Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 23

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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. II. ZÜRICH, den 11. Juni 1875. No. 23.

„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 50 cts.

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.
Étranger: 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 numero 50 centimes.

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: Das Rollmaterial der Linie Winkeln-Appenzell (Schluss). — Rapport mensuel Nr. 28 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St-Gothard au 30 avril 1875. — Neuer Tarifverband. — Rechtsfall. — Kleinere Mittheilungen. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.
Beilage: Bericht des schweizer. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung (Geschäftskreis des Eisenbahn- und Handelsdepartements).

Das Rollmaterial der Linie Winkeln-Appenzell.

Spurweite 1 Meter.

(Mit 3 Tafeln als Beilage.)
(Schluss.)

Wagen. Das Beste, was die schweizerische Localbahngesellschaft hinterlassen hat, ist das Rollmaterial für die Linie Winkeln-Appenzell. Es wurde da der Beweis geleistet, dass man mit im allgemeinen reducirten Dimensionen einen für Personentransport vorzüglichen Wagenpark schaffen könne, wenn man nur will. Wenn man in der Station Winkeln auf der einen Seite des Stationsgebäudes den eleganten Miniaturzug, zum Abfahren bereit, betrachtet und dann den Zug der Vereinigten Schweizerbahnen von Gossau heraufkeuchen sieht mit seinen stattlichen, an gute englische Vorbilder erinnernden Maschinen und seinen breiten Personen-Wagenkasten, so wird eine unwillkürliche Vergleichung dieser beiden Trains nicht nur dem flüchtigen Beschauer sondern sogar dem kritischen, auf richtige Verhältnisse geübten Auge die Ansicht aufdrängen, dass wohl auf einer Spurweite von 1 Meter mit leichterem Apparate ähnliches erreicht und mit Sicherheit ein entsprechend kleinerer Verkehr billiger als auf der Normalspur vermittelt werden dürfte und dass man an verschiedenen Orten in der Schweiz vielleicht besser thun würde, anstatt normal, schmalspurig oder gar nicht zu bauen, und damit viel Geld ersparen und doch den gestellten Anforderungen gerecht werden könnte.

Man kann wohl sagen, dass die schweizerischen Personenwagen mit Bezug auf Bequemlichkeit für den Reisenden und zweckmässige Disposition vollkommen auf der Höhe der Zeit und ihren Anforderungen stehen, und dass mit der Einführung des amerikanischen Systemes von Anfang an das Richtige getroffen wurde. Es hat sich diese Disposition der innern Eintheilung mit durchgehendem Gang in der Mitte so sehr eingelebt und ist beim Publicum beliebt, dass man diese Anordnung kaum abschaffen könnte, im Gegentheil findet sie immer mehr Anklang und Nachahmung in Deutschland und Frankreich.

Als es sich nun um Beschaffung von Wagen für eine Schmalspurbahn, die sonst mit vielen Vorurtheilen zu rechnen haben, handelte, war man sich bald klar, dass die Bequemlichkeit des Publicums unter keinen Umständen weniger Berücksichtigung finden dürfe, als bei den Nachbarbahnen, wenn die Unternehmung nicht von vorneherein in Misscredit gebracht werden solle, und so entschloss man sich, obgleich das Coupésystem im gleichen Raum eine etwas grössere Anzahl von Sitzen geboten hätte und vielleicht auch in öconomischer Beziehung etwas vortheilhafter gewesen wäre, für's amerikanische System mit einem Gang mit 2 Sitzen auf der einen, 1 Sitz auf der andern Seite, wobei also von 3 Personen 2 an's Fenster zu sitzen kommen. Es wurden lange Personenwagen auf Bogies mit Total 4 Achsen und kurze zweiachsige angeschafft; die erstern haben 2 Plattformen, die letztern nur eine Plattform zur Handhabung der Spindelbremse. Ausserdem unterscheiden sie sich im grossen Ganzen in nichts von den Wagen der Normalspurbahnen.

Diese Wagen wurden nach den Entwürfen von J. Herder, Maschinenmeister, durch die Fabrik Kirchheim an der Teck geliefert.

Hauptdimensionen der Wagen. Wir haben im Allgemeinen nur 2 Wagenlängen, diejenige der langen Personenwagen und die kurzen, deren äussere Dimensionen denen der Gepäck- und Güterwagen gleich sind.

		Meter
Länge zwischen den Buffern:	Lange Personenwagen	13,480
	Kurze „	6,840
	Gepäckwagen	6,600
	Güterwagen	6,600
Länge der Wagenkasten:	Lange Personenwagen	11,400
	Kurze „	5,340
Grösste Breite:	Alle Wagenkasten	2,400
Höhe über den Schienen, Total:	Alle gedeckten Wagen	3,100
Höhe des Bodens über den Schienen	... ... bei allen Wagen	0,880
Höhe der Buffer	„ „ „	0,700
Höhe der Zugsvorrichtung über den Schienen	„ „ „	0,490

Die langen Personenwagen ruhen auf Drehgestellen, deren Entfernung von Mitte zu Mitte 7,68 Meter beträgt, der feste Radstand 1,23 Meter. Die Räder derselben haben einen Durchmesser von 0,60 Meter.

Die übrigen Wagen haben alle einen festen Radstand von 2,500 Meter und einen Raddurchmesser von 0,70 Meter.

Beschreibung einzelner Theile der Wagen.

Die Räder sind nach Losh's System mit schmiedeisernen Naben und Bandagen von Feinkorneisen angefertigt, die 8rädrigen Wagen haben gusseiserne Scheibenräder mit obigen Bandagen. Die Achsen sind aus bestem Feinkorneisen geschmiedet, genau abgedreht und haben in den Rädern einen Durchmesser von 0,090 Meter.

Die Lager sind aus grauem Gusseisen, die Schaalen aus Rothguss mit einer Composition aus 80 Theilen Zinn, 10 Theilen Antimon und 10 Theilen Kupfer gefüttert. Sie werden mit Oel geschmiert. Die Federn aus Tigelgussstahl haben bei den 4rädrigen Wagen von Mitte zu Mitte eine Länge von 1,200 Meter und bei leeren Wagen einen Pfeil von 0,056 Meter, bei den 8rädrigen Wagen eine Länge von 1,040 und einen Pfeil von 0,064 Meter. Sie werden durch einen schmiedeisernen Ring zusammengehalten, der unten mit einem Vorsprung in eine entsprechende Höhlung der Achsbüchse passt. Die Buffergehäuse sind von Weichguss und inwendig ausgedreht, die Deckel und Stossstangen von Schmiedeisen, die Zwischenscheiben von zähem Messing. Die Flächen, welche mit dem Cautschuk, von der Firma Voigt und Wiede in Berlin geliefert, in Berührung kommen, werden gut verzinnt. Die Anordnung der Zugsvorrichtung geht aus der Zeichnung hervor; dieselbe ist sorgfältig gearbeitet, die Zughacken sind alle in das gleiche Gesenke geschlagen, die Stangen haben in der Längenrichtung auf jede Seite hin ein Spiel von 6 Centimeter. Die Elasticität der Zugvorrichtung ist wie bei den Buffern durch Cautschukscheiben hergestellt. Jeder Wagen hat eine Bremsvorrichtung mit Bremsklötzen von Pappelholz. Die Untergestelle aller Wagen sind gleich angeordnet und bestehen aus Eichenholz. Die forrenen Bretter der Fussböden von 35 m/m. Dicke und 200 m/m. Breite liegen nach der Länge der Wagen