

**Zeitschrift:** Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich  
**Herausgeber:** Antiquarische Gesellschaft in Zürich  
**Band:** 52 (1983-1985)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Er baute die Rheinfallbahn : hinterlassene Aufzeichnungen 1855/56  
**Autor:** Meyer, Rolf A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-378960>

### **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:** 04.12.2025

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

# Er baute die Rheinfallbahn

Hinterlassene Aufzeichnungen 1855/56

ZÜRICH 1983



Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich  
(Kantonaler Verein für Geschichte und Altertumskunde)

Band 52, Heft 1  
(147. Neujahrsblatt)

Zürich 1983  
Satz und Druck: Buchdruckerei Schulthess AG

# Erinnerung an die Schweiz

Reisetagebuch des Oberingenieurs Carl Ruland aus München, der in den Jahren 1855/56 die Oberaufsicht beim Bau der Rheinfallbahn (Schaffhausen–Winterthur) inne hatte.

## Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen . . . . .	5
Einleitung . . . . .	7
<i>Erster Teil</i>	
<i>Reisetagebuch</i> . . . . .	9
Freiburg i/Br. . . . .	10
Basel . . . . .	17
Reise von Basel nach Schaffhausen . . . . .	20
<i>Die Verkehrsanstalten in der Schweiz</i> . . . . .	23
a. Eilwägen . . . . .	23
b. Telegraphen . . . . .	24
c. Strassen . . . . .	25
d. Eisenbahnen . . . . .	27
Zürich . . . . .	33
Rigi . . . . .	47
Reise: Schaffhausen – Zürich – Aarau – Olten – Solothurn – Bern – Schaffhausen . .	60
Beschreibung einer Papierfabrik . . . . .	63
<i>Zweiter Teil</i>	
<i>Bericht über die Projektierung und den Bau der Rheinfallbahn</i> . . . . .	71



## Vorbemerkungen

Die Antiquarische Gesellschaft in Zürich freut sich, dank der Bemühungen von Rolf A. Meyer, zahlreiche Briefe und einen Bericht des Oberingenieurs Carl Ruland über eine Schweizerreise und den Bau der Rheinfallbahn Winterthur–Schaffhausen veröffentlichen zu können. Diese Eisenbahnlinie schloß Schaffhausen an die schweizerische West-Ost-Strecke an. Die am 25. August 1853 gegründete «Rheinfallbahn-Gesellschaft» fusionierte am 9. November 1856 mit der «Nordostbahn-Gesellschaft», so daß bei der Betriebsaufnahme am 15. April 1857 diese Linie schon Teil eines großen und starken Unternehmens war.

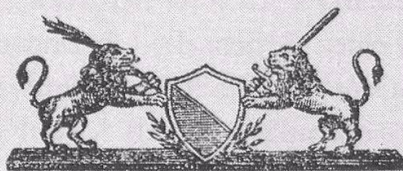
Bei der Edition wurde die oft innerhalb weniger Zeilen widersprüchliche Rechtschreibung beibehalten, und dies gilt auch für die Satzzeichen, Maße und Ortsnamen. Auch die Reihenfolge der Daten entspricht der etwas widersprüchlichen Abfolge in den Briefbogen. Mit Ausnahme der Bilder auf den Seiten 6, 36 und 69 wurden die von Ruland selbst gezeichneten, vor allem technischen Abbildungen aufgenommen, während auf die Landschaftsbilder verzichtet wurde. Der Text ist ungekürzt.

Die Veröffentlichung möge dazu beitragen, das Verständnis für technische Leistungen der Vergangenheit weiter zu fördern.

Zürich, November 1982

Boris Schneider



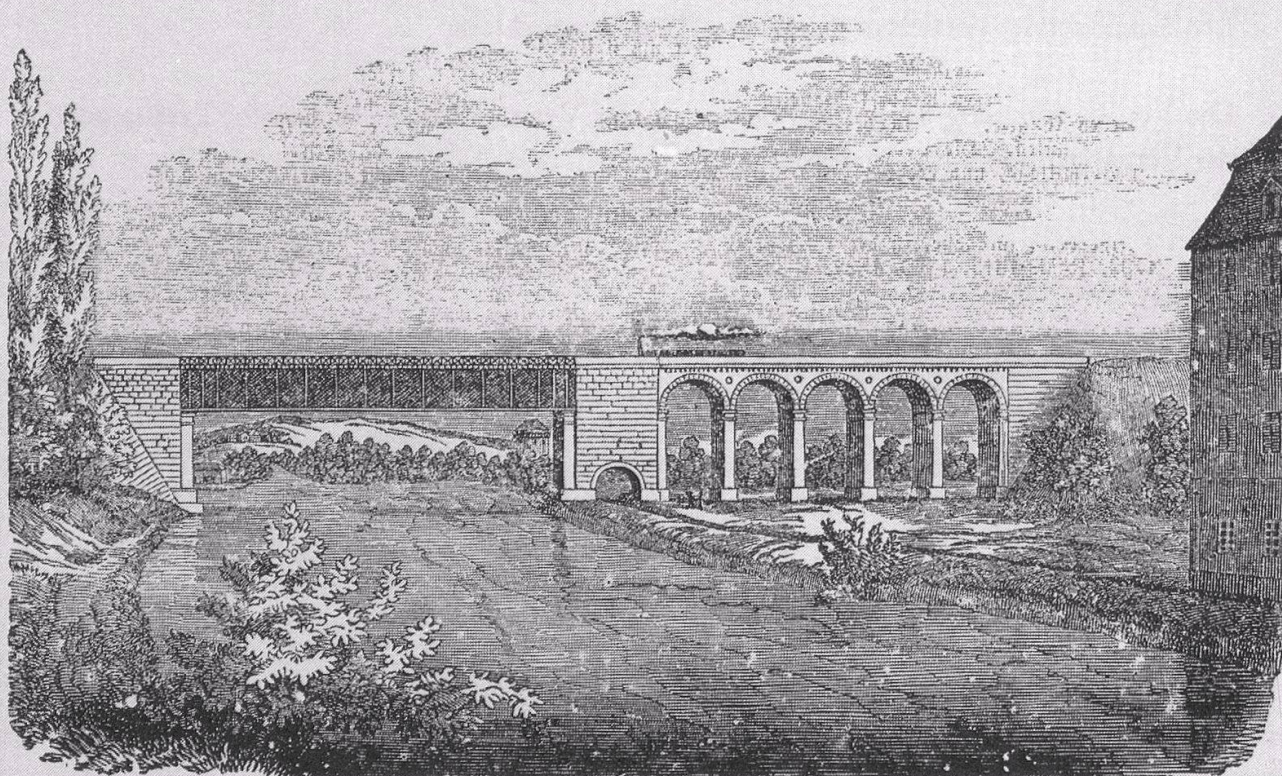


# Züricher-Kalender

nebst Monatskalenderchen

auf das Jahr

## 1855.



—••••• Die Eisenbahnbrücke zu Wipkingen. •••••—

Gedruckt und zu haben bei David Bürkli.



# Einleitung

Im Jahre 1977 wurde mir durch Vermittlung eines hier ansässigen Antiquars ein in Halbleder gebundenes Manuskript zum Kauf angeboten. Da mir das Werk mit dem goldgeprägten Titel «Erinnerung an die Schweiz» bedeutungsvoll schien, entschloß ich mich sofort zum Erwerb. Einen früheren Besitzer konnte ich leider nicht ermitteln, was mir eventuell Hinweise auf weitere Aufzeichnungen des selben Autors hätte geben können.

Die unpaginierten 95 beschriebenen Blätter müssen zusammen mit einigen leeren Seiten auf Veranlassung des Verfassers gebunden worden sein. Das Papier ist von verschiedener Qualität – zum Teil wurden Briefbogen mit Städtedarstellungen in Stahlstich und Lithografie verwendet. Zwischen dem in Deutscher Handschrift mit Tinte geschriebenen Text sind Tusch- und Bleistiftskizzen eingefügt. Zusätzlich wurde das Werk mit eingeklebten Bleistiftzeichnungen, Aquarellen, Hotelvignetten und selbstgezeichneten kleinen Faltpanoramen verziert. Ebenfalls eingeklebt ist ein Grundriß im Maßstab 1 : 2500: «Tunnel über den Roethelbach bei Zürich».

Das vorliegende Manuskript gliedert sich deutlich in zwei Teile:

1. 60 Blätter Reisetagebuch und andere Aufzeichnungen, datiert zwischen dem 2. April 1855 und dem 11. Januar 1856 – sichtbar unterwegs geschrieben, was auch eine Textstelle vom 6. Januar 1855 belegt: «Die Bahn (Zürich-Baden) ist so gut unterhalten, daß wir auf der ganzen Strecke keine Stöße spürten und ganz bequem schreiben konnten.»
2. 35 Blätter, beidseitig in einer andern Handschrift (Reinschrift) beschrieben: Der Bericht über die Projektierung und Ausführung der Rheinfallbahn (undatiert).

\*

Der Name des Autors wird im Manuskript nirgend erwähnt; man erfährt lediglich, daß er die Oberleitung bei der Projektierung und dem Bau der Rheinfallbahn inne hat: «Unter meiner Oberleitung» (S. 32), und daß er den Titel eines Münchner Regierungsrates trägt\*. Man erfährt ferner, daß er mit seiner Familie vorübergehend in Schaffhausen lebt und daß ihn auf seiner Rigireise zwei Töchter namens Ida und Frieda begleiten. Einer seiner zwei Zürcher Aufenthalte im «Hotel Bauer» ist im «Tagblatt der Stadt Zürich», 1855 festgehalten unter den gemeldeten Gästen vom 24. Mai: «Ruland, Oberingenieur aus Schaffhausen».

Ein zweiter Hinweis auf den Namen des Autors liefert der Geschäftsbericht der Direktion der Rheinfallbahn\*\* vom 10. März 1856: «Oberingenieur Ruland leitet sämtliche

\* («... begrüßte mich als Regierungsrath und nun war des Sagens über bayrische Verhältnisse kein Ende ...» S. 3.)

\*\* Die am 19. März 1853 gegründete Aktiengesellschaft der Rheinfallbahn fusionierte schon am 4. November 1866 mit der Nordostbahn.



technischen Arbeiten beim Bau der Rheinfallbahn und steht zugleich der ersten Sektion (Baulos 1) vor.» – A. Steinegger schreibt 1934 in seiner «Entstehungsgeschichte des Schaffhauserischen Eisenbahnnetzes»: «Ursprünglich war Oberingenieur Hartmann (Erbauer der St. Gallen-Appenzellerbahn) für die Projektleitung der Rheinfallbahn vorgesehen; dieser erhielt aber keinen Urlaub. An seiner Stelle wurde eine deutsche Kraft, Oberingenieur Ruland, berufen.»

Nun fehlt noch der Vorname. Eine Schrift: «Vorbericht über die Fern-Bahn», Innsbruck, 1864, trägt den Verfassernamen: «Carl Ruland, königl. bayer. Regierungsrath und Ober-Ingenieur» (ZB Zürich, DW 3764). Daß dieser Carl Ruland mit dem Autor der vorliegenden Handschrift identisch ist, geht aus dem Sprachstil, dem eisenbahntechnischen Thema und aus dem Titel «königlich bayerischer Regierungsrath» mit ziemlicher Sicherheit hervor.

\*

Die vorliegenden «Erinnerungen an die Schweiz» des Münchner Ingenieurs Carl Ruland sind – mit Ausnahme des zweiten Teils – persönliche Aufzeichnungen für den privaten Gebrauch mit allen stilistischen und orthografischen Unzulänglichkeiten.

Die Reisebeschreibungen zeigen den Blickwinkel des Baufachmanns, aber auch einer recht kultivierten und politisch interessierten Persönlichkeit. Er beginnt mit einer Reise durchs Klettgau (Lenzkirch, Titisee) – dann durch das winterliche Höllental; immer mit Seitenblick auf die baulichen Besonderheiten der Straßen und deren Zustand. In Freiburg im Breisgau beschreibt er die Sehenswürdigkeiten und skizziert architektonische Details des Domes. Darauf befaßt er sich mit dem Bahnhof und mit der Geschichte der dortigen Bahn. Er besichtigt die unmittelbar vor dem Abschluß stehenden Bauarbeiten für die Änderung der Spurweite und die Errichtung einer Doppelspur. Darauf fährt er mit der badischen Bahn, die während des Umbaus in Betrieb bleibt, nach Basel mit fachkundigem Blick auf bahntechnische Details. In Basel gilt seine Aufmerksamkeit der eisernen Brücke über die Wiese bei Kleinbasel und einer Drahtseilfähre über den Rhein. Der Weg führt weiter über die neuerrichtete Eilwagenroute dem linken Rheinufer entlang über Rheinfelden, Stein, Laufenburg, Zurzach, Kaiserstuhl, Eglisau nach Schaffhausen (Beschreibung der Fähre über die Aare oberhalb Waldshut).

Hier ist eine Abhandlung eingeschoben: «Die Verkehrsanstalten in der Schweiz.» Dann folgt die Reise nach Zürich im Mai 1855 mit der Besichtigung der sich im Bau befindlichen Eisenbahnlinie nach Oerlikon.

Ein weiteres Kapitel gilt einer Rigireise; der Weg führt von Schaffhausen über Zürich, Horgen, Zug, Arth – der Rückweg über Wädgis und Luzern.

Die letzte Reise führt über Zürich, Baden, Olten, Solothurn nach Bern, eine Dienstreise, auf welcher er mit manchen bekannten Persönlichkeiten der Eisenbahn-Pionierzeit zusammentrifft.

Erster Teil

Reisetagebuch



*Freyburg, den 2<sup>ten</sup> April 1855*

Heute früh um 6 Uhr fuhr ich in Schaffhausen ab. Der Weg führte durch das schöne und stark bevölkerte Klettgau. Die Gegend war aber bis Stühlingen in Nebel gehüllt. Dasselbst wurde in der Mauthhalle angehalten, und ich zog vor, den Weg zu dem Städtchen, dessen einzige Straße an einen bedeutenden Hügel gelehnt ist, zu Fuß zurück zu legen. Die Lage des Ortes ist malerisch, aber die Gebäude und der ganze Zustand derselben erscheinen kümmerlich. Ein schönes Gasthaus, welches an der Wuttach-Ebene liegt, enthielt früher die Posthalterei. Nachdem sich aber der Besitzer bei der Revolution von 1849 arg compromittirt hatte, wurde die Post in ein höher gelegenes, ziemlich verfallenes Wirthshaus verlegt. Außer dem erwähnten Gasthaus «zum Hirschen» im Thalgrunde sah ich nur das Schulhaus, welches einen günstigeren Eindruck machte. Die Straße zog sich noch lange, sehr steil, bis zu einer Klosterkirche aufwärts. Von schönen Fernsichten wurde gesprochen, allein der Nebel ließ nur vermuthen. Die nächste Station war Bondorf mit einigen hübschen Häusern, dann kam Lenzkirch. Hier war ich überrascht in dem guten Posthofe den «Münchner Punsch» zu treffen, nebst vielen andern Zeitungen und Journalen, welche wahrscheinlich die Lektüren der Beamten, Gendarmen und Pfarrer der Umgegend bilden. Von Lenzkirch fuhren wir die steile Straße des Schwarzwaldes aufwärts mit sechs Pferden, welche genug zu ziehen hatten. Wir kamen an einen See von circa 4000'<sup>1</sup> Länge und 1500' Breite (Titisee 2598' bad. über dem Meere) welcher sehr liebliche Ufer hat, die ich leider wegen des Nebels nicht ganz übersehen konnte. Dieser See liegt auf einer Wasserscheide und von demselben abwärts war die Fahrt bis zum Höhlenthal<sup>2</sup> so kritisch, daß der Conducteur sämmtliche Passagiere zum Aussteigen bewog, weil das Umfallen des Wagens wahrscheinlich mehrmals zu befürchten war. In der ganzen Umgegend lag noch tiefer Schnee, der zu thauen begann und die Straße both theils Eisschollen, theils Schneelager dar, in welche tiefe Geleise eingeschnitten waren. Die Neigung betrug wenigstens 1 : 15 und es waren daher die Pferde, welche fast bei jedem Schritte ausglitschten, zu bedauern. Die Gegend erinnerte mich an den Harz bei Klausthal und an die Parthieen im Allgäu zwischen Staufen und Weiler. Nachdem die übelste Strecke überstanden war, begann eine neue Straßenanlage im Höhlenthal. Diese Straße, welche durch den ganzen Schwarzwald geführt werden soll, ist mit sehr mäßigen Steigungen und vollkommen kunstgerecht angelegt. Stützmauern von 60' bis 80' Höhe und unter diesen Abhänge von mehreren hundert Fuß Tiefe machen die Fahrt etwas schauerlich, obwohl die Straße ganz gefahrlos zu passiren ist, da die Steigungen gering und die Curven mit großen Radien versehen sind. Die Gegend ist äußerst romantisch und wild. Senkrechte Felsenwände, welche ich für Thonschiefer halte, bilden die rechte Seite, tiefe Abgründe die Linke. Die Brüstungen bestehen aus Bruchsteinmauerwerk<sup>3</sup> von unregelmäßigen Steinen und haben Lücken zum Abflusse des

<sup>1</sup> 1' = ein Fuß.

<sup>2</sup> Höhlenthal = Höllental.

<sup>3</sup> Bruchsteinmauerwerk s. Seite 81.



Wassers, für welchen auch durch Dohlen gesorgt ist. Die Gebäude im Schwarzwald sind größtentheils von Holz aufgeführt, jedoch mit Putz versehen. Schindeldächer sind noch vorherrschend, insbesondere in Lenzkirch, wo gestern fünf Häuser total niedergebrannt sind und das ganze Städtchen wegen der hölzernen Dächer in Gefahr war. In demselben ist eine neue im byzantinischen Style erbaute Kirche, welche, so weit es vom Eilwagen aus beurtheilt werden konnte, gute Verhältnisse hat, aber im Detail verunglückt erscheint.

Von der renomirten Tracht der Schwarzwald-Bewohner bekam ich wenig zu sehen. Die Männer unterscheiden sich nicht von denen des Schaffhauser Gebietes. Die Weiber haben so ziemlich die französische Mode in ihr National-Costüm eingreifen lassen. Die kurzen Röcke werden bis über die Knöchel verlängert. Dieselben sind durchaus grün und haben am untern Ende einen Saum von rothem oder schwarzem Tuch. Die Brust deckt eine Art von farbigem Chemiset und über derselben wird ein Spenzer von schwarzem Sammt getragen, dessen weite Puffärmel gewiß nicht der ursprünglichen Tracht angehören. Das eigentlich Nationale bildet der Kopfputz, nämlich zwey Zöpfe, welche mit Bändern umwickelt sind und dadurch scheinbar bis zum Boden herabreichen.

Von der Industrie der Schwarzwälder zeugen in Lenzkirch eine Reihe Stockuhren mit höchst geschmacklosen porzainen Zifferblättern, große geparkte Wagen mit Fässern für Salz, zierlich geschnittenes Kunstholz und große Magazine von Brettern, Dielen und Bauholz. Die reichen Wasserkräfte treiben Hammer-Werke und viele Sägmühlen. Erst in der Nähe von Freyburg kommen eigentliche Fabriken zum Vorschein.

Das Höhlenthal, welches am Titisee beginnt und am Himmelreich, etwa eine Stunde vor Freyburg, endet, ist in den Reisebeschreibungen als schauerlich wild beschrieben. Im ganzen hat dasselbe auch mich, wegen der colossalen und schöngeformten Felsen einen angenehmen Eindruck gemacht. Die interessanteste Partie bildet der Hirschensprung, wo hohe scharf hervorspringende Felsen der Straße gerade hinlänglichen Raum zum Durchpassiren gestatten.

Einen lieblichen Kontrast bildet das Himmelreich, nämlich der östliche Abhang des Thales. Während wenige Minuten vorher der Winter in seiner strengsten Weise sich darstellte, traten plötzlich schöne, grüne Wiesenmatten mit unzähligen Frühlingsblumen geziert, unseren Augen entgegen. Statt der schwarzen Tannenwälder auf den schroffen Felsengrathen sind Weinreben die Zierde der niedrigen abgerundeten Hügel. Statt der hölzernen Häuser treten palastähnliche Fabrikgebäude auf und statt der steilen unfahrbaren Strasse, führt eine schwach geneigte vorzügliche Chaussée, welche die Pferde wahrhaftig zum starken Trabe verlockte bis Freyburg, wo wir um halb fünf Uhr Abend eintrafen.



*d 3<sup>ten</sup> April 1855*

In Lenzkirch wurde mir der Gasthof «zum Engel» in Freyburg empfohlen wegen seiner Nähe beim Münster und der angenehmen Abendgesellschaft. Derselbe liegt aber in einer regen Gasse, während die Gasthäuser «Rheinischer Hof und Geist» am Münsterplatz selbst situirt sind und für einen Baubeamten jedenfalls deßhalb am meisten Werth haben, wenn sie auch weniger Confort darbieten sollten. Mit Verpflegung, Bedienung und Zeche war ich übrigens im Engel zufrieden und bezüglich der Abendgesellschaft, die aus alten Beamten, Professoren und Comis Voyageurs von verschiedenem Alter bestand, war ich auch froh wieder einmal mehrere Stunden reines Deutsch sprechen zu hören, wenn ich mich im Ganzen auch nur mittelmäßig unterhielt. Ich hatte die Absicht hier ganz als Schweizer aufzutreten und nur gezwungen am Gespräche Theil zu nehmen, aber leider hatte mich einer der reisenden Kaufleute schon früher in Lindau gesehen, kannte meine Verhältnisse, begrüßte mich als Regierungsrath und nun war des Sagens über bayrische Verhältnisse kein Ende und viele Fragen über Eisenbahndienst und das Lauern auf Äußerungen über mein Fürstenhaus sind mir von jeher zuwieder gewesen.

Der erste Schritt, den ich sogleich nach meiner Ankunft antrat, lenkte mich sogleich zum Münster und ich war ganz glücklich endlich einmal ein ganz vollendetes Meisterwerk altdeutscher Baukunst zu erblicken. Zweymal durch- und umwanderte ich den herrlichen Bau und heute Morgen zum drittenmale. Die Hauptzierde bildet der Thurm, dessen durchbrochene Pyramide der ganzen Stadt ein majestätisches Ansehen gibt. Ein zweytes altes, im Äußern gut erhaltenes Gebäude ist das Kaufhaus, dem Seitenportale des Münsters gegenüber.

Die protestantische Kirche stund früher bei dem ehemaligen Kloster Thannenbach und wurde in der neuesten Zeit mit vielen Kosten und Anstrengungen von da vier Stunden Wegs weit bis Freyburg transferiert. Sie ist im edlen byzantinischen Styl erbaut. Ich fürchte daß der neue Baumeister hie und da, besonders in den Friesverzierungen nicht die edle Einfachheit des Urstyls treu bewahrt hat. Besonders gut gefiel mir der Thurm.

Ein neues Gebäude im Basilica-Styl ist die Sängersalle am Exercierplatz. Ich halte dasselbe für verunglückt sowohl in der Anordnung wie im Detail.

Die Stadt, welche früher mit Ringmauern und Graben umgeben war, von denen keine Spur mehr zu sehen ist, macht durch ihre Sauberkeit einen äußerst angenehmen Eindruck. Die Gebäude sind nicht hoch, imposante Paläste fehlen ganz, sind auch unnötig, weil der Münster überall, wie sich's gehört, hervorragt und so ganz entsprechend dargestellt ist, wie die Ehre dem Herrn dem Menschen das Bedürfnis und die Bequemlichkeit gebührt. Durch alle Hauptstraßen fließt helles Wasser, was die Reinlichkeit unge-



mein befördern hilft. Dasselbe hat theilweise ein Bett aus drey Steinplatten, theilweise ist nur am Trottoir eine Steinplatte, während die Sohle und die Seiten-Böschung an der Straße gepflastert sind.

Die schönen Anlagen und Weinberge, in welche die ehemaligen Befestigungswerke eingeschlossen sind, haben mich lebhaft bedauern lassen daß Nürnberg und Augsburg noch nicht als feste Plätze aufgegeben sind. Wie würden sich diese Städte verschönern, wenn die unnützen Mauern und Gruben dem Publikum zur Ermittlung bequemen Verkehrs und zur Erzielung fruchtbarer Gärten und öffentlicher Anlagen überlassen würden!

So einen freundlichen Eindruck die Stadt auf mich machte, ebenso angenehm wurde ich durch das Benehmen der Bewohner überrascht. Die öffentlichen Diener «Gendarmen und Postleute» grüßten mich allenthalber auch viele Bürger und wiesen mich aufs Artigste zurecht, wenn ich Fragen an sie stellte. Ebenso die Studenten. Das Zuvorkommen der Handelsleute ist wirklich zu empfehlen. Da wird nichts angerühmt oder aufgedrungen, sondern man wird bestens und nach fixen Preisen bedient.

Unmittelbar an der Stadt erhebt sich der Schloßberg, von welchem man eine entzückende Aussicht über die Stadt selbst, das Kaiserstuhl-Gebirge, die Vogesen und den Schwarzwald genießt.

Mit den angenehmsten Gefühlen verließ ich die liebliche Stadt in welche wiederzukehren mein sehnlichster Wunsch ist.

O Deutschland wie bist du schön! –

*d 3ten April 1855*

Der Bau dieses herrlichen Denkmals Deutscher Baukunst begann (nach Schreiben) zwischen 1122 und 1152. Die Vollendung fand unter Conrad 1. Grafen von Freyburg statt. Der Münster ist aus rothem Sandstein aufgeführt, in der Form eines Kreuzes. Der Thurm erhebt sich an der Abendseite in gleicher Breite mit dem Mittelschiffe, an welches er sich anschließt; seine drey übrigen Seiten sind frey. Der Haupteingang geht durch den Thurm dessen Höhe 356 Pariser Fuß = 396,228' bay. mißt. Ich fand den Deutschen Styl mit geringer Ausnahme harmonisch durchgeführt, nur schien es mir als wären die Spitzbogen des Hauptportals im Thurm etwas gedrückt und anfänglich eine Hinneigung zum byzantinischen Baustyl bemerklich. Dies bemerkte ich auch an einem Eingang im rechten Seitenschiff (südlich) wo offenbar das romanische Element vorwaltet. Überdieß ist in der Mitte außen an der Nordseite ein Vorbau, welcher ganz das Modell zu einer romanischen Kirche bildet und mit welchem, nach meiner Ansicht das



Werk begonnen wurde. Dieß findet sich auch bestätigt in Guhls und Caspars «Denkmäler der Kunst».

Im Innern überraschten mich die Bestrebungen der Neuzeit, welche ein Musterwerk von Holzschnitzarbeit Deutscher Architektur genannt zu werden verdienen. Die Restauration der Chorstühle ist höchst lobenswert. Ein Mädchenkopf in derselben gehört an Lieblichkeit und Anmuth zum Ideal und dürfte wohl die schöne Büste im Chorstuhl des Ulmer-Münsters übertreffen. Für den Erzbischoff ist ein gleichfalls geschmackvoller und dem Baustyl der Kirche entsprechender Sitz hergestellt.

Die Grabmäler sprachen mich nicht besonders an. Das Gemälde des Hochaltars von Hans Baldung genannt «Grien» war wegen der Fasten bedeckt, dagegen erfreuten mich die Glasgemälde an sämtlichen Fenstern.

Der Renaissance-Styl hat gegen Süden ein imposantes Portal hervorgebracht u. drey Säulen, welche gegen Westen frey stehen. Die Arbeit und Architektur sind rühmenswert und thun nach meiner Überzeugung dem ursprünglichen Style der Kirche keinen Eintrag. Im Gegentheil derselbe herrscht durch seine Majestät gerade um so kräftiger vor. –

Über den Thurm äußern sich die obenerwähnten «Denkmäler» in folgender Weise: Dieser Thurm, der eigentliche Grund der Berühmtheit des Freyburger-Münsters und zugleich in der That neben dem Thurm von Strassburg das vollendetste Beispiel gothischer Thurm-Architektur, ist der Mitte der Faccade in der Art vorgelegt daß der untere, in einem großen Bogen sich öffnende Theil desselben die, ebenso in architektonischer, als statuarischer Hinsicht ansprechende Vorhalle des Tempels ausmacht. Die Skulpturen, welche hier in reicher Fülle und in tieferen inneren Zusammenhänge angebracht sind, gehören ohne Zweifel mit zu den vortrefflichsten Werken mittelalterlicher Bildnerei in Deutschland. Dieser untere Theil des Thurmes ist bis zum Beginn der Architektur in einfacher und mehr massenhafter Weise ausgeführt und es möchte für seine, sowie für des Langhauses Erbauung, die im Äußern desselben befindliche Jahreszahl 1270 maßgebend erscheinen. Die obere Hälfte ist dagegen bei einem unverhältnißmäßig größeren Reichthum von Formen und Constructionsweisen, ohne allen Zweifel einer späteren Zeit zuzuschreiben. Sie nimmt von der ersten Gallerie, die Form eines Achteckes an, dem zunächst noch an vier Seiten eine Art dreyseitige und etwas über das Quadrat vorspringende Strebepfeilmuster vorgelegt sind, das sich indeß in weiterer Höhe von diesen loslöst und kühn und schlank – nur durch acht Fensterpfeiler gebildet, emporstrebt und sodann – ohne Zwischenlegung einer Decke – unmittelbar in die luftige achtseitige Pyramide übergeht, die von allen bekannten Bauten dieser Art die schönsten und vollendetsten Verhältnisse zeigt, wo ihr andererseits auch in Hinsicht der kühnen Construction kaum ein anderes Beispiel an die Seite gesetzt werden darf.



d 3<sup>ten</sup> April 1855

Wohl hatte ich schon vor neun Jahren, als die Beschreibung des ersten Theiles der badischen Bahn erschien vor den Ingenieuren und Architekten dieses Landes Respekt, allein nicht konnte ich mir vorstellen, daß in der Praxis alles so schön durchgeführt wird, wie es das Papier uns vormalt. Der Freyburger Bahnhof ist wahrhaftig der schönste, den ich bisher gesehen. Nicht allein in Beziehung auf Bau sondern insbesondere wegen der musterhaft reinlichen Unterhaltung. Derselbe ist ziemlich von der Stadt entfernt und liegt auf ebenem Grunde. Dieß hat wohl die bedeutende Ausdehnung desselben erleichtert. Das Baumaterial besteht aus rothem Sandstein und die Ausführung geschah ganz nach den Plänen, welche die badische Regierung veröffentlicht hat. Die Reinlichkeit in den Wartsälen, den Büreaus, dem Perron, den Spuren und auf der ganzen Bahnhofebene übertrifft fast noch diejenige, welche in den württembergischen Bahnhöfen herrscht. Der Bahnamts-Inspector Stimm, ein Ingenieur vom Fach, ist Vorstand des vereinigten Bahn- und Postamtes. In Baden ist es nämlich üblich Bautechniker oder Postbeamte als Amtsvorstände je nach der Wichtigkeit des Platzes und der Betriebs-Eigenthümlichkeiten zu nennen. Hier in Freyburg hatte gewiß nur ein Techniker die schwere Aufgabe der Fortführung des Bahnbetriebes während der Auswechslung des ganzen Geleises und Abänderung der Spurweite lösen können<sup>4</sup>. Das Werk ist jedoch, ohne merkbare Störungen gelungen. *Eine* Spur ist auf der ganzen badischen Bahn umgelegt, die zweite wird in wenigen Wochen vollendet.

Aber nicht allein die technischen Verhältnisse sind es, welche den Bahnhof in Freyburg auszeichnen. Die Lage desselben ist auch reizend.

Die Aussichten in die Rheinniederung, den Kaiserstuhl, die Vogesen und nach dem Schwarzwald geben dem Auge abwechselnd liebliche Bilder.

Auf der ganzen Fahrt bis Basel begleiten diese Gebirgsansichten in den verschiedenartigsten malerischen Abwechslungen den Reisenden. Der Bau der Bahn war von Mühlheim an bis Kleinbasel äußerst schwierig. Die Unterlage mußte einem steilen Abhang des rechten Rheinufers abgewonnen werden. Großartige Fluß-Correctionen mußten unternommen, ungeheure Felsenmassen weggesprengt, drey bedeutende Tunnels durchbohrt und die Bahn mehrmals durch Ortschaften, ja sogar mittelst eines Viadukts über die Häuser weggeführt werden. Der erste und dritte Tunnel sind mit Backsteinen ausgewölbt und scheinen ganz trocken, der mittlere hat ein Gewölbe von Haustein, dem Ansehen nach aus Jurakalk und schwitzt merklich.

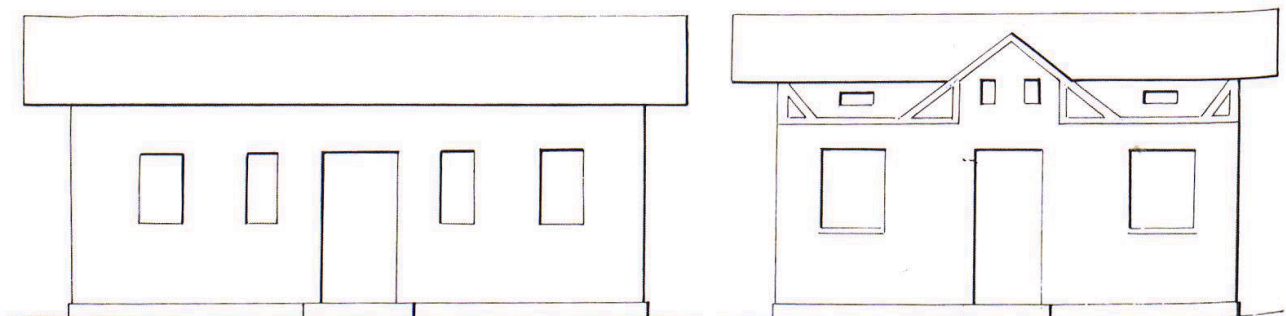
<sup>4</sup> Umnagelung der Großherzoglich-Badischen Staatseisenbahn von Breitspur auf Normalspur.

Die Erdarbeiten sind auf lange Strecken noch nicht vollendet, ja manchmal sind die Einschnittböschungen fast steil und es wird einem unheimlich, wegen des beständigen Pfeifens der Locomotive und des öftern Haltens der Züge, welches wegen Wegräumen von Erdmassen, Hinausschaffen von Trollwägen und Sicherheit der Arbeiter statt finden muß.

