Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 18

PDF erstellt am: **03.06.2024**

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

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 5. November 1875. No. 18.

„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. (Fortsetzung). — Die Concurrenzpläne für ein Kunstmuseum in Bern. — Zum Actiengesetz. — Literatur. — Bundesrathsverhandlungen. — Kleinere Mittheilungen. — Unfälle. — Inhalt von Nr. 146 des Iron. — Inhalt von Nr. 45 der Wiener Verkehrszeitung. — Stellenvermittlung. — Anzeigen. —

BESCHREIBUNG
der schweizerischen Nationalbahn.

(Correspondenz.—Fortsetzung.)

Von der Thurbrücke aus beginnt die grosse Entwicklung der Linie am rechten Ufer der Thur mit 13⁰/₀₀ nach der Station Ossingen. Die Bahn übersetzt hiebei den Mühlbach mit einem gewölbten Object von 3 Meter Weite und 60 Meter Länge.

Dieses lange Object ist entsprechend der Krümmung des Baches in einem Bogen von 90 Meter Radius als Ziegelgewölbe mit 1, 2 und 3 Ziegelstärken und mit stumpf an einander stossenden Tonnen ausgeführt.

Die Strasse zwischen Andelfingen-Ossingen wird übersetzt mit einem offenen Durchlass, wie die meisten kleinen offenen Objecte der Linie aus unregelmässigem Cyclopenmauerwerk hergestellt.

Von der Station Ossingen aus, welche in 2,5⁰/₀₀ Steigung liegt, steigt die Bahn in östlicher Richtung 11½—12½ und 12⁰/₀₀, übersetzt die Strasse von Ossingen nach Stammheim im Niveau und gelangt in den grossen Lohrenthaleinschnitt (12 Meter tief und 1 Kilometer lang), 117,800 Cubicmeter haltend.

Auf eine kurze Strecke geht hier das Tracé auf thurgauisches Gebiet über und kreuzt unter dem sehr spitzen Winkel von 37⁰ die Frauenfeld-Schaffhauser Strasse, für welche eine 44 Meter lange und 5,4 Meter breite Fachwerkbrücke auf eisernen Gitterpfeilern ruhend, erstellt wurde. Von dieser Brücke an, auf eine Länge von 150 Meter wurde der Einschnitt englisch betrieben, theils wegen der Beschaffenheit des Materials, theils wegen Offenerhaltung der Strassencommunication vor beendigtem Strassenbrückenbau, endlich wegen leichterem Abzug des Wassers vom oberen Theile des Einschnittes.

Auf einer Höhe von 468 Meter wird die Wasserscheide erreicht; nach einer Horizontalen von 100 Meter Länge fällt die Linie mit 12⁰/₀₀ nach Waltalingen und nimmt wieder nördliche Richtung, geht horizontal nach Ober- und Unterstammheim und übersetzt den Knotenpunkt der Strassen von Waltalingen und Guntalingen nach Stammheim im Niveau am Anfang der Station Stammheim (435 Meter Meereshöhe).

Mit geringen Erdarbeiten und ziemlich parallel zur Strasse Stammheim-Stein, theils horizontal, theils mit 5⁰/₀₀ Steigung, umgeht das Tracé den Stammheimer-Berg, übergeht aus dem Canton Zürich in den Canton Thurgau, nach der Hauptstation Etzweilen (440 Meter Meereshöhe.)

Diese ist Abzweig- und Rangirstation für die beiden Bahnarme nach Singen und nach Constanz, eventuell auch nach Schaffhausen und mit Locomotiv- und Wagen-Remisen, Wasserstation, und Drehscheibe versehen. Der sumpfige Untergrund machte bedeutende Entwässerungsanlagen nothwendig, und die Fundirung der Hochbauten ziemlich schwierig und kostspielig. Die Feststellung der weiteren Strecke Etzweilen-Rheinbrücke-Singen erfolgte unter grossen Schwierigkeiten. Zunächst war vom technischen Standpunkte aus ein sehr günstiges Tracé ausgearbeitet worden, welches den Rheinübergang in die Richtung auf Hemmishofen und einer Station nördlich vom Dorfe Hemmishofen bedingte.

