

Zahnradbahn

Autor(en): **Schober, Albert**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 8

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1985>

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 Axenlager zu stellen berechtigt ist. Dasselbe soll (1) sich selbst so wenig wie möglich abnutzen, (2) auch die Axe nicht angreifen, (3) soll es sich so wenig wie möglich hitzen und (4) jedem vorkommenden Stoss oder Druck widerstehen. Bedingungen 2 und 4 würden voraussichtlich durch ein aus demselben Metall bestehendes Lager als die Axe ist, erfüllt werden, Bedingungen 1 und 3 dagegen durch ein möglichst weiches Metall. Ein allen Zwecken entsprechendes Axenlager darf deshalb nicht aus einem homogenen Metall bestehen, sondern muss aus heterogenen Bestandtheilen zusammengesetzt sein. Dieser Anforderung ist denn auch bereits vor Künzel, zwar auf andere Weise, Rechnung getragen worden. Bei schweren Belastungen, wie z. B. bei Marine-Dampfmaschinen, wendet man mit grossem Vortheil Axenlager aus hartem Kanonenmetall an, in denen sich gitterförmige Vertiefungen befinden, die mit weichem Labbit-Metall ausgefüllt sind. Hier verleiht somit das Gerippe aus hartem Metall dem Lager die erforderliche Widerstandsfähigkeit, während die weiche Mischung das Lager vor allzusehrer Abnutzung und Erhitzung schützt und

in Folge dessen einen geringern Schmiermaterialverbrauch herbeiführt.

Was nun das Phosphorbronze-Axenlager betrifft, so ist es auf seinem Spiegel, d. i. dem Theile des Lagers, in dem sich die Axe dreht, als eine grosse Anzahl ganz kleiner Lager aus höchst weichem Metall zu betrachten, von denen jedes einzelne in einer Umhüllung eines äusserst zähen Metalles, fast von derselben Härte wie die Härte der Axe, liegt. Auf der abgedrehten, polirten Fläche des Lagers ist in Folge der äusserst intimen Mischung mit blossen Auge zwar keine solche Lagerung zu erkennen, wohl aber mit der Lupe, und auch die Saigerung (Ausschmelzen in geneigter Röhre) liefert für die Wahrheit unserer Aussage einen Beweis, indem bei schwacher Rothgluth eine weiche Zinn-Bleilegirung ausschmilzt, während ein hartes, schwammartiges Skelett als ungeschmolzene Masse zurückbleibt.

Beifolgend findet der Leser eine Tabelle vom Erfinder selbst, welche nähere Details enthält. Bei der Berechnung der Preise der verschiedenen Legirungen wurden die Metallpreise vom 8. Dec. 1873 in London als Basis genommen.

Bezeichnung der Lager	Zusammensetzung in 100 Theilen Legirung	100 Kilo Lager kosten nach den jetzigen Metallpreisen, die Schmelzkosten u. d. Metallverlust zu 60 Mark pro 100 Kilo angenommen, Mark	1 Kilo Lagermetall macht		Abnutzung pro 1000 Kilometer u. vier Lager	Kosten an Lagermetall pro 1000 Kilometer u. pro Waggon mit vier Lagern	Bahnverwaltung, die den Versuch anstellte
			Meilen	Kilometer			
Rothguss	83 Kupfer 17 Zinn	260 ² / ₁₀	12052	90390	11 ⁰⁰ / ₁₀₀	3,01	Oesterreich. Staatsbahn
desgl.	82 „ 18 „	260 ⁸ / ₁₀	13320	99900	10 ¹ / ₁₀₀	2,60	Grand-Central Belge
Rothguss bei Bremswagen	82 „ 18 „	260 ⁸ / ₁₀	1218	9134	109 ⁴⁸ / ₁₀₀	28,44	„ „ „
Weissmetall	3 „ 90 „	28 ⁹⁸ / ₁₀₀	9104	78280	14 ⁹⁴ / ₁₀₀	3,95	Oesterreich. Staatsbahn
desgl.	7 Antimon	293 ⁴⁰ / ₁₀₀	11750	88145	11 ³⁵ / ₁₀₀	3,31	Niederschles.-Märkische Bahn
Bleicomposition ...	10 Antimon	118 ⁵⁶ / ₁₀₀	10838	81280	12 ³⁰ / ₁₀₀	1,45	Oesterreich. Staatsbahn
Phosphorbronze ...	84 Blei	350	57226	429200	2 ³³ / ₁₀₀	0,81	Grand-Central Belge
Phosphorbronze bei Bremswagen	16 Antimon	350	14320	107410	9 ³¹ / ₁₀₀	3,25	„ „ „

