

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 8/9 (1878)  
**Heft:** 13

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**INHALT.** — Necrologie. M. Jäger, Architecte, de Brugg (Argovie). — Ausflug des zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereins ins Tössthal und an die Seedammbaute in Rapperswil, den 1. September 1878. Zweite Hälfte der Excursion: Seedamm in Rapperswil. Mit vier Clichés. — Dampfmaschinen mit Kurbelbewegung, von Hll. G e b r. S u l z e r in Winterthur. Mit drei Clichés. — Verbesserte Regulirfülllöfen, von A. G i e s k e r. Mit einem Cliché. — Kleine Mittheilungen: Sprengversuche auf der Putilow'schen Bahn (bei Petersburg). — Etat des travaux du grand tunnel du Gothard au 31 août 1878. — Die schmiedeeiserne Dachstuhl-Construction über den grossen Börsensaal in Zürich. Erwiderung auf die Berichtigung des Herrn M. Probst. — Submissionsanzeiger. — Chronik: Eidgenossenschaft, Cantone, Eisenbahnen. — Eisenpreise in England, mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz in Winterthur. — Verschiedene Preise des Metallmarktes loco London. — Stellenvermittlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich.

**TECHNISCHE BEILAGE.** — Le nouveau bâtiment des écoles des filles à Vevey (Vaud). Maasstab 1:250.



**M. JÄGER, Architecte, de Brugg (Argovie),**

élève de l'Ecole polytechnique de Zurich et de l'Ecole des beaux-arts de Paris, vient demourir subitement à l'âge de 40 ans. Il avait dirigé les travaux de la section Suisse à l'Exposition de 1867. Resté à Paris, il avait construit, pendant le siège, les nombreux baraquements d'ambulance du jardin du Luxembourg, bombardés par les Allemands et détruits par l'explosion d'une poudrière à la fin de la Commune. Ses travaux spéciaux sur les hôpitaux en bois le firent appeler par le gouvernement général de l'Algérie pour étudier l'installation d'établissements analogues qu'il jugea inapplicables sous le climat de cette colonie africaine. M. Jäger a eu, dans les dernières années l'idée originale de construire des maisons à Francfort avec des entrepreneurs, des ouvriers, et des matériaux importés de France, et il a réussi à obtenir un économie de 8% sur les prix germaniques.

A l'Exposition de 1878, M. Jäger a non-seulement présidé aux travaux de la section suisse, où l'on admire ses belles salles de dentelles et d'horlogerie; il a aussi construit le portique de la section française des beaux-arts, en utilisant avec une grande hardiesse les belles faïences de l'Alsacien Deck pour couvrir d'importantes surfaces murales. M. Jäger allait être nommé, dit-on, chevalier de la Légion d'honneur. Il venait de se marier. Il meurt dans toute la force de la jeunesse et du talent, et laisse de nombreux amis en France, en Suisse et en Allemagne; il collaborait à des journaux artistiques dans ces trois pays, où il comptait déjà d'assez nombreux élèves.

G. d. A.

\* \* \*

**AUSFLUG**

**des zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereins  
ins Tössthal \*)**

**und an die Seedammbaute in Rapperswil,**

*den 1. September 1878.*

**Zweite Hälfte der Excursion: Seedamm in Rapperswil.**

Ueber diese, unter Führung des Herrn Ingenieur Schöndolzer besichtigte Baute, stehen genauere Notizen zu Gebot, welche von allgemeinem Interesse sein dürften und daher hier folgen.

Den meisten Lesern ist die alte hölzerne Rappersweiler Brücke bekannt, eine der umfangreichsten wenn auch einfachsten Holzconstructions der Schweiz.

Wir lesen in Escher's Handbuch für Reisende in der Schweiz, dass diese Brücke, welche jetzt zum Abbruch kommen wird, in den Jahren 1818—1820 neu erbaut wurde. Von Rap-

\*) Anmerkung. — In Folge Verhinderung des betreffenden Correspondenten kann die Besprechung des ersten Theiles der Excursion erst in einer der nächsten Nummern folgen.

persweil bis zur Landzunge in Hurden hat dieselbe eine Länge von 1440 m, eine Breite von 3,6 m; sie ruht auf 180 dreifachen eichenen Pfeilern, erforderte 21 000 m<sup>3</sup> Eichen- und 3 000 m<sup>3</sup> Tannenholz, 3 000 Stück 6 cm dicke Bretter und 1000 Stück 2 bis 4 1/2 schwere eiserne Bolzen und Schrauben; dieselbe kostete an Arbeitslohn 32 700 Franken.

