

Locomotivfabrik Winterthur

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 1

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1909>

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.

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 Gesamt-Voranschlag für Unterbau in Rechnung gebracht. Hiernach 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 Abschlag-Zahlungen enthalten.

* * *

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

II. Am 1. Juni Eröffnung der Strecke Cheseaux-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 Rupperswyl-Wohlen.

* * *

Jura-Bern. Diese neue Bahn, deren Eröffnung oben erwähnt wurde, umfasst die Stationen Biel, Reuchenette (8,290 K.), Soneboz (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 (42,374 K.) und Chaux-de-Fonds (45,952 K.); dazu die Strecke Soneboz-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 Wagenklassen (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 Soneboz und Tavannes verkehren in jeder Richtung täglich 6 Züge mit allen drei Wagenklassen; die Bergfahrt nimmt 20 Min., die Thalfahrt 15 M. in Anspruch. In Tavannes finden sich Postanschlüsse nach Delémont (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.

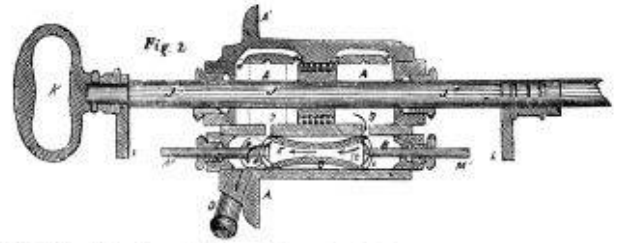
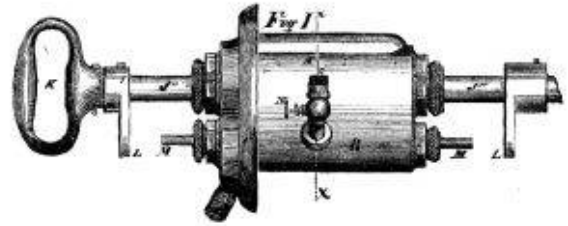
Die Gesellschaftsbehörden und Beamten in nächster Nummer.

* * *

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 beifügt 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 Dampfeylinder.

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 Fabriknummern 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 Triebadpaar 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, Fabriknummern 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 49,8 Kilometer.

Tarifwesen. Frachterhöhung in Deutschland. Wie bekannt haben der deutsche Reichskanzler und der Bundesrath unterm 5. Mai den deutschen Bahnen eine vorläufige Erhöhung der Gütertarife um circa 20 % bewilligt. Die dauernde Erhöhung soll aber erst zugleich mit einer gründlichen Tarifreform durchgeführt werden. Das Reichs-Eisenbahn-Amt verlangt ein einheitliches Tarif-System für ganz Deutschland. Von dem Vorschlage einer Annahme des sog. elsass-lothringischen Tarif-Systems ist man zurückgekommen, vielleicht mit Berücksichtigung des sehr geringen Ertrages der Reichsbahnen, deren Anlage-Capital sich nur zu zwei Procent verzinst. Dagegen wird ein seit einiger Zeit auf den bayerischen Bahnen angenommenes und auch von den Eisenbahn-Verwaltungen im Allgemeinen gebilligtes gemischtes System befürwortet. Dieses System bricht für die ordentlichen Tarife vollständig mit der Werth-Classification. Ein Anklang an diese findet sich nur noch in den Specialtarifen für Rohproducte und Lebensmittel. Im Uebrigen wird unterschieden Eil-Gut, Stück-Gut, Wagenladungs-Gut. Für letzteres sind die Preise verschieden, je nachdem 5000 oder 10,000 Kilogramm zugleich aufgegeben, bezw. bezahlt werden. Ein Unterschied in der Fracht, je nachdem bedeckt oder unbedeckt gebaute Wagen benutzt werden, findet nicht statt; es ist die Zusammenladung verschiedener Waaren in einen Wagen gestattet. Hiedurch wird also die in den Kreisen des Handelsstandes so sehr erstrebte Concurrenz der Spediteure mit den Eisenbahnen, die Trennung von Traction und Spedition provocirt. Der Spediteur wird darauf hingewiesen, stets so viel Stück-Gut, als eine Wagenladung füllt, zu sammeln; er kann dann dem Publikum billigere Preise stellen als die Eisenbahnen; den letztern wird ein Theil ihrer Arbeit genommen und eine bessere Wagen-Ausnutzung erreicht. (Wes. Ztg.)