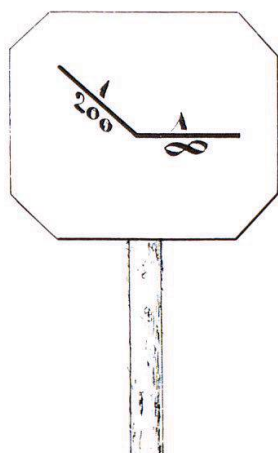
In Haltingen sind ganze Lagermagazine, in Kleinbasel ein ungewöhnlich grosser Bahnhof in welchem bisher in Provisorien aus Bretterwänden, der Bahnbetrieb besorgt wird.

Der neue Oberbau der badischen Bahnen besteht aus 0,4' hohen Vignoles-Schienen, welche mit gewundenen Nägel auf den Schwellen befestigt werden. Dieselben sollen sich sehr gut bewähren. Die Laschenbolzen haben 0,6' Durchmesser und es werden die Löcher für dieselben absichtlich erst dann in die Schienen gebohrt, wenn diese schon gelegt sind, da von der Ansicht ausgegangen wird, daß eine möglichst innige Verbindung zwischen Schiene und Lasche hervorgebracht werden soll, um die Tragkraft auf das maximum zu erhöhen und um jede wirkliche Bewegung der Bolzen zu vermeiden. In den Laschen selbst ist dagegen für die Dilatation ein Spielraum gelassen. Die Temperatur-Öffnung zwischen den Schienenstößen beträgt 2 Linien. Die Schwellen sind größtentheils von weichem Holze und mit Kupfer-Vitriol imprägnirt. Nach Äußerungen des Herrn Inspectors Stimm haben sich die mit Quecksilber gebeizten eichenen Schwellen des früheren Oberbaus, beim Umlegen, nach circa 16 Jahren, noch recht gut erhalten gezeigt.

Von Freyburg bis Rheinweiler sind die Stationsgebäude noch sämmtlich in dem reichen Styl ausgeführt, welcher die badischen Bahnhofsbauten charakterisiert. Von da an aber bis Basel herrscht eine Einfachheit, welche der Lagerplatz-Architektur auf den Stationen und Haltestellen zwischen Augsburg und Schwabmünchen entspricht. Ebenso einfach sind auch die Neigungstafeln, welche bloß aus einer weißen Tafel mit der Zeichnung des Winkels an einer rauhen berindeten Stange bestehen.







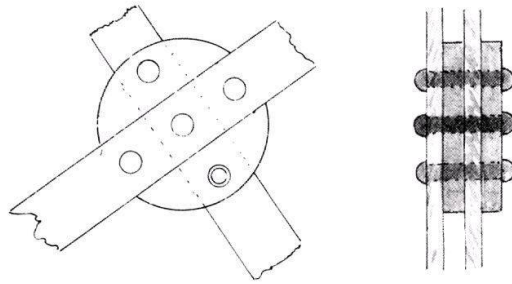
Ein genaues Studium dieser Bahn würde sowohl wegen der erwähnten großartigen Bahnbauten, welche außerordentliche Terrainhindernisse zu überwinden hatte, als auch wegen der bedeutenden Wasserbauten für den Ingenieur höchst lehrreich seyn.

*D. 4<sup>ten</sup> April 1855*

Gestern Nachmittag um zwey Uhr traff ich in Basel ein und stieg im Gasthof «zum wilden Mann» ab. Sogleich nach meiner Ankunft übergab mir der Wirth seine Adresse mit einem kleinen Stadtplan, welcher hinreichte, mich zu orientieren. Den größten Theil des Tages widmete ich der Besichtigung der eisernen Brücke über die Wiesent<sup>5</sup> bei Kleinbasel. Dieselbe hat 144' Spannweite, 154' Gesamtlänge, 3 Wölbungen von 11' Höhe, wurde von Benkgießer in Pforzheim hergestellt und hat an Eisen inclus. Aufstellen 85 000 Gulden gekostet. Es trifft per laufenden Fuß 552 fs. Der Preis des Schmiedeiseins war 19 f der Schrauben 30 fs. des Gußeisens 11 fs. der laufende Fuß wiegt 28½ Zen. (Zentner). Die Zeichnung der Construction wurde mir von dem Monteur Rülfinger versprochen. Die Gitter haben nach der ganzen Länge der Brücke gleiche Dimensionen. Am obern und am untern Ende sind die Gitter mit breiten Blechwänden eingefast und zwey Blechstreifen verstärken dieselben in gleichen Abständen. Für die Fahrbahn sind Querbleche in Abständen von circa 6' angebracht, welche an Seitenbacken der Gitter befestigt sind. Am unteren Theile der Gitter befinden sich schiefe Windruthen aus Eisenstangen, welche sich in einem massiven gußeisernen Ring vereinigen und daselbst angezogen werden können. Das zweckmäßigste am ganzen Werk schien mir die Verriethung der Gitterstäbe an denjenigen Stellen, wo sich dieselben kreuzen. Es sind nämlich zwischen den Stäben und an der Außenseite runde Platten von Schmiedeisen angebracht, welche die Befestigung durch fünf Niete möglich machten.

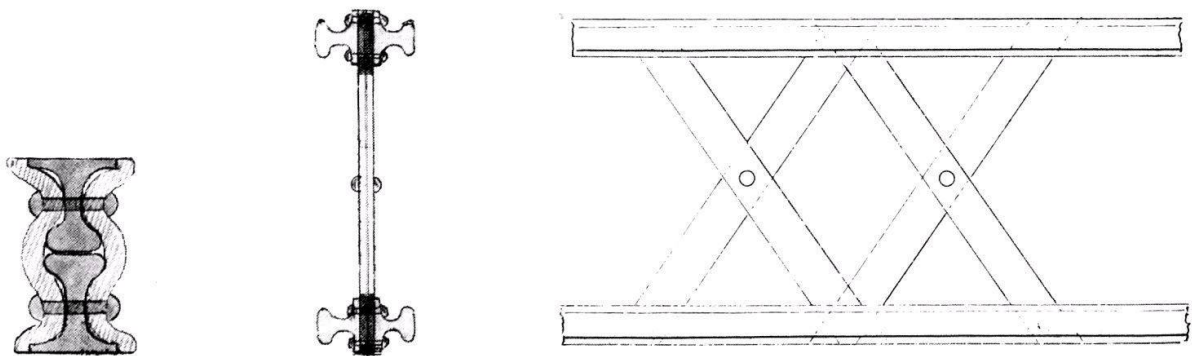
<sup>5</sup> Wiese.





Die Wiesent selbst ist so weit ich sehen konnte, durch Bühnen und Parallelbauten in ein ganz normales Bett gezwungen. Die Bauten bestehen aus Faschinade und sind Theils mit Bruchsteinen, theils mit Klaubstücken gepflastert. Das stark strömende Wasser ist durch Sinkfaschinen, welche mit Steinen ausgelegt sind, an vielen Stellen gebrochen, mit eben so glücklichem Erfolge, wie dieß in der Kirchnach bei Rudenshofen gelang.

In der Nähe des Bahnhofes von Kleinbasel sind mehrere Kanäle auf große Breite mit eisernen Stuhlschienen überbrückt. Bei 25' Luftweite sind Gitter angewandt, welche am untern und obern Ende mit Schienen eingefast sind. Bei 12' Luftweite sind 2 Vignoler Schienen mit ihren Köpfen aneinander gestoßen und sowohl an den Auflagen als auch in der Mitte von starken Bändern umfaßt.



Die Promenaden in Kleinbasel sind mit Baumgruppen und Gebüsch geziert, in welchen Laubholz und Nadelholz abwechseln. Dies erscheint mir sehr zweckmäßig, weil im Frühjahr, wenn die Grasplätze grün sind, das Laubholz aber noch keine Blätter hat, die Baskets durch das Immergrün des Nadelholzes ersetzt werden. Ich habe nachher in Basel die Anwendung von Nadelholz sowohl in Privat-Gärten als auch bei öffentlichen Anlagen recht glücklich gewählt gefunden.

Beim Rückweg fuhr ich mit einer Gondel, welche allerliebste ausgestattet ist, um den Preis von 5 Rappen über den Rhein. Die Fähre bewegt sich an einem Drahtseil, das über Rollen gespannt und an beiden Enden in massive Widerlager befestigt ist. Am Abend erfreute mich der Anblick des Holzgutes und die lebhafteste Bewegung in den Straßen.

Die Stadt hat wenig große Plätze und breite Straßen. Die Häuser sind größtentheils schmal und ringförmig gebaut. Die palastähnlichen Gebäude verlieren sich gegenüber den langen Straßen, welche gar kein hervorstechendes Bauwerk besitzen. Es zeigen sich überall deutlich die Spuren einer vormals befestigten Stadt. Der Verkehr in den Straßen ist aber großartig und die Straßen wogen von Menschen zu den Stunden, wo Seidenarbeiter in die Fabriken gehen oder aus denselben nach Hause eilen. Auch viele Equipagen und Droschken rollen hin und her. Die Droschkenführer sind artig und haben vortreffliche Wagen. In den meisten Straßen ist ein Kaufladen neben dem andern, viele sind schon nach deutscher Weise zierlich ausgestattet. Fast überall gibt es fast nur fixe Preise und häufig sind dieselben mit deutlicher Schrift an den Gegenständen bezeichnet. Das Einkaufen ist hier eine wahre Lust, wegen den geringen Preise und dem artigen Benehmen der hübschen Ladenjungfern, die größtentheils Badenserinnen sind. Die Nationaltracht ist förmlich verschwunden. Ich habe nur einzelne Bäuerinnen gesehen, welche noch lange Zöpfe mit Bändern trugen und selbst diese haben Kleider nach französischem Schnitte.

*d 4. April 1855*

Die Aussicht von der Rheinhöhe, nahe am Münster, ist wirklich erhehend. Links die Altstadt von Basel, rechts Klein-Basel, dazwischen der breite grüne Rhein, im Hintergrund die Brücke und die Höhen der Vogesen. Der ganze heutige Tag wurde der eisernen Eisenbahnbrücken und der Betriebs-Verhältnisse von der Bahn nach Liestal gewidmet. Nur ein kurzer Moment des Nachmittags gestattete mir noch ein großartiges schönes Bauwerk im deutschen Styl, den Münster, zu besichtigen. Abends im Speisesaal des Gasthofes hörte ich plötzlich «Münchner-Klänge» in meine Ohren tönen. Ich hatte mich nicht getäuscht, dieselben gehörten einer mir bekannten Dame, Frau von Knorr geborene Stubecis. Es war mir eine wahre Wonne wieder jemanden von der Heimat zu sehen und von dieser lieben Heimat plaudern zu können. Auch einen Schaffhauser-Bekannten traf ich: Herrn Moser<sup>6</sup> welcher mit einer seiner Töchter nach Paris reist und dort noch

<sup>6</sup> Joh. Hrch. Moser, 1805–1874: Uhrenindustrieller mit großem Vermögen. Erbaute in Neuhausen die Villa Charlottenfels. Leitete für Schaffhausen–Neuhausen den Aufschwung der Großindustrie und des Verkehrs in die Wege durch die Erbauung des «Moserdammes» (1863–1866). Initiant und Mitbegründer der Schweizer Waggonfabrik (1853) und der Dampfboot AG für Rhein und Bodensee. Großaktionär der Rheinfallbahn (HBLS).

Für den Bau der Rheinfallbahn war ursprünglich F. W. Hartmann als Oberingenieur vorgesehen, dieser war Oberingenieur der St. Gallen-Appenzellerbahn. Er erhielt aber keinen Urlaub. An seiner Stelle wurde Ruland berufen. A. Steinegger, 1934, meint, daß dies Heinrich Moser nicht genehm gewesen wäre; er habe längere Zeit die Einzahlung seiner gezeichneten Aktien aus Verärgerung verweigert. (Protokoll der Direktion der Rheinfallbahn 1, p. 128.)

In einem Brief an seinen Schwager Jean Moser schreibt er 1859 rückblickend: «... Diese Überzeugung, für welche ich noch keine Beweise hatte, verbunden mit der völligen Unfähigkeit unseres Sections-Ingenieurs Grebenau und Unthätigkeit des Ober Ingenieur Hartmann brachten mich fast zur Verzweiflung. Bey meinen Grundsätzen durfte ich nicht länger in der Direction bleiben ...»



am gleichen Tage eintreffen wird. Meine Reise, welche Morgen zum Hauensteintunnel und dann nach Olten, von dort über Aarau nach Baden und Zürich bestimmt war, wird plötzlich abgebrochen, da ich heute durch teleg. Depesche und amtliche Briefe nach Schaffhausen abberufen wurde. Ich werde daher Morgen schleunigst dahin zurückkehren. Das üble Wetter, welches den ganzen heutigen Tag währte, macht mir die Rückreise fast erwünscht. Leider sind aber auch die vielen Pläne, welche ich im Geiste als Folgen der lehrreichen Reise auf der Central-Bahn entworfen hatte, zu Wasser geworden. Der Mensch denkt und Gott lenkt!

*Den 6<sup>ten</sup> April 1855*

Es waren mir nur wenige Augenblicke gegönnt, dieses herrliche Gebäude, welches die Ansicht von Basel ungemein ziert, im Innern zu betrachten. Allein der kurze Umherblick hat hingereicht, mir die Erinnerung an denselben unvergeßlich zu machen.

Diese Kirche, welche früher die häßlichsten Ausschmückungen und Überladungen des Zopfstyles zu erleiden hatte, wurde von diesem technischen Ungezifer gänzlich befreit und, – Dank sey es den aufgeklärten Bewohnern der Stadt Basel, – dem Architekten Merian zur Zurückführung in den ursprünglichen Baustyl anvertraut. Diesem vortrefflichen Baumeister ist die Aufgabe auch vollkommen gelungen, und ich war so glücklich gerade in dem Moment in die Kirche zu kommen, wo dieselbe von allen Gerüsten befreit war und der Anblick des großartigen Baues in seiner vollen Reinheit genossen werden konnte. Das Hauptschiff hat zwey Säulenreihen mit romanischen Capitälern und Sockeln, jedoch Spitzbogen. Die Säulen der Chorgallerie, oben die zwey Langseiten haben romanische Säulen und Rundbogen. Der bunte, rötliche, gräuliche und graue Sandstein, aus welchem das Bauwerk ausgeführt ist, gibt demselben eine recht anmuthige Wirkung.

Die Erbauung des Münsters fand nach Schreiber unter Heinrich II. um 1010 statt. Auch Kugler nennt den Anfang des elften Jahrhunderts als Bauzeit desselben.

*Schaffhausen am 7<sup>ten</sup> April 1855*

Der moderne Baustyl in Basel entspricht den großartigen, jedoch gar zu einfachen Formen der Kaiserzeit. Facciaden, welche der des Museums gleichen, finden sich mehrere daselbst. Eine rühmliche Ausnahme macht nur das schon früher erwähnte Postgebäude.



Meine Rückreise fand am 5<sup>ten</sup> statt. Mit schwerem Herzen, weil mir die Gelegenheit geraubt war, viele schöne und lehrreiche Bauwerke zu sehen und zu studieren und ich aus Erfahrung weiß, wie selten sich wieder die Gelegenheit findet, das Versäumte einzuholen, betrat ich den Posthof. Schlag acht Uhr früh wurde in einem sehr bequemen Wagen abgefahren und mit dem Schlag acht Uhr fuhren wir Abends im hiesigen Posthofe ein. Erst seit dem Anfang des laufenden Monates ist die neue Eilwagenroute am linken Rheinufer eingeführt, und deshalb waren an allen Posthäusern, wo Pferde gewechselt wurden, förmliche Volksversammlungen, um sich an der neuen Erscheinung zu erfreuen. Diese Umspann-Stationen waren Rheinfelden, Stein, Laufenburg, Zurzach, Kaiserstuhl und Eglisau, woselbst der Rhein passirt wurde.

Ein sehr gebildeter und gut unterrichteter Conducateur verschaffte mir Gelegenheit mich auf der Fahrt ziemlich zu orientieren, indem er mich auf viele interessante Punkte aufmerksam machte, insbesondere auf die Salmen Hall, hart am Rhein im Canton Basel-Landschaft und die Salinen Rheinfelden und Mehlin im Canton Aargau.

Bei Augst fuhren wir zwischen einer Ausstellung römischer Alterthümer, welche zwey Gärten an den beiden Strassenseiten zieren durch. Der Conducateur ließ im Schritt fahren und ich konnte mehrere korinthische Säulen, ein großes Grabmahl und eine Cyclophen-Mauer unterscheiden. Es soll hier früher eine reiche Sammlung von ausgegrabenen Römerresten bestanden haben, jedoch verkauft worden seyn.

Augst soll an der Stelle erbaut seyn, wo früher im Lande der alten Rauraker durch L. Munatius Plancus die Stadt Augusta Rauracorum, welche Attila im 5<sup>ten</sup> Jahrhundert zerstört hat, errichtet war. Erdbeben soll auch zur Zerstörung beigetragen haben und nach der Aussage des Post-Conducateurs fand erst 1837 eine bedeutende Erdeinsenkung statt.

Die Stadt Rheinfelden hat enge und schmutzige Straßen und ist mit Mauern umgeben. Dasselbst führt eine sehr malerische Brücke über den Rhein. Zuerst vom linken Ufer aus, gedeckt über einen Arm desselben bis an einen großartigen Felsen, auf welchem ein massiver Thurm die Grenze zwischen Schweiz und Baden bezeichnet, dann über den Hauptstrom ungedeckt.

Auch bei Laufenburg, einer ebenfalls alten, aber mit pitoresken Plätzen versehenen Stadt, führt eine Brücke über den Rhein. Etwas weiter oberhalb, Waldshut gegenüber, mußte die Aar mittelst einer großen Fähre passirt werden. Die Vorrichtung besteht am linken Ufer aus einer gemauerten Kammer in welcher die Draht-Seilrolle befestigt und gut versichert ist; von da aus spannt sich das Seil über einen hohen hölzernen Bock und dann über den ganzen Fluß bis ans rechte Ufer, wo ein solider Haspel die Rolle auf-

nimmt. Nebst der Fähre für die Wagen besteht eine andere mit eigener Seilvorrichtung für Personentransport. Das ganze flößt durch seine solide Ausstattung Vertrauen bei der Überfahrt ein.

Die Straße war ausgezeichnet gut, so lange dieselbe durch die Cantone Basel, Zürich und Schaffhausen führte; dagegen ganz schlecht in den Cantonen Basellandschaft und Aargau. Steine so groß wie Kindsköpfe waren eingebettet; die Straße durch Kieshaufen und Schlammhaufen beengt und überhaupt in so herabgekommenen Zustand, daß sie mich lebhaft an mein Vaterland erinnerte.

Die Gegend erheiterte mich sehr; insbesondere zwischen Basel und Waldshut, indem das ganze südliche Relief des Schwarzwaldes das Auge begleitete. Auch die Rhein- und Aar- ufer, welche abwechselnd zum Vorschein kommen, bieten schöne Bilder dar.



# Die Verkehrsanstalten in der Schweiz

## *a. Eilwägen*

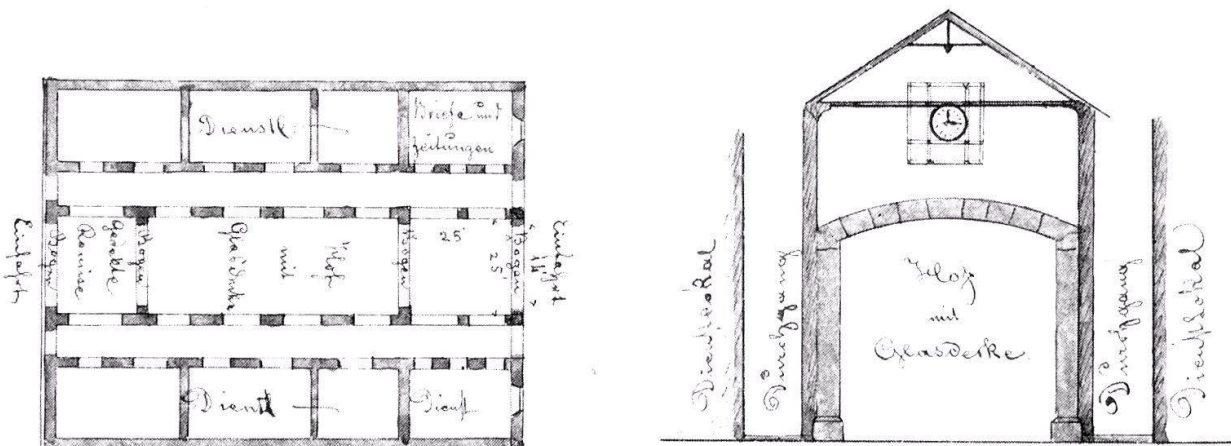
Nicht leicht kann es irgendwo einladender sein im Eilwagen zu fahren als in der Schweiz. Vortreffliche Straßen, bequeme Wagen, rasche Pferde und gebildete Conducteurs sind schon namhafte Vorzüge vor andern Ländern. Der wesentlichste Unterschied liegt eben in der Erleichterung des Verkehrs, welchen die vielen Anhaltstationen darbieten. Fast in jedem Dorfe, durch welches der Eilwagen fährt, befindet sich eine Briefsammlung und ist Gelegenheit zur Benützung des Eilwagens gegeben. Das Anhalten an diesen Zwischenstationen währt nur so lange, bis die Briefbeutel zwischen dem Conducteur und dem Postexpeditor ausgewechselt oder Passagiere ein- und ausgestiegen sind. Die Briefbeutel bestehen aus leinernen oder ledernen Säcken, auf welche der Name der Station patronirt ist. In denselben sind die Briefpakete und Fahrstücke versiegelt enthalten. Gewöhnlich steht der Postexpeditor schon auf der Straße, und es werden die Beutel während des Vorüberfahrens einander zugeworfen. Zwischen Schaffhausen und Winterthur befinden sich solche Haltestellen in Feuerthalen, Uhwiesen, Benken, Andelfingen, zugleich Umspann-Station, Henkart, Hüttlingen und Wülflingen, obwohl die ganze Strecke nur sechs Schweizerstunden oder acht bayrische Stunden lang ist. Das Einsteigen auf den Zwischenstationen muß vorher in der nächsten Umspannstation angezeigt werden, wenn es bestimmt stattfinden soll, außerdem kann natürlich die Aufnahme nur bedingt sein, d. h. wenn Platz vorhanden ist. Der Preis wird, wenn ein Beiwagen genommen werden muß, für die ganze Station, sonst aber nur für den wirklich zurückgelegten Weg bezahlt und beträgt z. B. zwischen Schaffhausen und Uhwiesen 50 Rappen, Benken 70 Rappen, Andelfingen 1½ ff. Die Briefmarken sind eingeführt.

Die Wagen sind allenthalben recht solid und bequem gebaut und gut gepolstert. In den Eilwägen zwischen Basel und Schaffhausen bewies ich meinen Reisegefährten die sanfte Bewegung dadurch, daß ich im Wagen eine kleine Landschaft ziemlich deutlich zeichnete und einige Zeilen leserlich schrieb, obwohl im scharfen Trabbe gefahren wurde. Das Viergespann wird stets vom Bock aus gelenkt. Die Pferde stehen schon bereit, wenn der Wagen ankommt und das Umspannen geschieht sehr schnell. Die Pferde haben häufig Brustgeschirre statt der Kumete, und immer ist das Lederwerk sauber geputzt. Die Pferde müssen gesund und kräftig sein, sonst können sie die kurzen Fahrzeiten nicht einhalten. Die Postillons sind gut gekleidet und im Fahren sehr geübt. [Zur genauen Einhaltung der Fahrzeit trägt viel bei daß die Postillons ihre Fahrtrinkgelder monatlich von den Hauptpostämtern erhalten und daher bei Bestimmung der Abzüge vorher wohl untersucht wird, ob die Versäumnis durch den Postillon, den Conducteur oder äußere Umstände verursacht wurde.] Dieselben sowohl als die Conducteurs sind recht artig.



Freundlichkeit und Zuvorkommenheit gegen Fremde sind aber besonders Eigenschaften, welche die Postbeamten der Schweiz auszeichnen. Unter den öffentlichen Postgebäuden, welche ich bisher sah, nimmt dasjenige in Basel den ersten Rang ein. Architekt Merian, welchem auch die Restauration des Münsters anvertraut ist, hat dasselbe erbaut. Die Raum-Eintheilung wird sowohl von den Postbediensteten als auch von den Passagieren belobt.

Der Mittelbau enthält die gedeckte Durchfahrt nebst den Eingängen, von welchen rechts und links die Thüren zu den Dienstlocalitäten in den Seitenflügeln führen. Der eigentliche Hof hat eine Glasdecke, während die Einfahrt und die Ausfahrt, welche letztere zugleich als Remise dient, überbaut sind.



#### b. Telegraphen

Mit diesen vortrefflichen Postanstalten ist das Institut der electro-magnetischen Telegraphen aufs engste verbunden. Kaum wird diese Erfindung der neuesten Zeit in einem Lande der Welt so nützlich ausgebeutet wie in der Schweiz. Nach einem Berichte der eidgenössischen Zeitung vom ... bestanden im Jahr 1854 90 Telegraphenstationen und es wurden 109 599 telegr. Depeschen befördert, während die Zahl derselben im Jahre 1853 nur 74 095 betrug. Die Einnahmen, welche anno 1853 sich auf 144 600 ffs beliefen sind 1854 auf 235 700 ff gestiegen. Die Ausgaben betrugen 1853 an 289 100 ffs und 1854 nur 218 700 ffs. Der Einnahm. Überschuß war daher 1854 schon 17 000 ffs. Der Preis für eine Depesche bis zu 25 Worten ist in der ganzen Schweiz nur *Ein Frank*.

Die Telegraphenapparate sind in den Postbüros angebracht oder in den Eisenbahnstationen. Alle Post- und Eisenbahn-Beamten müssen genau und schnell telegraphiren können. Sie haben Gelegenheit dieß in den Hauptbüros gründlich zu lernen. Außerdem werden Obertelegraphisten abgesandt um in den einzelnen Postbüros Unterricht zu ertheilen.

Die Oberaufsicht über die Telegraphenleitungen obliegt den Bau-Inspectoren, die Unterhaltung selbst den Wegmachern. Störungen kommen sehr selten vor.

Der Telegraph wird sowohl von den Regierungen, als von Geschäftsleuten und Privaten aller Art benützt; wegen des wohlfeilen Preises sogar zu unbedeutenden Nachrichten oder zu Bestellungen. Z. B. eines Nachtquartiers in einem Gasthof, Rendezvous mit Bekannten, Besorgung eines Eilwagenplatzes.

Beamte, welche das Telegraphieren nicht erlernen können, werden als unfähig für den Eisenbahndienst betrachtet. Ein telegraphischer Schreibapparat, welchen ich in Liestal zu sehen Gelegenheit hatte, bestand aus einem Kästchen von 3' Länge, 3,5' Höhe und 2,5' Breite und kostete inclusive Batterie 700 Franken bei Lipp in Bern. Die Hauptpostbüreaus sind in Genf, Lausanne, Bern, Chaux de fonds, Basel, Zoffingen, Luzern, Zürich, Belinzona, St. Gallen und Chur.

### *c. Straßen*

Die Schweizerstraßen besitzen mit Recht im Ausland einen guten Ruf. Schon die Anlage derselben ist fast überall musterhaft. Im laufenden Jahrhundert wurden alle diejenigen umgebaut, welche ungünstige Steigungs-Verhältnisse hatten, oder zu schmal waren. Dabei wurde rationell verfahren; soweit es die Terraingestaltung erlaubte, jede Gegensteigung vermieden, auf sonnige Lage Rücksicht genommen und die Tracierung wo möglich so projectirt, daß mit leichten Gefährten Bergauf und Bergab im Trabe gefahren werden kann.

Die Straßenkrone ist vorschriftsmäßig 25 Fuß breit, die Wölbung nicht bedeutend, etwa  $\frac{1}{40}$  der Breite, aber gleichmäßig. Der Oberbau besteht fast durchgängig nur aus Kies oder klein geschlagenen Steinen, ein gepflasterter Unterbau existiert sehr selten. Dem ohngeachtet boten die Straßen in den Cantonen Zürich und Schaffhausen während des Winters und Frühjahrs eine feste Oberfläche dar und es bildeten sich selbst bei stark abwechselndem Thauwetter oder nach anhaltendem Regen keine Geleise.

Die Hauptgrundsätze der Straßenunterhaltung sind hiebei folgende.

1. Beständiges Offenhalten der Fahrbahn und der Bankette. Dieselben dürfen weder durch Kieshaufen noch durch Schlammhaufen verengt werden.

Das Kies befindet sich nämlich auf besonderen Lagerplätzen, welche in Entfernungen von circa 500 zu 500 Fuß längs der Straße angelegt und etwa 20' lang und 8 bis 10' breit



sind. Aus denselben wird das nöthige Material auf diejenigen Stellen der Straße, wo eine Beschotterung nothwendig ist, mittelst Wippkarren von den Wegmachern beigegeführt.

Der Schlamm wird gar nicht auf Häufen gebracht, sondern sogleich nach dem Abziehen in die Wippkarren gebracht und entweder von Landleuten, welche denselben als Dünger gebrauchen, unentgeltlich oder von den Straßenarbeitern gegen Bezahlung weggeführt.

2. Erhaltung der gewölbten Oberfläche. Hierauf richten die Straßeninspectoren ihr Haupt-Augenmerk. Wo sich nur eine Vertiefung zeigt, oder wo bemerkt wird, daß Regenwasser nicht abfließen kann, wird sofort mit Kies aufgefüllt; dagegen werden alle Rollsteine, welche sich nicht in die Straßendecke gebunden haben, zusammengereicht und entfernt.

3. Rechtzeitiges Einbetten des Materials. Dasselbe findet im Spätherbst statt, wenn die Straßendecke weich zu werden beginnt und zwar in so reichlichem Maße daß die Wölbung vollkommen wird, sich jedoch das Material überall bindet. Im Frühjahr ist es dann nur nothwendig, die Rollsteine zu entfernen und es bedarf während der besseren Jahreszeit gewöhnlich nichts weiter, als Abziehen von Schlamm und Ablassen des Regenwassers.

Im Canton Schaffhausen ist die Unterhaltung der Straßen theilweise veraccordirt, theilweise geschieht die Unterhaltung durch fixe Wegmacher, welchen bei dringender Arbeit von größerer Ausdehnung gestattet ist, Hilfsarbeiter zu nehmen. Die Lieferung und Zubereitung des Materials ist aber auch in solchen Fällen veraccordirt. Nach dem Verwaltungsbericht des Regierungsrathes des Cantons über das Amtsjahr 1852/53 wurde

die	18107'	lange Jetstetterstrasse	1	Classe	durch	2	Wegmacher	unterhalten
"	5795'	" Rheinfallstrasse	11	"	"	1	Accordanten	unterh.
"	51702'	" Trasadingen Strasse	1	"	"	4	Wegmacher	
"	46701'	" Schleitheimer Strasse	1	"	"	5	"	
"	47470'	" Bargemerstrasse	1	"	"	4	"	
"	29370'	" Thayingerstrasse	1	"	"	3	Accordanten	
"	18450'	" Wipfel-Hofemer Strasse	11	"	"	1	Wegarbeiter	
"	12245'	" Dorflinger Strasse	1	"	"	2	Accordanten	
"	20496'	langen Str. im Bezirk Stein			"	2	"	
	257336'							

Der Unterhalt dieser Straßen hat per Stunde 2009 Franken oder per laufenden Fuß 12,5 Rappen gekostet. Im Canton Zürich trafen per Stunde 2219 Franken oder per 1 Fuß 13,8 Rappen. Die Aufsicht über sämtliche Staats- und Bezirksstraßen des Cantons besorgt ein einziger Beamter, welcher, wie die meisten jüngeren Schweizer-Ingenieure seine Studien in München gemacht hat.

Derselbe bereist wenigstens einmal wöchentlich jede Straßenstrecke und ordnet die nöthigen Reparaturen an den Brücken und Durchlässen, Straßenböschungen, Banketten und Gräben pp unmittelbar bei den Accordanten oder Wegmachern an. Bauaufseher oder Wegmeister gibt es derweilen nicht. Letztere sind in einigen Cantonen z. B. in St. Gallen aufgestellt aber wahrscheinlich ebenso unnötig wie bei uns in Bayern.

Wollte man in Bayern den Zustand der Straßen in ebenso guten Stand bringen, wie in der Schweiz; so müßten im ersten Jahr größere Kosten aufgewendet werden als der jährliche Etat genehmigt, damit die Fahrbahn überall in normalen Zustand gebracht werden kann. Die spätere Unterhaltung wird dann mit den gewöhnlichen Mitteln statt finden können. Immer aber wäre es das Beste, wenn diese Unterhaltung veraccordirt würde, um das complicirte Rechnungswesen und die Detailrevision der Buchstaben und Zahlen zu vermeiden. Den Unternehmern dürfte blos zur Bedingung gemacht werden; daß die Straße immer offen gehalten und mit der vorgeschriebenen Wölbung versehen seyn müßte. Geschieht dieß, so ist dieselbe gut. Zu Unternehmern sollte man vorzüglich die bisherigen Wegmacher zu gewinnen suchen; was ganz sicher gelingen dürfte. Dieselben können die Arbeit am wohlfeilsten und am besten übernehmen und die Straßenpolizey so gut wie bisher handhaben.

#### *d. Die Eisenbahnen in der Schweiz*

Dem Betriebe sind folgende Bahnstrecken übergeben.

1. Von Zürich nach Baden  $4\frac{7}{8}$  Std. = 23,25 Kilometer lang, schon mehrere Jahre im Betrieb.
2. Von Basel nach Sissach  $4\frac{5}{16}$  Stunden. Hievon wurde die Strecke Basel–Liestal am 13<sup>ten</sup> November 1854 mit der Locomotive «Schweiz» zum ersten Male befahren und sodann der allgemeine Verkehr eröffnet. Die Strecke Liestal–Sissach wurde im Mai 1855 vollendet.
3. Von Romanshorn nach Winterthur,  $10\frac{6}{8}$  Stunden = 56,205 Kilometer lang.

Ich habe nur die Bahnstrecke von Basel nach Olten befahren. Diese Strecke ist  $45\ 600'$  = 2,85 Schweizerstunden = 3,4 bayr. Stunden lang. Sie hat vier Haltepunkte, nämlich: Die Haltestelle Mutenz  $14\ 600'$  vom provisorischen Bahnhofe zu Basel, welcher ziemlich



entfernt von dem Jakobsthor situirt ist, entfernt; die Station Pratteln von Mutenz 11 000' entfernt, die Station Niederschönthal in einer Entfernung von 13 000' und 7000' davon die Station Liestal. Die Horizontalprojection ist sehr günstig. Dieselbe führt bis Pratteln auf einer Hochebene fast in gerader Linie in der Richtung von Nord nach Ost und wendet sich dann südlich bis Liestal in mäßigen Kurvungen. Weniger günstig ist die Vertical-Projection. Die Bahn fällt von Basel bis an die Brinz mit  $7/1000 = 0,7/100$  und steigt dann bis Liestal mit  $1/100$ . Die Gesamtneigung von Basel zum Birs-Ufer beträgt 60'.