Anmerkung. Obgleich die in dem Werke von Heusinger von Waldegg über Schmiermittel angegebenen Zahlen über die Kosten der Abnutzung pro durchlaufene Strecke (S. 111) der Proportion nach mit den hier angeführten übereinstimmend sind, ist der von H. v. W. angeführte positive Kostenaufwand an Lagermetall, für Rothguss, Weissmetall und Bleicomposition doch beträchtlich höher als die Zahlen, welche ich für diese Metalle zum Vergleich anführe; es scheinen daher in den H. v. W.'schen Angaben andere Factoren einzutreten, z. B. die Umschmelzungskosten bei Abnutzung etc., die ich ignorire. — Dr. Künzel.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass die betreffenden Fabrikate von Georg Höger & Cie. in Iserlohn und Alexander Dick, 110, Common St. London in grösserem Maassstabe angefertigt werden.

* * *

Zahnradbahnen. (System Rigi). Am 7. März dieses Jahres ist die Zahnradbahn (System Rigi) auf den Kahlenberg bei Wien und am 24. Juni diejenige auf den Schwabenberg bei Ofen und Pest eröffnet worden. Der Erfolg dieser Bahnen hat die Aufmerksamkeit der österreichisch-ungarischen Ingenieure in hohem Maasse erregt und es sind dieselben zur Ueberzeugung gelangt, dass dieses Bahnsystem mit Vortheil auch für durchgehende Bahnen, welche bedeutende Terrain-Schwierigkeiten zu überwinden haben, zu verwenden ist. Hr. Maader, Oberingenieur der österreichischen Staatsbahnen in Wien, schlägt das genannte System zur Ueberschneidung des Arlberges vor und Hr. Ingenieur Albert Schober, Inspector der ungarischen Staatsbahnen in Budapest, zeigt in der nachstehenden Denkschrift, welche enormer Vortheil durch Einschaltung einer Zahnradbahn bei der projectirten Ueberschneidung der Karpathen erzielt werden kann.

Denkschrift über die Anwendung des Zahnradsystems auf der Munkács-Stryier-Bahn. Der Bau der Munkács-Stryier-Bahn, welcher infolge richtiger Erkenntniss ihrer eminenten, strategischen und commerciellen Bedeutung, seit Jahr und Tag eine beschlossene Sache ist, ist trotzdem noch immer nicht über das Stadium des Projectirtwerdens hinausgekommen und diess zweifelsohne nur wegen der ganz enormen Schwierigkeiten, welchen der Bau derselben infolge der dem Bahnban so ungünstigen geognostischen Beschaffenheit des Karpathengebirges, sowohl in Ungarn, als auch in Galizien begegnet, Schwierigkeiten, deren vollen Umfang man erst seit dem Baue der ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und des Lupkower-Tunnels zu würdigen versteht, und deren Bewältigung Opfer erheischt, welche weder der ungarische Staat, der den ungarischen Theil, noch auch die Erzherzog Albrechts-Bahn, die den galizischen Theil zu bauen hat, ohne empfindliche Schädigung ihres Budgets zu bringen vermögen.