Die Anträge, welche von den beteiligten Bundesraths-Ausschüssen in Betreff der Eisenbahn-Tariffrage festgestellt sind, lauten wörtlich:

Der Bundesrath wolle beschliessen: 1) Dass vom Standpunkt des Reichs gegen eine mässige, im Durchschnitt den Betrag von 20 Procent nicht überschreitende Erhöhung der Eisenbahnfrachttarife unter der Voraussetzung nichts einzuwenden sei, dass, sobald als die erforderlichen Vorarbeiten es gestatten, spätestens mit dem 1. Januar 1875, das in der vom Reichs-Eisenbahn-Amt entworfenen Denkschrift über das Ergebniss der Betriebs-Einnahmen empfohlene, von der Braunschweiger Konferenz deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vorgeschlagene (Wagenraum-) Tarifsystem in seinen Grundzügen zur Einführung gelange; dass indessen diejenigen Bahnverwaltungen, welche das in der Denkschrift als das „natürliche“ (elsass-lothringische) bezeichnete Tarifsystem bereits eingeführt haben, solches beibehalten dürfen, und dass dessen weiterer Einführung nichts entgegenstehe. 2) Dass interimistisch eine Erhöhung der bestehenden Gütertarife unter Ausschluss der zur Zeit geltenden Sätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Salz, Mehl und Mühlenfabricate durch einen Zuschlag von höchstens 20 pCt. herbeigeführt werden dürfe. 3) Dass bei demnächstiger Normirung der Sätze zu dem Zwecke, die Frachteinheiten der generellen Wagenladungsklassen zu der Frachteinheit für Stückgut in ein angemessenes Verhältniss zu bringen, dahin zu wirken sei, dass die Differenz in den Sätzen für Classe A nicht weniger als 33 1/3 pCt., für Classe B nicht weniger als 50 pCt. der Sätze für Stückgut betrage. 4) Dass die Vorschriften für die Beförderung von Stückgut, wie folgt, zu normiren: zu den Frachtsätzen der Stückgutklasse werden alle Güter befördert, welche der Versender nicht als Eilgut oder Wagenladung aufgibt, bezw. welche nicht nach den bestehenden Vorschriften als Wagenladungen zu berechnen sind. Die Fracht wird nach dem Gewicht der Sendung berechnet, mit der Maassgabe, dass für jeden Kubikmeter Wagenraum, welchen die Sendung nach der Feststellung der Versandt-Güter-Expedition in Anspruch nimmt, die Fracht für mindestens 3 Ctr. = 150 Kilogramm erhoben wird. Ueberschüssende Bruchtheile eines Kubikmeters werden mit 2/10 Ctr. = 15 Kilogramm für jeden angefangenen Cubik-Decimeter berechnet. Der Frachtminimalsatz beträgt 0.4 Mark. 5) Dass Salz, Kartoffeln, Mehl und Mühlenfabricate derjenigen ermässigten Wagenklasse zugetheilt werden, deren Sätze den zur Zeit geltenden am nächsten stehen. 6) Dass die Seite 2/4 ff. der Denkschrift vorgeschlagenen speciellen Tarifvorschriften, nach Anhörung der Delegirten der Eisenbahnverwaltungen, vom Reichs-Eisenbahn-Amt festgestellt und dem Bundesrathe zur Genehmigung unterbreitet werden, und dass dasselbe Verfahren sowohl in Bezug auf die gleichmässige Einreihung der Artikel in die der Denkschrift Seite 42 gedachten Specialtarife als auch hinsichtlich der für das natürliche (elsass-lothringische) System erforderlichen Tarifvorschriften beobachtet werde. Dass vorbehalten bleibe, nach Ablauf von längstens fünf

Jahren eine Revision des Tarifsystems nebst Ausführungsvorschriften vorzunehmen.

Diese Vorschläge sind vom Bundesrathe angenommen worden, und bereits hat eine Reihe von Eisenbahnverwaltungen die Erhöhung ihrer Tarife pro 1. August offiziell angekündigt.