Das wichtigste Bau-Object ist die Birsbrücke mit steinernen Pfeilern und eiserner Fahrbahn für Doppelbahn erbaut, da die ganze Bahnanlage auf Doppelbahn-Breite hergestellt ist und das zweyte Geleise eben gelegt wurde.

Die Gebäude wurden nach den schweizerischen Normalplänen ausgeführt und befriedigen sowohl im Äußern durch ihren einfachen und doch schönen Baustyl als auch im Innern durch die sparsame aber doch ausreichende und bequeme Eintheilung.

Mutenz hat ein Stationsgebäude III. Classe und kostet 10 500 Franken.

Pratteln enthält ein Stationsgebäude III. Classe und einen Güterschuppen II. Classe, welche einen Aufwand von 25 600 Franken erforderten.

Niederschönthal oder Frenkendorf ist wie Pratteln erbaut und hat die gleiche Summe gekostet.

Liestal hat gleichfalls ein Stationsgebäude III. Classe und Güterschuppen III. Classe und erforderte 22 000 Franken.

Bei sämtlichen 4 Stationen sind Nebengebäude II. Classe.

Ein Stationsgebäude III. Classe ist 40' lang, 25' breit und enthält 2 Stockwerke. Zur ebener Erde ist eine Vorhalle von 14' Länge 11,5' Breite und 10' Höhe. Rechts von derselben befindet sich die Küche 11' lang, 4' breit, links die Treppe und der Abtritt. Der Mitte der Vorhalle gegenüber ist die Casse situirt 10½' lang 7' breit, links von der Casse der Wartesaal 15' im Quadrat und rechts das ebenso große Gepäckzimmer. Über eine Stiege sind 2 Stuben, welche geheizt werden können, zwey Kammern und der Dachraum angebracht. Der Voranschlag für ein solches Gebäude beträgt 8500 Franken. Die Stationsgebäude II. Classe haben die nämliche Eintheilung. Da dieselben aber 50' lang und 30' breit sind, dann zwey vollständige Stockwerke enthalten, so tritt an die Stelle der Casse ein Wartesaal I. Cl. von 14' Länge und 10' Breite und die Casse ist da wo im Plan III. Cl. die Küche situirt ist, angebracht. Das obere Stockwerk enthält eine geschlossene Wohnung mit 3 Zimmern und Küche nebst Vorplatz und Abtritt. Im Dachgeschoß befinden sich 2 heizbare Stuben und 3 Kammern. Die Kosten eines solchen Gebäudes betragen 17 000 Franken.



Eine ähnliche Brücke wie über die Birs ist in der Nähe von Liestal über die Frenken auf der Strecke nach Sissach erbaut. Dieselbe hat 3 lichte Öffnungen von je 62,4'. Widerlager und Pfeiler sind aus rothem Sandstein aufgeführt. Die Höhe derselben beträgt 47'. Der Sockel ist bei jedem Pfeiler 29' breit und 7,5' stark. Der Schaft hat unter dem Auflagestein 24' Breite und 6' Stärke. Im Innern desselben ist ein Raum von 12' Breite und 28' Höhe mit einem Halbkreis-Gewölbe ausgespart und mit einer eisernen Schlauder versichert. Die Widerlager sind von den Erdkegeln umgeben. Das eiserne Gitterwerk ist für eine Spur hergestellt und hat zur Auflage des Geleises Querbalken von Blech in der bekannten Rungen artigen Form. Zwischen Liestal und der Frenk liegt die Bahn in tiefem Einschnitte in Thonmergel, welcher mit Nestern von Birkalk abwechselt.

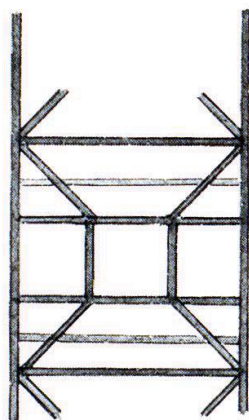
Auf dem Rückweg fuhr ich von Liestal bis Basel auf der Maschine, welche sich sehr sanft bewegte, obwohl die Bahn noch nicht rectificirt war. Die Fahrtgeschwindigkeit war sehr groß, und da bei einer Neigung von 100 zu 1 nicht gebremst wurde, war es fast unheimlich, denn man konnte viele Gegenstände, welche ganz nahe an der Bahn waren, kaum erkennen. Die Locomotive ist nach dem System der neuen Sümmering-Maschinen (System Engerth) im Etablissement des Herrn Emil Keßler in Eßlingen erbaut. Durch Übertragung des Wasser-Reservoirs auf die vier gekuppelten Triebräder und durch Verteilung der fünf tragenden Räderpaare in zwey festgekuppelte aber gegenseitig bewegliche Gestelle ist einerseits die sonst nutzlose Last des Tenders durch Vermehrung der Adhäsion in eine nützliche umgeschaffen (wie bei den Maschinen auf der schiefen Ebene in Bayern), andererseits dem ganzen System neben gleicher Stabilität mehr Gelenkigkeit gegeben worden. Eine solche Maschine soll nach Vertrag in Krümmungen von 1200 kleinstem Halbmesser bei 1% Steigung, eine Bruttolast von 2600 Zentner mit 6 Stunden Geschwindigkeit, bei 2% Steigung, eine Bruttolast von 2000 Zentnern mit 3 Stunden Geschwindigkeit bewältigen und zwar bei dem verhältnißmäßigen geringen Verbrauch von 74 Pfund Koak per Bahnstunde.

Die Personenwagen wurden nach amerikanischem System, d. h. mit beweglichen Unterstellen, mit Treppen und Thüren an beiden Enden und offenem Weg in der Mitte des Wagons, in der schweizerischen Waggonfabrik bei Schaffhausen erbaut. Die leichte Communication vom ersten zum letzten Wagen des Zuges gewährt offenbar große Bequemlichkeit und Sicherheit für den Dienst der Betriebsbeamten. Es wird aber auch sowohl in Würtemberg, als hier angenommen, daß diese leichte Communication auch eine große Annehmlichkeit für das Publicum darbietet. Ich konnte mich davon nicht überzeugen, namentlich nicht in Würtemberg, wo das Hin- und Herrennen der Passagiere mir oft zuwider war und weil wegen der kurzen resp. niederen Stuhllehnen das Ausruhen sehr erschwert ist. Der wesentliche Vorzug dieser 42' langen Wägen besteht aber in der großen Gelenkigkeit zum Befahren der Kurvungen, und zwar ohne Einbuße der



Stabilität, indem das leichtere Anschwingen an die Schienen in Verbindung mit dem großen Gewichte der Wagen, die Gefahr des Entgleisens vermindert, beziehungsweise die Sicherheit der Reisenden vermehrt.

Der Unterbau der Wagen ist besonders solid. An den 42' langen Lagerbalken bemerkt man gar kein Einschlagen. Dieselben sind mit Querstreben verbunden und haben Kreuzstreben welche sich an Quadrate stützen.



Die Eisentheile sind musterhaft gearbeitet, die Pufferstangen und Pufferhülsen abgedreht und die Bremsstangen und Vorrichtungen mit Vorsicht und Fleiß bearbeitet. Der Oberbau ist im Licht 9' breit, an den Seiten 6' und in der Mitte 6,5' hoch, so daß ein Mann von mittlerer Größe mit dem Hut auf dem Kopf bequem stehen kann. Diese Personenwagen enthalten ein Coupé I. Classe mit acht Sitzen, nämlich Doppelsophas mit Zwischenlehnen und grünem Samt-Überzug und einem Tisch von Mahagoni-Holz. Die Decke ist weiß lakirt mit Goldverzierung, die Wände sind mit weißem Damast verkleidet, die Thüren mit Fornituren aus Mahagoni. Auf dem Boden liegt ein Plüschteppich. Neben dem Coupé II. Classe befindet sich das Damen-Coupé II. Classe, in welchem nicht geraucht werden darf. Es ist 10' lang und hat 16 Sitze. Diese sind sehr bequem. Ihre Tiefe beträgt 1,8' die Entfernung der Polsteroberfläche vom Boden 1,8', die Höhe der Rücklehnen 2,9'. Die Seitenbacken zum Anlehnen des Kopfes sind 1' breit. Der Zwischenraum von einem Sopha zum Vis à Vis ist 1,5' breit. Dem s. g. Damencoupé folgt das allgemeine Coupé II. Classe in welchem das Rauchen gestattet ist. Dasselbe ist 20,4' lang und hat 32 Sitze. Die Überzüge der Sophas bestehen aus graubraunem feinen Tuche. Die innere Ausstattung hat vor den württembergischen Wägen den bedeutenden Vorzug der bequemen Rücklehnen und Seitenbacken wodurch müden Reisenden das Ausruhen wesentlich erleichtert wird, was bei den württembergischen Wagen fast unmöglich ist. Die Außenseite der Wagen ist grün lackirt mit schwarzen Rändern. Sowohl die Seitenwände von Blech als auch die Holzarbeiten der Decken bieten ganz ebene Flächen dar und der Lak ist ganz gleichförmig aufgetragen, während ich in Romanshorn an Waggons



aus der Eßlinger-Fabrik gerade diese Arbeiten sehr vernachlässigt fand. Die Zahl der Fenster beträgt an einem solchen Wagen auf jeder Seite sechzehn. Der Schluß derselben ist so genau daß man auch beim raschen Fahren kein Klappern bemerkt.

Der provisorische Bahnhof in Basel enthält ein Betriebsgebäude, eine Güterladehalle, eine Remise für 2 Locomotiven, zugleich Reparatur-Werkstätte und eine Wagenremise mit 3 Spuren und Platz für sechs Waggonen oder für 4 Waggonen und 1 Locomotive. Eine Viehrampe und ein Krane zum Heben von Eilwagen auf die Güterwagen sind seitwärts angebracht. Eine einzige Drehscheibe vereinigt die verschiedenen Spuren. Sämtliche Gebäude sind nach den Schweizer-Normalien ausgeführt aus Riegelwänden und von Außen mit Blech verschalt. Dieselben sollen inclusive Schiebebühne und 18 einfachen, dann 3 doppelten Weichen 90 000 Franken gekostet haben. Die Gesamtzahl der Seitengeleise beträgt 6635 Fuß.

An Material sind vorhanden 4 Locomotiven, 18 Personenwagen mit 984 Plätzen und 32 Güterwagen.

Der jährliche Kostenaufwand für die allgemeine Verwaltung ist zu 9000 ffs veranschlagt, die für die Bahnverwaltung (Ingenieure, Bahnmeister, Portier, Uniformirung, Gebäude und Oberbau-Unterhaltung, Beleuchtung und Beheizung pp)	35 000
Die für Transportkosten-Verwaltung (Stations-Verwalter, Diener, Bureau, ec)	15 000
Der für den Gütertransport zu	11 000
für die Fahrkosten (Maschinendienst und Wagendienst Unterhalt der Maschinen und Wagons, Heizmaterial, Schmieren, Beleuchtung, Reinigung und Besoldung)	<u>61 300</u>
Zusammen	131 300 ffs.

Die Einrichtung der mechanischen Werkstätte hat nur 40 000 ffs erfordert. Der Betrieb von Basel nach Liestal, obwohl sich der Gütertransport fast ausschließlich nur auf Früchte beschränkt, soll sehr gut rentieren.

Bahnwärter sind nur wenige aufgestellt. Gewöhnlich hat einer derselben 4 Wegübergänge zu besorgen, von denen die meisten mittelst Drahtzügen welche bis zu 4000' reichen, geöffnet oder geschlossen werden. Diese Einrichtung, welche schon auf den Hannoverischen Bahnen, dann auf der würtemb. Bahn zwischen Bruchsal und Beisigheim angewendet ist, scheint sehr zweckmäßig. Die Signale werden den Stationen mittelst des galvanischen Telegraphen mitgeteilt. Für die Bahnwärter, welche zugleich mit der Bahnunterhaltung beschäftigt sind, gilt nur der Pfiff der Locomotive.

Nebst den im Betriebe stehenden Bahnen werden in der Schweiz nach allen möglichen Richtungen Schienen gebaut, welche künftig ihre Stundeneintheilung von dem Kreuzungspunkte Olten aus erhalten sollen.

Gegenwärtig sind im Bau begriffen:

Die Centralbahn unter der Oberleitung des k. würtemb. Oberbaumeister Etzel<sup>7</sup>

Von Basel über Olten nach Luzern circa	85	Kilometer lang
” Olten nach Aarau	12,5	” ”
” Olten über Bern nach Thun	85	” ”
” Herzogenbuchsee Solothurn nach Biel am Bielersee	40	” ”
” Bern nach Laupen	20	” ”

Die Nordostbahn unter der Oberleitung des k. würtemb. Bau-  
rathes Beck.

Von Aarau über Bruck nach Baden	27,5	” ”
und von Zürich über Winterthur nach Romanshorn	85	” ”

Die St. Gallische Appenzellische Bahn unter Leitung des  
Oberingenieur Hartmann<sup>7</sup>.

Von Winterthur nach Rorschach	73	” ”
-------------------------------	----	-----

Die Süd-Ostbahn oder Rheinthalbahn unter der Leitung des  
Oberingenieur Oberst La Nicca<sup>8</sup>.

Von Rorschach nach Chur	81	” ”
und von Sargans nach Wallenstadt	13,5	” ”

Die Glatt Thalbahn unter Leitung des Ingenieur Sand aus  
Luzern

Von Wallenselen nach Uster	14,5	” ”
----------------------------	------	-----

endlich die Rheinfallbahn unter meiner Oberleitung

Von Schaffhausen nach Winterthur <sup>9</sup>	30	” ”
---	----	-----

<sup>7</sup> Karl von Etzel, 1812–1865, Bauleitung SCB, Bau der Brennerbahn 1864(–1867).

Oberingenieur Friedrich Wilhelm Hartmann aus Dillingen (Bayern) 1809–74. Wasserbauinspektor von St. Gallen. Oberingenieur der Rheinkorrektion (von St. Gallen bis Ragaz). Wird 1856 Rorschacher Bürger (HBLs). Hartmann war ursprünglich für die Projekt. u. d. Bau der Rheinfallbahn vorgesehen, konnte aber keinen Urlaub erhalten.

<sup>8</sup> Richard La Nicca, 1794–1883, wurde 1823 Obering. des Kt. Graubünden. War tätig im Ausbau der Alpenstraßen, des Luziensteigs (Befestigung), Juragewässerkorrektion. Brückenbauten, Kämpfer für einen Eisenbahnübergang über die Alpen. 1847 Ehrenbürger von Chur. 1847 eidg. Oberst (HBLs).

<sup>9</sup> «unter meiner Oberleitung» laut Geschäftsbericht der Dir. d. Rheinfallbahn 1856 hatte ein Ingenieur Ruland die Gesamtleitung und die Leitung des ersten Bauloses.



*Zürich, den 23. Mai 1855*

Gestern bin ich mit dem Schaffhauser-Nachtwagen hieher gereist und heute früh um 5 Uhr im Hotel Bauer angekommen<sup>10</sup>. Die Fahrt mit diesem Nachtwagen ist nicht zu empfehlen, weil man um Mitternacht in Winterthur ankömmt und daselbst in einer sehr kleinen und höchst unbequem ausgestalteten Passagierstube bis zwei Uhr Morgens warten muß, da im Gasthof noch alles im Schlafe begriffen war und zu Geschäften man einige Stunden nicht gescheiteres machen konnte, beschloß ich den eine und eine halbe Stunde entlegenen Uetliberg zu besteigen von dessen herrlichen Lage und entzückenden Aussicht ich schon viel gehört hatte. Allein bald überzeugte ich mich, daß der Morgen- nebel eine Aussicht in die fernen Gebirge gar nicht gestattete und ich zog desshalb den Besuch der Bürgli-Terrasse<sup>11</sup> vor. Die Situation dieser ziemlich hoch gelegenen Garten- wirtschaft gewährt mir herrliche Aussicht über die schöne Stadt, den freundlichen See und das großartige Gebirge, welches abwechselnd aus den Morgennebeln hervorblickte. Ich nahm mir vor, die Tageszeit so einzutheilen daß jede Minute mir entweder lehrreich in Beziehung auf mein Fach oder genußreich durch Betrachtung der schönen Natur oder von Kunstgegenständen werden sollte und ich glaubte diese Aufgabe gelöst zu haben, wenigstens bin ich jetzt, um elf Uhr Abend, mit mir selbst zufrieden und ganz erfüllt von den angenehmen Eindrücken, welche sich während des ganzen Tages meiner bemäch- tigten und die zu schildern meine Feder wahrlich zu schwach ist. Vom Bürgli kehrte ich in meinen Gasthof zurück und besuchte vor allem das Belvédère<sup>12</sup>; welches einen großen Theil der Stadt beherrscht und mittelst dessen und meinem in Vogelperspective aufgenommenen Stadtplan<sup>13</sup> ich mich recht glücklich orientieren konnte. Von da aus verfolgte ich den Fröschengraben<sup>14</sup>; einen Canal dessen Ufer recht mit heitern Garten- anlagen geziert sind, während das linke zu einer Fahrstraße dient. Der Flächenraum die- ser Anlagen ist sehr lang, aber auch sehr schmal, kaum 15 Fuß breit, dennoch enthält die- selbe eine bequeme und gefällige Promenade. Längs der Terrassenstützmauer sind Spa-

<sup>10</sup> Ankunft im Hotel Bauer um 5 Uhr morgens: Taschenkalender 1855: Ankunft der Posten in Zürich um 4 ½ Uhr von St. Gallen.

<sup>11</sup> Heute Bürglistraße im Quartier Enge. E. Weber, Reischandlexikon der Schweiz, 1855: «Restauration und Gartenwirtschaft, ¼ St. von der Stadt, sehr reizend auf einem Hügel, umfaßt sehr angenehme terassen- förmige Gartenanlagen mit schattigen Alleen, Hütten und Ruheplätzen; ferner ein Sommerhaus mit mehre- ren angenehmen Gesellschaftssälen. Die Aussicht der Bürgliterasse ist eine der schönsten in der Umgebung von Zürich und erstreckt sich über den größten Theil des Sees, bis zu den Hochgebirgen der Kantone Appenzell, St. Gallen und Glarus; einen besonders schönen Anblick gewährt die Stadt selbst von dieser Seite her. Im Sommer findet man hier sehr oft Feuerwerke und musikalische Abendunterhaltung. Die Bedienung ist sehr gut und billig.»

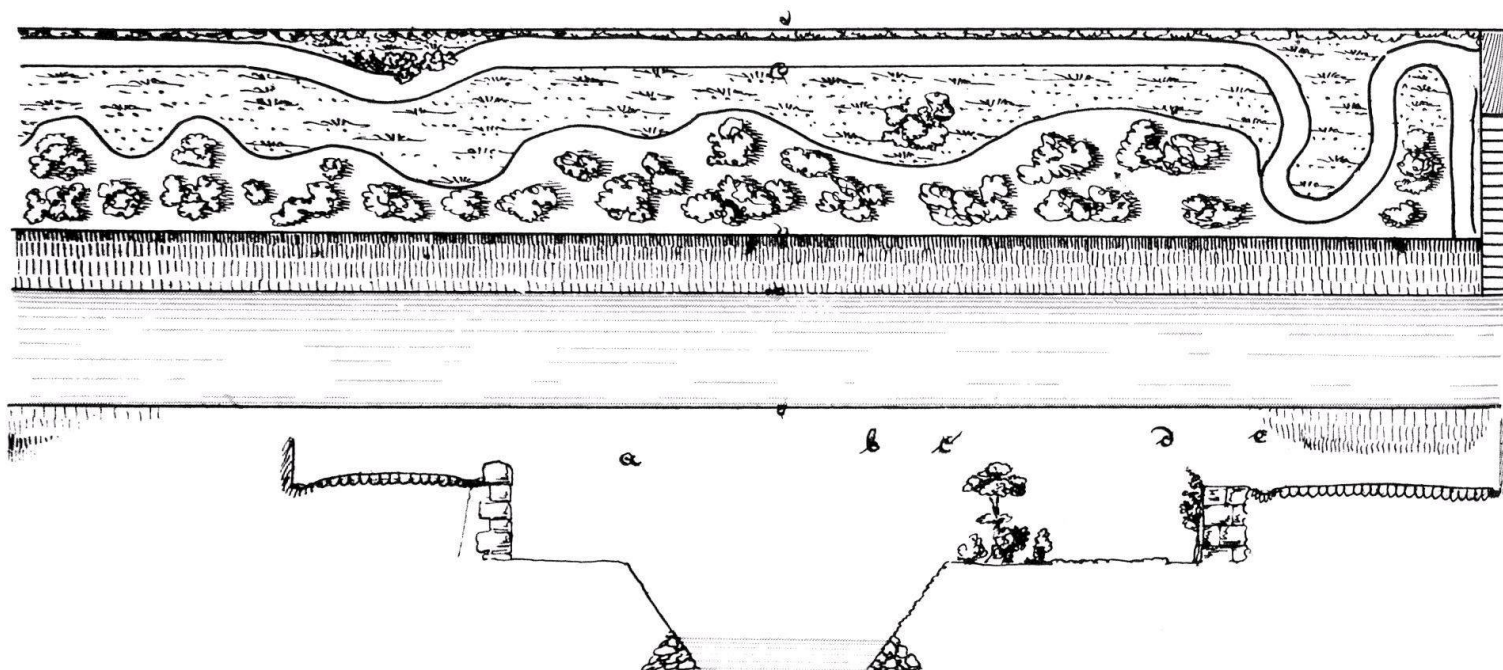
<sup>12</sup> Belvédère: Gemeint ist die Dachterrasse des Hotels Bauer am heutigen Paradeplatz. E. Weber 1855: «Von der Platteform des Hotels genießt man eine prachtvolle Aussicht auf den See und dessen Ufer, die Alpen und die Gletscher.»

<sup>13</sup> Vermutlich: Leutholdplan.

<sup>14</sup> Der Fröschengraben wurde 1863/64 durch Aufschüttung zur heutigen Bahnhofstraße.



liegbäume gesetzt, neben diesen zieht sich ein etwas gekrümmter Fußweg, dann kommt in Wellenlinien und in verschiedener Breite ein Rasenplatz und zwischen diesem und der Grabenböschung sind Zierbäume und Gesträuch gepflanzt.



Solche Anlagen würden die noch sichtbaren Reste des Münchner Stadtgrabens vortrefflich zieren und wahrscheinlich ohne Kostenaufwand errichtet werden können, wenn die Benützung derselben streckenweise an Private überlassen würde, jedoch mit der Bedingung, daß die Hofgarten-Intendanz entwerfen wird und daß nur so niedrige Stützmauern angelegt werden dürften, daß die Gärten den Augen des Publikums noch Genüsse darbieten können.

Vom Fröschengraben aus kam ich an den Sihlkanal, wahrscheinlich auf einen ehemaligen Festungsgraben, dann an die Ausmündung der Sihl in die wasserreiche Limath. Der spitze Winkel welcher diese Vereinigung der beiden Flüsse bildet, ist zur Anlage eines englischen Gartens benützt, in welchem dem Andenken Geßners ein ziemlich ordinäres Denkmal gesetzt ist.

An diesen Garten grenzt der Bahnhof der Nordostbahn, welcher einen bedeutenden Flächenraum einnimmt, in heiterem italienischen Styl erbaut ist mir ganz zweckmäßig angelegt erscheint. Für die Besichtigung desselben begleitete mich Herr Betriebs-Ingenieur Tobler<sup>15</sup>, welcher mich für den Nachmittag zur Theilnahme an der Inspection der Eisenbahnbauten in der Richtung nach Winterthur einlud und mir eine Menge Gefälligkeiten erwies.

<sup>15</sup> Ingenieur J. Tobler erbaute später auch die Uetlibergbahn. Seine Schrift: «Uetlibergbahn», 1876.



Südöstlich vom Bahnhof liegt der Exercierplatz, welcher von einer schottrigen Allee umgeben ist. Daselbst wurde eine Abtheilung Jäger im Feldwachtdienst eingeübt und zu diesem Behufe eine Vorposten-Kette gebildet. Sowohl die einzelnen Schildwachen als die stärkeren Posten wurden von Offizieren verschiedenen Ranges revidirt und derb zurechtgewiesen, wenn dieselben beim Anrufen nicht ganz reglementmäßig verfahren. An einer andern Stelle wurden drey Züge oder Pelotons, durch Uniform, Armatur und schöne Haltung ausgezeichnete Mannschaft in den Ladungsgriffen und Bajonetfechten geübt. Ich war sowohl Hierüber als die Fertigkeit in den Bewegungen und insbesondere über die schönen resp. gebildeten Gesichtsformen derselben erstaunt, erfuhr aber später, daß es lauter Officiers-Aspiranten waren. Vor Tisch noch begab ich mich in den botanischen Garten zu welchem aber Terrain ehemaliger Festungswerke benützt wurde und dessen Hauptzierde ein, ehemaliger hoher Wall, die sog. Katz ist, welche eine Übersicht des Zürichsees, seinem freundlichen Gestade und des Hochgebirges gewährt.

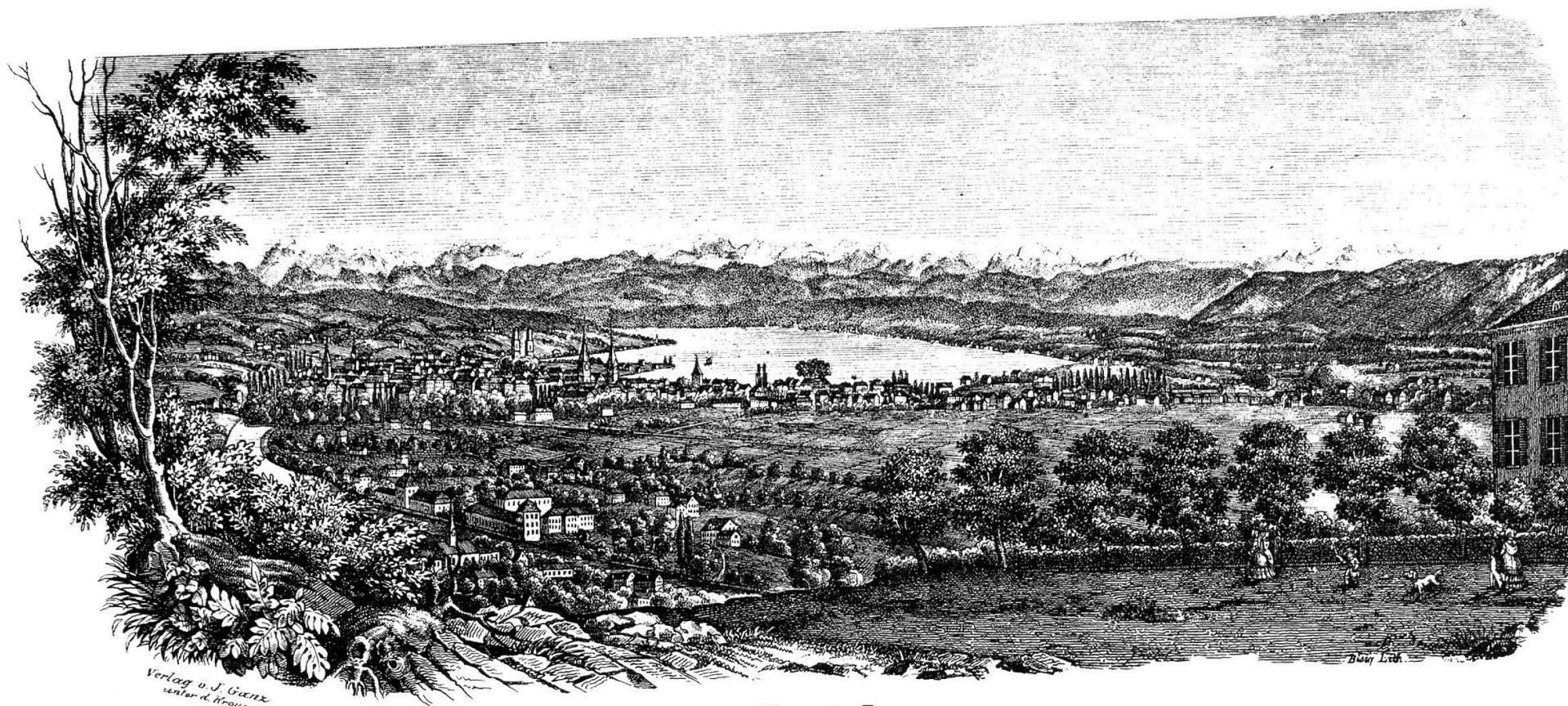
Sogleich nach Tisch begann die Inspection der Bahnbauten, welche schon bedeutend vorgeschritten sind und deren Vollendungstermin vom 31. Dezember l. J.<sup>16</sup> sicher eingehalten wird. Die wichtigsten Objecte bilden der Übergang über die Linth<sup>17</sup> und die Erreichung der Wasserscheide zwischen Limmath und Glatt. Die Bahntracé fängt am linken Ufer der Sihl in dem tief gelegenen Thalgrunde mit  $\frac{1}{120}$  zu steigen an und überschreitet die Limath mit 68' Höhe. Soweit, bis der Damm eine beträchtliche Höhe erreicht, wird das Auffüllmaterial aus den fortlaufenden Füllgräben längs der Bahn genommen und größtentheils auf Pferdewagen transportirt. Der größte Theil des Materials wird aber am rechten Limathufer aus einem Einschnitt genommen und über die Limath mittels hoher Gerüste und doppelten Schienenbahnen besorgt. Sowohl der Betrieb des Einschnittes in Terrassen als die Ablagerung der Füllerde erinnerte mich lebhaft an die Ausführung bei Gabelsbachergereuth, und ich erfuhr auch überdies, daß sowohl die Hilfsbahnschienen, als die Rollwagen von dort abstammen, indem dieselben dem Bauunternehmen Knies abgekauft wurden. Ingenieur Tobler und der Bau-Accordent Bauinspector Kalbfell aus Würtemberg haben die Erdarbeiten von der bayrischen Gebirgsbahnen während der Ausführung studirt und ihre Anstalten denselben nachgebildet. Die Arbeiter an den Rollbahnen verdienen im Accord täglich zwischen 2.50 und 3 ff., der gewöhnliche Taglohn ist 2 ff 30 Rappen.

Über die Limath führt eine Brücke von 68' Höhe mit einer einzigen Flußöffnung von 168' und 5 Fluthöffnungen von je 40' Luftweite. Die Hauptöffnung erhält eine eiserne Fahrbahn, die fünf Fluthöffnungen werden überwölbt. In dem rechten Ufer-Pfeiler, welcher zugleich das Widerlager der eisernen Construction bildet, ist eine circa

<sup>16</sup> l. J = laufenden Jahres (1855). Die Eröffnung der Linie Zürich-Oerlikon der Nordostbahn fand erst am 26. Juni 1856 statt.

<sup>17</sup> Linth: Versehen des Autors: Limmat.





Verlag v. J. Guentz  
unter d. Kasse.

Zürich  
von der Waid.

10' weite Öffnung für das Aufschlagwasser, einer unterhalb liegenden Fabrik angebracht. Das linke Widerlager und der Stammpfeiler sind auf Pfahlrost fundirt, die übrigen Pfeiler und das rechte Widerlager erhielten auf dem festen Lehm Boden innen eine Ausgleichung mittelst einer dünnen Betonschichte. Auf den Rostpfeilern liegt kein hölzerner Schwellrost, sondern dieselben sind wie in Luzern, mit Beton ausgegossen und mit großen Steinplatten gedeckt. Auf dieselben folgen zwey Schichten Quadermauerwerk und dann, soweit die Masse unter der Erde liegt, Bruchstein-Gemäuer. Der Sockel ist aus grobkörnigem Muschelsandstein von Wirnlos<sup>18</sup> bei Baden (4 Stunden von Zürich) hergestellt, und das übrige höher gelegene Mauerwerk besteht aus Sandsteinquadern der Umgegend, welche ganz der Molasse von Staad bei Rorschach gleichen, nur ein etwas gröberes Korn haben. Diese Molasse verwittert in ungleich geringerem Grad, als der aus dem Gestade des Bodensees. Sie ist fast bei allen Brückenbauten in Zürich angewandt und recht gut erhalten. Die Widerlager der Brücke haben hohle Kammern, welche oben überwölbt werden. Die Pfeiler haben am Rumpfe nur 4,5' Stärke und an dieselben stützen sich die Gewölbesteine der Bogenöffnungen. Obwohl von 35 Gewölbschichten schon achtzehn aufgeführt sind, hat meine genaueste Beobachtung auch nicht die Spur einer Senkung an irgend einem Platze entdecken können, und doch ist die Brücke nicht mit übertriebener ängstlicher Bearbeitung der Außenseiten behandelt worden, wie dies bei den Kunstbauten in der Nähe von Winterthur der Fall ist. Die Hauptsache auf welche Herr Tobler mit größter Sorgfalt dringt, ist ein ganz ebenes Lagern der Mauersteine, zweckmäßige Abwechslung von Bindern und Läufen, dann vortrefflicher festbindender Mörtel. Der hydraulische Kalk wird aus Aarau bezogen, der magere Kalk aus Seebach in der Nähe von Zürich. Zum Versetzen der Steine sind Krahnenwagen angewendet und die Gerüste haben ziemlich die Construction derjenigen für die Illerbrücke bei Kempten. Die eiserne Fahrbahn erhält eine Gitterconstruction, bei welchen die einzelnen Stäbe an den Widerlagern 1,1' breit sind und allmählich bis  $\frac{1}{3}$  der Länge bis auf 0,6' Breite verjüngen. Die Geleise werden auf Querschwellen befestigt, welche die drey Langwände überspannen. Der Querschnitt der Brücke ist durch Diagonal-Streben verbunden, welche von den oberen Ecken jeder Gitterwand zu den unteren reichen. Dieselben werden durch Kreuzstreben, gleichfalls in Rautenform verstärkt.

Am rechten Limmathufer beginnt der bedeutende Einschnitt welcher am Tunnel-Mundort 75' tief ist. Es sind gegenwärtig 90 Rollwagen im Gange und es sollen dieselben auf 120 Stück vermehrt werden um mit Sicherheit den Termin einhalten zu können.