Der Bau der nur 9,4 Meilen langen ungarischen Theilstrecke Munkács-Beskid kostet nämlich zuzüglich 1 Million Interkalarzinsen (für eine dreijährige Bauzeit, was aber — namentlich mit Rücksicht auf den grossen Haupttunnel — zu wenig sein dürfte) über 11,000,000 fl. effectiv, wovon auf den Unter-

bau allein circa 7,000,000 entfallen. Von diesen 7 Millionen entfallen wieder auf die 7,7 Meilen lange Thalstrecke Munkács-Talamás circa 2,200,000 Gulden (etwa 280,000 pro Meile), während auf die 1,7 Meilen lange Gebirgssstrecke Talamás-Beskid, die, im Verhältniss zu ihrer Länge, ganz enorme Summe von 4,800,000 fl. und zwar wie gesagt, lediglich für den Unterbau, entfällt, welcher hier allein einer Besprechung unterzogen werden soll, da die übrigen Posten (Gebäude, Fahrpark, Geleise) bei allen Bahnen nahezu dieselben sind und nur der Unterbau es ist, welcher eine Bahn billig oder theuer macht. In diesen 4,800,000 fl. sind allerdings auch die halben (auf Ungarn entfallenden) Kosten des 1500 Meter langen Grenztunnels inbegriffen, welcher im Ganzen — bei nur eingleisiger Ausführung — auf circa 2 1/2 Million Gulden veranschlagt ist, was sich aber wahrscheinlich als zu wenig erweisen dürfte.

Diese 4,800,000 fl. nun können, ohne der Leistungsfähigkeit der Bahn wesentlichen Eintrag zu thun, gering gerechnet auf 1,300,000 fl. reducirt werden, oder mit anderen Worten, es können bei der ungarischen Strecke allein Netto 3 1/2 Millionen Gulden oder, bei einem Emissionscours von 70 %, ein Zinsengarantiebetrag von über 250,000 Gulden jährlich effectiv erspart werden, wenn zu der Uebersetzung der Wasserscheide des Beskid das Zahnradsystem, wie es auf dem Rigi, dem Kahlenberg in Wien und dem Schwabenberge in Ofen besteht, angewendet wird, wie diess aus nachstehenden Betrachtungen hervorgeht:

Nach dem jetzigen Projecte muss die Bahn nämlich, um die nöthige Höhe mit der, für gewöhnliche Adhäsions-Locomotiven vorgeschriebenen Maximal-Steigung von 1/40—1/50 zu erreichen, den Thalboden bei Talamás 530 Meter über dem Meere verlassen, um mehrere Seitenthäler, eigentlich Schluchten, mit 40—50 Meter hohen Dämmen und Viaducten übersetzend und sich in denselben mühsam entwickelnd, an den zerrissenen und steilen Bahnen vielfach gewunden emporzusteigen.

Bei Anwendung des Zahnrad- oder Zahnschienen-Systems jedoch kann die Bahn bis auf ungefähr eine halbe Meile, (gegen 4 Kilometer) oberhalb Talamás in dem Thalboden, dem natürlichen Gefälle des Flusses folgend, geführt werden, und braucht

nur das letzte, etwa $\frac{3}{4}$ Meilen (5 Kilometer) lange Stück als Gebirgsbahn mit der Steigung von etwa $\frac{1}{13}$ — $\frac{1}{14}$ (circa 70 bis 80 pro mille) gebaut zu werden, wobei dann auch der so kostspielige und zeitraubende Tunnel (802 Meter über dem Meere) ganz entfällt, da mit dem Steigungsverhältnisse von $\frac{1}{13}$ — $\frac{1}{14}$,

mit welchem per Meile (7500 Meter) eine Höhe von 500—600 Meter erreicht wird, der höchste Punkt der Wasserscheide (986 Meter über dem Meere) mit Leichtigkeit erklommen werden kann, wie diess auch die nachstehende Längenprofils-Skizze veranschaulicht.