Die ältere Brücke, an deren Stelle dieses Bauwerk getreten war, stammte aus dem Jahre 1358, wie folgende Notiz aus einer alten Chronik zeigt:

„Mithin nach eingeholten vil Meistern Rath nächsten Tag nach St. Johanns Baptist Tag 1358 fieng Herzog Rudolf von Oesterreich der Eltist Sohn Albert, so wegen Vortrefflichkeit seines Verstandes der Weise, Leibs Schwachheit aber der Lahme genannt, eine Bruk an zu bauen von Rapperswil über den See gen Hurden, daran seind 188 Joch, 564 Bäum und 569 Studen, also zusammen 1316 Stuk Eichis Holz ohne die fast unzählbar tannenen Bretter und ist lang 4732 Schuh, welche nach aller Verständiger Urtheil ein königlich-würdiges Werk ist der Oesterreichischen Fürsten und Herzogen, wodurch der Pass und Markt trefflich geöffnnet, die Stadt scheinbar und ruhmhafter worden.“

Auch jene neuere Brücke genügte den veränderten Verhältnissen nicht mehr und es konnte ihr Ersatz durch eine solidere Construction nur eine Frage der Zeit sein. Zahlreich waren die Unfälle, welche auf dieser schmalen geländerlosen Brücke begegneten.

Seit Jahrzehnten beschäftigten sich daher die Betheiligten mit der Angelegenheit des Umbaus der Brücke respective deren Ersetzung durch einen Damm, wofür ja der schöne Damm über den Luganer See bei Melide schon längst ein nachahmenswerthes Beispiel bot. Von den entgegenstehenden Schwierigkeiten waren jedoch namentlich zwei bis auf die neueste Zeit zu mächtig, so dass die Unternehmung unterblieb. Es waren dies einerseits die finanziellen Schwierigkeiten, welche um so fühlbarer geworden waren, seit mit der Bundesverfassung vom Jahre 1848 die Möglichkeit des Bezuges eines Brückengeldes dahin gehalten war, andererseits die Befürchtung der Anwohner am Obersee und in der Linthebene, dass durch den Damm trotz anzubringender Durchlässe der Seespiegel erhöht werde.

Letztere Befürchtung wurde sogar durch sogenannte technische Gutachten in schwer zu begreifender Weise genährt und wurde dabei die Theorie aufgestellt, dass von den Durchflussprofilen nur jener Theil für den Wasserabfluss nutzbar sei, welcher höher liege als die Limmatsohle beim Seerauslauf unter der Münsterbrücke in Zürich. Es ist sogar jetzt noch fraglich, ob es dem mannhaften Auftreten unseres Collegen Herrn Linthingenieur Legler vollständig gelungen sei, diese falsche Befürchtung aus den Köpfen der Bevölkerung zu beseitigen.

Betreffend die finanziellen Schwierigkeiten, brachten die Jahre des Eisenbahnfiebers eine Erleichterung, indem der Rappersweiler Damm als erstes Stück einer durchgehenden Linie von Rapperswil über Rothenthurm und Schwyz zum dortigen Anschluss an die Gotthardbahn, auch für weitere Kreise eisenbahnpolitisches Interesse erhielt und so Geldmittel oder Credit verfügbar wurde, die dem Unternehmen in einfacherer Form versagt worden wären.

Bei dem schnellen Zusammenbrechen jener weitgehenden Projecte wäre aber auch jetzt dieser erste Anfang noch unvollendet liegen geblieben, wenn nicht die Thatkraft der Stadt Rapperswil die Sache zu einem guten Ende geführt hätte.

Wie sehr sich diese bewährt hat, geht wohl aus folgenden Zahlen hervor:

Die Baukosten der Strecke Rapperswil-Pfäffikon betragen	Fr. 1 150 000
Die Expropriation	„ 63 000
Die Kosten für Vorarbeiten der Zürichsee-Gotthardbahn	„ 173 000
Verschiedenes	„ 14 000
Also die Gesamtkosten rund	Fr. 1 400 000