

# Locomotivbau

Autor(en): **F.**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 20

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2130>

## **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.



VII. *Maschinen für den Rangirdienst für Zweig- und Zechbahnen.*

Mittelwerthe aus 13 verschiedenen Locomotiven.  
Anmerkung. Hier erscheinen sämtliche Maschinen zum Transporte obiger Züge.

Kolbendurchmesser	m/m	344,27
Kolbenhub: Cylinderdurchm.		1,5894
Kesseldurchm.: Cylinderdurchm.		3,1778
Gesammtheizfläche: Cylinderquersch.		661,31
Rauchrohrquersch.: Cylinderquersch.		1,9519
Rostfl.: Gesammtheizfl.		0,020010
Directe Heizfl.: Gesammtheizfl.		0,096048
Rauchrohrquersch.: Gesammtheizfl.		0,0033084
Kaminquersch.: Rauchrohrquersch.		0,51478
Exhaustorquersch.: Rauchrohrquersch.		0,035030
Kaminquersch.: Cylinderquersch.	(1,0294)	1,0597
Dampfrohr i. Langkessel: Cylinderquersch.	(0,29862)	0,089171
Einströmrohrquersch.: Cylinderquersch.	(0,26292)	0,069127
Auströmrohrquersch.: Cylinderquersch.	(0,30089)	0,090534
Exhaustorquersch.: Cylinderquersch.	(0,26215)	0,068721
Eintrittscanalquersch.: Cylinderquersch.		0,075157
Austrittscanalquersch.: Cylinderquersch.		0,14346
Gewicht der leeren Maschine per 1 □ m. Heizfl.:		
a) Mittel aus 2 Rangirmaschinen mit separ. Tender...	Kilogr.	406,17
b) Mittel aus 10 Tendermaschinen		400,69

Adhäsionsverhältniss:

a) Mittel aus 7 dreiaxigen Tendermaschinen mit 2 gekuppelten Axen		0,70316
b) Bei 6 Maschinen, deren sämtliche Axen gekuppelt		1,0

Dienstfähige Maschine: Leere Maschine:

a) Mittel aus 2 Maschinen mit separ. Tender		1,1727
b) Mittel aus 11 Tendermaschinen		1,2062

Triebbraddurchmesser m/m 1190,5

VIII. *Mittelwerthe aus 225 verschiedenen Locomotiven.*

Kolbenhub: Cylinderdurchmesser	m/m	1,4358
Kesseldurchm.: Cylinderdurchm.		2,9806
Rostfl.: Gesammtheizfl.		0,013922
Directe Heizfl.: Gesammtheizfl.		0,073531
Rauchrohrquerschchnitt: Gesammtheizfl.		0,0026402
Kaminquersch.: Rauchrohrquersch.		0,48517
Rauchrohrquersch.: Cylinderquersch.		1,8323
Exhaustorquersch.: Rauchrohrquersch.		0,032185
Kaminquersch.: Cylinderquersch.	(0,94728)	0,89734
Dampfrohr i. Langkessel: Cylinderquersch.	(0,31583)	0,099749
Einströmrohrquersch.: Cylinderquersch.	(0,26930)	0,072522
Auströmrohrquersch.: Cylinderquersch.	(0,32319)	0,10445
Exhaustorquersch.: Cylinderquersch.	(0,24256)	0,058835
Eintrittscanalquersch.: Cylinderquersch.		0,076207
Austrittscanalquersch.: Cylinderquersch.		0,15842

*Einige mittlere Dimensionen von Siederöhren.*

A. *Siederöhren aus Schmiedeeisen.*  
Mittelwerthe aus 140 verschiedenen Locomotiven.  
Aeusserer Durchmesser... m/m 47,95 m/m 42,0—53,0  
Gewicht per laufenden Meter... Kilogr. 3,1205  
Wandstärke... m/m 2,871  
und 64,067 m/m Mittelpunktsentfernung in der Rohrwand.

B. *Siederöhren von Messing.*  
Mittelwerthe aus 80 verschiedenen Locomotiven.  
Aeusserer Durchmesser... m/m 49,02 m/m 42,5—53,0  
Gewicht per laufenden Meter... Kilogr. 3,2877  
Wandstärke... m/m 2,630  
und 66,119 m/m Mittelpunktsentfernung in der Rohrwand.

\* \* \* F.

**Wagenklassen.** Eine frühere Nummer unseres Blattes brachte Zeichnung und Beschreibung der neuen Personenwagen erster und zweiter Classe der schweiz. Nordostbahn. Wir haben dort versprochen, auf die Frage der verschiedenen Wagenklassen wieder zurückzukommen und wollen diess in Folgendem thun.

Das grosse Lob, das damals der Nordostbahndirection für die neuen Wagen von allen Zeitungen gezollt wurde, hat auf uns einen bemühen Eindruck gemacht. So lange die Wagen dritter Classe derart unbequem sind, hätte man sicherlich besser gethan, jene auf die Wagen erster Classe verwendeten Ausgaben für die Verbesserung der dritten Classe zu verwenden. Es scheint uns eine derartige Potenzirung der Unterschiede der verschiedenen Wagenklassen, wie sie die neuen Wagen der Nordostbahn gegenüber ihren Wagen dritter Classe zeigen, der nivellirenden Tendenz unserer Zeit geradezu zu widersprechen, und hätten wir es für ein dem Zeitgeiste viel angemesseneres Verfahren gehalten, die Zahl der Wagenklassen auf zwei oder sogar eine zu reduzieren. Man konnte, so schien es uns, jene Ausgaben für Vermehrung des Luxus der ersten und zweiten Classe höchstens noch etwa von dem Gesichtspunkte aus entschuldigen, dass ja die Preise der ersten Classe ganz bedeutend hoch seien, diese Passagiere also, wie man so glauben möchte, der Bahn einen bedeutenden Gewinn abwerfen. Wenn aber dies nicht wahr wäre, wenn diese Passagiere, weit davon, der Bahn Gewinn zu bringen, nicht einmal die verursachten Kosten deckten, wenn also der