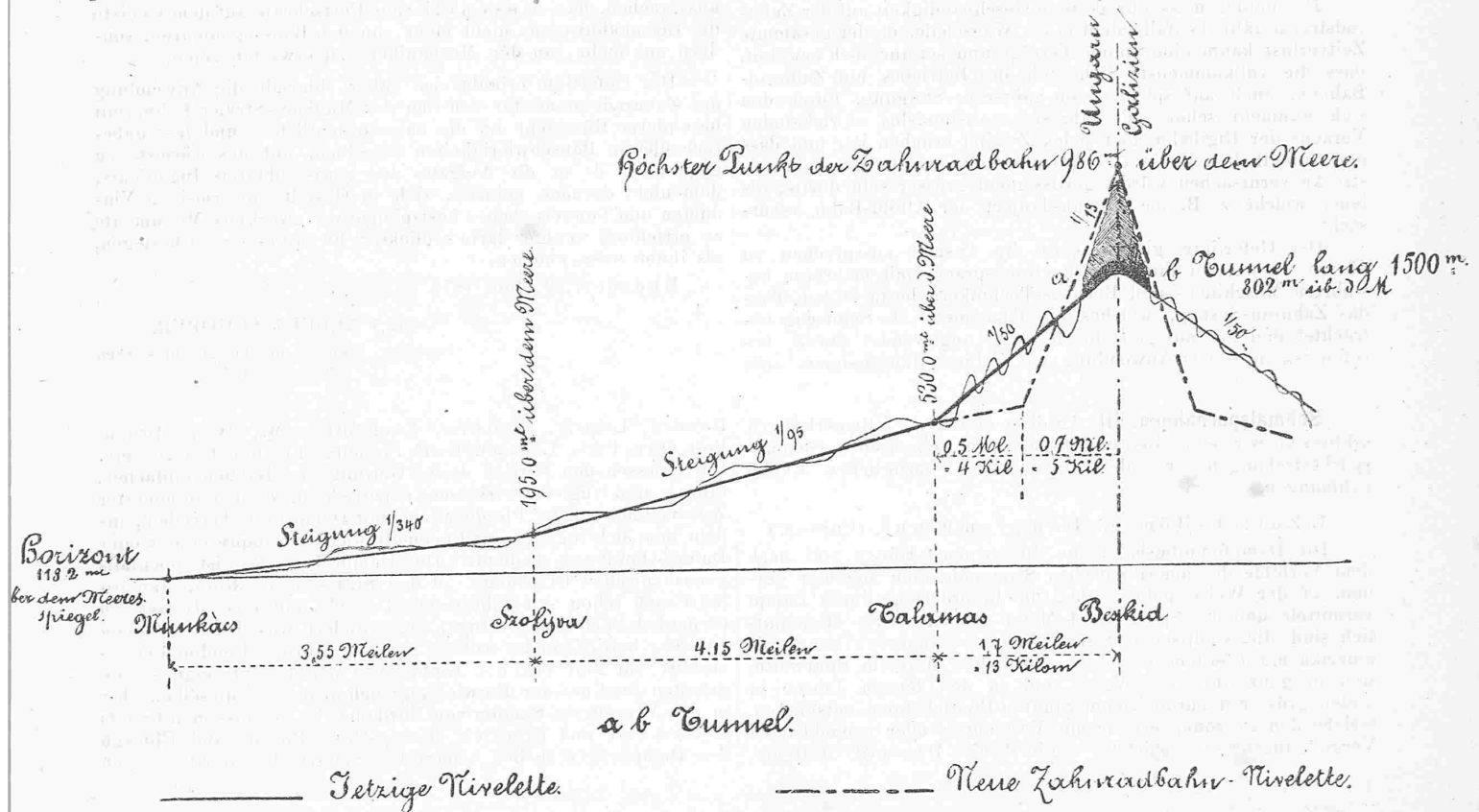


Fig. 22.

