

Secundärpersonenzüge

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14/15 (1881)**

Heft 14

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-9372>

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.

struirt und in dem Längenprofil sowohl für die Sohle als den Wasserstand, Fig. 1, eingezeichnet. Wie daraus hervorgeht, sind die Abweichungen sehr gross und ist von einer Gesetzmässigkeit auch keine Spur vorhanden. Die grösste Differenz kömmt in der Gegend von Kriesern, bei Au und beim Eselschwanz vor, von welch' letzterem Herr Oppikofer sagt, er übe auf das Längenprofil nicht den geringsten Einfluss aus. Dort biegt aber der Rhein unter einem Winkel von ca. 30—40° (vide Fig. 4) um und ist es ohne Beziehung von hydrotechnischen Formeln und wissenschaftlicher Untersuchung in die Augen springend, dass dadurch ein Stau entstehen muss. Bei dem ohnehin unregelmässigen Bett ist ein ungehinderter und daher ungestauter Abfluss, wie ihn Herr Oppikofer wissen will, eine baare Unmöglichkeit.

Da sich das Rheinbett im Unterrheinthal, der Cycloidentheorie zum Trotz, in Folge Correction in der obern Strecke erhöhen musste und erhöht hat, ist selbstverständlich auch der Wasserspiegel in die Höhe gegangen und derselbe kam daher am benannten Hochwassertag über die „naturgesetzliche Curve“ und zwar

bei km 1 3 5 7 10 13 15 20 25 30 35
um 0,36 0,76 1,14 1,54 1,32 1,72 1,50 1,00 1,92 0,80 0,80 m.

Ebenso grosse oder noch grössere Abweichungen zeigt das Gefälle in Folge der ungleichen Bettbreiten, Verengung durch Brücken etc. Es ist, nochmals wiederholt, von einer Gesetzmässigkeit oder einer Uebereinstimmung mit der Oppikofer'schen „naturgesetzlichen Linie“ auch keine Spur vorhanden.

Der Beweis der Richtigkeit der Cycloidentheorie des Herrn Oppikofer ist, wie wir gesehen, durch das auf den Rhein bezogene Beispiel ebensowenig gelungen, wie die theoretische Abstraction der naturgesetzlichen Curve aus der Cycloide. Entspräche der Rhein zwischen Ill und See der Parabelformel

$$y = x^2 z \text{ oder auch } y = x^2 z + 0,0001986 x$$

welch erstere der Cycloide nahe kömmt, so wäre damit so viel wie nichts bewiesen, indem diess nur ein kleiner, der $\frac{1}{343}$ ste, und zwar der flachste Theil einer Cycloide ist, der fast durch jede beliebige andere Curve ersetzt werden kann. Wir geben diese Linie auf der Beilage, Fig. 5, im unverzerrten Maassstabe, um hervortreten zu lassen, wie flach dieselbe ist und wie einen kleinen Theil einer ganzen Cycloide sie bildet.

Wie es sich mit der Aare im Haslithal verhält, ist uns nicht genau bekannt. Da dieselbe indess laut dem vor einigen Jahren veröffentlichten Längenprofil zu unterst ein Gefälle von über 2‰ hat, kann sie dem unten abgeflachten Theil der Cycloide nicht einmal so nahe kommen wie der Rhein.

(Schluss folgt.)

Secundärpersonenzüge.

Die richtigen Ersparnisse im Eisenbahnbetriebe sind solche, durch welche die Ausgaben nicht etwa nur zeitlich verschoben, sondern factisch reducirt werden und welche zugleich nicht nachtheilig, sondern von Vortheil für die Brutto-Einnahmen sind. Trennung des Personen- und Güter-Verkehres ist bekanntlich ein hierher gehöriges Thema. Es dürfte interessant sein, diesfalls nach den Erfolgen zu sehen, welche u. a. die österreichische Südbahngesellschaft nach ihrem Geschäftsberichte pro 1879 auf der von ihr verwalteten Linie Leoben-Vordernberg mit sogenannten Secundär-Personenzügen erzielt hat. Diese Linie ist 15,2 km lang, mit Steigungen von 25‰. Das von ihr durchzogene Gebirgsthal ist ziemlich dicht bewohnt und beherbergt die Haupt-Bergwerkshütten-Industrie Ober-Steiermarks. Die Stationen der Bahn liegen sonach ziemlich dicht beisammen; wenn ich mich recht erinnere, sind es ihrer nebst einer Haltestelle sieben. Die Einnahmen betragen im Jahre 1879 Fr. 24 187 per Bahn-Kilometer, wovon es auf den Personenverkehr Fr. 2 964, auf den Güterverkehr Fr. 21 223 traf. Die Ausgaben erreichten 49,29‰ der Brutto-Einnahmen. Die genannten Secundär-Personenzüge vermitteln ausschliesslich den Personenverkehr und werden von leichten Locomotiven gezogen; die Locomotive ist ohne Vermittelung eines Sicherheitswagens direct an 3—5 Personenwagen angekuppelt und gestattet von der Locomotive bis zum letzten Wagen einen Durchgang, wodurch es möglich wird, dass die Maschine nur von einem Locomotivführer und die Wagen