Dagegen stritt nun eine Klausel, welche die Stadtgemeinde Stein ihrer Actienbetheiligung beigefügt hatte und die dahin geht, dass die Station Hemmishofen zwischen diesem Orte und Stein placirt und von Stein aus eben so gut solle benützt werden können, wie die linksufrige Station Stein bei Burg, und es wurde hieran auch dann noch festgehalten als die Bahngesellschaft erklärte, dass die Verkehrstaxen von Station Stein nach Singen zu Gunsten der Stadt Stein nicht höher berechnet werden sollen als von Hemmishofen gegen Singen. Die Folge dieser durch eine namhafte Actienbetheiligung unterstützten Ansprüche war die Ausführung des gegenwärtigen Rheinüberganges. Dagegen wurde ein weitergehendes Begehren, den Rheinübergang und damit die Abzweigstation nach Singen in unmittelbarer Nähe von Stein zu legen, mit Rücksicht auf die Concurrenzfähigkeit mit aller Entschiedenheit abgewiesen.

Die Linie fällt von Etzweilen aus mit 12⁰/₀₀, durchschneidet die Gemeinden Wagenhausen und Rheinklingen und übersetzt den Rhein (Cantonsgrenze Thurgau-Schaffhausen) mit einer eisernen Fachwerksbrücke auf eisernen Pfeilern in einer Höhe von 29,5 Meter über der Rheinsohle.

Die Rheinbrücke (Schwellenhöhe 422,3 Meter) mit ihren 4 Oeffnungen, hat eine Gesammtstützweite von 254,2 Meter = 57,1 + 2 × 70 + 57,1 Meter, und ruht auf 2 Landpfeilern und 3 schmiedeisernen Mittelpfeilern auf Quaderunterbau. Die Höhendifferenz zwischen Schwellenhöhe und dem Auflagquader der Mittelpfeiler beträgt 22,5 Meter, wovon 15,2 Meter auf die schmiedeisernen Pfeiler entfallen. Die beiden Landpfeiler sind in ähnlicher Weise wie die der Thurbrücke construirt und auf Beton fundirt, und es erforderte insbesondere der rechte Landpfeiler wegen schlechtem Baugrunde eine tiefe Fundirung. Die Sohle des Betons liegt 27 Meter unter der Schwellenhöhe und es dienen Cementröhren und Sickerungen zur Entwässerung der Fundamentsohle, des Terrains und der Anschüttung. Die Betonschichte des linken Landpfeilers ist 5,2 Meter, die des rechten 8,8 Meter dick. Das Mauerwerk des linken Landpfeilers ist rückwärts treppenförmig, das des rechten hingegen ohne Absatz aufgeführt und beide Landpfeiler sind mit Flügeln und dazwischen befindliches Trockenmauerwerk versehen.

Bei 4,5 Meter Trägerentfernung ist die Breite 6,5 Meter unter dem Auflagergesimse. Die Construction zur Unterstützung der Flügel durch Eisenträger wiederholt sich hier wie bei der Thurbrücke. Verschieden von der Thurbrücke sind die Strompfeiler und die Eisenconstruction der Rheinbrücke. Die Strompfeiler sind an den beiden Schmalseiten halbkreisförmig abgerundet, verjüngen sich nach oben mit 1/20 Anzug, und tragen kräftige Gesimse. Die obere Fläche des Mittelpfeilers liegt 1,5 Meter über der Hochwasserlinie.

Der erste Mittelpfeiler wurde vom linken Rheinufer aus mittelst eines Materialtransportgerüstes in der Brückenaxe, die beiden andern Mittelpfeiler hingegen vom rechten Ufer aus mit Zuhilfenahme einer schiefen Ebene und eines niedrigen, von der Brückenaxe stromaufwärts gelegenen Arbeitsgerüstes betrieben. Behufs Fundirung der Mittelpfeiler wurden Spundwände und