Wir erwähnen schliesslich noch, dass nach dem „Frankfurter Journal“ vom 12. c. auch die Frage, ob und inwieweit eine Erhöhung der Eisenbahnpersonentarife in Aussicht zu nehmen sei, im Handelsministerium abermals erörtert worden sei.

* * * 1874

Chemins de fer et Tribunaux. (Genève, juin 1874.)

Ce n'est guère que depuis quatre ans que nos tribunaux genevois ont vu se multiplier dans une certaine mesure les procès contre les chemins de fer et ont été appelés à élaborer une jurisprudence sur les questions nombreuses et variées que soulèvent la formation et l'exécution du contrat de voiture.

Les événements militaires de 1870—1871 qui se déroulaient à nos frontières suisses, avaient profondément bouleversé les conditions de transport. Est-il nécessaire de rappeler l'encombrement des matériels étrangers et des marchandises qui vinrent demander à notre pays un abri contre le fléau de la guerre? Ajoutez à cela la prise de possession exclusive des lignes allemandes par le gouvernement pour l'expédition de ses troupes — l'interruption forcée des grands réseaux qui aboutissent à Paris — la suppression des voies parallèles de l'Est; — et l'on comprendra aisément que les chemins de fer suisses, protégés par leur neutralité politique, aient été subitement envahis par un transit considérable à un moment où leurs conditions d'établissement ne leur permettaient pas de rendre des services quatre fois plus importants que ceux pour lesquels ils avaient été créés.

A ces causes extérieures vinrent s'ajouter des circonstances locales. Nos réseaux furent à plusieurs reprises accaparés par les autorités supérieures fédérales pour les transports militaires nationaux et même étrangers lors de la reddition de l'armée du général Bourbaki.

Eh bien, malgré cet envahissement imprévu nos compagnies — c'est honneur et justice à leur rendre — ont lutté avec courage, avec patriotisme pour satisfaire aux impérieuses exigences des expéditions intérieures et internationales. L'histoire fidèle qui rendra compte de cette période douloureuse — mais glorieuse pour la Suisse — ne manquera pas, en étudiant la crise économique qu'a traversée notre pays, de proclamer que nos compagnies de chemins de fer ont largement accompli leur devoir et fait tout ce qu'elles pouvaient en des temps aussi critiques et avec les ressources dont elles disposaient.

Certes, il n'est que trop vrai que le commerce dut ressentir les contre-coups de cette perturbation. Plus d'un transport a subi des retards, plus d'une marchandise s'est avariée par suite d'un arrêt forcé dans les gares encombrées. Et voilà les réclamations qui s'élèvent et les procès qui éclatent contre les chemins de fer. Dans un but d'intérêt mal dissimulé certaines personnes excitent l'opinion publique et pour plaire aux négociants se livrent à des diatribes contre la négligence, l'inexactitude, le mauvais vouloir même des compagnies — comme si celles-ci n'eussent pas préféré de beaucoup pouvoir exécuter leurs engagements plutôt que de payer de lourdes indemnités.

Quelle influence cette ligne contre les chemins de fer a-t-elle exercé sur les décisions judiciaires? Je l'ignore, — mais je constate un fait à peine vraisemblable. C'est que pour tous les procès de la guerre a fait surgir, notre tribunal de commerce n'a pas admis une seule fois l'exception de force majeure prévue par nos lois (art. 97 du code de com.) — pas même lorsque l'autorité fédérale s'empara des lignes suisses pour régulariser l'entrée de l'armée de l'Est.

Un exemple entre plusieurs:

Le 31 janvier 1871 une certaine quantité de fûts de pétrole avaient été remis à la gare de Bâle à l'adresse d'une maison de commerce de Genève. Le chef d'état-major général Paravicini ayant pris possession des voies ferrées le 1^{er} février, les marchandises précitées ne purent arriver à leur destination dans les délais réglementaires et ne furent livrées qu'après la réouverture des réseaux aux transports privés. Il y avait là occasion ou jamais pour le tribunal de Genève d'exonérer le voiturier de toute responsabilité au sujet de ce retard dont la cause était trop patriotique pour qu'on pût la méconnaître. — Il n'en fut rien cependant, et un bon jugement condamna la compagnie de la Suisse Occidentale à payer aux destinataires une indemnité équivalente à la moitié du prix de la lettre de voiture qui s'élevait à une somme relativement forte.