Die Tunnelmundorte erhalten einfache Facciaden wie diejenige von Stollen bei Staufen in der Richtung nach Immenstadt. Der Tunnel selbst wird 3500' lang und hat seine Sohle 120 Fuß unter dem mittleren Schacht. Ich würde hier einen colossalen Einschnitt worgezogen haben, weil das zum Bahnbau überflüssige Material nutzbringend auf die Niederungen des linken Limathufer hätte verwandt werden können und dieselben vor

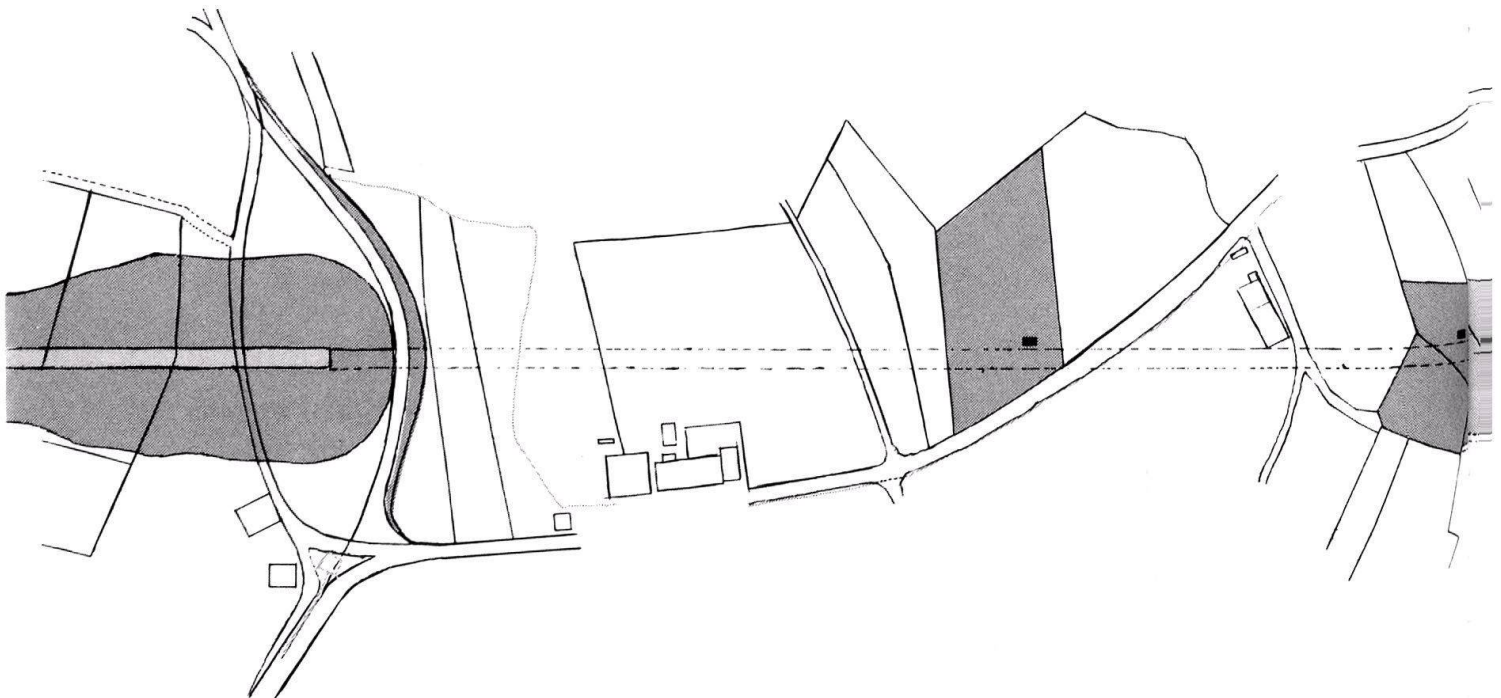
<sup>18</sup> Würenlos.



den Überfluthungen geschützt haben würde, welche bei Hochwässern bedeutend seyn mußten, da die Sihl aus dem Gebirge kömmt und schon die weiten Fluthöffnungen der Eisenbahnbrücke dies vermuthen lassen.

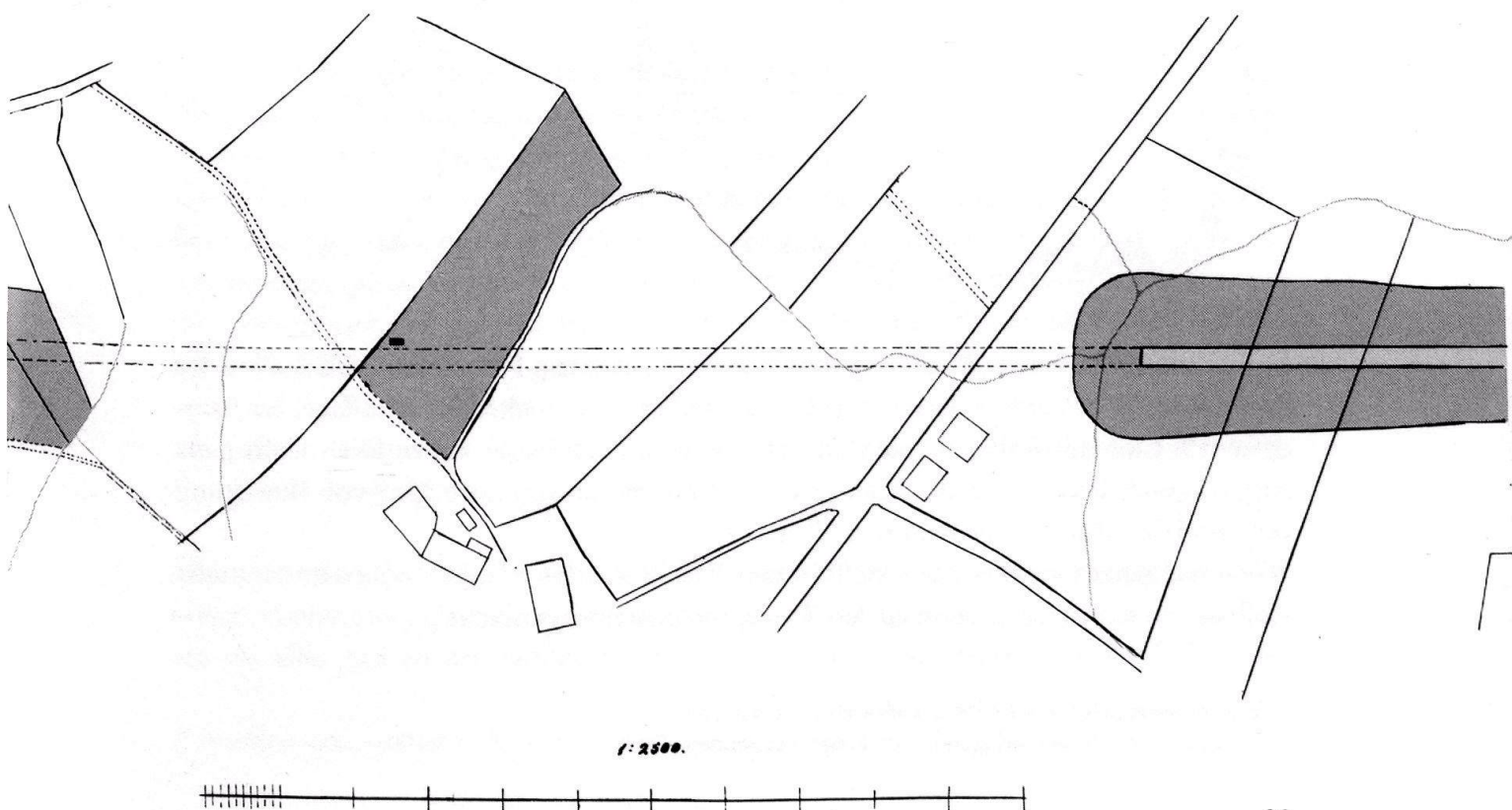
Zum Betrieb des Tunnelbaus wurden drey Schächte angelegt in Entfernungen von 930', 1530' und 2130' vom südlichen Stollenorte. Jeder Schacht hat drey senkrechte Abtheilungen. Der mittlere enthält die Communicationsleitern, welche recht beschwerlich zu besteigen sind, die beiden Seitenabtheilungen dienen zum Transport der geförderten Masse und des Baumaterials. Zu diesem Behuf ist an dem mittleren Schacht, in welchen ich einfuhr, eine Dampfmaschine aufgestellt, welche zwey große holzerne Schwungräder die durch eine horizontale Welle, welche über die drey Schachtöffnungen reicht, verbunden sind, in Bewegung setzt und den Wellengang durch eine einfache Versetzung bald vorwärts bald rückwärts in Zug bringt. Die Bausteine werden in einer besondern Abtheilung in hölzernen Kästen abwärts gesenkt und gleichfalls in solchen Kästen das geförderte Material aufwärts gezogen, während in der andern Abtheilung sich zum Hinablassen des Mörtels und Aufziehen des tauben Gesteines runde Kübel angewendet wurden.

*Tunnel über den Roethelbach,  
bei Zürich*



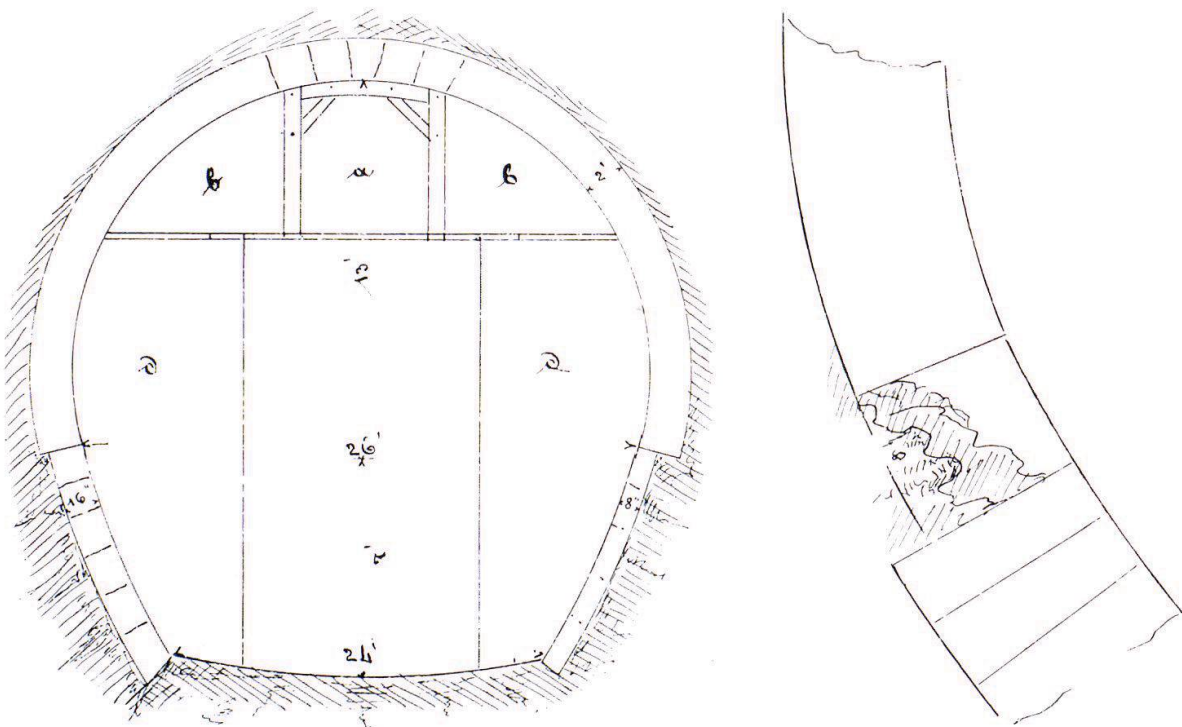
*Die erworbenen Flächen über dem Tunnel sind grün bezeichnet*

Die lichte Weite des Stollens beträgt unterhalb dem Gewölbe-Centrum 26', die lichte Höhe von der Sohle bis zum Scheitel 20'. Die Gewölbhöhe beträgt 13' die der gekrümmten Widerlager 7'. Das Förderungs-Material besteht größtentheils aus festgebundenem trockenem Thonmergel, aber auch aus schwach gebundenem Sand und nassen Letten. Das feste Gestein ist nur mit 0,8' starken Widerlagern verkleidet, während an dem weichen dieselben 2,6' stark werden. Die Gewölbsteine haben eine Stärke von 1,6'. Nur gegen Ost in der Richtung der Limath zeigt sich viel Wasser, welches starke Abrutschungen verursacht, so daß der Boden mit einem Brei bedeckt ist. Es wird hier keine andern Maßregel angewendet als Verstärkung der Widerlagern, welche kleine Öffnungen zum Abfluß des Wassers erhalten. Ich befürchte, daß in wenigen Jahren sich wegen dieses Wasserzudranges bedeutende Verwitterungen in den weichen Sandsteinen der Auswölbung zeigen werden und ziehe das bayrische Verfahren, das ganze Mauerwerk mit einer starken Sickerdohle zu umgeben und starke Wasserabzüge am Fuße der Widerlagern anzulegen, bei weitem vor.





Der Stollenbetrieb fand ganz nach württembergischen<sup>19</sup> Mustern statt. Zuerst wurden die Schächte seitwärts vom Stollenkrägen<sup>20</sup> abgeteuft, dann der Kern unter dem Schachtstollen ausgehoben, die Senkrechten der Lochungen bestimmt und 13' lang vor und rückwärts die Richtungslinien für den Stollenausbruch abgesteckt. Hierbei wurde mit so großer Genauigkeit verfahren, daß später, nachdem der Deckenstollen auf die ganze Länge des Tunnels ausgeführt war, sich eine Differenz von nur 1½ Zoll vorgefunden haben soll. Sobald der Richtungs Stollen ausgegraben und verspießt war, wurde derselbe auf die ganze Breite der Tunneldecke erweitert und dieses Haupt ebenfalls so regelmäßig ausgerüstet, daß die Koggenhölzer zugleich Leeren für das Deckengewölbe bildeten. Nun wurde das Auswölben begonnen und der untere Gewölbstein auf festes Felsenlager gesetzt. Nach vollendeter Wölbung wurden die Förderungen c und d begonnen und die Verkleidungen der Widerlager ausgeführt.



Hiebei kommt es vor, daß auf Längen von mehr als zwanzig Fuß die untere Schichte des Deckengewölbes vollkommen unterhöhlt ist und gar kein senkrechtcs Auflager hat, sondern sich blos mit ihrem Rücken an das gekurvte Felsenlager stützt. Dieß kann ganz sorglos geschehen, indem das Mauerwerk auch nicht die geringste Spur von Bewegung zeigt und der Mörtel ungemein schnell erhärtet.

Wenn das ganze Gewölbe hergestellt ist, wird der Stollenkern ausgebrochen und mittelst Rollbahnen das taube Gestein zu den Transportschächten gebracht.

<sup>19</sup> Württembergisch: Oft schreibt er auch «würtembergisch».

<sup>20</sup> Krägen, m. obd für vorspringender, als Träger verwendeter Stein.

Der ganze Betrieb ist zweckmäßig eingetheilt und es greift alles vortrefflich in einander.

Die Neigung des Tunnels beträgt durchaus  $\frac{1}{120}$ . Die Arbeitsschächte sollen nach der Vollendung wieder zugeschüttet und an deren Stellen nur Bahnwärter-Nischen angebracht werden.

Nach der Besichtigung dieses interessanten Bauwerkes beschlossen wir den Sonnenuntergang von dem Lustorte Waid aus zu betrachten. Leider wurde unser Vorhaben insoweit gestört, als ein starker Gewitterregen uns einige Schritte vor dem Ziel überraschte und tüchtig durchnäßte. Wie es jedoch Nacht wurde zeigte sich die ganze Landschaft in herrlichster Pracht und die letzten Sonnenstrahlen beleuchteten das Gebirge, den See, die Stadt und die romantischen Thäler der Sihl und der Limath. Sobald es jedoch Nacht wurde, leuchtete uns eine andere Sonne. Die Strahlen aus den Augen der freundlichen Wirthstochter, welche den Anstand einer gebildeten Dame mit der anziehendsten Coquetterie verband und durch Gesichtsform, Teint, weichen Haarwuchs und schlanke Gestalt ein wahres Ideal von Schönheit darstellt, übertreffen wohl den Schimmer der Kerzenlichter und es trat bei dem Anblick, wie sich die anwesenden jungen Herren oder besser gesagt: «Junker Zürcher» mit dem reizenden Mädchen unterhielten, an die schönen Tage meiner schönen Jugendzeit eine lebhafte Erinnerung zurück.

Zürich, den 24. Mai 1855

Am andern Morgen hatte ich bald meine Dienstgeschäfte erledigt und der größte Theil des Tages konnte den Genüssen der herrlichen Stadt und ihrer Umgebung gewidmet werden. Die Kirchen zogen mich wenig an, obwohl eine derselben das große Münster, ziemlich erhaben scheint, von alter romanischen Bauweise zeugt. Ich habe die genaue Besichtigung derselben einem späteren Besuche vorbehalten. Von größerem Interesse war dagegen die steinerne Brücke über die Limath<sup>21</sup>. Dieselbe hat vier Öffnungen von 48' Spannweite und sehr flache Segment-Bögen, dem Vernehmen nach nur  $\frac{1}{6}$  Pfeilhöhe. Die Schlußsteine sind nur zwey Fuß hoch, wodurch das Bauwerk ein kühnes Aussehen erhält. Recht leicht und doch solid erscheint das eiserne Geländer, nur wünschte ich, daß der Baumeister derselben eine dem italienischen Stil der Brücke entsprechende Form, statt der gothischen gegeben haben möchte.

Den schönsten Anblick der Stadt und Umge(ge)nd gewährte mir die Aussicht auf der hohen Promenade, gleichfalls einem ehemaligen Festungswall. Hohe Platanen beschatteten dieselbe und an den beiden Endpunkten sowie in der Mitte sind Rondells ange-

<sup>21</sup> Münsterbrücke, eröffnet 20. 8. 1838.



bracht, welche nach allen Richtungen wahrhaft entzückende Fernsichten darbieten. Zweymal besuchte ich diesen schönen Platz und nur schwer konnte ich mich von der herrlichen Augnweide trennen.

Mein gutes Fernrohr half mir die einzelnen Gruppen des fernen Gebirges, welches seine schneebedeckten Häupter in den wolkenlosen Himmel emporhob, genau zu studieren. Ich konnte nicht allein die großen Schnee-Felder von den einzelnen Decken der Felsmassen unterscheiden sondern es gelang mir sogar das Fallen der einzelnen Felsenschichten an hervorragenden Gebirgsstöcken zu erkennen. Dies war besonders beim Glärnisch der Fall, welcher wohl seinen Namen dem nahe gelegenen Glarus verdankt. Dieser malerische Berg, welcher durch seine Größe und günstige Lage auf sehr weite Entfernungen gesehen werden kann, macht sich durch seine hervorragenden Conturen, und vorzüglich durch ein emporstrebendes Horn an seiner südlichen Seite kenntlich. Das Streichen der Felsenschichten zeigt sich von Nord nach Süd und das Fallen dürfte einem Winkel von 25° entsprechen. Sowohl das südliche Horn als der nördliche Abhang sind mit Schnee und Eisfeldern bedeckt.

Es war schwer das Auge von dieser majestätischen Gebirgs-Gruppe wegzuwenden um dasselbe an der spiegelblanken großen Wasserfläche des Zürichsees zu weiden. Die anmuthigen Ufer dieses Sees sind mit Dörfern und einzelnen Landhäusern wie übersät, hinter denselben zieren Gartenanlagen und Wein-Reben die hervorspringenden Hügel, dann folgen bewaldete Vorgebirge und unmittelbar an die blaugrünen Flächen stoßen die meisten Gebirge von denen nur hie und da die Felsengrathe zu unterscheiden sind.

Ich hatte später Gelegenheit die Hauptformen des Glärnisch vom linken Seegestade bei Bändlikon während der Abendbeleuchtung zu skizzieren und habe mir dadurch dieselben so fest eingepägt daß ich diesen schönen Berg später aus größter Entfernungen sogleich aus der Gebirgskette heraus erkannte. Der Züricher-See bietet nicht allein durch seine schöne Umgebung, sondern auch durch die Lebhaftigkeit, welche denselben beherrscht, ein anmuthiges Bild dar. Nebst mehrerer Dampfschiffen, welche denselben regelmäßig durchkreuzen fahren besonders in der Längen-Richtung viele Segelschiffe und vorzüglich wird die Wasserfläche in der Nähe der Hauptstadt durch ein beständiges Hin und Herwiegen kleiner Gondeln, welche zu Lustfahrten dienen und von der kühnen Jugend zur Schaustellung ihrer Geschicklichkeit im Stemmen und ihrer Waghalsigkeit indem sie z. B. es häufig vorführen, trotz der großen Wellen, welche die Dampfschiffe hervorrufen, recht nahe an dieselben hinzufahren oder unmittelbar vor denselben zu traversieren, benützt wird, recht lebendig. Auch für den Überblick der Stadt ist die Aussicht auf der hohen Promenade sehr günstig. Dieselbe liegt an der Ausmündung des Sees in die Limmath. Der am rechten Ufer dieses Flusses gelegene Theil wird «die große» und derjenige am linken Ufer «die kleine» genannt. Zwey Brücken und drey Fußstege verbinden diese Stadttheile. Die obere sog. Münsterbrücke hat vier gewölbte Öffnungen, deren



Dimensionen ich schon früher angeführt habe. Die untere Brücke<sup>22</sup> hat eine hölzerne Fahrbahn und hölzerne Joche. An den Ufern des Flusses sind schöne und solide Quai-mauern aufgeführt, an welche sich seewärts ein kleiner Hafendamm<sup>23</sup> lehnt und an den Stadtseiten mehrere Lager-Häuser, an welchen ein starker Verkehr herrscht, situiert sind.

Größere Plätze bestehen nur in der kleinen Stadt. Dieselben heißen «der Münsterhof» auf welchem die Frau Münsterkirche sich befindet und der Neumarkt<sup>24</sup>; welcher östlich vom Hotel Bauer und dem Postgebäude begrenzt ist. Ein anderer vollkommen quadratischer Platz, welcher mit Gartenanlagen geziert ist, hat sich durch die Anlage einer Straßenkreuzung<sup>25</sup> Thalacker und der Pelikan Straße gebildet. Die kleine Stadt liegt in einer Ebene und wird von zwey Canälen, dem schon erwähnten Fröschengraben und dem Sihlcanal durchzogen, dann von dem Schanzengraben begrenzt, zwischen welchem und dem Sihlfluß ein Theil der Vorstadt liegt. Diese verschiedenen Canäle geben reiche Aufschlagwässer an Fabriken und Mühlen ab und erforderten eine bedeutende Anzahl von Brücken und Wehrbauten, welche durch ihre zweckmäßige Anlage und sorgfältige Ausführung für die Techniker von großem Werthe sind.

Überhaupt findet ein Ingenieur in Zürich Gelegenheit zum mehrtägigen Studium schön projectierte und zweckmäßig ausgeführte Wasser- und Straßenbauten, welche größtentheils der neuesten Zeit angehören und deren Schöpfer Herr Ingenieur-Oberst Pestaluzzi<sup>26</sup> ist, welchen allgemein hochgeschätzten und selbst so anspruchslosen Mann kennen zu lernen, ich mich glücklich schätzte.

Die große Stadt liegt an einer Anhöhe und präsentiert sich, obwohl sie ziemlich enge Straßen hat, höchst malerisch. Der Anblick des großen Münster würde besonders dazu beitragen, wenn die Thürme desselben nicht in der neueren Zeit mit eben so gräßlichen als künstlichen und kostspieligen Hauben versehen worden wären, wie diejenigen, welche das Münster von Constanx verunstalteten<sup>27</sup>.

Im Allgemeinen darf wohl behauptet werden, daß in ganz Zürich kein wirklich schönes Haus erbaut worden ist, nämlich ein solches das Schülern einer Bauschule unbedingt als Muster zur Nachahmung in irgend einem Baustil zugewiesen werden könnte. Gebäude uralter Zeit in romanischem oder gothischem Stil bemerkte ich nicht; wahrscheinlich wurden dieselben durch moderne Zuthaten so verunstaltet wie die Münster. Von den Gebäuden aus der Renaissance-Zeit zeigen einige, wie das Rathhaus, das Kaufhaus, die Stadtbibliothek, die Maise gute Verhältnisse; allein auch diese Gebäude werden theil-

<sup>22</sup> Gemüsebrücke (Rathausbrücke).

<sup>23</sup> Ungefähr dort, wo später der heutige Sechseläutenplatz aufgeschüttet wurde; dort stand auch das Kornhaus (später «Tonhalle» genannt).

<sup>24</sup> Neumarkt hieß früher der Paradeplatz.

<sup>25</sup> Wörtlich: Straßen x s. g Thalacker ...

<sup>26</sup> Heinrich Pestalozzi, 1790–1856, Genieoberst, Direktor der Nordostbahn, Straßenbauinspektor des Kt. Zürich (HBLS). Ein engerer Freund Heinrich Kellers (Kartograph).

<sup>27</sup> 1779 erhielt das Großmünster seine 8-eckigen Kuppeln.



weise renovirt, d. h. verbösert. Unter den Neubauten sind die Caserne, die Zeughäuser, das Hotel Bauer, die Pension Bauer, das Postgebäude, die Cantonsschule, das Spital und mehrere Privatgebäude, bemerkenswert allein nach meiner Überzeugung sämmtlich in ihren Faccaden nicht glücklich projectirt. Bald zeigt sich eine unpassende Anwendung reicher Architekturtheile, bald ist das Bauwerk im Verhältnisse zu seiner Dimension und dem kostbaren Material zu kahl. Dieß ist mir vorzüglich an der Cantons-Schule aufgefallen. Eine glückliche Ausnahme machen die Gebäude des Bahnhofes, dieselben liegen jedoch schon außerhalb des Stadtbezirkes.

Mein Urtheil wird gewiß von allen denkenden Architekten, welche Zürich besuchen, getheilt werden, dennoch werden sie gleich mir eine Freude an der schönen Stadt haben, in welcher sich die erwähnten Gebäude recht pitoresk gruppieren und, und wenn auch im Detail viel zu wünschen übrig lassend, doch durch ihre Maße, ihr schönes Baumaterial und ihre große Sauberkeit imponieren.

Gleich wie in Brüssel beim Anblick der hoch gelegenen Boulevards in mir der Wunsch aufstieg, daß Bayerns Hauptstadt unendlich verschönert würde, wenn das Isarufer zwischen dem Prater und Neuberghäuser gehörig benützt würde, bekam diese Idee ganz neue Anregung in Zürich und ich sah schon im Geiste wie unter der Regierung Maximilian II. die unregelmäßigen häßlich hervorspringenden und sterilen Kieshügel dieses Ufers abgegraben mit Terrassen und Gartenanlagen versehen werden und auf dem Hochgestade längs der schönen und leicht anzulegenden Verbindungs-Straße, welche die herrlichste Aussicht über die Stadt und das Gebirge darbiethet, eine Reihe von frohmüthigen Land und Lusthäusern im geschmackvollsten Baustyle sich hin ziehen wird. Das Erdreich, welches vor dem Gehänge abzugraben wäre, würde in der Thalsole der Isar gleichfalls zu Gartenanlagen benützt werden können und den Lauf der Isar zweckmäßig regulieren.

Am nördlichen Fuß der hohen Promenade in Zürich ist die neue Rämistraße, welche nach Winterthur führt. Dieselbe ist zwischen zwey colossalen Stützmauern vielmehr Söllermauern, weil auf denselben noch hohe Dämme liegen, eingeschnitten und überrascht sowohl durch die Kühnheit ihres Baues als durch die Eleganz und Sauberkeit, mit welcher dieselbe ausgeführt wurde.

Vor dem Verlassen der Hohen Promenade ist noch des Nägeli Denkmals zu erwähnen, welches an einem Vorsprung des Berghanges aufgestellt ist. Die Inschriften desselben heißen:

«Hans Georg Nägeli Dr. Philos. geb. 27 Mai 1773 gest. 26 December 1836» und auf der Rückseite: «In der Lichtwelt der Kunst bleibt ewig das Wesentlichste und Bildenste Das in schöner Tonform gesungene Wort. H.G.N.»



Die Büste ist von weißem Marmor aufgeführt und stellt einen denkenden und recht gemüthlichen Kopf dar. Das Postament besteht aus schwarzem Marmor. Das Monument ist von einem Ruhesitz gegen Süden umgeben und durch einen recht geschmackvollen Pavillon geschützt<sup>28</sup>.

Der hohen Promenade gegenüber am linken Ufer der Limath befindet sich gleichfalls ein Punkt der eine schöne Aussicht über den See darbietet; das s. g. Bauschänzli, an welchem die Dampfschiffe landen. Ich erwartete an diesem Platze Abends sechs Uhr den Abgang des Dampfschiffes Escher und benützte das Viertelstündchen bis zur Abfahrt zur Aufnahme des Gebirgszuges, welcher sich dem Auge von Zürich aus darbietet. Ein Schweizerofficier, welcher mir bei dieser Beschäftigung Gesellschaft leistete, war so gefällig mir die vornehmsten Bergspitzen zu bezeichnen, nämlich: Glarnisch Reiselstock, Dinsberg<sup>29</sup>, Tödi, Windgelle und Bristenstock.

Ich glaube, daß schwerlich irgend eine Stadt mit der Anlage eines Kirchhofes glücklicher war als Zürich. Derselbe liegt unmittelbar an der Ostseite der hohen Promenade, also an einem der höchsten Stadttheile und die Dünste der Verwesung können daher, selbst zu Zeiten von Epidemieen keinen schädlichen Einfluß auf die Gesundheit der Bewohner ausüben, umso weniger als die vielen gepflanzten Gebüsche und Bäume insbesondere Cypressen den schädlichen Stickstoff sicher allein schon absorbieren<sup>30</sup>.

Dieser Kirchhof entspricht ganz dem hiefür in der Schweiz gebräuchlichen Namen: «Todtengarten» statt des in Deutschland üblichen «Gottesacker»; denn er formiert wirklich einen Garten, welcher zu religiösen Gefühlen einladet und wegen seiner Anmuth fast den Wunsch herbeiruft: «Hier möchte ich einst ruhen.»

Das in gothischen Styl aufgeführte Kirchlein dessen Rückseite sich an die Hochgasse lehnt, hat eine gefällige Form und ist im Detail recht gut ausgeführt. Die Grabsteine sind größtentheils von kleinen Dimensionen, aber fast alle recht geschmackvoll und größten-

<sup>28</sup> Das Nägelidenkmal musste 1966 dem Bau der Kantonsschule Stadelhofen weichen; allein die 1912 angefertigte Kopie der Büste steht heute etwa 100 Meter nördlich. Das Original von 1848 befindet sich heute an der Südwand der reformierten Kirche in Oberwetzikon. (Vergl. Tages-Anzeiger 28. 9. 1982.)

<sup>29</sup> Dinsberg = Drusberg, Lesefehler in der Handschrift des Offiziers durch den Verfasser.

<sup>30</sup> Am 5. März 1905 wurden die durch die Aufhebung dieses Friedhofes angeordneten Exhumationen begonnen. Es hat sich gezeigt, dass der lehmige Boden für einen Friedhof gänzlich ungeeignet ist. Von einer weiblichen Leiche, die schon 45 Jahre in der Erde gelegen hatte, heißt es in einer Studie: Dieser Fall sucht, was vollendete Erhaltung der äußeren Körperform, Erkennbarkeit der Gesichtsphysiognomie und Konservierung der Kleider anbelangt, seinesgleichen in der Gesamtliteratur. Die alten Ägypter haben mit ihren raffinierten Konservierungsmethoden der Leichname nicht besser gemacht, was hier die Natur ohne jegliche Kunstmittel in erstaunlicher Vollendung fertig gebracht hat.

Gottfried Kellers Mutter ist bei dieser Gelegenheit auch exhumiert worden. Die Gebeine wurden eingesichert, die Aschenurne ist neben dem Friedhof Sihlfeld, Abt. A, befindlichen Monument für Gottfried Keller beigesetzt worden.

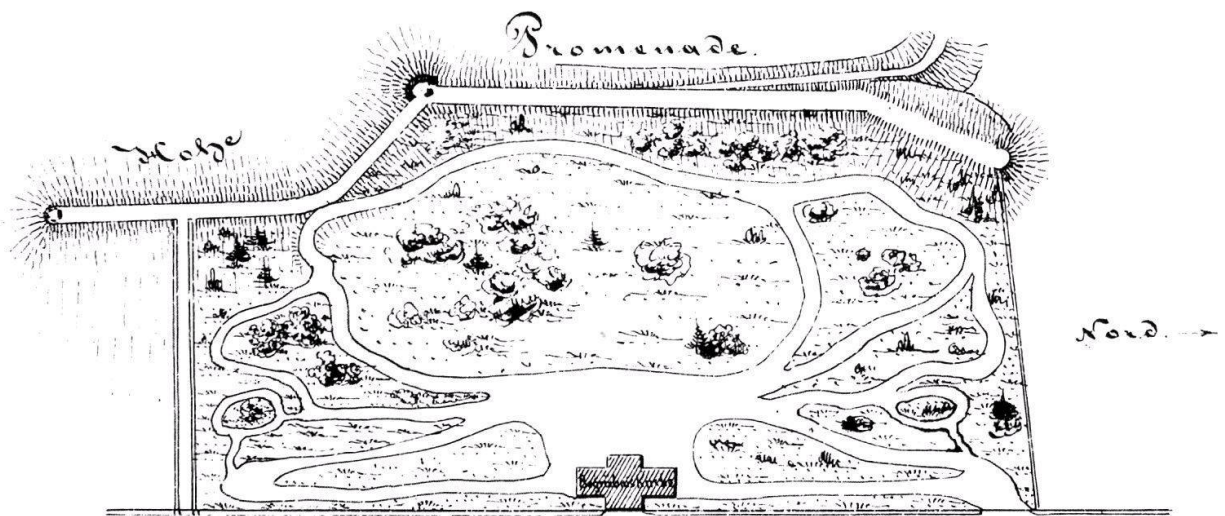
(Lit.: *Postmortale Dekomposition und Fettwachsbildung, die Ausgrabungen auf dem Friedhof Hobe Promenade in Zürich*, von Dr. WILHELM MÜLLER, Zürich 1913.)



theils mit Baskets umgeben. Häufig sieht man Kreuze von Marmor oder Sandstein, welche die Inschriften enthalten. Ich möchte sagen, daß die Monumente selbst in der schönen Natur der Umgegend und den hübschen Gartenanlagen verschwinden.