nur von einem Conducteur, der im Stande ist, im Nothfalle den Locomotivführer zu unterstützen, bedient werden. Solche Züge sollen hauptsächlich die bisher üblichen gemischten Züge ersetzen und haben nach den Angaben der Südbahn-Verwaltung gegen diese den Vortheil, dass sie viel billiger sind, die Bahn weniger abnützen, im Interesse der Reisenden rascher und günstiger verkehren und dass sie endlich gestatten, die Frachten mit reinen Lastzügen nach Erforderniss billiger zu transportiren. „Auf der Leoben-Vordernberger Linie haben wir“, — so fährt die Verwaltung fort, — „durch Einführung solcher Züge sofort den Personen-Verkehr auf das Doppelte gebracht, und sind dadurch veranlasst, dieses System nun auch auf den eigenen Linien weiter auszubilden. Wir werden im laufenden Jahre (1880) theils zur Hebung des Touristen-Verkehres im Puster-Thal und Tyrol, theils auf Seiten-Linien, auf welchen die Geringfügigkeit des Verkehrs regelmässig gemischte Züge zu kostspielig erscheinen lässt, derartige Züge einführen. — Zu dem Ende haben wir im Budget pro 1880 die Anschaffung von acht neuen sogenannten Secundär-Maschinen aufgenommen.“ — Man sollte meinen, es gäbe auch bei uns in der Schweiz Verhältnisse, die ähnliche, dem Publikum und den Eisenbahngesellschaften zugleich nützende practische Einführungen angezeigt erscheinen lassen.

— st —

Chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon.

Traité de fusion,

ratifié par le conseil d'administration de la Compagnie:

des Chemins de fer de la Suisse-Occidentale le 17 mars 1881
du Chemin de fer du Simplon „ 25 mars 1881

Art. 1er. Les Compagnies des Chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon, déclarent par le présent traité qu'elles se fusionnent en une seule et même Compagnie, sur la base des conditions suivantes.

La nouvelle compagnie prendra le titre de „Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon.“

Art. 2. La Compagnie du Simplon remet à la Compagnie fusionnée qui l'accepte, tout son actif et tout son passif tels qu'ils se comporteront l'un et l'autre le jour de l'exécution du présent traité, l'intention des parties étant que la Compagnie fusionnée soit subrogée activement et passivement dans tous les biens, actions, charges, dettes et obligations de la Compagnie du Simplon.

Art. 3. En échange de cette cession, la Compagnie de la Suisse-Occidentale et du Simplon créera 32 000 actions nouvelles d'un type et d'une valeur nominale en tout conformes aux actions actuelles de la Suisse-Occidentale dites ordinaires, et les remettra libérées de 500 fr. à la Compagnie du Simplon, pour les échanger contre les 8 000 actions libérées de 500 fr. émises par elle, l'échange devant être fait à raison de quatre actions nouvelles contre une actuelle du Simplon.

Cet échange devra pouvoir être opéré soit en titres définitifs, soit en certificats provisoires négociables, dans les quinze jours dès la ratification du présent traité.

La Compagnie fusionnée, ne voulant pas créer dès à présent des titres nouveaux sous une désignation différente des anciens, se réserve d'y introduire la nouvelle désignation de la Compagnie lorsqu'il deviendra nécessaire de rééditer ses titres d'actions.

Art. 4. Sur les 8 000 actions actuelles du Simplon, les 3 750 en mains de la Suisse-Occidentale seront échangées contre 15 000 actions de la fusion et remises à la Compagnie fusionnée. Celle-ci les conservera à la souche et n'en pourra faire l'émission avant un délai de quatre ans dès la ratification du présent traité, à moins que la construction du grand tunnel ne soit commencée avant l'expiration de ce délai.

Art. 5. La Compagnie du Simplon, soit pour elle, son conseil d'administration ou ses actionnaires réunis en assemblée, désignera des délégués chargés d'opérer l'échange des actions et de donner à la Compagnie fusionnée bonne et valable quittance des actions nouvelles remises et de recevoir quittance des actions actuelles du Simplon.

Art. 6. Les actions actuelles du Simplon échangées et remises à la Compagnie fusionnée seront immédiatement annulées et mention de cette annulation sera faite sur la quittance réciproque.