vergl. „Eisenbahn" No. 5, I. Bd. 1874). Ja es musste diese Toleranz nun als Regel aufgestellt werden, nachdem das eidg. technische Inspectorat im schon oben erwähnten Circular selbst Wagen mit 15 Fuss Höhe in Vorschlag gebracht und bestens zur Einführung empfohlen hatte. Etwaigen Besorgnissen wegen schwieriger Passage durch einige den eidgenössischen Verordnungen vom 9. August 1854 nicht entsprechende Bauwerke wurde von Seiten dieser Behörde von vorneherein mit der Beruhigung entgegengetreten, dass sämmtliche Ueberfahrtsbrücken und Tunnels gesetzlich eine Normalhöhe von 16 Fuss über den Schienen haben müssen.

Eine Vergleichung der Kosten eines Sitzplatzes der gewöhnlichen einstöckigen Personenwagen mit dem auf einen Sitz eines Etagenwagens entfallenden Kostenbetrag ergab zu Gunsten des letztern Systemes ein sehr günstiges Resultat, so dass man auch aus öconomischen Gründen zur Anschaffung der neuen Wagenform schritt. Während nämlich die Kosten eines Sitzplatzes beim einstöckigen Systeme sich auf ca. 210 Fr. stellen, erfordert der gleiche Raum beim Etagenwagen nur einen Geldaufwand von Fr. 170. In gleichem oder noch günstigerem Verhältniss reduciren sich erfahrungsgemäss die Reparaturkosten.

Das erste vom eidgenössischen Inspectorate aufgestellte Project konnte jedoch nicht sofort zur Grundlage für die Beschaffung der Etagenwagen genommen werden. Es litt an dem Uebelstande, dass seine Dimensionen einen Durchgang durch das alte schweizerische Normalprofil des lichten Raumes nicht gestatteten, daher von der Tössthalbahn Wagen mit etwas veränderten Dimensionen construirt und eingeführt wurden. Seither wird auch das schweizerische Normalprofil verändert worden.

Das von der Tössthalbahn gewählte Wagenprofil entspricht hingegen allen billigen Anforderungen hinsichtlich des Comforts der Reisenden und erlaubt aber auch gleichzeitig ein Einstellen