Es gefällt mir dieß weit besser, als der enorme Aufwand welcher in München für die Aufstellung von grotesken Grabmählern üblich ist, deren Kosten manchmal die Hinterbliebenen in nicht geringe Verlegenheit setzen.

Der Kirchhof ist ungefähr 640' lang und 350' breit, an der Westseite von der Böschung des Dammes, welcher die hohe Promenade bildet, begrenzt und an übrigen drey Seiten mit einem leichten Taketenzaun eingefast.



Es ist wohl zu hoffen, daß auch andere Städte dem schönen Beispiel von Zürich folgen und ihre Kirchhöfe, welche häufig gerade in den tiefsten Niederungen liegen und deßhalb für die Gesundheits Verhältnisse nur sehr nachtheilig wirken können, an höher gelegene Plätze versetzen und als förmliche Gartenanlagen behandeln werden.

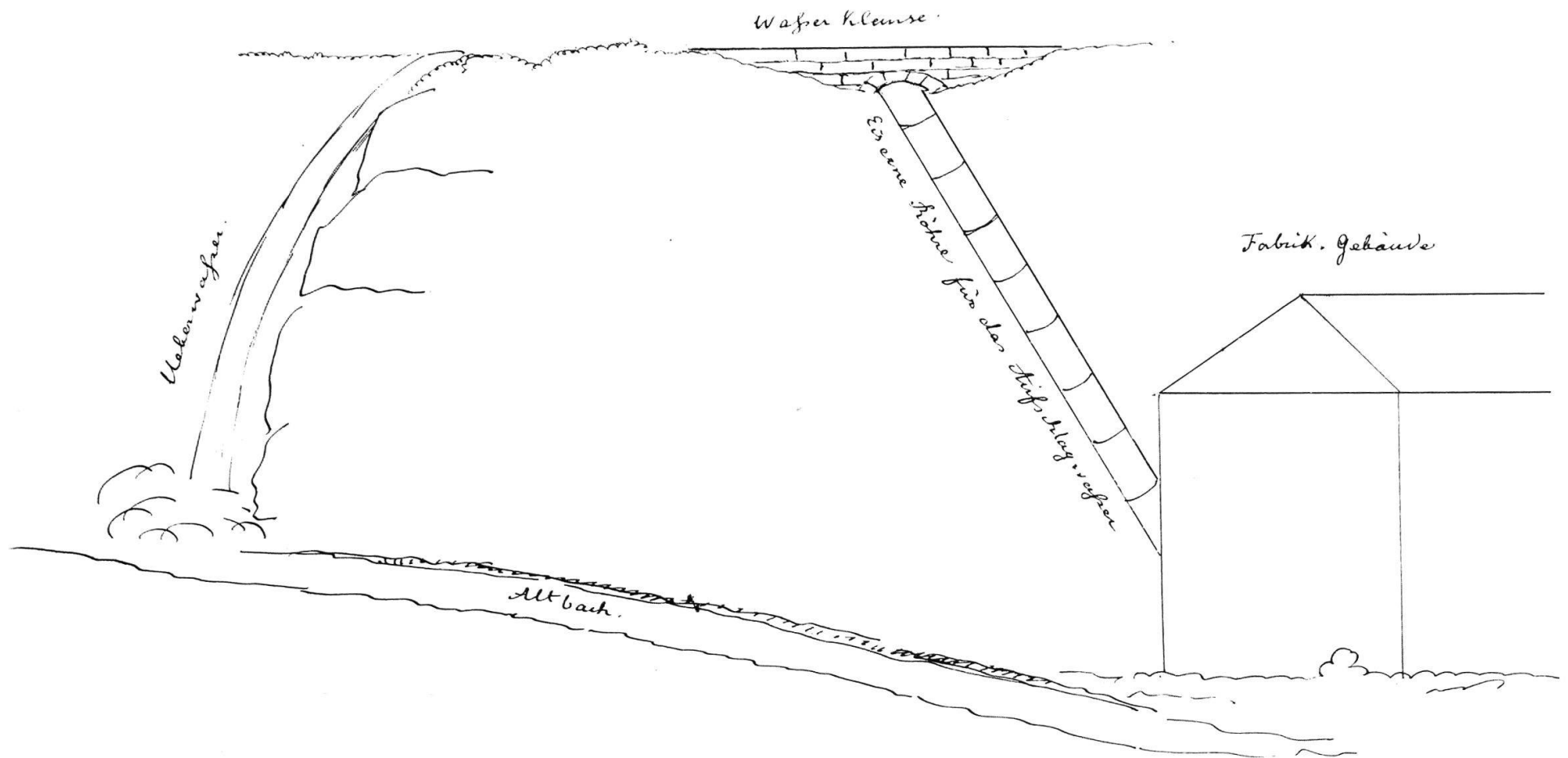
## *Rigi*

Die Reise auf den Rigi trat ich mit meinen Töchtern Ida und Frieda von Schaffhausen aus am 24. Juli 1855 Abends um 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr an. Obwohl die Wetter-Zeichen günstig waren, überrascht uns, wenige Minuten vor wir den Eilwagen bestiegen, ein heftiges Gewitter, dessen Folgen uns während der Nachtfahrt, die sonst gut vonstatten gieng, abwechselnd mit Hoffnung und Furcht erfüllten. Um halb vier Uhr wurden wir durch einen prachtvollen Sonnenaufgang, welcher das ganze Firmament in herrliche carmin- und violettartige Farbtöne kleidete, erfreut. Bald jedoch wurde daselbe von grauem Gewölke umdüstert, welchem ein heftiger Regen folgte, der jedoch nachließ, als wir in Zürich anlangten. Daselbst trafen wir leider erst um fünf ein Viertel Uhr ein, während das Dampfschiff, mit welchem wir weiter reisen wollten, schon um fünf abgefahren war<sup>31</sup>. Die Zwischenzeit bis zum Abgang des nächsten Bootes benützten wir zu einem Besuche der hohen Promenade, welche auch bei trübem Wetter eine herrliche Rundschau darbot. Nachdem im Caffé Falkenburg, welches am Fuße der hohen Promenade liegt, das Frühstück eingenommen war, bestiegen wir um acht Uhr den Bord des Dampfbootes Republikaner, welcher fast überfüllt war. Das Gewölke heiterte sich auf und allenthalben wurde die Hoffnung auf schönes Wetter ausgesprochen. Es bot daher auch die Fahrt in der Nähe des linken Ufers des Zürichersees einen lieblichen Anblick dar. Die Dörfer Pentlicon, Aeschlicon, Thalwyl und Horgen mit zierlichen Landhäusern und reichen Wein- und Obstgärten blickten uns freundlich entgegen. Unbeschreiblich schön aber war die Aussicht in der Richtung nach Zürich. Ich habe es versucht, dieselbe im Garten des vortrefflichen Gasthofes zu Horgen, woselbst wir um 9 Uhr ankamen und nach einer Viertelstunde per Omnibus weiter abreisten, zu skizzieren.

Es füllten sich hier vier große Wagen, jeder mit vier Pferden bespannt und es gieng nun bis in die Gegend von Hirzel aufwärts und, nachdem eine Einsattelung eines Ausläufers der Albis-Kette erreicht war, bis zum Sihlfluß welchen eine gedeckte Brücke überspannt, welche erst vor einigen Jahren erbaut wurde, nachdem die frühere Brücke im Sonderbunds-Kriege abgebrannt worden war, bergab. Die Straße hat an der Bergseite fast durchaus Söllermauern von 3 bis 5 Fuß Höhe, welche trocken aufgeführt sind. An mehreren Stellen waren Abrutschungen der Einschnittsböschungen sichtbar. An einer Stelle war der Straßendamm selbst abgerutscht. Von der Silter bis Zug war die Straße eben. Bei Baar erblickten wir ein großes Baumwollspinnerei-Gebäude. Ich zählte 24 Fenster und vier Stockwerke. Die Fenster schienen acht Schuh hoch und mindestens vier Fuß breit.

<sup>31</sup> Eine Abfahrt des Dampfbootes um 5 Uhr ist im Taschenkalender 1855 nicht verzeichnet, hingegen um 8 Uhr.





Das Aufschlagwasser wird durch eine eiserne Röhre von etwa vier Fuß Durchmesser aus einer Art von Wasserklausen in das Fabrickgebäude geleitet. Das Überwasser stürzt unterhalb als imposanter Wasserfall in ein altes Bachbett herab. Das Aufschlagwasser soll mittelst eines Stollens von 3000' Länge in die Klausen geleitet worden seyn.

Um zwölf Uhr langten wir unter heftigem Regenguß in Zug an. Die große Reisegesellschaft, welche am Dampfschiff und in den Stellwägen voll Heiterkeit war, zeigte hier nur traurige Mienen und wenig half der Trost von Conducteurs und Postillons, welche vom bloßen Gewitterregen und baldigem schönen Wetter sprachen. Der Mittagstisch im Gasthof zum Hirschen war ganz ordentlich und füllte die Stunde bis zur Abfahrt des Dampfbootes gerade aus. Leider war der Tischwein so sauer, daß derselbe keine günstige Wirkung auf die Stimmung der Tischgenossen ausüben konnte. Das kleine Dampfboot war natürlich sehr gefüllt. In der Cajüte hatten mehr als vierzig Personen Platz genommen und fast die Hälfte derselben konnte nicht niedersitzen. Draußen strömte es förmlich vom Himmel herab. Demohngeachtet zog ich den Aufenthalt auf dem Vordecke vor, nachdem ich mich überzeugt hatte, daß trotz Regen und Nebel die Felsenufer bei Riemen und Immensee sehr malerische Anblicke darboten. Als in Immensee angehalten wurde, wurde dem Capitän des Bootes ein Brief des dortigen Caplans überbracht, welcher die Nachricht von einem dreys Sekunden dauernden Erdbeben<sup>32</sup>, welches daselbst um 1¼ Uhr statt fand, enthält. Diese Nachricht gab natürlich allen Passagieren Stoff zur Unterhaltung und dadurch wurden auch s. g. Reisebekanntschaften angeknüpft, welche später manche Annehmlichkeit darboten.

Bei fortwährend heftigem Regenwetter trafen wir um 2¼ Uhr in Art ein, wo wir im Gasthof «zum schwarzen Adler» gute Unterkunft fanden. Ruhe tat uns allen dringend wohl und da keine Aussicht auf besseres Wetter war, überließen wir uns einer sehr wohlthätigen Siesta. Ich versuchte gegen sieben Uhr Abend einen Spaziergang in dem hübschen Dorfe, allein da mir der Regenschirm nur wenig Schutz gewähren konnte, mußte ich mich in den Gasthofsaal zurückziehen, der eine Aussicht über den ganzen Zugersee gewährte, welcher leider heute von Nebel eingehüllt war. Hier benützte ich die Gelegenheit einen schönen Baum des Hausgärtchens abzuzeichnen, dessen Gattung ich in

<sup>32</sup> *Memorabilia Tigurina*, G. v. ESCHER 1870: Am 25. Juli (1855) Mittags, 5 Minuten vor 1 Uhr, wurde in der ganzen Schweiz ein Erdbeben verspürt, das mit seiner Heftigkeit 15 bis 20 Sekunden anhielt, von 2 oder 3 schwächeren Stößen unterbrochen; demselben ging in Zürich ein starker Gewitterregen voran mit Sturm. In der Neustadt stürzten Gypsdecken herunter, vom Kratzthurm der Schornstein vom Dache, die Hausglocken schlugen an, Thürme wankten sichtbar, besonders der schlanke Fraumünsterkirchthurm, sodaß die Angestellten beim nahen Kaufhause mit Schrecken das Niederstürzen desselben befürchteten. Dasselbe Phänomen wurde fast in der ganzen Schweiz beobachtet. Weitaus am stärksten aber und von schreckenserregender Zerstörung begleitet war es im Wallis, besonders im Nikolai- und Vispthale. Am 26. Juli nach 10 Uhr Vormittags und gegen 2 Uhr Nachmittags wurden in Zürich noch weitere, aber viel schwächere Stöße verspürt.



Bayern nur in Lindau im Garten der Frau Beuther gesehen hatte, während dieselbe in der Schweiz außerordentlich vielfältig vorkommt. Es wurde mir dieselbe als *Papelona imperialis*, dann als *Paulowna* und als *Petrovna* bezeichnet.

Beim Abendtisch machten wir die Bekanntschaft zweyer Reisegefährten aus Curhessen, des Kreisbaumeisters Noak zu Grünberg und seines Bruders, welcher dort Pfarrer ist. Mit denselben wurde für Morgen gemeinschaftliches Besteigen des Rigi, ohne Rücksicht auf das Wetter beschlossen. Die Unterhaltung bezog sich theilweise auf das Erdbeben, denn auch in Arth wurde dasselbe bemerkt und aus Luzern, wo es bedeutender Schaden an einem Gewölbe der Jesuitenkirche angerichtet hatte, waren Nachrichten gekommen, theilweise auf die Kunstschöpfungen des Königs Ludwig in München. Die Herren Noak sowohl als andere anwesende preußische Gäste waren directe von München gekommen und es gewährte mir viel Vergnügen denselben über manche Vorurtheile und Irrthümer Aufklärung zu geben. Plötzlich riefen mich meine Töchter ans Fenster und zeigten uns freudestrahlend wie sich der Horizont gegen Nordwest allmählich aufheiterte, ein Zeichen das uns schon bei der Ankunft als Vorbote guter Witterung angepriesen wurde. Hoffnungsvoll giengen wir zu Bette. Schlag vier Uhr erhoben wir uns und begangen nach einem kräftigen Frühstück um halb fünf Uhr die Wanderung. Nur wenige Schritte außerhalb Arth begann das Steigen auf einem vortrefflichen Fußwege. Nach einer Stunde war die erste Ruhebänk erreicht, welche einen schönen Anblick über den Zugersee und das freundliche Dorf Arth darbot. Ich versuchte denselben, so weit es der ganz kurze Aufenthalt, zuließ, zu skizzieren.

Ein schattiger Fußpfad führte uns zur nächsten Raststelle, dem «unteren oder Rigi-Dächli», welches 2935' über dem Meere liegt. Brod, Butter, Milch und Wein, welche uns von dem freundlichen Wirth geboten wurden, fanden bereitwillige Aufnahme und wurden auf eine Ruhebänk im Freyen verzehrt, welche eine sehr schöne und reiche Aussicht darbot. Es ist besonders die eigenthümlich geformte Berggruppe der beiden Mythen und des Hackens, welche diese Aussicht charakterisieren. Am Fuße dieser Berge liegt der ruhige Lowerzer-See mit der Insel Schwanau dessen Ufer mit Ausnahme der Nordseite von üppigen Wiesen, herrlichen Obstbäumen und niedlichen Gehöften begrenzt sind. Leider aber auch die Schauerstätte des verschütteten Dorfes Goldau.

Die Stelle, wo einst Goldau stund, zeigt gegenwärtig nur ein ungeheures Feld von Nagelfluhtrümmern, zwischen welchen sich ein Fichtenanflug bildet. Einige kleine Lacken<sup>33</sup> glänzen hell aus diesem Trümmer-chaos hervor. Es sind dies wohl Überreste desjenigen Theils des Lowerzer-Sees, welcher verschüttet wurde.

<sup>33</sup> Lachen.



Ein Augenzeuge, Herr Doctor Carl Zay in Arth hat dieses traurige Ereignis umfassend beschrieben unter dem Titel: «Goldau und seine Gegend, wie sie war und was sie geworden.» Zürich bei Orell, Füssli 1807.

Nordöstlich von dem ehemaligen Goldau erhebt sich der Roß- oder Rufiberg, dessen Seitenäste: Die Gnyppenspitze, der Röthnerberg und der Steinerberg das an ihrer Sohle liegende Dorf beherrschten. Diese ganze Bergmasse besteht, wie der Rigi aus Nagelfluhschichten mit schräg abfallenden Streichungslinien, welche mit Sandsteinschichten abwechseln. Weicher, wassersaugender und allmählicher Zerstörung preisgegebener Sandstein bildete hier das Unterlager und verursachte nach den Regenjahren 1805 und 1806 die Loslösung einer Steinschichte von einer Stunden Länge, 1000' Breite und 100' Höhe, welche von der Spitze des Gnyppenberges aus einer Höhe von 3000' in das Thal hinab stürzte und in drey bis vier Minuten, die Ortschaften Goldau, Busingen, Ober und Unter-Röthen sowie einige Häuser von Lowärts verschüttete und einen Theil des Lowerzersees ausfüllte. 457 Menschen fanden den Tod, nur 205 entrannten dem Verderben durch eilige Flucht und 14 wurden noch lebend dem Schutte entrissen. Die verschüttete Fläche umfaßt mehr als eine Quadratstunde und über 7000 Jucharten fruchtbaren Landes.

Herr Zay<sup>34</sup> gab folgende Beschreibung des unglücklichen Ereignisses: «Der Morgen des 2ten Septbers erwachte wieder unter starkem Regen. Schon am frühen Morgen zeigten sich auf der abfallenden Fläche am Gnyppenberge und in der Nähe des Spitzenbühls kleine Erdspalten und Risse im Rasengelände. Schon hörte man im nahen Walde von Zeit zu Zeit einiges Krachen von Tannenwurzeln, welche da und dort unter der Rasendecke mit Gewalt getrennt und voneinander gerissen wurden. Schon entdeckte man Steine, die aus der Erde und ihrer vorigen Lage hinausgedrückt und in die Höhe gepreßt wurden. Ebenso bemerkte man an anderen Stellen kleine Rasenhügel, welche sich übereinander geschoben und in die Höhe gehäuft hatten. Ein Landmann, welcher Gartenboden in Goldau umgraben wollte, bemerkte daß schon bei den ersten Spatenstichen die Erde emporhob und mit Schnelligkeit die ausgegrabene Öffnung wieder zufüllte. Von Viertelstunde zu Viertelstunde stürzten von den Felsenwänden bald größere bald kleinere Steinmassen nieder. Nach 2 Uhr Nachmittags vermehrte sich dieses Niederstürzen und es erhob sich ein dumpfes Getöse, das wie entfernter Donner vom nahen Rigi wiederhallte. Bald nach 4 Uhr trennte sich in der Mitte des steilen Röthnerberges das untere Erdreich von dem oberen, und dieser Spalt oder Graben erweiterte sich allmählich und wurde mit jedem Augenblicke tiefer, breiter und länger. Der untere, jetzt von dem oberen Theil abgetrennte Erdengrund fängt an fast unmerklich beweglich zu werden und sanft und langsam hinab zu gleiten. Die untern und obern Felsenreihen begin-

<sup>34</sup> Zay, S. 169 ff.



nen sich von ihrer Mutterwand loszutrennen und sich gegen die Tiefe hinab zu senken. Auch das Land an der Gnyppenhalde fängt an sich voneinander zu schälen und verwandelt seine grüne Rasenfarbe in die bräunlich schwarze Farbe des umgekehrten Erdreichs; die untern Wälder kommen in Bewegung, Tannenbäume in unzähliger Menge schwan-ken hin und her; ganze Scharen Vögel lüften mit Schnelligkeit ihre Flügel westlich gegen den Rigi hin. Schon rollen einzeln gestandene größere Steine den Hang hinab, zerschmettern Häuser, Ställe und Bäume und mehrere stürzen sich in verschnellertem Laufe als Vorboten der bald nacheilenden fürchterlichen Masse in die Tiefe des Thales hin. – Jetzt wird die Bewegung der Wälder stärker, ganze Reihen der vorher losgewordenen und sich senkenden Felsenstücke, ganze Reihen stolzer Tannenbäume, sonst auf der obersten Felsenfluh so prachtvoll ruhend, stürzen in Unordnung übereinander und in die Tiefe nieder. – Alles Losgerissene und Bewegliche, Wald und Erde, Steine und Felsen gerathen jetzt ins Hingleiten, dann in schnelleren Lauf und nun in blitzschnelles Hinstürzen. Getöse, Krachen und Geprassel erfüllt von tief brüllendem Donner die Luft, erschüttert jedes Ohr und Herz und tönt im Wiederhall von tausend Bergesklüften noch gräßlicher. Strecken losgerissenen Erdreichs, Felsenstücke, groß und noch größer wie Häuser, Gruppen von riesigen Tannen wurden mit mehr als Pfeilesschnelle durch die verdickte Luft hingeschleudert. Ein gräßlicher rötlich brauner Staub erhebt sich in Nebelgestalt von der Erde, hüllt die mord und zerstörungsschwangere Lawine in trübes Dunkel ein und läuft in düsterer Wolke, wie vom Sturmwind gewirbelt, vor ihr hin. Berg und Thal sind erschüttert, die Erde bebt, die Felsen zittern, Häuser, Menschen und Vieh werden schneller als eine aus dem Feuerrohr losgeschossene Kugel über die Erde hin und selbst durch die Luft fort getrieben. Überschüttet ist das zuvor so fruchtbare Gelände mit Schutt und Graus, umgeschaffen die paradiesische Gegend in hundert und hundert wilde Todeshügel. In drey bis vier Minuten hatte dieses unerhörte Ereignis seinen schauervollen Anfang genommen, seine Wuth fortgesetzt und seine Zerstörung vollendet.»

Diese schauerliche Schilderung drängt unwillkürlich zu dem Gedanken ob künftig nicht ähnlichen Unglücksfällen durch die Wissenschaft und die Kunst des Menschen vorgebeugt werden könnte. Der Bergsturz, welcher 1821 bei Bregenz statt fand, die häufig wiederkehrenden Abstürze in den Nagelfluhgehänge am südlichen Ufer des Alpsees bei Immenstadt, der jüngst statt gefundene verherende Bergsturz im Geschlöpfe bei Brannenburg, welcher sich in Bälde wiederholen kann, dürften ernsthaft zu entsprechenden Schutzvorkehrungen mahnen.

Nachdem es erwiesen ist, daß alle diese Bergstürze ihre Ursache in dem Eindringen von großen Wassermassen, entweder allmählig oder plötzlich in die tiefer liegenden aufsaugenden Felsenschichten finden; so wäre es Aufgabe der Regierungen durch verständige Techniker an bedrohten Stellen diese Grundursache resp. den Ort, wo das Wasser regel-



mäßig in den Boden eindringt, aufsuchen und dafür sorgen zu lassen daß daselbst keine schädlichen Wasser-Sammlungen möglich sind sondern daß dieses durch die Schichten und Rinnen der Berggänge gefahrlos abfließen kann. Negrelli hat auf solche Weise bei Bregenz glücklich Abhilfe geleistet<sup>35</sup>.

Unser Führer erzählte, daß am Roßberg schon sieben Jahre vor der Verschüttung Goldaus ein Gebirgsbach zu fließen aufgehört habe. Wenn dies wahr ist, so ist die Ursache des ganzen Unglücks klar und nur zu bedauern, daß die dortigen Bewohner ein solches Mahnzeichen nicht beobachteten oder gehörig würdigten.

Vom Dächli weg zog sich der Weg anmuthig durch Gebüsch und Wiesen bis zur rothen Fluh, woselbst eine Bank zur Ruhe einladet. Leidensstationen, welche an der Bergseite längs des Weges angebracht sind, zeigen daß man in einem katholischen Lande reist.

Die rothe Fluh ist eine prachtvolle Felsenwand aus rother Nagelfluh, aus welcher eine Menge kleiner Wasserfälle abwärts rinseln. In Folge des gestrigen Regens waren dieselben sehr reich, insbesondere der Staubbach, welcher mehrere Abstürze von beträchtlicher Höhe bildet.

In Bälde war das Klösterli erreicht, welchem nur ein flüchtiger Anblick gewidmet wurde, weil das Reiseziel, der Rigi-«Staffel» schon sichtbar war und trübe Regenwolken zur Eile trieben. Die Kapelle welcher dieser, malerisch 4035 Fuß über dem Meere gelegene Ort, sein Entstehen verdankt, heißt: «zu unserer lieben Frau zum Schnee», sie wurde vom Kirchenvogt und Rathsherrn Sebastian Zay von Arth 1689 erbaut und am 11. Juli 1700 vom päpstlichen Nuntius Julius Piazza eingeweiht. Für Ablässe und Kirchenfeste wurde hiebei so entsprechend vorgesorgt, daß zwey Kapuziner und ein Bruder das ganze Jahr sich hier aufhalten und vier Gasthöfe entstanden sind.

Mit dem Glockenschlag zehn Uhr erreichten wir das Gasthaus Rigi-Staffel. Nur einen Augenblick gestattete uns das tückische Wetter einen Blick zu den herrlichen Gestaden des Vierwaldstättersees; dann überzog sich der ganze Horizont mit schweren Wolken und es erfolgte heftiger Gußregen. Das, was wir gesehen hatten, war aber so überraschend und so gänzlich verschieden von allen Fernsichten, welche wir bisher genossen hatten, daß uns der Regen nicht mehr viel kümmerte, sondern wir den Entschluß faßten, hier so lange zu verweilen bis uns das Wetter günstig würde. Als wir im großen Versammlungs- und Speisesaal eintraten, wurden wir von drey lieben Schaffhauser-Bekannten begrüßt, von Herrn Professor Frauer, Professor Metzger und Hauptmann Widmer. Diese Herren erwiesen uns eine Menge von Gefälligkeiten und machten uns dadurch

<sup>35</sup> Zu dieser Ansicht gelangte auch Albert Heim mehr als ein Viertel Jahrhundert später. Vergl. Neujahrsblatt d. Naturforschenden Gesellschaft 1882 (*Über Bergstürze*), Seite 7 u. 10.



den Aufenthalt um so angenehmer. Die Gesellschaft im Saale war sehr groß und man vertrieb sich die Zeit mit Musik, Tanz und sogar mit Maskerade. Da der Regen anhielt, folgten wir der Einladung zu einer Vorlesung aus Schillers Jungfrau, welche Herr Frauer einem Zirkel junger Damen gab. Jetzt erst setzten wir uns wieder, sowenig hatte uns das Bergsteigen angestrengt. Selbst meine Frieda, welche zum erstenmale eine Gebirgspartie mitmachte, fühlte keine Ermüdung. Während des Mittagessens wurde der Himmel heiter und um ein Uhr traten wir den Weg nach dem Kulm an, den wir nach einer halben Stunde erreichten. Schon dieser Weg entschädigte für alle Mühen und Kosten der Reise. Die Aussicht über den Vierwaldstättersee, welche am Staffelwirthshause begann, erweiterte sich bei jedem Schritte aufwärts. Zuerst war der Canton Luzern mit einem Theil des Hochgebirges von Glarus und Bern sichtbar, dann folgten große Landstreckn der Cantone Bern und Solothurn bis am Gipfel des Kulm bei der Pyramide sich dem Auge ein prachtvolles Panorama über die Cantone Zürich, Thurgau und St. Gallen mit den Bündtnerbergen aufrollte. Nur eine kleine halbe Stunde lang konnten wir die Augen an diesem herrlichen Anblicke weiden, dann waren wir in Nebel gehüllt und mußten unter dem Dache des räumlichen Gasthauses Schutz suchen. Es zeigte sich anfangs nur ein sehr kleiner Nebelschleier über dem Vierwaldstättersee, derselbe nahm aber in reißender Geschwindigkeit an Heftigkeit und Umfang so zu daß uns die Aussicht ganz entzogen wurde und nur auf wenige Schritte noch Gegenstände zu erkennen waren. Nach einigen Minuten aber wurde es schon wieder klar und als wir nach kurzem Verweilen den Rückweg zum Staffel antraten, gewährte uns die heitere Landschaft herrlichen Genuß. Der Weg führte durch einige Matten von hellstem Grün, welche durch beträchtliche Herden von Rindern und Schafen eine passende Staffage erhielt. Diese wohlgenährten Thiere sind so heimlich, daß sie sich den Reisenden nähern und von denselben gerne streicheln lassen. Der Weg selbst ist durch die Caravanen der Reisenden, welche denselben theils zu Fuß, theils zu Roß zurück legen, sehr belebt. Malerisch gruppiert sich eine Cavalcade von vier oder fünf Damen, deren schön gestickte Reisesäcke auf die Sättel geschnallt, bequeme Lehnen bilden und welche in dem pitoresken Reisecostüm mit den fliegenden Schleiern einen angenehmen Contrast neben den zu Fuße wandernden Begleitern und Treibern bilden. An den schrofen Abhängen des Kulm blühten eine unzählige Menge schöner Alpenrosen und Vergißmeinnichte, welche durch die Größe und dunkelblaue Farbe sich von denen des Flachlandes auszeichnen.

Am Staffel angekommen, nahmen wir von unsern hessischen Reisegefährten, welche nach Luzern eilten, Abschied und flüchteten uns abermals vor einem Regenschauer in die Wirthsstube. Nach einer halben Stunde erfreute uns das freundlichste Blau des Himmels und sogleich wurde mit fröhlichem Gemüthe der Weg zum Kulm wieder angetreten und daselbst der Anblick des Sonnenunterganges genossen. Viel schöner und schärfer als nach einem heißen, trockenen Sommertrag zeigten sich die Conturen des Rundgemäldes. Fast dunkelschwarz traten die Formen des Weißensteins bei Solothurn



hervor aus dem feurigen Roth der untergehenden Sonne. Zwischen einer Einsattelung des Albis war das Spital von Zürich deutlich zu erkennen. Ebenso der Uetliberg, Hohentwiel, Hohenstoffel und hohe Krähen, der Ueberlinger- und Bodensee, der Zürichersee und sogar der Randen und Schwarzwald stellten sich klar dar. Wunderschön prangten der Sentis und der Kuhfirsten, welche hier ganz eigenthümliche Formen zeigen. Die Pyramiden des Schweizer-Rothhorn und des Titlis mit ihren eisigen Schneefeldern dann das Schernhorn wurden ganz nebelfrey. Wir verdankten die Kenntniss dieser Berge und die leichte Orientierung überhaupt den belehrenden Mittheilungen des Herrn Professor Metzger, welcher uns beständig durch seine Begleitung erfreute. Das Hochgebirge im Canton Glarus und die Berge des Berneroberlandes wurden wegen dem beständigen Spiel des Nebels in ihrer ganzen Ausdehnung nicht sichtbar, allein ich glaubte daß wir dadurch Nichts verloren haben, weil es doch unmöglich gewesen wäre, alle einzelnen Kuppen zu erkennen und das Hin- und Herfliegen der Nebelwolken ein höchst interessantes Bild darbot. Die schönen Ufer des Zugersees, Zug, Immensee, Arth, der Lowerzersee, Mythen und Hacken, Goldau, und Schwyz präsentierten sich wie in einer Krippe. Der Egerisee mit dem Kaiserstuhl begränzten das Gebirgsthal gegen Nordost. Der sichtbare Theil des Vierwaldstättersees bildete gegen Süd und West den nächsten Vordergrund. Luzern, Küssnacht, Tells Kapelle erschienen so nahe daß man die Häuser zählen, ja mit dem Fernrohr sogar Fenster unterscheiden konnte. Der Sarnersee, der Sempachersee und Maunsee, der Baldecker und Hallwylersee, dann der Greifensee gaben der Landschaft eine interessante Abwechslung.

Nur Zähneklappern vor Kälte konnte uns gegen halb acht Uhr von dem herrlichen Standpunkte vertreiben, und noch wurden wir am Staffel durch den eigentlichen Sonnenuntergang, dem wirklichen Scheiden dieses wohlthätigen Himmelskörpers erfreut, das eine große Zahl von Gästen auf einem Felsenvorsprung vereinigt hatte. Am Abend war der große Speisesaal fast überfüllt, dennoch wurde sehr ordentlich und sorgsam serviert nur währte das gute Abendmahl fast zu lange.

Die Nachtruhe wurde mit dem Vorsatz gefaßt, am nächsten Morgen den Kulm wieder zu besteigen und den Sonnenaufgang zu genießen. Allein als es um halb vier Uhr tüchtig regnete, überließen wir uns dem wohlthätigen Morgenschlummer, der uns gewiß noth that in Anbetracht der überstandenen körperlichen Mühen und der noch zu Erwartenden.

Um sieben Uhr früh war allgemeines Frühstück im großen Saale: während desselben unterhielt uns der Anblick von zwanzig Jünglingen, Zöglinge eines Genfer-Instituts. Es waren darunter Amerikaner, Engländer und Franzosen. Sie waren gestern Nachts auf den Rigi gekommen und saßen schon zwey Stunden in der Wirthsstube, ohne von der Aussicht die mindeste Rücksicht zu nehmen, obwohl dieselbe ganz rein geworden. Wie



ich später erfuhr waren diese jungen Leute schon durch das Chamouny-Thal und auf die Berge des Berner Oberlandes von ihrem Mentor getrieben worden und gegenwärtig erfreut, daß ihnen eine Rast zum dolce far niente gegönnt wurde.

Nach acht Uhr verließen wir das Gasthaus und bestiegen in Begleitung des Herrn Professor Frauer den Rothstock, den wir nach einer starken Viertelstunde erreichten. Es ist dieß ein zweyter hervorragender Kamm des Riggipfels, welcher mit dem Kulm einen Sattel bildet, in dessen Mulde der Staffel liegt. Der Genuß welcher uns die Aussicht von diesem isolierten Grathe gewährte war fast noch größer als der des Rundgemäldes vom Rigi-kulm. Die schönen Formen des Vierwaldstättersees zwischen Luzern, Hergenswyl und Stanzstadt, dann des Alpnachersees, weil eben der Rothstock sie verdeckt am Kulm nicht sichtbar, der Pilatus mit seiner ganzen Pracht, der Bürgen und hinter demselben die Spitzen des Berner-Oberlandes boten einen majestätischen Anblick dar. Es war unmöglich die Bergspitzen in der Erinnerung zu behalten, und ich habe das Jungfrau-Gebirge später von einer anderen Stelle aus skizziert.

Im fernsten Hintergrund die weißen Spitzen des Gletschermeers, welche sich von dem Blau des Himmels lostrennen, dann die fernen violett und blau gefärbten Berge, etwas näher das schwarze Grün der Waldungen und die braunen Tinten der Felsenmassen. Im Mittelgrunde der zackige Pilatus mit rötlichen Steinvorsprüngen, hellgrünen Matten und dunkelgrünem Tannenholz, dann die Vorberge mit abwechselndem Laubholze, von welchem sich der spiegelklare See bald mit blaugrünen tiefen Schatten, bald mit Silberstreifen bald mit der Abspiegelung der Bergconturen scheidet und im Vordergrund die mit unzähligen Obstbäumen gezierten, cultivierten Ufer. Welch lieblicher Contrast!