Die Länge dieses neuen Tracé von Talamás bis zur Landesgrenze (hier zugleich Wasserscheide) beträgt, da die Entwicklungen wegfallen, nur etwa 1,2 Meilen (9 Kilometer), anstatt wie früher 1,7 Meilen = 13 Kilometer) wovon der Unterbau der 0,5 Meilen als Thalbahn etwa 200,000 fl., und derjenige der 0,7 Meilen Zahnradstrecke — hoch gegriffen — 1,100,000 fl. kosten würde, somit im Ganzen 1,300,000, mithin, wie früher erwähnt, um $\frac{3}{2}$ Millionen weniger, als nach dem jetzigen Projecte. Hiezu kämen dann noch weitere 3—400,000 fl., welche an Interkalarzinsen erspart würden, da das Zahnradtracé leicht in zwei Jahren hergestellt werden könnte, dann die nicht viel geringern Ersparnisse bei dem galizischen Theile der Bahn, dessen Bauverhältnisse nur um wenig günstiger sind, und endlich die verminderten Bahnerhaltungskosten. Die Mehrkosten des Oberbaues endlich für die $\frac{3}{4}$ Meilen lange, mittlere Zahnschiene werden reichlich durch die, in Folge Verminderung der Länge der Bahn eintretenden Ersparnisse an der Geleiselänge hereingebracht.

Es würde auch keinem Anstande unterliegen, die Wasserscheide mit einer Steigung von $\frac{1}{8}$ oder $\frac{1}{10}$ (die Rigibahn fährt bekanntlich mit $\frac{1}{4}$) zu überschreiten, da auch bei diesem Steigungsverhältnisse die Kraft der Zahnrad-Locomotive noch mit Vortheil nutzbar gemacht werden kann, allein es wäre dann nicht thunlich, die gewöhnlichen Eisenbahnwagen (auch im Hinblick auf die Inanspruchnahme deren Puffer und Zugvorrichtungen) auf dieser Strecke zu benutzen, was denn doch bei dieser Bahn, auf welcher ein Transitverkehr stattfinden soll, und von welcher militärische Leistungsfähigkeit verlangt wird, unbedingt gefordert werden muss.

Was nun die Leistungsfähigkeit der hiermit vorgeschlagenen Zahnradbahn anbelangt, so ist zu erwähnen, dass eine Zahnradlocomotive, von dem Kaliber der gewöhnlichen Gebirgs-Locomotiven, bei der vorgeschlagenen Steigung von $\frac{1}{13}$ (wie sie auf jeder Strasse vorkommt) und bei einer Geschwindigkeit von circa 1 Stunde per Meile, eine Bruttolast von etwa 1400 Ctr. befördern, resp. vor sich herschieben kann, somit täglich, wenn nur jede zweite Stunde ein Zug abgelassen wird, wozu ein Stand von 3 Zahnradlocomotiven genügt, in jeder Richtung 17,000 Ctr. Brutto, oder ca. 10,000 Ctr. Netto befördert werden kann, welche

Leistung aber, wenn man eine doppelte Anzahl von Locomotiven anschafft, und jede Stunde einen Zug abgehen lässt, leicht auf das Doppelte zu bringen ist.

Ein Verkehr von 20,000 Ctr. täglich aber ist schon ein sehr bedeutender, — die öster. Staatsbahn hat einen solchen von etwa 26,000 Ctr. per Tag und Meile, und die ungarische Staatsbahn einen solchen von 13,000 — und dürfte bei der Munkács-Stryer-Bahn, welche ja nicht die einzige, sondern die dritte ungarisch-galizische Bahn ist, wohl nie erreicht werden; die erste ungarisch-galizische Eisenbahn befördert jetzt, wo eben ein ziemlich starker Getreide- und Mehl-Import von Galizien nach Ungarn stattfindet, nicht mehr als ca. 4000 Ctr. täglich.