Gewinn aus den in der dritten Classe fahrenden Weniger-Bemittelten dazu dienen müsste, um den grossen Herren in der ersten Classe allen möglichen Luxus zu verschaffen, dann wird wohl Niemand bestreiten wollen, dass nicht nur die öffentliche Meinung sich gegen jene Luxus-Wagen erheben, sondern dass die Staatsregierung ihr Veto dagegen einlegen und verlangen sollte, dass, wenn die Gesellschaft voriges Geld zu solchem Luxus hat, sie dasselbe in erster Linie zur Verbesserung der Wagen dritter Classe oder zur Ermässigung der Fahrpreise der dritten Classe verwende.

Schauen wir uns also nach bestimmten Daten um:

Nach dem Rechenschaftsberichte der Schweizerischen Nordostbahn für das Betriebs-Jahr 1872 stellt sich die Frequenz der Passagiere und die daraus resultirenden Einnahmen für die Jahre 1871, 1872 und 1873 wie folgt:

Classe.	Transportirte Personen.			Einnahmen aus den einzelnen Classen in Procenten der Gesamteinnahme.		
	1871.	1872.	1873.	1871.	1872.	1873.
I.	0.88	0.96	1.03	3.82	4.28	4.95
II.	20.63	21.07	21.44	35.34	37.07	38.19
III.	78.49	77.97	77.53	60.84	58.65	56.86
	100	100	100	100	100	100

Also ein Procent aller Reisenden hat die erste Classe benützt, und wegen dieses einen Procentes soll die Bahngesellschaft einen ganzen Park von Coupés halten, die öfterer und theurer Reparaturen bedürfen, und nicht genug damit, soll sie noch Summen darauf verwenden, um diese ohnehin bequemen und luxuriösen Wagen mit noch mehr unnützem Luxus zu versehen.

Der Jahresbericht sagt nicht, wie viel die Transportkosten der Reisenden der verschiedenen Classen betragen haben; man kann aus demselben nicht ersehen, ob ein Reisender erster Classe wirklich die Ausgaben, welche die Bahngesellschaft seinetwegen gehabt hat, durch sein Fahrgeld ausgeglichen hat. Wir können aber in erster Linie wohl schliessen, dass, wenn die Gesellschaft Gewinn gemacht hat, zu diesem Gewinn die 60 % der Einnahme aus der dritten Classe jedenfalls mehr beigetragen haben, als die 4 % der Einnahme aus der ersten Classe, und dass daher, wenn's an's Vertheilen geht, die Passagiere der dritten Classe mit Fug und Recht eher Berücksichtigung verlangen können.

Im Weiteren aber sagt uns jener Bericht, dass auf einen Passagier dritter Classe zwei leere Plätze kamen, auf einen Passagier erster Classe 7, sage sieben, leere Plätze, und da darf man wohl vermuthen, dass der Herr Passagier erster Classe von der Bahngesellschaft nicht nur umsonst geführt werde, sondern dass sie für die Ehre ihn führen zu dürfen, noch ein Schönes aus dem Sack der Passagiere dritter Classe beilegte. Man hat aus bezüglichen Berechnungen für mehrere ungarische Bahnen gefunden, dass die Gesellschaft bei jedem Reisenden erster Classe 38 kr. bis 5 fl. 44 kr., in zweiter Classe 1 bis 56 kr. per Meile zu setzen musste, und erst die dritte Classe bei einigen Bahnen lohnend war. (D. V. Z. Nr. 17.) Scheffler, in seinem Buche „Die Transportkosten und Tarife der Eisenbahnen“ findet für die Herzogl. Braunschweig'schen Bahnen, dass die erste Classe ihr Capital noch nicht einmal mit 1 Procent oder nicht mit dem fünften Theile der übrigen Classen verzinst. Schüller in „Die natürliche Höhe der Eisenbahntarife“ sagt: „Auf diesem Gebiete müssen dem reisenden Publikum bedeutende Concessionen gemacht werden, soll das Zünglein der Waage nicht allzu ungerecht auf die Seite der Bahnverwaltungen hinüberspielen. — Besonders den Reisenden dritter und vierter Classe geschieht das grösste Unrecht, indem bei denselben nicht nur am Einheitspreis der Prozentualgewinn der grösste ist, sondern dieselben tragen auch durch ihre grosse Anzahl am meisten zum Gesamtgewinne im Personenverkehre bei. Trotzdem hat sich bisher noch keine einzige Bahngesellschaft gefunden, welche dem so berechtigten Wunsche der Reisenden dritter Classe nach Abtheilung der Coupés durch Holzwände und Einführung von Coupés für Nichtraucher halbwegs gerecht geworden wäre.“ Wir bemerken dazu noch, dass die Bahnen, deren Ergebnisse den Rechnungen, auf welchen die eben angeführten Behauptungen beruhen, zu Grunde liegen, für die erste Classe einen zwei und ein halb Mal so hohen Tarifsatz haben, als für die