Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 17

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: 04.07.2025

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. III. ZÜRICH, den 29. October 1875. No. 17.

„**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 1 Fr.

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.

Etranger: 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 numéro 1 Fr.

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: — Beschreibung der schweizerischen Nationalbahn. — Rapport Mensuel Nr. 33 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St-Gothard au 31 août 1875. — Betriebseröffnungen schweizerischer Eisenbahnen in den Jahren 1869-1875. — Denkmal Eschers v. d. Linth. — Die zweite Sitzung der Delegirten-Commission des schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereines. — Concurrenzpläne für das Bernische Kunstmuseum. — Kleinere Mittheilungen. — Unfälle. — Inhalt von Nr. 145 des Iron. — Inhalt von Nr. 44 der Wiener Verkehrszeitung. — Eisenpreise. Beilage: Die Concurrenzpläne für das neue Schulhaus in Hottingen bei Zürich. (Schluss). — Bundesrathsverhandlungen.

BESCHREIBUNG
der schweizerischen Nationalbahn.

(Correspondenz).

Section: Winterthur-Singen-Kreuzlingen. — Die Nationalbahn verdankt ihr Entstehen hauptsächlich dem Bestreben der Stadt Winterthur, eine von den alten Gesellschaften unabhängige Volksbahn für den Verkehr zwischen Ost- und Westschweiz zu schaffen, und die Linie: Winterthur-Singen-Kreuzlingen bildet den Stamm eines Eisenbahnnetzes, dessen Fortsetzung von Winterthur nach Zofingen und Lyss gleichfalls durch den gewaltigen Druck gegen alte Eisenbahnmonopole in Aargau und in Bern gesichert ist.

Die seit 17. Juli d. J. eröffnete Linie mit einer Baulänge von 74 Kilometer (Anschlussbahnhöfe ungerechnet) theilt sich in bautechnischer Beziehung in zwei Strecken:

Die 1. Strecke von Winterthur in nördlicher Richtung nach Singen, 44 Kilometer lang, ist der technisch interessantere Theil.

Die Maximalsteigung ist 13‰, der kleinste Radius 300 Meter.

Der Thurviaduct, die Entwicklung der Linie auf dem hochgelegenen rechten Thurufer bei Ossingen und durch das Lohrenthal auf die Wasserscheide bei Gysenhard, dann der Rheinübergang zwischen Hemmishofen und Stein, sind die schwierigen Partieen.

Die Bahn hat an manchen Stellen den Character einer Gebirgsbahn.

Vermehrt wurden die technischen Schwierigkeiten noch durch rein zufällige Momente wie z. B. durch nothwendige Rücksichtnahme auf die grössere oder geringere Subvention einzelner Cantone und Gemeinden, durch die erzwungene Einschaltung von Stationen, ferner durch die grossen Forderungen mancher Gemeinden betreffs Lage der Stationen und Objecte, lauter Einflüsse, die der technische Kritiker bei Begehung der Strecke unschwer von den rein technischen Motiven zu sondern wissen wird.

Die II. Strecke von Eztweilen in östlicher Richtung, längs dem Rhein und Untersee nach Kreuzlingen und Constanz (30 Kilometer Bahnlänge) bietet wenig technische Schwierigkeit, und nur an den beiden Endpunkten Etzweilen und Constanz kommen kurze Strecken von 12‰ Steigung in Folge der gegebenen Bahnhofeinmündungen vor.

Der Minimalradius ist 300 Meter.

Diese Theilstrecke bildet ein wichtiges Glied für eine durchgehende Bahn auf schweiz. Gebiete von Constanz bis Basel am linken Rheinufer und es ist bei Anlage der Station Etzweilen hierauf vorzüglich Bedacht genommen worden.

I. Das Tracé und die Arbeiten der Strecke: Winterthur-Singen.

Die Ausfahrt aus dem Bahnhofe Winterthur (Meereshöhe 441) ist gegenwärtig noch im Bau, und verkehren die Züge derzeit noch auf dem Geleise der Romanshorner linie (Steigung 10‰) bis vor die Station Oberwinterthur, wo provisorisch eine Weiche in das currente Geleise der Nordostbahn eingelegt ist.

Die Verlegung der bestehenden Einmündung lässt sich nur im Zusammenhange mit der ganzen Bahnhoferweiterung besprechen und sei einem nächsten Artikel vorbehalten.

Von der Station Oberwinterthur aus (Meereshöhe 460 Meter) geht das Tracé im Niveau über die Frauenfelder Strasse in nördlicher Richtung, fällt sodann mit 9‰ gegen Reutlingen und wendet sich nordwestlich gegen die Station Seuzach. (Meereshöhe 458 Meter).

Von da führt die Linie am Oesberg vorbei mit 2‰ und 12‰ Steigung bis auf 470 Meter Höhe, und fällt dann mit 12‰ gegen die nahe bei einander liegenden Stationen Dynhard (469 Meter) und Dorlikon-Altikon (449 Meter.)

Zwischen Seuzach und Ossingen war ursprünglich nur eine anstatt zweier ausgeführter Stationen in einer Entfernung von 4,2 Kilometern von Seuzach projectirt.

Damit war jedoch Dynhard nicht zufrieden, und es wusste seine Haltestelle durch den Bundesrath durchzusetzen, obwohl die Entfernung von Station Dynhard bis Dorlikon-Altikon nur 1,8 Kilometer, von letzterer bis Ossingen aber 7,6 Kilometer beträgt.

Beide Stationen liegen im Gefäll 3‰ und 2,5‰; auf der in 12‰ Gefäll liegenden Strecke Dynhard-Dorlikon hat ein 10 Meter hoher Damm auf Moorgrund einige Schwierigkeiten verursacht, da bei successiver Belastung des Terrains sich seitliche Aufblähungen des Untergrundes bei starker Setzung des Dammes zeigten. Ein Deckeldurchlass von 1 Meter Lichtweite wurde zerstört und es mussten zur Wasserableitung Sickerungen und eine bergmännische Entwässerung durch Stollen ausgeführt werden.

Weiter bei Eschlikon wird die Strasse nach Dynhard über einen 5½ Meter tiefen Einschnitt mittelst einer 19 Meter langen eisernen Strassenbrücke auf eisernen Mittel-Jochen übergeführt.

Von Dorlikon gegen Gütikhausen bis Dätweil fällt die Bahn mit 12‰ längs der linken Lehne des Thurthales und über die Serpentinen des Flusses hinweg, zeigt sich fast senkrecht zum Beschauer die imposante Thurbrücke (406 Meter Meereshöhe).

Der unmittelbar vorhergehende 11 Meter hohe Damm von 119,800 Cubikmeter wurde theils aus dem Dätweiler Einschnitt mittelst Maschinenbetrieb, theils aus seitlichen Materialgruben hergestellt.

Der 332.5 Meter lange Thurviaduct überschreitet das Thal in nordöstlicher Richtung in einer Höhe von 45 Meter über der Thursohle. Die Wahl des Thurüberganges wurde hauptsächlich von vorwiegend technischen Rücksichten bestimmt. Die Uebersetzung der Wasserscheide bei Gysenhard (Meereshöhe 468 Meter, 62 Meter über der Nivellette der Thurbrücke) machte eine bedeutende Entwicklung der Linie von der Brücke an erforderlich, daher konnte die 600 Meter weiter flussabwärts gelegene Stelle bei der Tiefenau nicht als Thurübergang benützt werden, weil die Verkürzung der Linie um 500 Meter eine Erhöhung des Dammes bei Dätweil um 6.5 Meter oder eine