Was nun die Oekonomie des Zahnradbetriebes anbelangt, so sei erwähnt, dass eine gewöhnliche Berg-Locomotive auf der Steigung von $\frac{1}{42}$ (23 pro mille) wie sie gegenwärtig für die fragliche Bahnlinie projectirt ist, etwa 4000 Ctr. Brutto befördert, wobei die Zugsförderungskosten etwa 0,15 Kreuzer per Ctr. und Meile Brutto oder ungefähr 0,3 Kr. Netto betragen, während dieselben auf ebener Bahn etwa 0,08 per Ctr. und Meile Brutto oder 0,16 Netto, und bei der Zahnrad-Locomotive (deren Brennstoffverbrauch ungefähr derselbe ist, wie der einer Berglocomotive) allerdings etwa 1,0 Kr. per Meile und Ctr. Netto betragen wird. Allein diess ist bei der Kürze der Zahnradstrecke — $\frac{1}{2}$ Meilen, nämlich $\frac{3}{4}$ Meilen auf jedem Abhange — von gar keinem Belang, namentlich wenn man die Ersparnis in Folge Verkürzung der Linie bedenkt, welche etwa 0,15 Kr. beträgt, so dass das gesammte plus an Zugsförderungsauslagen nur 0,85 Kr. per Ctr. beträgt. Dem steht aber, abgesehen von der billigeren Bahnerhaltung, die enorme Ersparnis von 250,000 fl. jährlich an den Anlage-Capitalszinsen entgegen, was, beispielsweise angenommen, dass die Landesgrenze jährlich von 5,000,000 Centnern passirt wird, per Ctr. einem Minderbedarf von 5 Kreuzern entsprechen würde.

Bei diesem Anlasse sei auch erwähnt, dass, wie diess erst unlängst von dem berühmten Eisenbahn-Techniker Hofrath Baron Weber neuerdings betont wurde, es bei der Ueberschneidung eines Gebirgsrückens stets und in jeder Beziehung am vorthellhaftesten ist, so lange als möglich im Thale zu fahren und die

starke Steigung, auf welcher ein Gebirgsbetrieb stattfinden muss, möglichst zu localisiren und dabei bezüglich des Grades der Steigung so weit zu gehen, als es der erreichbare Nutzeffect der Locomotive gestattet, welche Grenze durch das Zahnrad-System nun glücklicherweise bedeutend weiter gerückt wurde.

Die naturgemäss nur geringe Geschwindigkeit auf der Zahnradstrecke fällt ebenfalls nicht in die Wagschale, da der gesammte Zeitverlust kaum eine Stunde beträgt und sei nur noch erwähnt, dass die vollkommenste Sicherheit des Betriebes auf Zahnrad-Bahnen, auch auf solchen von grösserer Steigung, durch den sich nunmehr schon seit Jahresfrist anstandslos abwickelnden Verkehr der Rigibahn über jeden Zweifel erhaben ist, und dass der Aufenthalt und die Unbequemlichkeit, welche die Zahnradstrecke verursachen würde, gewiss nicht grösser sein dürfte, als jene, welche z. B. das Donau-Traject der Alfd-Bahn verursacht.

Der Gefertigte glaubt somit die Ansicht aussprechen zu dürfen, in welcher ihn auch die Rücksprache mit mehreren bewährten Maschinen- und Betriebs-Technikern bestärkt hat, dass das Zahnrad-System, welches bis jetzt mehr als Spielzeug betrachtet und nur auf ganz locale Fälle angewendet wurde, berufen ist, in seiner Anwendung auf Gebirgs-Hauptbahnen, zum

mindesten auf solche, welche nur einen mittelgrossen Verkehr in Aussicht stellen und deren Bau mit Rücksicht hierauf und in Folge der Terrainschwierigkeiten allzugrosse Opfer erfordert, geradezu Epoche zu machen und seine schönsten Triumphe zu feiern, wie es denn auch gewiegte Fachmänner schon vor Jahren aussprachen, dass wesentliche Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nicht mehr von den Bau-Ingenieuren, sondern nur mehr von den Mechanikern zu erwarten seien.