Es ist mir leider in meiner kleinen Skizze nicht gelungen, die Ansicht von Luzern kräftig genug auszudrücken. In der Wirklichkeit zeigt sich dieselbe so klar und nahe, daß man die kleine Bucht des Sees, den Lauf der Reuß, den Uferquai, die schönen Gebäude des Schweizerhofes, die Stiftskirche, die Reußbrücke und die Festungsthürme gar wohl unterscheiden kann, obwohl die horizontale Entfernung drey Schweizerstunden à 16 000' beträgt.

Um halb zehn Uhr, nachdem uns ein kalter Luftzug zum Aufbruch mahnte, verließen wir den schönen Platz um unsere Wanderfahrt abwärts zum Gestade des Vierwaldstättersees anzutreten.

Bald war das Kur- und Gasthaus zum «kalten Bade» erreicht. Ein großartiges Gebäude mit geräumiger Terrasse, welche eine schöne Aussicht gewährt. Hier ist eine Telegraphenanstalt<sup>36</sup>, welche von Reisenden, die ihren Lieben von der glücklichen Rigi-

<sup>36</sup> Telegrafenanstalt Rigi-Kaltbad ist im Taschenkalender «Zürich» 1858 noch nicht angeführt.



besteigung Nachricht geben wollten, wimmelte. Der erste Halt wurde an einem Bergvorsprung bei der Aupfluh gemacht, wo sich das Auge wieder an der herrlichen Fernsicht weiden konnte.

Während ich die colosalen Nagelfluhwände, welche die Form von gekuppelten Festungsthürmen haben und horizontal gelagert sind, abzeichnete, erfreute uns ein niedliches Hirtenmädchen mit schönem Jodlergesang. Dieses Mädchen unterschied sich von den übrigen, die uns begegneten, dadurch daß sie erst zu singen begann, als wir uns gelagert hatten und immer in bescheidener Entfernung sich hielt, während die andern den Gesang anfiengen, wenn sie uns bemerkten und sobald wir sie erreichten, innehielten, dann aber gegen Belohnung fortzusetzen versprachen. Eine Weise die gewiß jeden Reisenden anwidert<sup>37</sup>. Unser Träger, zugleich Knecht des Staffelwirthes und Zimmermann erzählte mir, daß er im verflossenen Winter die Waschküche des Wirtshauses in Staffel erbaut habe und daß alles Holz von der Aupfluh zur Baustelle von Menschen getragen wurde und überhaupt alles Bauholz vom Rigi auf diese Art beigeschafft würde, während doch die Saumthiere dazu benützt werden könnten.

Nicht weit von der Aupfluh entfernt, führte uns der Weg plötzlich durch eine große Menge abgestürzter Nagelfluhtrümmer, welche die Ursache des Goldauer Bergsturzes gar wohl erkennen lassen. Die Neigung der höher gelegenen Schichten ist sehr stark, vielleicht 40 Grade. Unter ihren Lagerflächen befinden sich ziemlich starke Erdschichten und im Gestein so viele senkrechte Spalten daß ein gefährliches Ansammeln des Wassers unvermeidlich ist. Es bedarf darum keines außerordentlichen Anlasses, um die ungeheure Masse in Bewegung zu setzen. Die schon früher herabgestürzten Felsen-trümmer lagern jetzt ruhig auf einem Plateau und sind zum Theil schon mit Fichtenanflug bedeckt. An einer Stelle wurde dieß Naturspiel zu einem Durchgang «Dem Felsenthor» benützt. Es hat den Namen Hochstein. Dasselbst wurde einstens die Moräne von einer festen, auf gutem Grunde ruhenden Felsen-Pyramide aufgehalten und es bildete sich ein förmliches Thor, indem sich mächtige Quaderähnliche Nagelfluhblöcke schief daran stützten.

Der nächste Halt wurde an der Kapelle «Heilig-Kreuz» gemacht, so zwar die Aussicht durch Gebüsch gesperrt ist, aber vortreffliches und frisches Bier so wie gesundes Wasser von vorzüglicher Güte uns labten. Bald wurde hierauf die Nußbaum-Region erreicht und das freundliche Wäggis am Vierwaldstättersee lachte uns entgegen. Später erfuhr ich daß an dem Gehänge welches wir hier passierten, am 15<sup>ten</sup> Juli 1795 ein röthlicher Schlammstrom von 1600' Breite und mehreren Klafter Höhe sich zu bewegen begann

<sup>37</sup> Vergl. ULRICH HEGNER, 1817: «*Berg- Land- und Seereise*» S. 42/43. Hier ist noch von keinen Trinkgeldern die Rede. Hingegen bietet Mark Twain in seiner Rigi-reise (kurz nach der Eröffnung der Viznau-Rigibahn 1871) den Sängern immer höhere Beträge an, um sich Ruhe zu erkaufen.





und nach vierzehn Tagen die schönsten Gärten, hundertjährige Baumstämme und 31 Häuser, aus denen jedoch alle Habe gerettet wurde, überfluthete<sup>38</sup>. Jetzt sind keine Spuren mehr davon sichtbar. Andere schöne Gärten, reichprangende Obstbäume und neue Häuser haben wieder ein liebliches fruchtbares Gefilde geschaffen.

Das Gasthaus zur Eintracht in Wäggis erreichten wir um die Mittagsstunde. Ein vorzügliches Mahl an der Table d'hôte erquickte uns, besonders gewürzt durch die angenehme Unterhaltung mit bayrischen Landsleuten: Herrn Kreistrath-Landgraf aus Nürnberg und dessen Gemahlin, dann Herr Oberlieutenant Vetterlein.

Während des Nachmittags erfreuten wir uns an der schönen Aussicht, welche man von der Terrasse des Gasthauses aus genießt und da uns die Ruhe gut that, versuchten wir alle drey, dieselbe zu skizzieren.

Die beiden Gasthöfe in Wäggis befinden sich unmittelbar am Seeufer, das zugleich den Hafen für die Dorfflotille und der Anlandeplatz der Dampfschiffe bildet.

Die Aussicht gegen Südwest gewährt einen eigenthümlichen Genuß. Der Vordergrund rechts bildet nämlich eine Art von Halbinsel, deren Abdachung mit großen starken Kastanienbäumen bewachsen ist, welche hier, wie auch Mandeln und Feigen, gut gedeihen und leicht überwintern. Die ganze Natur erhält hiedurch das Gepräge einer Landschaft jenseits der Alpen und erinnert an Meran. Links erhebt sich der mächtige Birkenstock<sup>39</sup>; welcher sich durch die blaue Farbe und die gerundete Formation des

<sup>38</sup> HBLS: Ein Erdschlipf zerstörte 1661 Lützelau; der von 1795 zerstörte 43 Gebäude und 104 Jucharten Landes.

<sup>39</sup> Bürgenstock.



51  
dichten Kalksteins wesentlich von den rothen Schichten der Nagelfluh des Rigi unterscheidet. Der Hintergrund bildet der Pilatus an dessen Fuße sich der Alpnachersee für das Auge verliert.

Bis Fünfuhr weideten wir uns, die müden Glieder einer wohlthätigen Ruhe überlassend, an dem herrlichen Anblick und bestiegen dann ein Dampfschiff dessen Deck ganz mit Menschen gefüllt war. Die kurze Fahrt nach Luzern war an Abwechslungen reich. Wir fuhren zuerst in südwestlicher Richtung bis hart an die steilen Ufer eines Vorsprunges des Birkenstockes, dann nach Stanzstadt, wo sich das Panorama des Alpnachersees aufrollte, wendeten uns dann nördlich und durchschnitten die schöne Bucht von Luzern, an deren Schluß die malerische, thürmerreiche Stadt liegt. Trotz eines heftigen Gewitters und mehreren Regenschauern, die uns zwischen dem Bürgenstock und Stanzstadt überfielen, gelang es mir doch eine Ansicht des Rigi, dessen Abhang die Schichtung der Nagelfluh von der Spitze bis zur Basis, deutlich zeigt, aufzunehmen. Der Vordergrund rechts bildet der Fuß des Bürgenstocks, der links die Halbinsel Hertenstein, der Mittelgrund der Rigi mit Wäggis und der Hintergrund die Mythen. Auf dem Kamm des Rigi sind Kulm, Rothstock und das Gasthaus «zum Staffel» kenntlich. Wenn die Umgebung von Wäggis mit Südtirol verglichen wird, so tritt noch kräftiger die Ähnlichkeit des linken Ufers der Luzernerbucht mit den Gestaden des Comersees hervor. Diese üppigen flachen Ufer sind mit vielen schönen Landhäusern geziert, deren Altanen<sup>40</sup> und Verandas nebst herrlichen Gartenanlagen das Auge erfreuen. Von einer dieser Villas wurde durch Schwenken von Tüchern begrüßt und vom Dampfboot aus der Gruß erwidert. Derselbe galt einem lieblichen Brautpaar, das sich unter den vielen, Bildung in Sitte und Gespräch zeigenden Lustreisenden befand.

Kaum hatten wir an dem schönen Uferquai in Luzern gelandet, und unser kleines Gepäck im Posthause untergebracht, so lenkten sich unsere Schritte nach dem berühmten Löwendenkmal im Pfyfferschen Garten. An romantischen Mollasse-Felsen wurde eine geräumige Grotte und in dieser nach Thorwaldsens Musterbild von Ahorn aus St. Gallen ein sterbender Löwe ausgehauen zum Andenken an Schweizerischen Muth und Schweizerische Treue, welche sich am 10 August 1792 bei Vertheidigung des Tuillerieschlosses durch die Schweizergarden bewährt hat. Der colossale Löwe verendet, indem er noch den ihm anvertrauten Schild zu decken sucht und hat in Augen, Mund und Mienen einen Ausdruck, der wahrhaft Adel verkündet und zu Thränen rührt. Am Felsen liest man die Namen der gefallenen Gardisten. Lange konnten wir uns von diesem herrlichen Monumente, welches leider keine lange Dauer verspricht, weil Schichtungsabsonderungen und mergelige Partien sich deutlich zeigen, nicht trennen; jedoch noch früh genug eine Promenade am Quai des Sees bei Tageslicht zu machen und uns nicht allein

<sup>40</sup> Altane w. -n (südwestdt.) = Balkon, Söller.



am Anblick der großartigen Gebäude des Schweizerhofes, dem runden grauen Thurm, der soliden und doch eleganten Quaimauer, dann der hin- und herwogenden Menschenmenge, sondern auch und vorzüglich durch die Ansicht des schönen Sees und des Rigi zu erfreuen, von dem wir mit dem Einbruch der Nacht Abschied nahmen.

Wieder, wie schon früher in Zürich, stieg in mir der Wunsch lebhaft auf, daß auch an den bayrischen Seen Städte erbaut werden möchten. Der Verkehr auf den Seen wird dann von selbst kommen. Es bedarf nur eines schönen ebenen Platzes, eines bequemen und sicheren Hafens, eines Quais und großartige Gebäude an demselben, so wäre der Anfang der Stadt gemacht. Immer schwebt mir da das Vorland des Chiemsees zwischen Prien und der Rimstinger-Anhöhe vor. Unten Hafen, Gerichtsgebäude, Rentamt, Forstamt, Gasthöfe und Bazar, an der Abdachung terrassenförmig Gärten und Pavillons, endlich auf dem obersten Plateau das schon bestehende schöne Dorf. Wie würde dieser Anblick herrlich seyn!

Dieser Gedanke beschäftigte mich schon lange im bequemen Eilwagen, den wir Abends zehn Uhr bestiegen und der uns nach kurzem Aufenthalte in Zürich am anderen Tag um die Mittagsstunde nach Hause brachte, wo wir uns der Pflege der sorgsam Mutter dankbar überließen.

---

*Zürich am 5<sup>ten</sup> Januar 1856*

Heute Mittag um halb zwey Uhr fuhr ich im Eilwagen von Schaffhausen ab und traf um 6 Uhr Abend hier ein<sup>41</sup>. Meine Reisegesellschaft bestand aus Viehhändlern «Christen und Juden», welche während der ganzen Fahrt eine lebhaft Unterhaltung über Standorte und Kaufpreise von Ochsen und Schweinen pflogen, die ich leider mithören mußte, weil es mir wegen der erwähnten Lebhaftigkeit nicht möglich war, beim Schlafe Hilfe zu suchen. Weder die kleinen Ortschaften, welche wir passirten: Jestetten, Lothstetten, Rafz noch die Gegend boten etwas Interessantes dar. Nur der Übergang des Rheins bei Eglisau ist in technischer und malerischer Beziehung bemerkenswerth.

Am rechten Ufer zieht sich die Straße 150' tief abwärts zwischen dem Rhein, welcher massive Quaimauern besitzt und den ansehnlichen Häusern des Städtchens. Über den Rhein führt eine gut unterhaltene gedeckte Brücke mit einem Häng- und Sprengwerk dann einer Curvenverstärkung von je acht gebogenen Hölzern à 4' Stärke, welche durch Eisenschlaudern befestigt sind. Am rechten Ufer zielt die Straße eine colossale, schön ausgeführte Stützmauer und andere Kunstbauten, welche das Bergwasser abführen, zeugen von der Tüchtigkeit der zürchischen Ingenieure. Recht froh war ich als wir hier an-

<sup>41</sup> Taschenkalender «Zürich» 1855: Ankunft von Schaffhausen: 6 Uhr.



langten und sobald ich im Hotel Bauer mein Pelzwerk abgelegt hatte, trat ich meinen Spaziergang nach dem Seeufer an, wo mir ein lieblicher Anblick, welchen der vom Mond beleuchtete See und die im Lampenlichte schimmernden reichen Auslagen des Bazars am Quai darboten.

Im Gasthofs war ich, wie früher, sehr zufrieden. Mein Zimmer war elegant meublirt, das Bett gut, Speise und Trank vortrefflich und die Bedienung ließ nichts zu wünschen übrig.

*Solothurn am 6<sup>ten</sup> Januar*

Heute früh um 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr<sup>42</sup> fuhr ich mit Herrn Bau-Inspector und Genie-Major Wolff<sup>43</sup> im Postomnibus zum Bahnhof und von dort nach Baden, wo wir den Eilwagen bestiegen. Die Bahn ist so gut unterhalten, daß wir auf der ganze Strecke keine Stöße spürten und ganz bequem schreiben konnten. Die Bahnwärterhäuser sind ziemlich groß und geschmackvoll in ländlichem Styl erbaut.

Im Bahnhofe zu Baden bemerkte ich nur das Aufnahms-Gebäude, eine Locomotiv-Remise, eine Wagenremise, und entfernt eine Holzschupfe. Von den Güterwagen des Landfuhrwerks wurden hier die Räder abgehoben und sodann der ganze Wagenkasten mit der Ladung mittelst eines Krans auf die Untergestelle der Bahnwagen geschoben, was mir sehr praktisch schien, namentlich hier, wo es Rückfracht in Zürich gibt und dieselbe wieder zurück seyn kann bis die Pferde ausgeruht haben.

Leider gestattete uns der kurze Aufenthalt, denn die Pferde waren bei unserer Ankunft schon an den Eilwagen gespannt, nicht eine Umschau in dem schönen Städtchen zu halten. Ich bemerkte nur ein altes malerisches Thor und wurde von meinem Reisegefährten auf die Ruinen des kürzlich abgebrannten Zuchthauses, wobei fünfzehn Gefangene den Tod fanden, aufmerksam gemacht.

Von Baden gegen Olten zeigte sich allenthalben der lebhafteste Baubetrieb für die Eisenbahn. Bald außerhalb Baden wechselten beim Einfluß der Reuß in die Aare hohe Dämme und Einschnitte mit theilweise sehr vollendeten Straßencorrectionen. In der Nähe des Bades Schinznach ruht der Bahndamm auf einem steilen Berggehänge an wel-

<sup>42</sup> Abfahrt nach Baden 8 Uhr.

<sup>43</sup> Joh. Kaspar Wolff (1818–1891): Staatsbauingenieur des Kantons Zürich 1851–1870; erbaute die kant. Irrenanstalt Burghölzli; Hauptmann im eidg. Geniestab 1852; baute mit G. Semper das Polytechnikum; Oberst im Geniestab 1862; eidg. Inspektor der Genietruppen 1875; während der Grenzbesetzung 1870/71 Genie-Oberkommandant.



ches sich zur Linken eine colossale Stützmauer lehnt, welche für die neue Landstraße errichtet ist. An dieser romantischen Stelle präsentieren sich sehr malerisch zwei alte Bergschlösser: Wildegg und Wildenstein, welche ich, so gut es während des Trabfahrens im Eilwagen möglich war, skizzierte.

Das Bad Schinznach liegt seitwärts von der Landstraße. Da dort eine Postablage besteht, fuhr der Eilwagen bis zum Kurgebäude, und wir konnten die schönen Anlagen dieser Anstalt besichtigen. Ganz besonders gefiel uns der Park, in welchem die freyen Räume eine schöne Aussicht auf das Hügelland der Umgebung und die Ruinen des Schlosses Habsburg gewähren. Die reiche Quelle des Bades, sie gibt in einer Minute 120–130 Maaß, hat eine Temperatur von +25° R. und wird viel gebraucht. Um halb zwölf trafen wir in Aarau ein, wo wir nur Zeit zum Diner hatten und die schöne Stadt nur flüchtig sehen konnten. Am meisten interessierte mich das neben der Post gelegene Gerinne eines Mühlbaches, welches mit Heberöhren unter der Straße durchgeleitet wurde und jenseits derselben ohngefähr 10' hoch wieder weiter geleitet wird. In der Nähe von Aarau bemerkten wir die ersten Strohdächer, welche bis Solothurn an den Bauernhäusern vorherrschend sind. Auch die schöne Aarauer-Nationaltracht konnten wir hie und da an schmucken Mädchen im Sonntagsstaat bewundern, aber leider ist auch hier die französische Mode vorherrschend. Auf dem Weg nach Olten sahen wir das alterthümliche Schloß Gösken und konnten einen Blick ins Hauenstein-Gebirge werfen.

Vor wir Olten erreichten, übersahen wir den fast vollendeten Bahnhof, welcher tiefer als die Straße liegt. Derselbe wird als vollkommener Kreuzungspunkt zwischen Basel und Luzern, dann Zürich und Bern einst sehr wichtig werden. In Olten führt eine Brücke über die Aare, deren linkes Ufer aus Felsenwänden gebildet ist, auf welchen alte Gebäude stehen. Die Hauptstraße dieser Stadt ist eng und scheint finster und ganz Olten bot den Anblick eines unansehnlichen Landstädtchens dar.

Zwischen Olten und Solothurn kamen wir noch an mehreren alten Schlössern vorüber, denen wir aber wenig Aufmerksamkeit schenkten, weil sich gegen Abend das Gewölke öffnete und die schönen Formen des Weißensteingebirges uns ganz in Anspruch nahmen.

In Solothurn langten wir um halb fünf Uhr an und wurden im Gasthof «zur Krone» von den Ingenieuren Herz und Zschokke <sup>44</sup> freundlich begrüßt.

<sup>44</sup> Alfred Zschokke, Kantonsbaumeister in Solothurn 1855–1874, später in Basel.



*Bern am 12<sup>ten</sup> Januar*

Die trübe Witterung während des sechs tägigen Aufenthalts in Solothurn gestattete uns nicht das vollständige Gebirgs-panorama in klaren Umrissen zu sehen. Von der Gallerie des Thurmes der Urs-Kirche aus mußten wir uns mit der Ansicht des Weißensteins, welcher sowohl durch die sackige Gestalt der Kalkfelsen als die grauen, violetten und blauen Tinten und Schattierungen dem Landschaftsmaler vielen Stoff zum Studium des Juragebirges darbietet, und mit der Umgebung des Aarethals begnügen. Vom eigentlichen Hochgebirge traten nur manchmal Spitzen hervor, die uns als Pilatus, Jungfrau, Finsterhorn und Wetterhörner bezeichnet wurden.

Das Innere von Solothurn hat auf mich einen sehr angenehmen Eindruck gemacht. Diese Stadt gleich an Größe Kaufbeuren hat aber viel hübschere Straßen, einige prachtvolle Gebäude mit Facciaden aus Marmor vom Sockel bis zur Dachhöhe und einen geräumigeren Marktplatz welcher von dem Urmünster, zu welchem zwey großartige Freytreppen führen, beherrscht wird. Diese Domkirche wurde 1762–1773 von Pisoni aus Ancona erbaut und zeichnet sich sowohl durch großartige Verhältnisse als durch geschmackvolle Verzierungen vor den übrigen Gebäuden der Zopfzeit aus. Im Zeughause überraschte mich der große Vorrath von Waffen und die reiche Rüstkammer.

Während die Forderung des eidgenössischen Kriegsreglements acht Geschütze und 1462 Gewehre bezeichnet, sind dreyundzwanzig Kanonen und Haubitzen vorhanden und dieß Verhältniß zeigt sich bei Säbel, Patronentaschen, Pferdegeschirr, Reitzeug, Kriegsfuhrwerke und Munition fast eben so günstig. Alle diese Waffen und Ausrüstungsgegenstände sind nicht allein in gutem Zustand, sondern auch mit wahrhaft künstlerischem Sinne geordnet.

Die Rüstkammer enthält eine große Menge von Harnischen und Trophäen aus alten Waffen, dann eine Statuen-Gruppe, welche den Gerichtstag darstellt, welcher am 22 Dezbr 1481 wegen der Theilung der burgundischen Beute im Rathhaus zu Stanz stattfand, wo Niclaus von der Flüh die entzweyten eidgenössischen Standesboten versöhnte. Diese Gruppe hat keinen künstlerischen Wert, gibt aber einen guten Begriff von der Kleidung und Bewaffnung der damaligen Zeit.

*den 11. Januar*

Meine Ausflüge in die Umgegend reduzieren sich auf die nördlich gelegenen Steinbrüche. Dieselben führen die Marmor Steingruben und gewähren eine reiche Ausbeute marmorähnlicher Werkstücke von Jurakalk, welche in colossalen Dimensionen brechen: es war ein Stück von 30' Länge 10' Breite und mehr als fünf Fuß Stärke vorrätig. Der ge-



genwärtige Besitzer oder Pächter des Bruchbetriebes heißt: Urs Pakezzi. Am Rückweg zeigte sich ein schönes Gebirgspanorama vom Pilatus bis zum Breithorn und die Aussicht von dem Gasthof<sup>45</sup> auf den Weißenstein muß, im Betracht der hohen Lage und der graphischen Darstellung, welche in Steindruck herausgegeben ist, für das Auge reizend und den Gebirgsforscher sehr instructiv seyn.

Eine Fahrt zur Fundation der Emmenbrücke, zu der Papiermühle in Kriegstetten und in das Eisenwerk Hammer am 9ten both sehr viel Interessantes dar. Die Fundation der Emmenbrücke bietet die günstigsten Verhältnisse dar. Die Fluß-Sohle besteht aus so festem Kies daß in der ziemlich tief ausgebaggerten Längrube sich kaum eine Spur von Wasser zeigt und die Pilotage ganz leicht stattfindet. Als s.g. Bauführer traf ich hier meinen frühern bayrischen Sektionsparlier Sachum, welcher bei der Sektion Lindau beschäftigt war.

In der großartigen Papierfabrik hatte ich zum ersten Mal Gelegenheit, die Bereitung des Zeuges ganz zu beobachten. Das Material, nämlich die leinenen und baumwollenen Lumpen wurden sorgfältig nach ihrer Feinheit sortirt, mittelst großen Scheren von freyer Hand zerschnitten und dann mittelst eines Ventilators trocken gereinigt. Der Ventilator (Lumpen Wolf) besteht aus einer 8' langen und 4' weiten Trommel, deren Wände durch Drahtgitter gebildet sind. Diese Trommel befindet sich in einem hölzernen Kasten aus welchem ein schornsteinartiger Schlauch ins Freye abzieht. Die Achse der Trommel besteht aus vierkantigen hölzernen Welle, auf welcher hölzerne Stöcke in regelmäßiger Verteilung stehen, deren Länge so groß ist, daß sie fast bis an den Umkreis der Trommel reichen. Indem nun die Welle innerhalb der unbeweglichen Trommel umgedreht wird, werden die eingefüllten Lumpen von den Stöcken geschlagen und geschüttelt. Der feine Staub zieht ab, der gröbere wird durch die Drahtgitter der Trommel hinausgeworfen. Diese Reinigung dauert eine halbe Stunde. Nun folgt das Waschen der Lumpen in reinem Wasser, dann in Laugen mit Chloraufösungen, wodurch zugleich das Bleichen besorgt wird.

Das Mahlen der Lumpen zu Papierzeug geschieht im so genannten Holländer und es werden dieselben zuerst mittelst Walzen, welche 120 bis 150 Umläufe in der Minute machen, gewaltsam in einem Wasserkasten zerrissen und zermalmt. Die Masse wird nun in einen andern Kasten gedrückt, wo daselbe Verfahren wiederholt wird. Solche Wasserkästen befinden sich eine große Anzahl im Holländer und es werden auf zweystündiger Arbeit 60 Pfund Lumpen in Halbzeug umgewandelt, wobei angenommen wird, daß in jeder Minute 34 560 Schnitte statt gefunden haben.

Das Halbzeug ist ein dicker Brei von Wasser und Leinenfasern, worin sich keine Reste von Gewebe mehr zeigen, die Fasern aber noch ziemlich lang und grob sind. Es wird nun die Umarbeitung in Papierbogen mittelst des Ganzzeug Holländers bewirkt. Dieser ent-

<sup>45</sup> Name im Original ausgelassen.



hält eine Walze mit noch mehr Schienen als der Halbholländer und noch mehr Messer im Grundwerk und die Walze läuft 150 bis 180 mal in der Minute so daß fast fünfmal so viel Schnitte statt finden, wie bei Bereitung des Halbzeugs.

Nun kömmt das Ganzzeug, welches schon im Holländer den Harzleim, welcher durch Kochen von Kolophonium mit Äzkali oder Äznatron-Lauge entsteht, enthielt in die Papier Maschine, welche eine 4' breite Form aus endlosem Messingdraht enthält die mit circa 40 kleinen hohlen kupfernen Walzen unterstützt wird. Ein System von Walzen dient zum Verdichten des Papiers, welches überraschend schnell Consistenz erhält, zum Pressen, Trennen der Blätter und Trocknen derselben, wozu eine Dampfheizung angewendet wird. Das nun vollständig gebildete und geglättete Papier rollt sich auf einen Haspel, auf welchen es abgeschnitten wird, wenn sich dieselbe, mit 60 Lagen oder Umgängen füllt. Nimmt man die Breite des Papiers zu 4' und die Länge für 1 Minute zu 30' so beträgt die Production in einem Arbeitstage zu 10 Stunden 72 000 Quadratfuß oder 32 400 Lagen = 64 ½ Rieß von Medianformat (20" breit 16" engl. Fuß). Die Leistung der Dampfmaschine beträgt hiebei 8 Pferdekkräfte und erfordert 4 Halb- und 4 Ganz-Holländer zur Darstellung des Zeugs. Die letzten Arbeiten im Beschneiden resp. Zerschneiden in Bogen, Bänderrollen pp von verschiedenem Formate, wozu wieder Handmaschinen verwendet werden, im Abzählen, Zusammenlegen, Reinigen und Sortiren, wozu hier nur Weibspersonen verwendet werden.

Großartig war der Eindruck, welchen das Eisenwerk Hammer, welches ich zur Nachtzeit betrat, hervorbrachte. Hochofenbetrieb, Puddlings-Öfen, Walzwerke und Gießerei sind hier im lebhaftesten Schwung.

In Folge eines amtliches Geschäftes kam ich mit den angesehensten Männern Solothurns in Berührung. Bei allen lernte ich hohen Grad von Vaterlandsliebe, Ehrenhaftigkeit und Gastfreundschaft schätzen.

Von Seite der Regierung waren die Herren Räte Fröhlicher und Vigier angewiesen, mir Aufschlüsse zu ertheilen, von Seite der Stadt: Herr Stadtmann Bünzli und Architekt Tugginger. Bei einem Banket, welches Herr Fürsprech Clutz<sup>46</sup> Blotzheim gab, waren die Herren Aberlin Reg-Rath, Hartman und Schlatter, Professoren und Redacteurs des Post-Heiri, Herr Ingenieur Zschoke und Professor Zettler anwesend.

Herrn Obrist Müller von Altdorf<sup>47</sup>, der Erbauer der Nydeckbrücke in Bern, lernte ich noch vor meiner Abreise persönlich kennen und erfreute mich an seiner Gemütlichkeit.

<sup>46</sup> Richtig: Glutz-Blotzheim, Amanz, 1812–76, bekannter Fürsprech und Notar, Großrat, Verwaltungsrat der Stadt Solothurn (HBLS).

<sup>47</sup> Karl Emanuel Müller, 1804–96, als Ingenieur in Heidelberg und Wien gebildet, erstellte beim Bau der Gottardstrasse die Teufels- und die Schächenbrücke, erbaute die Nydeckbrücke in Bern, sowie die dortige jetzt altkathol. Kirche, ferner die Axenstrasse u. a. m. Führte 1850 die Reußkorrektur durch, gründete eine Dampfschiffgesellschaft auf dem Vierwaldstättersee, baute und dotierte dem Kanton Uri das Kantonsspital (HBLS).



Am 12<sup>ten</sup> Abends fuhr ich mit Herrn Bau-Inspector Wolff, dem ich in Folge des regen Dienstverkehrs und dem Zusammenkneipen befreundet wurde, nach Bern, wo wir um 8 Uhr eintraffen und unser Absteigquartier in dem sehr guten und billigen Gasthof: «zu Pfistern» nahmen.

Die wenige freye Zeit, welche mir die Ausarbeitung meines Gutachtens über die Situi-  
rung des Bahnhofes zu Solothurn gewährte, benützte ich zur Besichtigung des Bundes-  
palastes, der innern Stadt und ihrer Umgebung, des Theaters und zu einem Ausfluge in  
das 2<sup>te</sup> Arbeitsloos der Eisenbahnbau-Section Bern bis zur Tiefenau-Brücke.

Der Bundespalast befand sich gerade in demjenigen Baustadium, welches für den Tech-  
niker am belehrensten ist. Das Mauerwerk war vollendet, der Verputz hie und da begon-  
nen, die Kapitäle von Säulen und Pilastern wurden aufgesetzt oder sauber ausgearbeitet,  
der Dachstuhl und vieles Gebälk waren aufgeschlagen, aber überall noch zugänglich.  
Treppen wurden angelegt und an einzelnen Piecen war schon die Vertiefung vollendet.

Vor Allem überraschte mich die großartigen Dimensionen des Gebäudes und seine  
herrliche Lage, welche nicht nur die Aussicht desselben hervorhebt, sondern auch eine  
entzückende Fernsicht ins Hochgebirge darbietet. Ich habe es versucht die Umrisse die-  
ser Berge von der Plattform des Daches aus flüchtig zu skizziren.

Herr Baumeister<sup>48</sup> der Architekt des Palastes begleitete mich selbst durch alle Räume, in  
welchen ich Construction und Genauigkeit der Ausführung förmlich bewunderte. Zu-  
gleich verdanke ich demselben die Einsicht der Baupläne und der Cartons für die Pla-  
fond und Wand-Malereien, welche zur Ausschmückung des Ständesaales und des Saales  
für die National-Versammlung bestimmt sind.

Bern, Bundes- und Cantons-Hauptstadt, liegt an der Münster-Straße 1656' und an der  
Aare 1560' über dem Meere auf einer von der Aare auf drey Seiten schluchtenartig um-  
flossenen Sandstein-Halbinsel, steil ansteigend und in beträchtlicher Länge sich hinzie-  
hend, aber nur 830' breit. Die Stadt ist im Innern schön, fast durchgängig massiv gebaut,  
mit geraden, breiten und parallelen Straßen, geziert mit herrlichen Springbrunnen und  
Wasserkanälen, welche die Reinlichkeit befördern und bei Feuersgefahr höchst nützlich  
sind. Die Häuser der Hauptstraßen sind zu beiden Seiten mit Arcaden (Schwibbogen)<sup>49</sup>  
versehen unter welchen sich Kaufläden und Werkstätten befinden, sodaß man bei jeder  
Witterung bequem und trocken die Stadt durchgehen kann.

<sup>48</sup> Name im Original ausgelassen. Der damalige Bau (Westflügel) wurde von Friedrich Studer 1852–1857  
errichtet. Friedrich Studer (1817 bis 1879) erbaute später verschiedene Hotels in Bern, Interlaken, Spiez,  
Gießbach und 1875 das Hotel Rigi-Kulm (1954 abgetragen).HBL.S.

<sup>49</sup> Schwibbogen: Zwischen zwei Mauerteilen freistehender Bogen.



Die Häuser sind nicht verputzt sondern prangen im Schmucke eines schönen, größtentheils graulichen Sandsteins und sind mit Gesimsen, Gärten und reichen Profilen wohlgeschmückt. Besondere Paläste zeichnen sich nicht aus, aber allenthalber zeigt sich Wohlhabenheit.

Eines der ältesten und schönsten Gebäude ist der Münster mit gemalten Glasfenstern und Schnitzwerk im Chor.

Die Ansicht der Stadt ist von jeder Seite schön und malerisch. Das immergrüne Wasser der Aare, die fruchtbaren Ufer derselben, die hohe Lage der Stadt und das Alpengebirge im Hintergrunde machen einen unvergeßlichen Eindruck.

Ganz eigenthümlich ist der Anblick des Abhanges, welchen man von der Münsterterrasse genießt. Gleich den hängenden Gärten der Semiramis sind hier mittelst natürlicher und künstlicher Terrassen schöne und reiche Gartenanlagen angebracht.

Der Anblick dieser Gärten gewährt ein ganz eigenthümliches Gefühl. Man denkt an Spanien und Italien, Reichthum und Wohlhabenheit und erfreut sich an den schönen Farben und dem Aroma der Pflanzenwelt.

In der Aare befindet sich ein großes Überfallwehr, welches sehr gut unterhalten wird. Über den Fluß führt die von Oberst Müller erbaute Nydeckbrücke<sup>50</sup>.

