Neue Personenwagen der Nordostbahn

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

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 7

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1976

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

pour être modéré dans notre conclusion et pour tenir compte de ce que le matériel fixe et roulant, ainsi que certains travaux, reviennent proportionellement d'autant plus cher que leurs dimensions sont plus réduites, la façon y entrant pour une plus forte part par rapport aux matières premières mises en œuvre, nous n'estimerons qu'*au tiers* de la dépense totale l'économie que la voie de 1 m,00 permet de réaliser sur celle de 1 m,435.

Exploitation. Dans le parallèle que nous venons d'établir du coût de la construction des deux voies mises en présence, nous avons admis que les deux chemins ne différaient l'un de l'autre ni par la bienfacture, ni par la solidité, ni par l'effet utile total.

Pour l'exploitation, il doit en être de même, aussi les deux chemins devant suffire au même trafic, doit-on admettre pour l'un et pour l'autre la même organisation et le même système d'exploitation économique.

Dans ces conditions, il n'y a guère de différence à noter pour le personnel des trains et des stations, sauf que pour ces dernières le moindre poids des véhicules permettra de réduire le nombre des hommes employés à leur manœuvre.

L'économie essentielle aura lieu sur la consommation du combustible et des matières lubrifiantes par le fait du poids mort réduit d'un tiers du matériel, et sur les frais d'entretien et de renouvellement de la voie et du matériel roulant.

Nous ne pensons pas nécessaire d'entrer ici dans le détail des calculs qui ont formés notre opinion sur les économies d'exploitation que la voie étroite permet de réaliser. Nous nous bornerons à en consigner le résultat dans le tableau ci-après:

Nature de dépenses	Proportion pour 100 des dépenses	Taux de l'économie	Economie réalisable
Exploitation proprement dite	30	5%	1,50
Traction et matériel roulant	30	25	7,50
Entretien et surveillance de la voie	15	25	3,75
Amortissement du matériel roulant	15	25	3,75
Renouvellement de la voie	10	40	4,00
Total de l'économie sur 100 de dépenses d'exploitation			20,50

Conclusion. Arrivé à la fin de cette étude, nous pouvons la résumer en disant que la voie de 1 m,00 présente sur celle de 1 m,435, et pour le même effet utile, les avantages suivants:

1° Réduction de 33 % sur le poids du matériel roulant.
2° „ 63 sur le rayon des courbes.
3° Economie de 33 % sur le coût de la construction.
4° „ 20 sur les frais de l'exploitation.

Nous n'avons pas la prétention de donner ces coëfficients comme indiscutables, aussi sommes-nous le premier à convenir qu'ils ne constituent qu'une approximation grossière, mais quelle que soit la correction qu'on leur fasse subir, il n'en restera pas moins établi que la voie étroite possède une supériorité marquée sur la voie large.

JOHN MOSCHELL,
Ingénieur en Chef du chemin de fer régional du Jura vaudois.

* * *

Neue Personenwagen der Nordostbahn. Die Direction dieser Bahn schreibt uns:

Von uns unbekannter Seite ist Ihnen eine kurze Beschreibung nebst Zeichnung unserer neuen Personenwagen mit Oberlicht etc. zugegangen, welche Sie in Nr. 5 veröffentlicht haben. Wir würden uns nicht veranlasst gesehen haben, über diesen Gegenstand in den Spalten dieses Blattes ebenfalls das Wort zu ergreifen, wenn Sie der bezüglichen Erläuterung nicht die Bemerkung beigefügt hätten, es sei nur zu wünschen, dass die Nordostbahn auch in Bezug auf die Personenwagen III. Classe wieder einen Schritt vorwärts thun und darin den Vereinigten Schweizerbahnen folgen möchte, welche den diessfälligen Ansprüchen des Publikums durch die neuen Wagen III. Classe gerecht werde.

Hieraus könnte man den Schluss ziehen, dass die Personenwagen III. Classe der Nordostbahn mangelhaft gebaut oder ausgerüstet seien. In der That ist weder das eine noch das andere der Fall. Die neuen Personenwagen der Vereinigten Schweizerbahnen haben geschweifte Sitze, wie sie diejenigen der Nordostbahn schon seit Jahren haben. Der einzige Unterschied besteht darin, dass diese Sitze in den Wagen der Vereinigten Schweizerbahnen durchbrochen sind, was wir, offen gestanden, für einen zweifelhaften Fortschritt halten. Dass das Publikum Anspruch auf bunte Arabesken mache und dass in deren Anbringung ebenfalls ein Fortschritt liege, wird auch kaum ernstlich behauptet werden wollen. Dagegen hat die Nordostbahn s. Z. bekanntlich Jahre lang die Personenwagen III. Classe beheizt, während andere Bahnen es nicht thaten; sie zuerst hat Huthaken und Hutbretter in denselben angebracht und überhaupt diesen Wagen bis zur Stunde, wir dürfen es wohl öffentlich aussprechen, keine geringere Aufmerksamkeit geschenkt, als den Wagen I. und II. Classe. Einem wirklichen Fortschritt wird sie auch in Zukunft sich in Bezug auf die Wagen III. Classe eben so wenig verschliessen, als hinsichtlich derjenigen der beiden höhern Wagenclassen.