Der Gefertigte erlaubt sich daher, hiermit die Anwendung des Zahnradsystems für den Bau der Munkács-Stryier-Bahn, mit besonderer Rücksicht auf die ausserordentlichen und fast unüberwindlichen Bauschwierigkeiten derselben, auf das wärmste zu empfehlen, da er die Aufgabe des gewissenhaften Ingenieurs, dem nicht darnach gelüftet, sich in Gestalt von riesigen Viaducten und Tunnels ebenso kostspielige wie zwecklose Monumente zu errichten, weniger darin erblickt, Schwierigkeiten zu besiegen, als ihnen auszuweichen.

Budapest, 2. Juni 1874.

(sig.) ALBERT SCHÖBER,
Ingenieur, Inspector der königl.-ungarischen
Staatsbahnen.

Schmalspurbahnen. III. An diese einleitenden Bemerkungen schliessen wir eine Betrachtung der schweizerischen Schmalspurbestrebungen und des Standes der bezüglichlichen Unternehmungen.

1. Zürich-Höngg. Dampfomnibus. (Corresp.)

Die Dampfomnibusbahn von Zürich nach Höngg soll nach dem Vorbilde der amerikanischen Strassenbahnen angelegt werden, in der Weise jedoch, dass die Beförderung durch Dampf vermittelt und die Spurweite 1 Meter gemacht wird. Bekanntlich sind die städtischen Strassenbahnen (tramways) in Nordamerika mit Pferden betrieben und haben normale Spurweite, und in ganz ähnlicher Weise sind in den letzten Jahren in vielen grösseren europäischen Städten Pferdebahnen entstanden, welche den Personenverkehr mit Vorstädten oder benachbarten Vergnügungsorten vermitteln, wie in Berlin, Hamburg, Stuttgart,

Dresden, Leipzig, Hannover, Frankfurt a./M., Wien, Brünn, Pest, Ofen, Paris, Lissabon, Genf, Freiburg, London, Glasgow etc. Um indessen den Betrieb dieser Gattung von Bahnen einfacher, billiger und zugleich wirksamer einzurichten, werden in neuester Zeit vielfach solche Pferdebahnen mit Dampfkraft betrieben, indem man sich sogenannter Locomotivwagen, Dampfzuges oder Dampf-Omnibusse bedient. Der Dampf-Tramway ist ebenfalls amerikanischen Ursprungs; in den Strassen von Rio de Janeiro fährt man schon seit Jahren mit Dampf, und diese Innovation ist neulich auch nach Portugal eingewandert, woselbst in Lissabon ein sehr befriedigender Anfang gemacht wurde. London experimentirt zur Zeit mit der Einführung der Dampfzuges; im grössten Stadium der Entwicklung befinden sich dieselben aber in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, so dass man bereits in New-York und Brooklyn, Jersey-City, Boston und Chicago den Dampfzuges in den belebtesten Stadttheilen antrifft. Nach