Die Hauptöffnung für die ganze Aare hat eine Weite von 153', die größte Tiefe beträgt bei Hochwasser in der Mitte 20', an den Widerlagern 11'. Die Pfeilhöhe beträgt 61' und der Halbmesser 78,7'. Die Gewölbstärke hat am Schlußstein 5', am Kämpfer 11'. Die Verkleidung besteht aus ganz vorzüglichem grauweißen Granit. Im Widerlager befinden sich zwei Öffnungen, welche zu Durchfahrten benützt werden. Eine ist 55' weit und hat ein Halbkreisgewölbe, die Höhe beträgt vom Scheitel 60'. Die andere Öffnung ist gleicherweise 55' weit, aber nur 30' hoch. Die Pfeilhöhe beträgt 25', während der Radius 27,74' enthält. Die Breite der Fahrbahn hat 26'. Jeder Fußweg ist 6' breit. Die ganze Breite des Mauerwerks inclusive Brüstung beträgt 41'. Die Ausführung des ganzen Baues geschah mit großer Genauigkeit und gereicht dem Herrn Ingenieur sehr zu Ehren. Der Anblick der Brücke ist von jeder Seite großartig, und es ist nur schade daß dieselbe durch vier Wachthäuser am Ein- und Ausgang, welche in sehr kleinen Dimensionen und kaltem Style aufgeführt sind, ein wenig geschmälert wird.

<sup>50</sup> «Nydeckbrücke: Im osten der Stadt, 1841–44 aus hellen Granitquadern der Findlinge von Kirchet in Meiringen aufgeführt» TSCHUDI, v. IWAN, 1884.

«Nydeckbrücke; sie wurde von Ingenieur Müller von Altdorf in den Jahren 1841 bis 44, aus Granitfindlingen, die man von Kirchet bei Meiringen hierher transportirt, mit einem Kosten-Aufwand von mehr als 1½ Mill. Fr. erbaut, hat nur eine (156 F.) Spannung, 426 F. Länge und 40 F. Breite und gehört zu den kolossalsten Werken der Schweiz.» BERLEPSCH, H. 1862.



Das Theater mag seinem Baustyle nach vor hundert Jahren aufgeführt worden seyn. Es ist für die Bevölkerung von 35 000 Einwohner geräumig genug. Es besitzt drey Logenreihen, ein Parterre mit Stehplätzen unmittelbar hinter dem Orchester und ein erhöhtes mit Spersitzen rückwärts von demselben. Es wurde eine Wiener-Posse von Raimund: «Der Menschenfeind» aufgeführt. Logen und zweytes Parterre waren gefüllt, im ersten, das gewiß mehr als hundert Plätze enthält, war ich, während der Ouvertüre allein. Erst nach Beginn des 1<sup>ten</sup> Aktes erhielt ich ein paar Nachbarn. Die Musik war sehr schlecht. Das Theaterpersonal bestund, dem Organe nach, aus lauter Deutschen und würde sich demjenigen der Münchner-Sommertheater an die Seite stellen können.

Ein häßlicher Unfug, den wahrscheinlich Lehrjungen veranlaßten, wiederholte sich in jedem Zwischenakte im II<sup>ten</sup> Parterre. Es bestund dieser in beständigem Hin- und Herdrängen, welches den widerlichen Anblick einer Rauferei darbot, vom Publikum aber eher gebilligt als getadelt wurde.

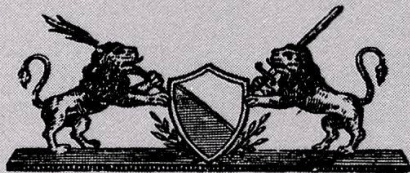
Das II<sup>te</sup> Arbeitsloos, welches ich mit Bau-Inspector Wolff, Major Finsterwald und Sektions-Ingenieur Krönninger bereiste, war in thätigem Angriff mit Hilfsbahnen und Wippkarren. Kräftige Stützmauern, hohe Brückenpfeiler aus festem Sandstein oder Granit waren vollendet. Ein bayrischer Unternehmer: «Keller, in Verbindung mit Schedelbauer» äußerte lebhaft Freude als er mich sah. Besonders gefiel mir die Verwendung der Zuchthaus-Sträflinge beim Bahnbau. Die Zuchthausverwaltung hat einen bedeutenden Theil der Erdarbeiten in Unter-Accord übernommen und beschäftigt zirka 120 Mann in drey oder vier Abtheilungen, von welchen jede nur von einem einzigen Landjäger, der übrigens das Recht besitzt auf jeden Flüchtling zu feuern, bewacht wird. Die Baubehörde ist mit den Leistungen und dem Betragen dieser Arbeiter ganz zufrieden.

Ich habe schon seit zwölf Jahren dieses Verfahren in Bayern vorgeschlagen, jedoch immer vergebens, war auch nicht im Stande die Einwürfe stolzer Theoretiker oder Faulenzer vollständig zu widerlegen.

Meine Rückreise fand am 16<sup>ten</sup> Abends 6 Uhr statt und am 17<sup>ten</sup> Morgens 10 Uhr traf ich in Schaffhausen ein.

---



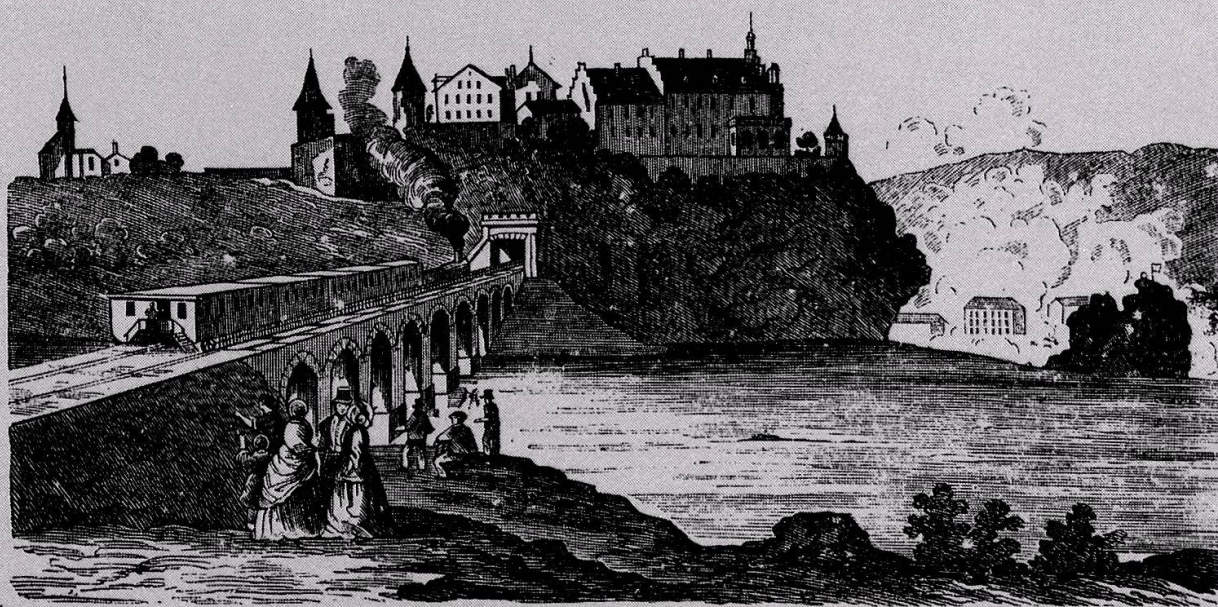


# Züricher-Kalender

nebst Monatskalenderchen

auf das Jahr

## 1858.



Die Rheinfallbahnbrücke.

Gedruckt und zu haben bei David Bürkli.





## Zweiter Teil

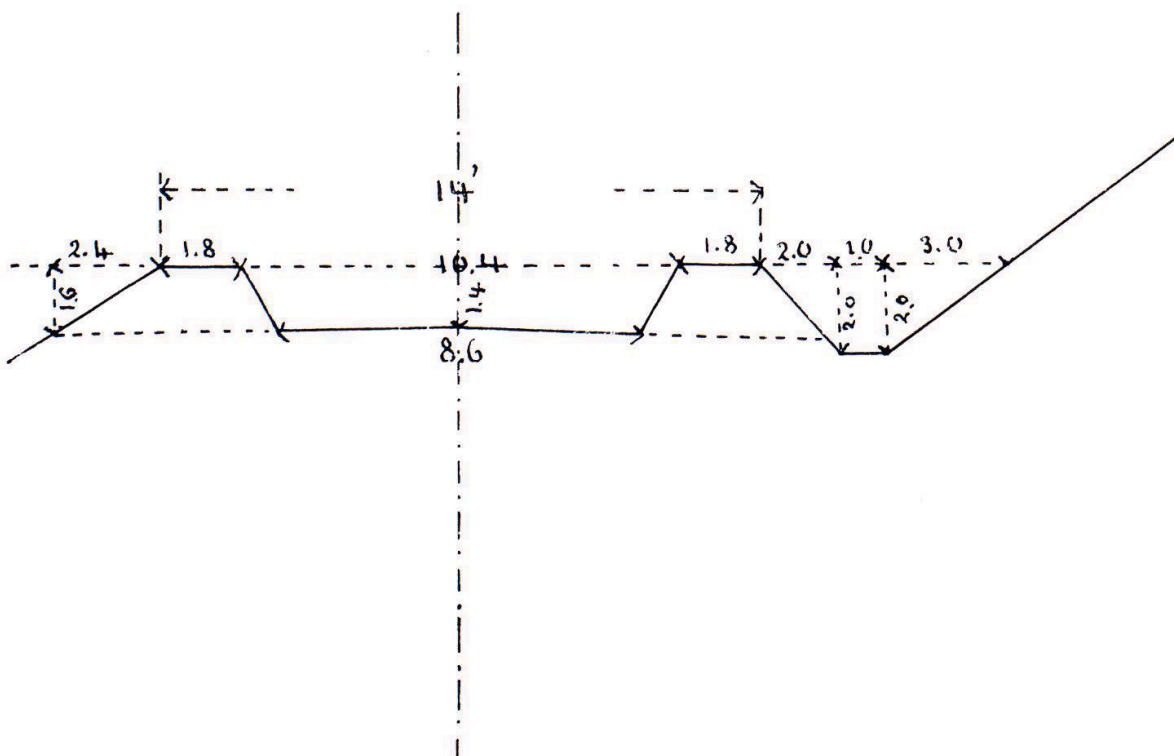
### Bericht über die Projektierung und Ausführung der Rheinfallbahn



Die Erfahrungen, welche bei der Projektirung und Ausführung einer kurzen, jedoch mit Schwierigkeiten aller Art verbundenen Eisenbahnlinie gemacht wurden, dürften den nachstehenden Bericht über die Rheinfallbahn von Schaffhausen nach Winterthur rechtfertigen.

## Projectirung

Das Querprofil des Bahnkörpers wurde genau nach den schweizerischen Normalien ausgeführt. Die Krone des Bahndammes erhält 14', die Dammböschungen wurden 1½ mlg. hergestellt. Die Einschnittböschungen erhielten in der Regel gleichfalls 1½, nur an wenigen Gehängen wurde hieran eine Ausnahme gemacht und die Böschung auf 1 mlg. reduziert. Wo dieses geschah wurden die Einschnitte möglichst schmall mit Deckrasen bekleidet. Bei Felsenböschungen wurden, je nach der Festigkeit des Terrain, Verhältnisse von 1:¾ bis 1:½ angewendet. Die Bahngräben erhielten eine Tiefe von 2' und in der Richtung der Bahnseite eine einmalige, in der Richtung gegen die Bergseite eine 1½ mlg. Böschung. Die Tiefe des Unterbaukastens beträgt 1.4', seine Sohle hat eine Breite von 8.6', seine Oberfläche eine solche von 10.4' und die Bankette sind 1.8' breit.



Die ganze Länge der Rheinfallbahn vom nördlichen Ende des Bahnhofes Schaffhausen, bis zur Einmündung in die Nord-Ostbahn bei Winterthur beträgt 99 171'.

Für die Projektirung und Ausführung wurde dieselbe in 8 Loose getheilt von welchen

das I te	11 552'	das V te	9 241'
" II "	4 000'	" VI "	9 000'
" III "	13 184'	" VII "	19 000'
" IV "	18 309'	" VIII "	14 885'

lang war.

Nachdem die Stadt Schaffhausen unmittelbar am rechten Ufer des Rheines liegt, an einem Abhange des Juragebirges, welches sich von Hohenranden in südöstlicher Richtung erstreckt, während sich am linken Ufer ein bedeutender Molassehöhenzug, der sogenannte Kohlfirst erhebt, welcher oberhalb dem Rheinfalle sich zu einer Höhe abdacht, welche dem jenseitigen Ufer entspricht, so war der Übergang über den Rhein an dieser Stelle, sowohl technisch als ökonomisch der einzig Günstige. Um dieß zu erreichen mußte man dem hochgelegenen Bahnhofe in Schaffhausen mittelst beträchtlicher Einschnitte in wasserführenden Lehm Boden, dann in unregelmäßig gelagerten Jurafels, sowie bedeutender Aufdämmungen, das rechte Rheinufer an einer Stelle, wo ein Brückenbau möglich war, erreicht werden. Am linken Ufer steht noch ein Felsenklotz aus Jurakalk an, welcher das Widerlager des Rheinfallbettes bildet. Dieser war mit einem Tunnel zu durchstechen, um ein für den Eisenbahnbau günstiges Gelände, die sogenannte Rheinhalde zu erreichen. Von hier war es möglich in einem mäßig durchschnittetem Terrain die Wasserscheide zwischen Rhein und Thur ohne erhebliche Schwierigkeit zu überschreiten. Die Anlage eines Erddammes unmittelbar am Fuße des Rheins von mehr als 200' schräger Höhe, die Überdämmung einer Thalschlucht in deren Sohle der Anderbach fließt bei dem Dorfe Dachsen mit 65' Höhe, die Führung der Bahn im Einschnitte durch sehr wasserreiche Thonlager, die Überdämmung einer 51' hohen Thalschlucht am Räthenbache bildeten hier die wichtigsten Arbeiten.

Die Thur fließt in einem Thale, welches sich unterhalb dem Dorfe Andelfingen bis zu einer Breite von  $\frac{1}{4}$  Stunde erweitert, und ist von zwei Hügelreihen eingeschlossen, welche bei Andelfingen um circa 120' höher als der mittelbare Wasserstand des Flusses sind. Oberhalb Andelfingen verengt sich das Thal und es war daher geboten dem Hügelgelände mit der Bahnlinie zu folgen bis ein möglichst sicherer und kurzer Thalübergang aufgefunden werden konnte. Derselbe ist 107' über dem Nullpegel der Thur hoch und hat eine lichte Weite von 448'. Am linken Ufer der Thur erforderte das, in mehreren Hügelzügen gruppirte Terrain wahrhaft kolossale Erdbewegungen, die um so schwieriger auszuführen waren, als Sumpfuntergrund, Sandlager und schlüpfriger Thonboden abwechselten. Der Bahnhof von Andelfingen mußte, um denselben dem Orte möglichst



nahe zu bringen 32' tief im Anschnitte ausgeführt werden. Von hier bis Winterthur sind die Erd-Arbeiten nicht mehr erheblich, obwohl die vielen Thalmulden zwischen den Wasserscheiden der Thur und Thöbß bedeutende Bahnkrümmungen nothwendig machten. Die horizontale Projektion, welche sich im Allgemeinen von Nord nach Süd bewegt bildet 50 Curven und 50 gerade Strecken. Wo sich divergirende Curven einander nähern sind vermittelnde Gerade von mindestens 300' Länge angewendet.

In der Nähe von Schaffhausen befinden sich 3 Curven mit 900' Radius, in der Nähe des Bahnhofes von Winterthur eine Solche mit 1053' Halbmesser. Die übrigen Krümmungen haben mindestens 1200' Radius. Bei der vertikalen Projektion wurde ein Steigungsmaximum von 1:100 angenommen und niemals überschritten.

Es fällt die Linie vom Bahnhof Schaffhausen bis zum linken Rheinufer auf 12 102' Länge absolut um 49.0'; steigt von da bis zur Station Dachsen auf 4450' Länge um 21.0' und erreicht mit abwechselnden Steigungen die Station Marthalen mit 53' Höhe über der Station Dachsen. Von da bis zum rechten Thurufer auf 18 719' Länge beträgt der Fall 74'. Von hier beginnt das Ansteigen bis zur Station Andelfingen auf 5500' Länge mit 44'; von da bis zur Station Hengart auf 14 500' Länge um 104'. Hierauf fällt die Bahn bis zur Station Hettlingen auf 7000' Länge um 28'. Dann abermaliges Steigen auf 10 297' Länge um 62', dann Fall bis Winterthur auf 10 588' Länge 16.84'. Schaffhausen liegt daher um 116.16' tiefer als Winterthur. Die höchsten Punkte liegen bei Marthalen, welches 25' und bei Wölflingen welches 133' höher liegt als Schaffhausen.

## Ausführung

### *a. der Erd u. Entwässerungsarbeiten*

Die Bauloose zwischen dem linken Rheinufer und Winterthur wurden an den Wenigstnehmenden zur Ausführung übergeben, sobald die Grunderwerbung es gestattete. Ende Juni 1855 wurden sie sämmtlich in Angriff genommen und Ende Dezember 1856 waren sie sämmtlich vollendet. Zeitraubende Unterhandlungen wegen der Wahl eines Bahnhofes in Schaffhausen, welcher sowohl den Bedürfnissen des Ortsverkehrs entsprechen, als auch eine günstige Lage für die Vereinigung mit der badischen Staatsbahn von Waldshut nach Constanz erhalten sollte machte die Ausarbeitung verschiedener Bauprojekte nothwendig und es war nicht möglich vor Februar 1856 die Arbeiten am rechten Rheinufer zu beginnen. Nachdem nun auch hier die schwierige Grunderwerbung nur allmählig stattfinden konnte, war eine Verakkordirung des 1<sup>ten</sup> Looses im Ganzen



nicht möglich und es wurde diese Strecke in einzelne Parzellen mittelst Arbeiterakkorde ausgeführt, einem Verfahren, das sich hier ebenso wie schon früher bei bedeutenden bayrischen Bahnstrecken vortrefflich bewährt hat. Den Bauunternehmern wurden auf dieser Strecke die nöthigen Bahnschienen unentgeltlich übergeben. Eine Anzahl Bahntransport-Wägen, Hilfsbahnschwellen, Nägel und Werkzeuge erhielten sie gegen allmahlige Abzahlung zur Ausrüstung.

Als Akkordgrundlagen waren Einheitspreise per Sch R<sup>51</sup> der verschiedenen Erdgattungen angesetzt. Die Transportentfernungen werden nach den Normen der schweizerischen Centralbahn vergütet.

So oft Abschlagszahlungen verlangt wurden, nahm der betr. Bauführer die Querprofile der geleisteten Arbeit in Gegenwart der Unternehmer auf, bezeichnete die verschiedenen Erdarten mit Farben, berechnete das Ausmaß und stellte die Rechnung von welcher  $\frac{9}{10}$  sofort ausbezahlt wurden. Zweifel und Anstände wurden stets an Ort und Stelle geschlichtet. Eine Reklamation zu einer höheren Stelle hat niemals stattgefunden, obgleich die Abgebote dieser kleinen Unternehmer gewöhnlich mehr als 15 % betrugen, ein Betrag der jedoch immer geringer ist als diejenigen Abgebote, welche Unterakkordanten an Loosunternehmer zu entrichten haben.

Die Akkordanten der Bauten am linken Rheinufer waren mit Ausnahme jener vom vten Loose, welches den Thurübergang enthielt, Piemontesen. Dieselben hatten Anfangs gar keine Kenntnisse von den Fortschritten des deutschen Erdbaues. Hilfsbahnen waren ihnen fremd; sie ließen aus der Gegend von Turin Arbeiter, Maulthiere und große mehr als 100 P haltende zweirädrige Wagen kommen und begannen ein mühseliges, langsames Arbeiten in Regie unter Verwendung einer unverhältnismäßig großen Zahl von Aufsehern, welches nicht allein ein baldiges exekutives Einschreiten der Bauverwaltung nothwendig machte, sondern auch zu großem pekuniärem Nachtheil der Unternehmer gereichte. Erst dann als sie empfindlichen Schaden erlitten hatten, folgten diese Unternehmer bayrischen Ratschlägen, führten Schienenbahnen ein und vergaben die einzelnen Strecken in zweckmäßige Unterakkorde. Es wurde hier der deutliche Beweis geliefert, daß der Ruf, welcher die Italienischen Erdarbeiter wegen ihrer Geschicklichkeit besitzen, durchaus nicht gegründet ist. Dieser Ruf kommt wohl daher weil die großartigen Straßenbauten im Alpengebirge ausgeführt wurden und die meisten Arbeiter bei denselben Italiener waren, indem die südlichen Abdachungen der Alpen höher hinauf bewohnt sind als die Nördlichen und daher deutsche Arbeiter dort schwer zu erlangen waren. Ein anderer Nachtheil aber, der für die Ausführung großer Bauwerke durch Italiener auf deutschem Grund und Boden entsteht und oft zu Zögerungen Anlaß geben kann, liegt in der Unkenntnis der deutschen Sprache und noch mehr in dem Mißtrauen,

<sup>51</sup> Sch R = Schachtrute, altes Raummaß im Bergbau. 1 Rut(h)e = 9 m<sup>2</sup>, 1 Schachtrute = 27 m<sup>3</sup>.



welches dem italienischen Charakter eigen zu sein scheint. Die Bauunternehmer hatten fortwährend Anstände mit den Arbeitern, mit den von ihnen besoldeten Aufsehern, mit der Bauverwaltung und mit den Ortsbehörden. Ganz eigenthümlich zeigten sie eine Art von Neid darin, daß sie am Lohn abzuzwacken suchten, wenn tüchtige Arbeiter durch außergewöhnliche Anstrengung es im Gedinge zu einem höheren Verdienst brachten als gewöhnlich üblich war. Ganz anders verfuhr der deutsche Bauunternehmer des V. Looses. Derselbe brachte sogleich ein bedeutendes Inventar von Hilfsbahnen und Werkzeugen mit sich, begann die Arbeit an den schwierigsten Stellen und führte einen so glücklichen Betrieb ein, daß er fast ungestört mit der gleichstarken Mannschaft die Arbeiten und den Vollendungstermin richtig einhalten konnte, obwohl derselbe mit bedeutenden Elementarereignissen zu kämpfen hatte.

## Bahnhof Schaffhausen

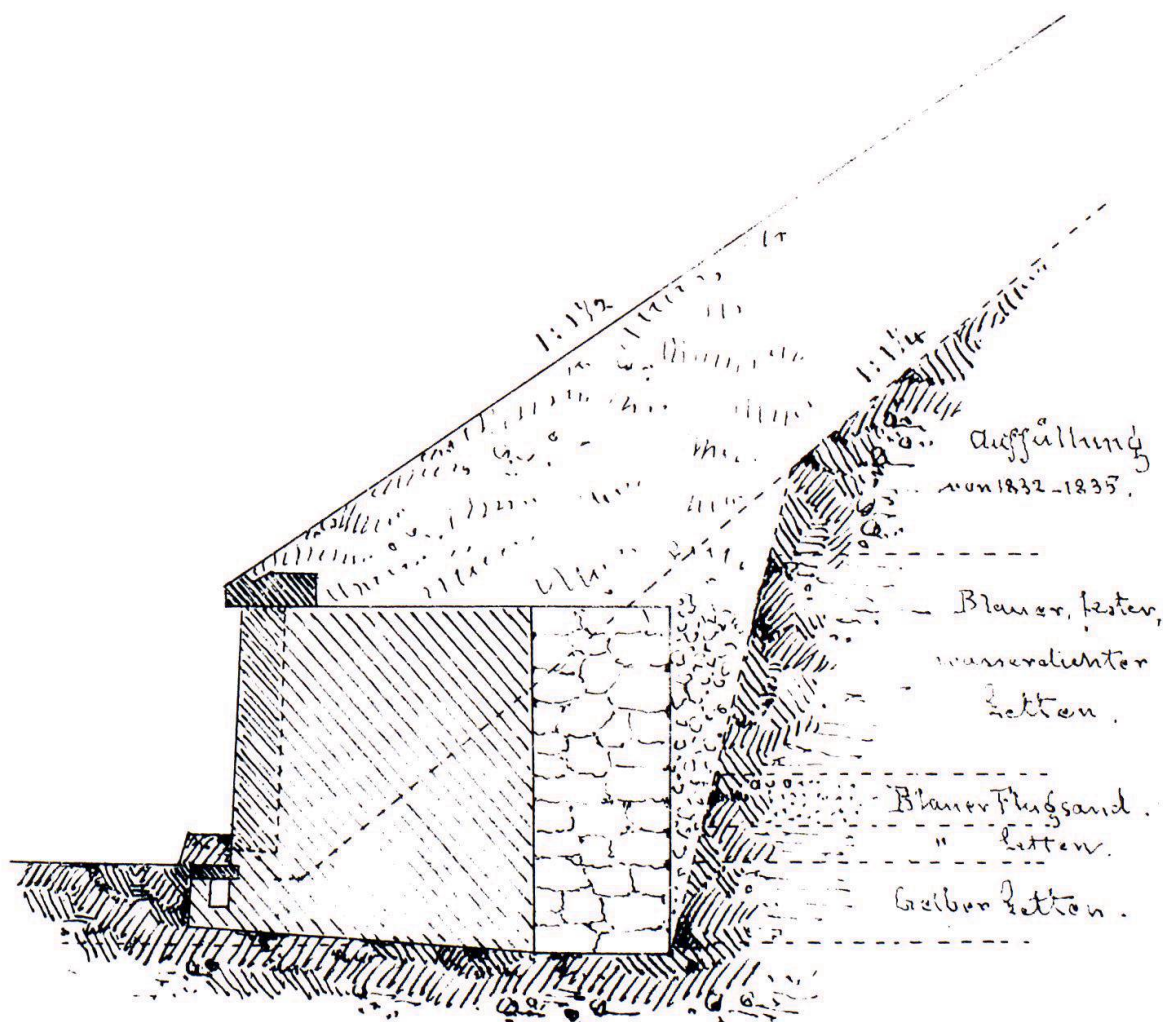
Der Bahnhof in Schaffhausen ist 1400' lang und 300' breit. Die Hälfte desselben mußte im Auftrage hergestellt werden mit einer Maximalhöhe von 10', die andere Häl(f)te im Abtrage mit 20' Maximaltiefe.

Fast genau in der Mitte der Längsachse befindet sich die Planie im Niveau des natürlichen Terrain. Behufs der Ausführung wurden in dem zum Abtrage bestimmten Gehänge 3 parallele Schienenbahnen angelegt, welche in entsprechenden Künetten<sup>52</sup> bis zum Ende des Einschnittes fortgeführt wurden. Dieselben wurden krattenförmig verlegt und ohne weitere Vorrichtung die ganze Bahnhofplanie vollendet. Es waren durchschnittlich zwölf Rollwägen verwendet und 45 Arbeiter täglich beschäftigt, welche in einem Zeitraume von 6 Monaten 10 000 Sch R ungebundenes lockeres Erdreich und 1000 Sch R festgelagerten, wasserhaltigen Lehm förderten, auf eine mittlere Entfernung von 750' bewegt und 500 Sch R alte Mauern abgebrochen haben. Der Taglohn eines Akkordarbeiters, welcher von Morgens 6 Uhr bis Abends 7 Uhr mit Ausnahme von 2 Ruhestunden angestrengt arbeitete belief sich auf 2.5 frk. Täglich wurden durchschnittlich 70 Sch R gefördert und transportirt. Auf einen Mann trifft die Leistung von circa 2 Sch R.

Sobald der Bahnhof verlassen wird zieht sich die Bahn durch die Auffüllung der ehemaligen Festungswerke mit einem Einschnitt von 40' größter Tiefe, längs einer Landstraße und einer schönen Gartenanlage. Sowohl das steinige, einer starken Reibung fähige Material, mit welchem der ehemalige Festungsgraben und das Glacis aufgefüllt waren, sowie die Reste des Festungsmauerwerkes, ließen vermuthen, daß hier eine Abtragböschung von 1:1/4 hinlänglich Festigkeit erhalten würde, auch schien sich dieß zu be-

<sup>52</sup> Künette = Abflußgraben.

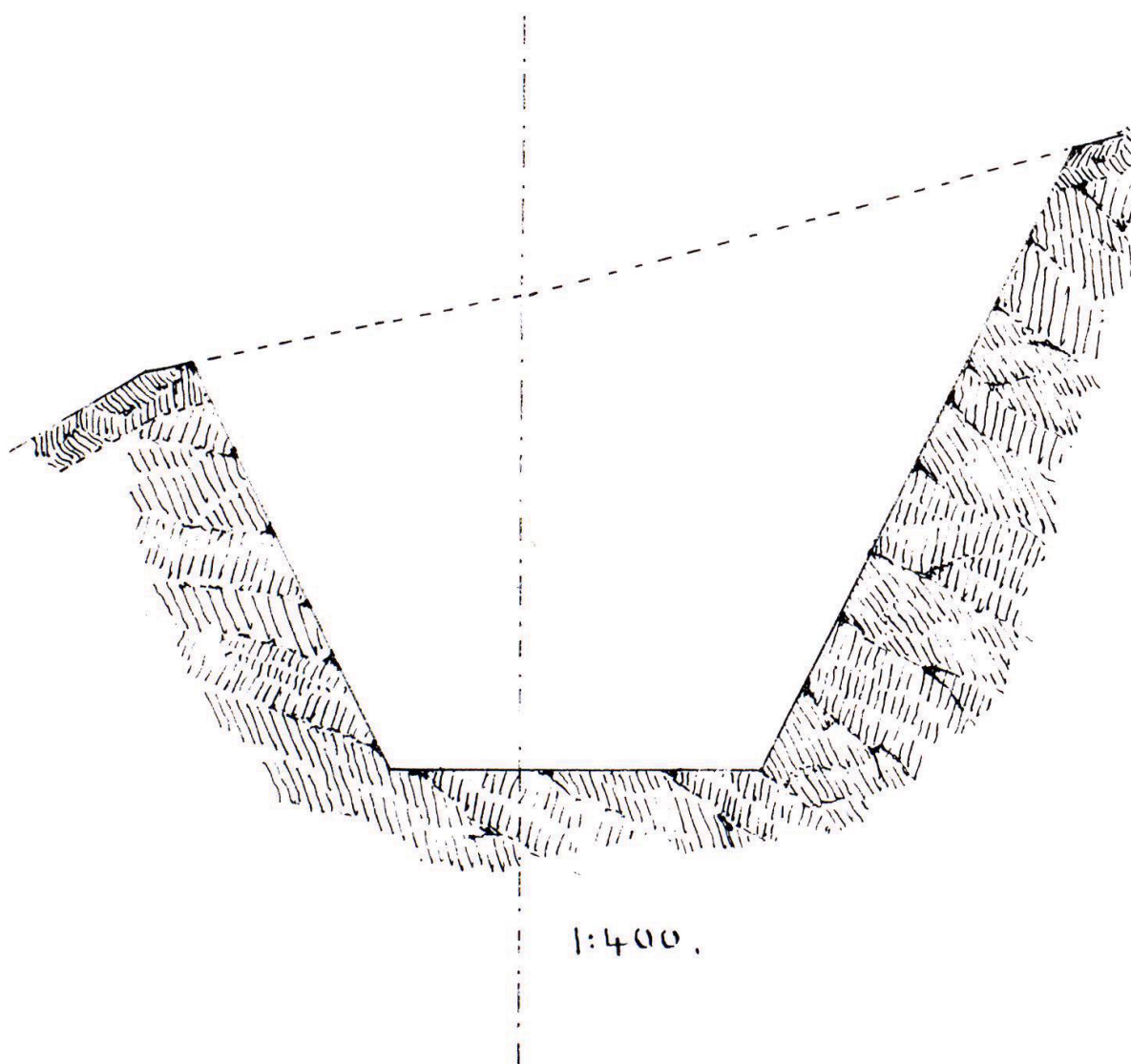
stätigen als bei der wirklichen Ausführung bis zu einer Tiefe von 30' außer dem erwähnten Füllmaterial, eine bedeutende, horizontalgelagerte festgebundene Lehmmasse zum Vorschein kam, welche keine Neigung zum Abgleiten oder Rutschen zeigte. Sobald jedoch die 30' Tiefe erreicht waren zeigte sich eine wasserführende, mit dünnen Lehm-lagern abwechselnde Sandschichte, welche, sobald sie zu Tag gelegt wurde, ein gefährliches Abgleiten des über ihr gelagerten Terrain veranlaßte. Es wurden sogleich Versuche gemacht, mittelst bergmännisch angelegter Stollen sowohl an der Sohle des Lehm-lagers als auf der Decke desselben und an anderen Orten, welche einem Wasserzufluß zugänglich erschienen eine vollständige Entwässerung des ganzen Gehänges zu bewirken. Es gelang auch eine sehr beträchtliche Wassermasse zu Tage zu fördern, allein nachdem die natürlichen Erdbewegungen noch fort dauerten und es wegen der bevorstehenden Inbetriebsetzung der Bahn nicht thunlich war, die wahrscheinlich günstigen Erfolge



M = 1:200 .

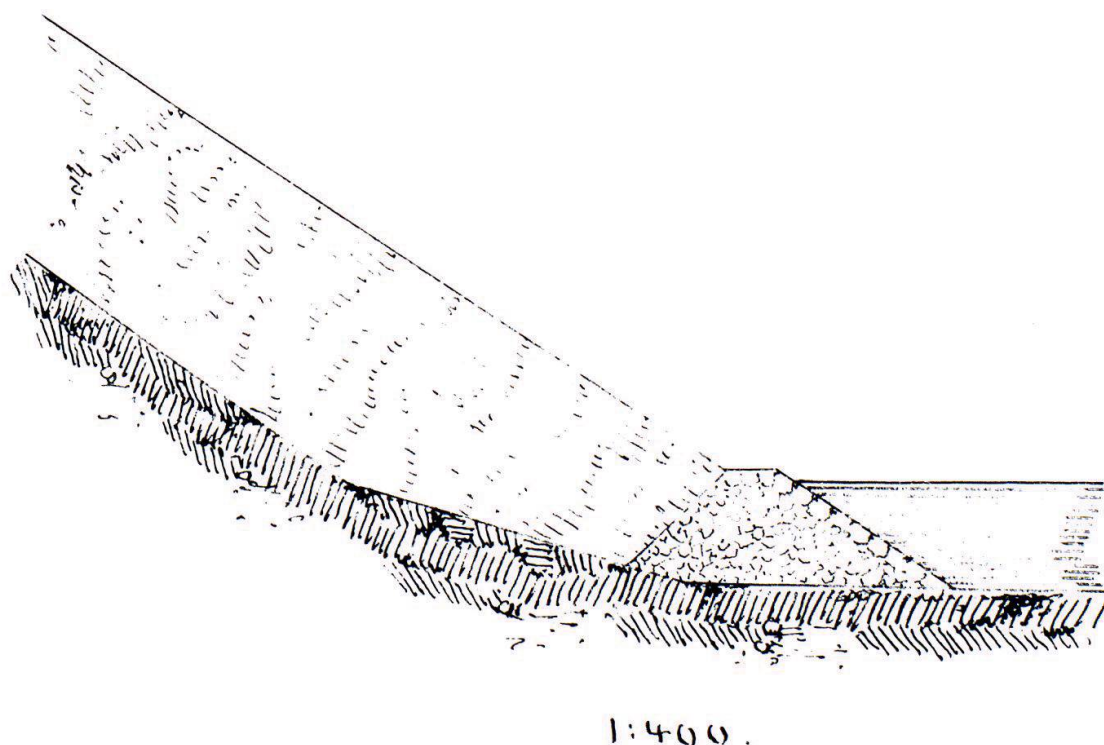


der künstlichen Filtrirung des Gehänges abzuwarten, wurde zur Errichtung mächtiger Stütz- und Futtermauern, welche auf ganz festgelagertem Kies fundirt wurden, geschritten. Diese Futtermauern erhielten eine Quaderverkleidung von 2' Stärke, eine Bruchsteinhintermauerung von 8–14', von welcher die Hälfte der Stärke in magern Mörtel ausgeführt, die andere Hälfte als Trockenmauerwerk behandelt wurde. Durch ein System von Querdohlen ist Sorge getragen, daß das Bergwasser entweder in den Kiesboden versickert, oder durch das Mauerwerk in den Bahngraben geleitet wird.



