Objekttyp: **TableOfContent**

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

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

Heft 10

PDF erstellt am: **02.06.2024**

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 10. September 1875. No. 10.

„**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 50 cts.

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 50 centimes.

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: Die Bergbahn von Rorschach nach Heiden. System Rigi. — Belastungsproben der Rheinbrücke in Basel. — Rapport mensuel Nr. 32. — La compagnie de la Suisse Occidentale. — Gesellschaft ehemaliger Studirender des Eidg. Polytechnikums in Zürich. — Kleinere Mittheilungen. — Eisenpreise. — Recettes. —

Beilagen: Tafel, Situation und Längenprofil der Bergbahn Rorschach-Heiden. —

Text: Rapport mensuel Nr. 32. —

Die Bergbahn von Rorschach nach Heiden.

(System Rigi.)

(Mit einer Tafel als Beilage.)

Heiden, als Kurort und Sitz einer blühenden Industrie gleich vortheilhaft bekannt, hatte mit dem wichtigen Hafenplatz Rorschach längst eine directe Verbindung angestrebt. Als die Vorstudien über einen Strassenbau auf unerwartete Schwierigkeiten stiessen, fasste allmälig der Gedanke Wurzel, ob nicht durch Anlage einer gewöhnlichen Eisenbahn mit Steigung bis zu 3 % das gleiche Ziel viel besser erreicht werden könnte.

Im Spätjahr 1871 wurde in Heiden ein Eisenbahncomité ernannt. Dasselbe zog die angrenzenden Gemeinden der Cantone Appenzell und St. Gallen in's Interesse und trat vereint mit Abgeordneten von Rorschach, Rorschacherberg und Lutzenberg mit der „süddeutschen Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen" in Unterhandlung. Diese Gesellschaft besorgte im Sommer 1872 die Aufnahmen für das Tracé Rorschach-Heiden. Die Pläne und Berechnungen ergaben, dass eine Bahn nach gewönlichem System nur unter Anwendung sehr langgestreckter Entwicklungen mit Spitzkehren * den Berg herauf gebaut werden könne, dass die Bahnlänge circa 16 Kilometer und das daherige Anlagecapital circa Fr. 2,800,000 betrage, an welches die interessirten Gemeinden eine halbe Million à fond perdu zu leisten und überdies die Landentschädigung zu übernehmen haben. — Das waren ungünstige Berichte! — Die Unmöglichkeit der Verzinsung eines solch' bedeutenden Anlagecapitals lag auf der Hand. Nachdem das Initiativcomité von Heiden diese Ueberzeugung gewonnen und gleichzeitig den Erfolg der Rigibahn sowohl in technischer, als financieller Beziehung wahrgenommen hatte, entschloss es sich für den Bau einer Bahn nach dem System Rigi mit Beibehaltung einer möglichst directen Linie von Rorschach nach Heiden. Das Comité trat sodann mit der „Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen" in Verbindung, deren technische Delegirte die Erbauer der Rigibahn sind. Es kam ein Vertrag zu Stande, nach welchem diese Gesellschaft die fertige Erstellung einer Zahnschienenbahn von Rorschach bis Heiden sammt Lieferung des Betriebsmaterials um die Summe von Fr. 2,200,000 — fest übernahm. In richtiger Erkenntniss der grossen Wichtigkeit, welche eine Bergbahn für Heiden, Rorschach und Umgebung haben wird, sicherten diese wackern Gemeinden die Ausführung des Werkes durch Uebernahme von Fr. 500,000 — in Actien zweiten Ranges. Die letztern haben erst dann auf einen Zins Anspruch, nachdem die Betriebskosten gedeckt, die Obligationen mit 5 % und die Actien I. Ranges mit 6 % verzinst sein werden. Die Lieferung des Restes des Anlagecapitals übernahm mit der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen eine Basler Finanzgesellschaft. Aus derselben und den interessirten Gemeinden wurde der Verwaltungsrath der Rorschach-Heiden-Bergbahngesellschaft gewählt.

Die Ausführung des Baues geschah unter der Leitung der technischen Delegirten der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen. Bauleitender Ingenieur war Herr Otto Drossel. Dabei wirkten mit: die Herren Oberingenieur Lindner, Ingenieur Bächli, v. Steiger und Fürsprech Abt, — Controlingenieur der Bahngesellschaft war Herr Ingenieur Eugster von St. Gallen.

Die Bahnlänge beträgt 5,5 Kilometer, die zu ersteigende relative Höhe 383,5 Meter, die Maximalsteigung 9 % mit Radien von 240 Meter. Diese technischen Verhältnisse ermöglichen einen Betrieb durch Locomotiven mit liegendem Kessel, welche, drei an der Zahl, nach dem neu patentirten System Riggenbach und Zschokke in der Maschinenwerkstätte der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen zu Aarau gebaut wurden. Die Fahrzeit von Rorschach (Bergbahnstation) bis Heiden und vice versa beträgt 30 Minuten, oder 10 Kilometer per Zeitstunde. Dabei können per Zug mit 2 bis 3 Wagen bis 150 Personen befördert werden. Die Personenzüge enthalten Wagen mit II. und III. Klasse. Die Güterzüge sollen namentlich die reiche Ausbeute der berühmten Sandsteinbrüche am Rorschacherberg billig und bequem zu Thal fördern. Die Bahn wird Sommer und Winter betrieben werden und ist bestrebt, den Bedürfnissen der Landesgegend und dem Fremdenverkehr gleich gute Dienste zu leisten.

Zufolge Vereinbarung mit den Vereinigten Schweizerbahnen steht die neue Bahn mit dem Bahnhof und der Hafenstation Rorschach in directer Verbindung.

* Die projectirte Thalbahnlinie ist in dem beigegebenen Situationsplänchen punktirt, die ausgeführte Bergbahnlinie dagegen schwarz voll eingetragen.

* * *

Das

Uebernahms-Protocoll der Brücke der Verbindungsbahn über den Rhein bei Basel.

Der Art. 8 des Vertrages vom 22. Januar 1872 mit den Herren Schneider & Co. in Creusot über Erstellung des eisernen Oberbaues der Rheinbrücke an der Verbindungsbahn bei Basel, schreibt vor:

Belastungsproben des Oberbaues.

Die Eisenconstruction ist für eine zufällige Belastung der Eisenbahnbrücke von 5,28 Tonnen pro laufenden Meter berechnet, und 0,42 Tonnen pro laufenden Meter des Fussteges.

Nachdem die Brücke versetzt und vollständig beendigt ist, wird die Centralbahn folgende Belastungsproben vornehmen:

1. Eine Belastung mit 6 Güterlocomotiven, Classe C der Centralbahn, auf die grössere Oeffnung zuerst in ruhender Stellung; hernach werden die 6 Locomotiven an einander gekuppelt, mit einer Fahrgeschwindigkeit von 20 Kilom. per Stunde über die Brücke gefahren.
2. Eine Belastung mit 3 Güterlocomotiven, Classe C der Centralbahn, mit einer Fahrgeschwindigkeit von 40 Kil. per Stunde über die Brücke gefahren.

Bei diesen Belastungsproben darf die grösste Einbiegung 35 Millimeter und die bleibende Einsenkung $^1/_{4000}$ der Spannweite nicht übersteigen.