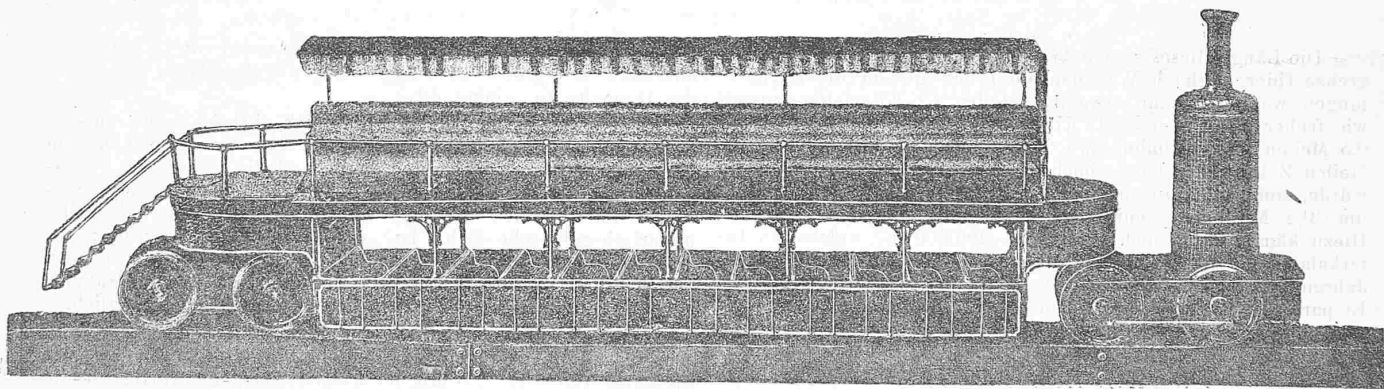


Fig. 23.

bezüglichlichen Beobachtungen, welche im Rayon der soeben genannten Städte mit diesem neuen Verkehrsmittel gemacht wurden, betragen die Betriebskosten — bei gleicher Leistung — nur circa 50 % derjenigen der Pferdebahn, und es gewährt der Dampfbetrieb übrigens noch folgende namhafte Vortheile: Die Strassen werden weniger verunreinigt; der Dampfzuges erfordert weniger Raum, weil compacter gebaut und die Deichsel mit den Pferden wegfällt; es können stärkere Steigungen und ebenso so kleine Krümmungen wie mit dem Pferdewagen befahren werden; die Betriebssicherheit aber mit dem Dampfzuges ist eine viel grössere, indem der Führer die Maschine reversiren und somit das Fahrzeug rasch zum Anhalten bringen kann.

Die projectirte Dampf-Omnibusbahn von Zürich nach Höngg, via Unterstrass, Wipkingen und Waid, für welche die Herren Gebrüder Brunner & Cie. in Winterthur beim h. Bundesrathe ein Concessionsgesuch eingereicht haben, schlägt nun insofern in die Kategorie der städtischen Strassenbahnen, als die Linie ihren Ausgang beim Obmannamt nehmen soll, von wo sie sich eventuell bis ins Seefeld verlängern würde, oder auch einen zweckmässigen Anschluss an die der schweiz. Gesellschaft für

Localbahnen concedirte, ebenfalls 1 Meter-spurige Neumünster-Forch-Grüningen-Bahn finden dürfte. Vom Obmannamt weg zieht sich das projectirte Geleise der oberen Terrasse des Hirschengrabs entlang, sodann hinter der Neumühle bis zu den ersten Haltstellen in Unterstrass. Theilweise der Röhelstrasse folgend, würde die Haltestelle Wipkingen erreicht; hier zieht sich die Bahn dem südlichen Abhange des Käferberges entlang und gewinnt schliesslich die Endstationen Waid, alte Trotte und Höngg. Die Maximalsteigung, welche vor der Waid auf eine Länge von 900 Meter vorkommt, beträgt 34 ‰; als Maximal-Radien sind 50 Meter angenommen.

Der Dampfomnibus, welcher für diese Bahn in Aussicht genommen ist, unterscheidet sich mit Bezug auf Construction, Fassungsraum und Zugkraft sehr vorthellhaft vor dem amerikanischen Car. Nach den Plänen des Hrn. A. Brunner, Ingenieur im technischen Inspectorate für die schweiz. Eisenbahnen, würde der Wagen in zwei Etagen gebaut, und könnte unten 60, oben 40 Personen aufnehmen. Dadurch ferner, dass das eine Wagende in einem Zapfen auf der Maschine aufruhrt, wird das Adhäsionsvermögen derselben vermehrt, ohne dass deshalb — wie in Amerika — Wagen und Maschine ein untheilbares Ganzes