Die Redaction hat hiezu zu bemerken, dass ihrer Ansicht nach für die I. Classe gar nichts gethan werden sollte, so lange für dieselbe nur der doppelte Fahrpreis wie für die III. Classe erhoben wird; diese Ansicht zu begründen, ist hier kein Platz und muss diess auf eine spätere Nummer verschoben bleiben. Bei aller Anerkennung dessen, was die Direction der Nordostbahn schon für die Verbesserung der Wagen III. Classe gethan hat, kann man doch dieselben noch bedeutend bequemer wünschen; und dass die Tit. Direction hier vorsorge, bevor sie die schon hinlänglich comfortabeln Wagen erster Classe mit noch mehr Bequemlichkeiten ausstattet, diesen Wunsch können wir heute noch nur wiederholen.

* * *

Chiasso-Camerlata. Fortschritt im Monat Juli. (Siehe Corresp. vom 19. Juli auf pag. 41.) Die Arbeiten beschränkten sich auch in diesem Monate ausschliesslich auf den Tunnel des Monte Olimpino. Vom Schacht Valeria aus wurde gegen Norden um ca. 6 m., gegen Süden um ca. 3 m. vorgeschritten, womit gegen Norden im Ganzen ungefähr 87 m., gegen Süden 53 m. erreicht sind. Die Ausweitung rückte um wol 18 m. gegen Norden vor und betrug im Ganzen fast 58 m., gegen Süden um fast 12 m., im Ganzen ca. 50 m. Die Ausmauerung wurde gegen Norden fortgesetzt, und es sind zur Stunde circa 30 m. nach Norden und über 33 m. nach Süden mit Mauerung ausgekleidet. Das Erdreich ist im Allgemeinen zur Ausgrabung günstig. Die Arbeiten hätten besser fortschreiten können, wenn man nicht auf andere, ebenso dringende, accessorische Arbeiten hätte warten müssen. An allen diesen Bauten am Schachte Valeria wurden im Juli nahezu 2700 Tagwerke von Arbeitern verwendet; dazu Pferde für die Göpel und mit Ochsen bespannte Karren für den Materialtransport.

Am Moltrisio-Schachte mussten wegen Regen die Arbeiten durch mehrere Tage ganz unterbrochen werden. Erst gegen Ende des Monates konnten die Arbeiten wieder aufgenommen werden und schritt die Ausweitung noch um circa 3 m. vor, so dass bis zur Vollendung noch wenig mehr als 8 m. auszugraben blieben, womit man im Laufe des Monates August fertig zu werden hofft. Auf diesen Schacht wurden im Juli etwas über 2300 Tagwerke verwendet.

Der Chiesa-Schacht schritt um 5 m. in Austiefung vor, so dass Ende Juli 58 m. ausgegraben waren und noch 18 m. blieben. Etwas über 1200 Tagwerke.

Auch beim Cimitero- (Camposanto) Schachte zwang das Infiltrationswasser zu fast gänzlicher Aufgabe der Arbeiten. Der grösste Theil des Monates wurde zur Aufstellung eines Göpels und einer Dampfpumpe verwendet, die gegen den 18. in Thätigkeit trat, als im Schachte 10 m. tief Wasser stand, das erst gegen Ende des Monates herausgeschafft war. — Etwas über 1300 Tagwerke.

Am Nordeingange gegen Chiasso rückte die Ausgrabung um nahe 15 m. vor und betrug somit Ende Juli über 63 m. Im Juli wurden hierauf über 1000 Tagwerke verwendet. Weitere 500 Tagwerke wurden auf die in der zweiten Hälfte des Monates wieder aufgenommene Ausgrabung des Felseneinschnittes verwendet.

Im Ganzen wurden in den verschiedenen Arbeiten des Tunnels, alle Hülfsarbeiter der Werkplätze inbegriffen, täglich durchschnittlich 300 Arbeiter verwendet.

Die häufigen und reichlichen Regen, die Unvollständigkeit in Aufstellung der nöthigen Maschinen liessen im Juli die Arbeiten nicht nach Erwarten fortschreiten.

Bezüglich der Station Como sind die Erd- und Fundamentirungsarbeiten vergeben, und schon befinden sich gegen 60 Arbeiter auf der Stelle.

Auf der Strecke Como-Camerlata dauern die Detail-Arbeiten für Landankauf und Zwangsexpropriation fort. In den nächsten Tagen soll das Loos von Como bis zur Strasse Canturina vergeben werden. (Corriere del Lario.)

* * *