Ohngefähr 1700' vom Bahnhofe entfernt befindet sich die Planie 50' tief in einem Felseneinschnitte. Die Jurabänder sind daselbst nicht regelmäßig gelagert, sondern, da sie den gewaltsamen Durchbruch des Rheinrinnssales zu bekämpfen hatten, fast überkürzt. Es lag im höchsten Interesse der Bauverwaltung für so schleunig als möglich eine senkrechte Vertiefung für zwei Bahngeleise herzustellen, weil alles Material aus den schon vorher erwähnten Abträgen durch diesen Felseneinschnitt transportirt werden mußte,

um den 2000' langen u. 24' hohen Damm durch den unteren Urwerf auszuführen. Der Bau-Unternehmer war daher genötigt, während der Monate Februar, März und April Tag u. Nacht arbeiten zu lassen, um die Steinmasse durch Sprengen mit Pulver zu bewältigen. Es gelang dieß in hohem Maße, daß die Planietiefe im Julie erreicht war u. in diesem Zeitraum 3000 Sch R gefördert u. bewegt wurden. Der Akkordpreis per Sch R Felsenabtrag betrug 5 Frks. Die Felsenböschung wurde  $\frac{1}{2}$  mlg. ziemlich rauh ausgeführt. Sobald der Tunnel bei Schloß Laufen passiert ist, bildet der Bahnkörper mit seiner Kronbreite eine schmale Berme<sup>53</sup> der Rheinhalde, welcher in einer schiefen Höhe von circa 200' eine natürliche Böschung von 1:1½ bildet. An einer Stelle von 500' Länge mußte die ganze Höhe in Auftrag hergestellt werden, wozu das, ohnehin zur Ablagerung bestimmte Material, welches aus den Abschnitten gewonnen wurde benützt worden ist. Das Querprofil erhielt einen Böschungsfuß im Rheinbette aus einem Steinprisma mit 3' Kronenbreite u. 1 mlg. äußerer u. 1' mlg. innerer Böschung. Das Aufdämmungsmaterial, welches größtentheils aus Kies bestand wurde über den Berghang geworfen u. rollte Anfangs bis zum Böschungsfuße, daselbst wurde dasselbe von Regiearbeitern normal auf die Böschung ausgebreitet u. sodann festgestampft. Eine solide Haltbarkeit des Dammes wurde hiedurch vollständig erreicht.



<sup>53</sup> Berme, w. -n = Böschungsabsatz.



Bei dem Dorfe Dachsen ist zwar das Ufer des Rheines unmittelbar verlassen, allein das flache Gehänge auf welchem sich daselbst die Bahn in südlicher Richtung bewegt, hat seine Neigung bis zum Rheinbette, besteht abwechselnd aus Moorerde u. sehr wasserhaltigem Leimboden. Sowohl Einschnitte als auch Dämme erforderten daher ein sorgfälliges Entwässerungs-System. Das gewöhnliche Verfahren, die Einschnittböschungen zu sichern, war die Anwendung von Steinprismen oberhalb derjenigen Schichten, welche nicht mehr wasserdurchlassend ist. An einer dieser Stellen befand sich an dem Gehänge, welches 21' hoch überdämmt werden mußte eine starke Wasserquelle, deren Erhaltung den Grundbesitzern zugesichert war, zugleich befand sich der ganze Bergabhang in einer sichtlich vorrutschenden Bewegung u. ein Schuttkegel im Rheine selbst ließ deutlich erkennen, daß dieses Abgleiten ein schon lange dauerndes u. sehr gefährliches war. Es wurde hier einmal um die Quelle zu sichern eine förmlich gemauerte Brunnen-Fassung hergestellt, dieselbe mit Steinplatten eingedeckt u. überdämmt. Die Ableitung des Wassers geschah mittelst einer gemauerten Dohle u. gelang vollständig. Um dem Abrutschen des Terrain u. des Bahndammes vorzubeugen, wurde sowohl die Bahnunterlage als auch der Abhang ober derselben mit einem System von Sickerdohlen versehen, unter dem Bahndamm ein 15' tiefer u. 10' breiter Quergraben (ca 400' lang) ausgehoben u. mit der Sohle ein horizontalgelagerter Mergelboden erreicht. In diesem Graben wurden alle Wasserzuflüsse geleitet u. dieselben dann zu Tage in den Rhein geführt. Seit Jahresfrist hat sich weder im Bahnkörper, noch in dem tiefergelegenen Hang ein Abgleiten wahrnehmen lassen u. jetzt schon sind ein Theil der Sumpfkrauter welche früher denselben bedeckten verschwunden.

Die wichtigsten Entwässerungsarbeiten fanden an dem 100' hohen Damm beim linken Thurufer statt. Dieses Ufer bildete in der Thalsole bis zum wirklichen Ansteigen des Hügellandes einen vollständigen Sumpf und sollte die Unterlage des Dammes bilden. Schürfversuche stellten dar, daß 14' unter dem natürlichen Terrain sich ein festgelagertes Mergellager befand, welches unter dem Flußbett der Thur durchstreicht. Um nun ein wasserfreies, festes Fundament für den Erddamm zu gewinnen, wurde am Fuße des Berghanges parallel mit dem Flußufer ein breiter Graben bis zur Mergelschicht geführt u. derselbe ganz mit Klaubsteinen ausgefüllt; dann sowohl oberhalb als unterhalb des Dammfußes mittelst Querdohlen mit dem Thurbette in Verbindung gebracht. Bald konnte man sich überzeugen, daß alle Quellen des wasserreichen Berggehanges in dieser Hauptsickerdohle ihre Ausmündung fanden u. bevor noch die wirkliche Aufdämmung begann, hatte sich schon das ausgetrocknete Terrain der Bahnunterlage bedeutend gesetzt u. befestigt.

Das Hauptgelände des Thurufers wird fast parallel mit dem Flusse von einer tiefen Einsenkung durchschnitten in deren Thalsole sich ein reißender Gebirgsbach befindet, welcher unterhalb des Bahndammes seine Ausmündung in den Thurfluß hatte. Auf die



nämliche Weise wurde zwischen Dachsen u. Marthalen eine Thalschlucht überdämmt u. der früher durch dieselbe fließende Röthenbach aufgestaut u. dann weiter oberhalb in einen Durchlaß von geringer Länge abgeleitet, während auch hier in der Thalsohle selbst ein kostspieliger Kunstbau nothwendig gewesen wäre.

#### *b. der Kunstbauten*

Obwohl bei der Projektierung, als auch bei der Ausführung der Brücken, Durchlässe u. Stützmauern wurde mit der größt möglichen Ökonomie verfahren. In Beziehung auf Form u. Dimensionen mußten die Normalien der schweizerischen Centralbahn möglichst zu Grunde gelegt werden. Bei der Ausführung selbst wurde alles kostspielige Mauer-Werk thunlichst vermieden. Das Mauerwerk wurde eingeteilt:

1) *In Gemäuer aus unregelmäßigen Steinen*, bei welchem die Steine nur mit dem Hammer zugerichtet u. möglichst zusammengepaßt sein mußten. Es war bei diesem Mauerwerk mit den Steinen so abzuwechseln, daß ein tüchtiger Verband entstand. Ausschiefen und Auszwicken durfte nur unter Beschränkung stattfinden.

#### *2) Ordinäres Gemäuer aus lagerhaften Steinen.*

Bei demselben waren die Steine entweder mit dem Hammer zu bearbeiten oder roh zu spitzen u. auf 4 Zoll Schichtenhöhe gleichmäßig zu verdicken. Der Verband im Mauerhaupt mußte mindestens 4 Zoll, die Weite der Lagerfugen durften höchstens 4 Linien, die der Stoßfugen, auf wenigstens 3 Zoll Tiefe von der Mauerstirne an, höchstens 3 Linien betragen. Zu der Hintermauerung durften zwar auserlesene Bruchsteine verwendet werden, jedoch mußten dieselben eine gleiche Höhe mit den Versetzsteinen besitzen.

#### *3) Mittleres Bruchsteingemäuer aus lagerhaften Steinen.*

Bei demselben waren die lagerhaften Steine am Haupte winkelrecht zu bearbeiten, zwischen den Schlägen zu spitzen u. auf mindestens 0.5' Schichtenhöhe gleichmäßig zu verdicken. Der Verband der einzelnen Steine mußte wenigstens 5", die Weite der Lagerfugen durfte nicht über 3"', jene der Stoßfugen auf 0.5' Tiefe vom Haupt an, höchstens 2"' betragen. Die Schichten mußten in gleicher Höhe durchlaufen u. jede fünfte Schichte der Länge nach horizontal, der Tiefe nach rechtwinklig zum Mauerhaupt abgeglichen werden. Das Hintergemäuer mußte gleiche Höhe mit den Versetzsteinen haben.

4) *Ordinäres Quadergemäuer.* Bei demselben waren die einzelnen Steine in den Lager und Stoßfugen zu krönen u. das Gemäuer in gleich hohen Schichten auszuführen. Die größte Weite der Lagerfugen war auf 3"', jene der Stoßfugen bis zu 1' Tiefe auf 2"', der Verband im Haupte auf 1' festgesetzt. Einstückelungen gegen Licht waren nicht gestattet.



5) *Reines Quadergemäuer*. Bei demselben waren die Lagerfugen der einzelnen Steine zu chariren, die Stoßfugen zusammenzufügen. Die größte Weite der Erstern durfte nur 2''' , die der Letzteren nur 1''' betragen. In den Stoßfugen berührten sich die einzelnen Quadern nach ihrer ganzen Tiefe. Einzelstückelungen gegen Licht wurden gar nicht, u. im Innern nur unter Beschränkung gestattet.

Die Verwendung dieser Mauergattungen fand in der Weise statt, daß reines Mauerwerk nur zu Gesimsen u. Randsteinen, ordinäres Quadermauerwerk nur zu Böschungsstücken u. Gewölben, mittleres Bruchsteinmauerwerk zu den Ecksteinen kleiner Kunstbauten u. zur Verkleidung der Leibungen von Haupt-Objekten verwendet wurden. In allen übrigen Fällen wurde Bruchsteinmauerwerk angewendet. Sämmtliches Steinmaterial wurde aus weißem Jura der Umgegend von Schaffhausen gebrochen, u. mit folgenden Preisen vergütet:

Loos M.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Transportweite: Std.	1	1 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$	4	4 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{1}{2}$	6
Ord. Bruchsteinmauerwerk Fr./Sch R	43	47	55	62	66	68	77	81
Mittleres       "	61	72.5	73	81	84	86	96	100
Ord. Quadermauerwerk	1.20	1.25	1.30	1.40	1.45	1.50	1.60	1.65
Reines           "	1.80	1.90	1.95	2	2.05	2.10	2.20	2.25

Nur beim Bau der Rheinbrücke wurden Korallracke (sic.') u. ein eigenthümlicher, sehr dauerhafter Kalkstein, sogen. Meeresmolasse zu Pfeiler u. Gewölben verwendet u. für dieselben G. 20 Rappen mehr bezahlt.

Die wichtigsten 3 Bauobjekte sind: Die Thurbrücke, der Durchlaß für den Anderbach bei Dachsen u. die Rheinbrücke, dann der Tunnel unter dem Schlosse Laufen.

## Thurbrücke

Die *Thurbrücke*<sup>54</sup> hat eine Höhe von 107,4' über dem niedersten Wasserstand der Thur. Die Länge der eisernen Fahrbahn beträgt 448'. Dieselbe ruht auf zwei Wiederlagern u. drei Pfeilern. Das rechte Wiederlager ist auf festem Kiesboden auf dem Hochufer fundirt u. im Ganzen nur 21,9' hoch u. mit den Flügeln 26' lang. Jeder der drei Pfeiler ist auf der Krone 10' stark u. 23' breit u. 100' hoch. Dieselben sind sämmtlich auf einem festgebundenen Mergel fundirt, welcher circa 6' unter der Sohle des Flußbettes ansteht u. in einer sehr beträchtlichen Tiefe von einem Ufer zum andern streicht. Der rechte u. linke Landpfeiler wurden im trockenen ausgehoben, während die Herstellung des Mittelpfeilers einen wasserdichten Fangdamm erforderte, welcher wegen der, fast ein Jahr dauernenden, immerwährend abwechselnden Hochwasser recht spät benützt werden konnte.

Die Mauerwerksklassen wurden in folgender Weise verteilt: Aus einem Quadermauerwerk wurden hergestellt die oberste Schichte des Vorkopfes am Mittelpfeiler u. die sämmtlichen Decksteine. Aus ordinärem Quadermauerwerk die Fundamentschichten der Pfeiler, die durchbindenden Hauptsteinschichten der 3 Mittelpfeiler in Abständen von 10' zu 10', desgleichen die 3 Schichten unter den Decksteinen der Pfeiler u. die Ecken der Pfeilerschäfte auf 3' einbindend. Aus mittlerem Bruchsteingemäuer der noch übrige Theil der 3 Mittelpfeiler u. die Verkleidung der beiden Wiederlager. Aus ordinären Bruchsteingemäuer die beiden Widerlager.

Das linke Widerlager besteht aus einem 102' hohen Pfeiler mit 2 schmalen Flügeln, welche auf 78' Höhe mit Erdkegeln umgeben sind. Die eigentliche Stärke dieses Widerlagerpfeilers beträgt 6', die Stärke der Flügel 5'. Um einem Verschieben dieser hohen Säule durch den Druck des Erdreichs vorzubeugen, wurden in Höhenabständen von 24' die Flügel mit Gewölben verbunden u. unter denselben Schladern von Eichenholz eingemauert. Der hohle Raum zwischen den Flügeln wurde ganz mit Bruchsteinen ausgefüllt. Nachdem der Pfeiler 30' hoh aufgeführt war, wurde er mit dem Dammkegel umgeben u. erst dann wieder höher gebaut, nachdem das Erdreich sich entsprechend gesetzt hatte. Das gleiche Verfahren wurde bei dem 2<sup>ten</sup> Absatze beobachtet u. das Dammmaterial in einer solchen Weise mittelst Gerüsten herbeigeführt, daß bei der Verwandung die Schichten gegen den Pfeiler zu gestampft werden konnten.

Das gesammte, reine Quadermauerwerk	betrug	47 380	℥ (= Stück)
„ „ ordinäre „ „ „		52 237	„
„ „ mittlere Bruchsteinwerk „		49 977	„
„ „ ordinäre „ „		21 931	„

<sup>54</sup> Thurbrücke bei Andelfingen: ein Todesfall (Geschäftsbericht der Dir. d. Rheinflussbahn, 10. Mrz. 1856 / Memorab. Tig. Escher S. 597: Unfall im Nov. 1855).



Die eiserne Fahrbahn überspannt 4 Öffnungen, wovon die zwei äußeren je 104', die zwei Inneren je 120' von Pfeilermittle zu Pfeilermittle weit sind. Für die Construction derselben hat H. Ingenieur Dürschmidt einen Entwurf angefertigt, welcher 2 Gitterwände enthält in denen je ein gerader, eiserner Längsbalken für die Aufnahme der Tragwände bestimmt war, während ein bogenförmig abwärtsgekehrter Längsbalken, Fischbauchartig angewendet wurde, welcher in entsprechenden Entfernungen durch senkrechte Platten u. diagonale Gitterstäbe seine Verbindung mit dem obern Längsbalken erhält. Zur Verhütung seitlicher Schwankung waren in allen Stellen, wo senkrechte Blechplatten sich befinden, Querträger mit diagonalen Gittern angewendet. Der erwähnte Hr Ingenieur führte über dieses System, welches durch Rechnung eine mehr als 11fache Sicherheit nachwies, ein eisernes Modell in  $\frac{1}{10}$  der natürlichen Größe aus, welches durch sein ungemeines Tragvermögen überraschte. Das Gewicht des zu verwendenden Eisens, welches im stärkeren Maaße an denjenigen Stellen angewendet wurde, wo auch die Inangriffnahme der Fahrbahn stärker als an andern Stellen stattfinden würde, dagegen geringeren Maaße an solchen Plätzen, wo auch die Inangriffnahme schwächer wird, berechnete sich im Mittel per laufd. Fß zu 8,6 Z. Ztr. demohngeachtet mußte bei der Ausführung zu einer gewöhnlichen Gitterbahn gegriffen werden, indem die verschiedenen Etablissements, welche zur Submission für die Herstellung der Fahrbahn eingeladen wurden, die Erklärung abgaben, daß sie lieber und wohlfeiler eine an Eisen schwere Brücke mit durchaus geraden u. ungleichmäßigen Gitterwerk ausführen wollten, als ein System, welches gekrümmte Eisentheile u. verschiedene Länge der Gitterstäbe in den einzelnen Feldern erfordern würde.

Die Construction der ausgeführten Gitter-Wände ist auf die Normalien der Centralbahn basirt. Die Schienenlage kömmt auf den Brückenträger mittelst hölzerner Querschwellen zu liegen. Die Gitterwände sind von Mitte zu Mitte 10' voneinander entfernt u. sind unter sich durch Querträger, welche je 10' voneinander abkehren verbunden. Die lichte Spannweite der beiden äußern Öffnungen ist 93', jene der beiden inneren 110'. Die 3 Mittelpfeiler sind je 10' breit und die beiden Endauflagerungen betragen je 6'. An sämmtlichen Pfeilern u. Wiederlagern ist neben den regelmäßigen Querträgern in der Mitte noch je ein Querträger eingeschoben, so daß es im Ganzen 51 Querträger gibt.

An diesen Stellen erhalten die Gitterwände an der Außenseite Verstärkungsschienen von 7,3' Breite u. 5''' Dicke. Auf den Wieder-Lagern u. äußern Pfeilern ruhen Frik-tions-Rollen, welche zwischen zwei gußeisernen Platten liegen. Der Mittelpfeiler erhält eine Rahme, welche der Höhe der Frik-tions-Rollen entspricht. Die Gitterwände haben eine Höhe von 11,4'. Die obern u. untern Bänder bestehen aus je 4 aufeinanderliegenden Flacheisen von 0,8' Breite u. 0,04' Dicke u. je 2 ungleichschenklige Winkleisen von 0,5' u. 0,3' Breite u. 0,055' Stärke. Flach-Schienen u. Winkleisen haben eine Länge von je 20'. Die Stöße sind so vertheilt, daß nirgends 2 derselben zusammentreffen. Die



Winkleisenstöße sind überdieß durch Stoßbleche, welche zugleich als Befestigungsmittel für die Querträger dienen, ausgeglichen. Die Gitterstäbe sind 0.5' breit u. 0.05' dick.

Die Maschenweite beträgt 2.5'. An den Ecken der Gitterwände sind zur Verstärkung noch größere Eckbleche angebracht. Die Querträge bildet ein Rahmen von gleichschenkllichem Winkleisen mit 0.3' Breite u. 0.05' Stärke, welche durch dazwischenliegende Eckstücke u. Diagonalen miteinander verbunden sind. Für horizontale Versteifung der Gitterwände sind oben u. unten zwischen den Quer-Trägern Diagonalverbindungen angebracht, welche unter sich u. mit den Querträgern zusammengenietet sind. Das Schienengeleise wird auf Querschwellen von 1.0' Breite u. 0.8' Höhe befestigt, welche an den Gitter-Wänden aufliegen u. an dieselben angeschraubt werden. Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte beträgt 2.5'. Auf beiden Seiten des Schienengeleises wird ein Dielenboden gelegt u. 2 eiserne Geländer werden in einer Entfernung von 14' längs der Brücke hingeführt.

Bei der wirklichen Ausführung errichtete der Unternehmer (Gebr. Benkissen aus Pforzheim) eine Hütte aus Bretterwänden mit wasserdichtem Ziegeldach von 550' Länge u. 25' Breite. Dieselbe enthielt im Innern eine Stube für den Monteur, eine Werkzeugkammer u. eine Werkbank, auf welcher die Gitterwände nach ihrer ganzen Länge u. Breite abgebunden werden konnten. An einer Wand waren 9 Schraub-Stöcke befestigt u. ein Schmiedfeuer mit 2 Essen war stabil errichtet. Das übrige Inventar bestand in 12 Bohrmaschinen, zwei Feldschmieden, einigen Ambossen u. den nöthigen Hämmern, Kloben u. Feilen. Beschäftigt wurden ein Monteur nebst technischen Gehilfen, 10 Schlosser, 5 Schmiede u. 45 gewöhnliche Tagelöhner, welche sehr bald im Akkord das Bohren der Löcher u. das Befestigen der Niete erlernten.

Die erste Wand wurde in ihrer ganzen Länge in einem Zeitraume von 10 Wochen hergestellt. Die Brücke sollte in 4½ Monaten betriebsfähig ausgerüstet werden. Das Gewicht der ganzen Brücke beträgt an Schmiedeeisen 4800 Ztr, an Gußeisen 400 Ctr. Die Ausführung wurde um die en bloc Summe von 222 000 frcs übernommen.

## Durchlaß über den Anderbach

*Der Durchlaß über den Anderbach* befindet sich in einer Thalschlucht von 70' Tiefe. Derselbe erhielt eine Gesamtlänge von 250', eine Lichtweite von 8', eine Lichthöhe von 9' u. eine Überdämmung von 58' über dem Gewölbe. Beide Ufer enthalten einen bedeutenden Quellenreichtum und sind zum Abrutschen geneigt. Das Damm-Material mußte größtentheils aus lehmigen Abtrag gewonnen werden, weshalb es nothwendig war um



ein Verschieben des Kunstbaues zu verhüten, demselben nicht allein kräftige Dimensionen zu geben, sondern auch das Fundament mittelst eines sogen. umgekehrten Gewölbes, welches in der Bachsohle angelegt war, zu versichern. Die Gründung der Widerlager fand auf festgelagertem Mergel statt, bis zu dessen Tiefe eingedrungen wurde. Die Widerlager erhielten 5' Stärke, u. das Halbkreisgewölbe wurde 2½' dick. Der ganze Kunstbau wurde 3' stark mit Lehm-Steinen umgeben u. hat sich gegen den Druck des hohen Dammkörpers vollkommen bewährt. Die Ausführung dieses Objectes, welches 393.3 Sch R ordinäres Bruchsteinmauerwerk

1.68 Sch R mittleres " " "

9406 § ordinäres Quadermauerwerk

220 § reines " " "

enthält war in vier Monaten vollendet.

## Rheinbrücke

Die Eisenbahnbrücke führt an einer Stelle über den Rhein, welche in früheren Zeiten noch niemals weder mittelst eines Schiffes, noch mittelst eines Steges ernstlich untersucht oder sondirt werden konnte. Aufnahmen des Flußbettes, welche bei dem günstigen Wasserstande des Winters 1853/54 vorgenommen wurde haben dargethan, daß ohngefähr an 2 verschiedenen Plätzen sich feste Fundamente für die Anlage steinerner Pfeiler zur Unterstützung der Unterlage einer eisernen Fahrbahn würden finden lassen. Es war auch in der That nicht zu verwundern, wenn selbst hiegegen Zweifel erhoben wurden; denn wer die verwitterten Felsentrümmer des Ufers u. Flußbettes, die verschiedenen mächtigen u. reißenden Wasserströme u. die einzelnen Abstürze welche sich hier schon zeigten beim gewöhnlichen Sommerwasser-Stande übersah, konnte leicht ein Bedenken gegen die Errichtung einer festen Brücke erheben. Es handelte sich daher vor allem um die Errichtung einer tüchtigen Werkbrücke, welche insbesondere dazu dienen sollte das Flußbett genau kennen zu lernen. Dieselbe wurde ohne Zuhilfenahme eines Schiffes auf eine sinnreiche u. muthige Weise im Laufe des Monats November des Jahres 1855 von dem Bauunternehmer Sand konstruirt u. vollendet. Derselbe errichtete zuerst am rechten Ufer des Rheines ein Brückenjoch. Als dasselbe befestigt u. mit Bruchsteinen umgeben war, wurden ober demselben 2 Bäume von je 80' Länge in das Flußbett hinausgeschoben, bis sie mit ihrem vordern Ende eine Stelle erreicht hatten, wo sich eine geringe Wassertiefe vermuthen ließ. An jeder dieser Langschwelen war ein kleiner Bock befestigt, welcher aus 2 Stützen von je 8' Höhe mit einer Querverbindung in Form eines Dreieckes bestund. Diese beiden Böcke wurden auf das Flußbett gesetzt u. sodann nach ihrer ganzen Länge mit Querdielen belegt, welche schon eine Passage gestatteten. Hierauf wurden die einzelnen Theile eines schon vorher richtig abgebundenen Brückenjoches bis an das Ende dieses Steges getragen u. die einzelnen Theile dieses Joches wieder



zusammengesetzt. Sodann wurde das fertige Joch senkrecht auf die Felsenunterlage gestellt u. 3' hoh mit Bruchsteinen, welche über den Steg hineingetragen wurden, schützend umgeben. Es war nunmehr nicht schwer, zwischen diesen beiden Brückenjochen ein Sprengwerk zu errichten u. eine vollständige Fahrbahn herzustellen. Sobald dieß geschehen war wurde das gleiche Verfahren wiederholt u. ein Steg mittelst den Langschwelen u. den Böcken errichtet.

Auf diese Weise gelang es die 600' lange Brücke mit 9 Öffnungen von 57' bis 80' Weite so solid auszuführen, daß sie während der ganzen Bauzeit sowohl den Transport der bedeutenden Lasten, als auch die Bewegung einer großen Arbeiterzahl ohne Nachtheil gestattete. Sobald diese Werkbrücke vollendet war ließ sich, bei dem inzwischen eingetretenen niederen Wasserstande gar wohl erkennen, daß sich eine hinreichende Anzahl fester Felsenbänke zur Anlage der nöthigen Pfeiler für eine steinerne Brücke vorfinden würden. Es wurde daher sofort von der Ausführung der schon projektirten eisernen Fahrbahn Umgang genommen u. eine genaue Sondirung der Felsenbänke mittelst Eintreiben von 16' tiefen Bohrlöchern begonnen. Alle Stellen, welche bei einer geringeren Tiefe lockere Räume zeigten, wurden als untauglich angenommen, u. es konnte endlich eine ganz massive, steinerne Brücke mit 9 Öffnungen u. 8 Schluß-Pfeilern projektirt werden. Es versteht sich von selbst, daß diese Öffnungen keine gleiche Weite erhalten konnten, weil die Pfeiler den festen Gründungsplätzen angepaßt werden mußten. Vom rechten Ufer an sind die Weiten: 52', 48', 48', 56', 48', 48', 48', 46' u. 60'. Bei den 6 ersten Pfeilern beträgt die Stärke am Kämpfer 7', am siebenden 15' um bei einer etwaigen Vertheidigung des Rheinstromes, hier die Bogenöffnungen sprengen zu können, ohne die ersten sieben Öffnungen zu beschädigen. Der 8te Pfeiler wurde 12' stark wegen der ungleichen Belastung, die durch die verschiedene Bogenweite hervorgebracht wird. Das Flußbett des Rheines ist so verschieden, daß die Bahnplanie beim ersten Pfeiler 32', beim 4ten 31' u. beim 8ten 37' über der Flußsohle liegt. Die Höhe zwischen Kämpfer und Bahnplanie beträgt 21', der sin vers bei 48' Weite 16'. Die Schlußstein-Stärke beträgt bei der 60' weiten Öffnung 3.5', bei den Übrigen Öffnungen 3'. Die ganze Länge der Brücke von einem Flügel-Ende bis zum andern enthält 595', die Breite der Gewölbe 13'. Bei 6 Pfeilern fand die Foundation ohne große Schwierigkeit statt; dieselben wurden mit Fangdämmen aus 2 zälligen Dielen umgeben, mit eingebrachtem Lehm verdichtet u. mittelst Pumpen von Wasser frei gemacht. Sodann wurde eine Kammer von 2' Tiefe im Felsen angebracht u. auf dieselbe die Grundschichte in hydraulischen Mörtel versetzt. Am 7ten u. 8ten Pfeiler aber mußte mit bedeutenden Hindernissen gekämpft werden. Es befindet sich daselbst der bedeutendste Absturz des Rheines u. die starke Neigung des Flußbettes vom rechten zum linken Ufer beförderte hier den Wasserandrang ganz besonders. Es war daher nothwendig vor Allem eine vollständige Abdämmung dieses Flußtheiles herzustellen u. sobald dieselbe vollendet war im Felsenbette einen besonderen Kanal für das Sickerwasser auszuspre-



gen. In wirklich kurzer Zeit gelang es auch auf diese Weise ziemlich wasserfreie Baugruben zu gewinnen. Nachdem mit Beihilfe von Betonierungen sichere Pfeilerfundamente erreicht waren, wurde ein daselbst tief eingeschnittener Flußschlauch mit Steinschutt aus dem nahegelegenen Tunnel ausgefüllt, derselbe sodann mit Steinen von mindestens 1.5' Höhe in Holzrahmen gepflastert u. die Fugen mit gutem hydraulischen Mörtel ausgegossen. Das bedeutende Hochwasser des Sommers 1856 hat dieses Pflasterwerk nicht beschädigt. Zum Versetzen der höheren Pfeilerschichten u. der Gewölbsteine wurde ein Krahngerüste errichtet, mittelst welchem der Bau normal so fortgeführt wurde, daß am 5<sup>ten</sup> Oktober 1856 der letzte Schlußstein eingesetzt u. die ganze Brücke am 15. Dezember vollendet werden konnte. Dieselbe enthält:

30 485 € reines Quadermauerwerk

110 Sch R mittleres Bruchsteinmauerwerk

355 Sch R ordinäres " " "

Mit einem Gesamtaufwande von 151 301 frcs

Ferner wurden für die Fangdämme	21 000 francs
" " Rüstungen	15 000 "
" " Werkbänke	<u>39 000 "</u>
zusammen	75 000 frcs

verausgabt. Die ganze Brücke wird inclus. die Cementierung der Gewölbe, der gußeisernen Wasserableitungsrohre, der Regie- Abdämmung 24 8804 frcs erfordern. Eine eiserne Fahrbahn würde noch um 80 000 frcs Mehrkosten erfordert haben.

Sobald die Gewölbe cementiert waren, wurden dieselben mit einem wasserdichten Überzug, welcher sich bei den Festungsbauten in Neu-Ulm u. bei vielen bayr. Brücken vollständig bewährt hatten versehen. Derselbe bestund aus: 1.33 Gew.Th. Sand u. 1 G.Th Theer.

## Der Tunnel

*Der Tunnel unter dem Schlosse Laufen* beginnt unmittelbar am linken Rheinufer. Die Länge desselben beträgt 200'. Er bildet eine Curve von 950' Radius. Die Decke desselben befindet sich 56' tiefer als die Kellersohle des Schlosses. Seine Weite beträgt 14', die Höhe von der Fahrbahn bis zum Scheitel des Segmentbogens 16'. Die Wider-Lagerhöhe beträgt 13'. An der Nordseite befindet sich eine Stollenfacade mit Böschungs-Flügeln u. Zinnen. An der Südseite bilden die natürlichen Felsen den Stollenmundort. Auf  $\frac{1}{3}$  der Länge fand der Ausbruch theils in Geröllen, theils in unregelmäßigen Stein-Trümmern, welche durch dünne Lehmschichten gebunden waren, statt u. es mußte daselbst beständig mit einer starken Holzrüstung gegen den Einsturz vorgesorgt werden. Der übrige,

gegen Süden gekehrte Theil, konnte in festem Felsen, welcher zum Theil brauchbare Bausteine ergab, ausgebrochen werden. Die Förderung des Felsens fand in Absätzen von 5' zu 5' Höhe von der nördlichen zur südlichen Richtung statt. Die Sprenglöcher wurden 1' tief eingetrieben u. die Pulverladungen durften 1° per Bohrloch nicht überschreiten. Auf eine Länge von 60' sind Widerlager aus mittlerem Bruchsteingemäuer u. ein Gewölbe aus ordinären Quadermauerwerk hergestellt. Der Kostenanschlag betrug 40 226 frcs; die wirkliche Ausführung hat erfordert

653,2 Sch R	Felsendurchbruch	à 35	frcs = 22 862.50 frcs
151.02 €	reines Quadermauerwerk von		
	mehr als 20 GröÙe	à 2.15 frcs =	324.69 "
220.68 €	Detto von 3–20 "	à 1.90 frcs =	419.29 "
2005.71 €	ord. Quadergemäuer	à 1.25 =	2 507.13 "
11.46 Sch R	mittl. Bruchstgem.	à 65 =	744.90 "
80.44 "	ordinäres "	à 47 =	3 780.68 "
3.40 "	Cementguß über das Gewölbe	à 70 =	238.00 "
Für die Rüstung			<u>2 000.00 "</u>
		zusammen	32 877.19 frcs
u. noch Abzug von 15.05% Abgebot			<u>27 929.20 frcs</u>

### c. des Oberbaues

Die Geleiseweite der Rheinflallbahn beträgt das allgemein übliche Maaß von 4' 8½" engl. oder 4.784' Schweizermaaß. In den Krümmungen wurde die Spurweite nach folgender Skala vermehrt:

Bei 1000' Radius um 0.05'

" 1200' "	" 0.04'	" 2000' "	" 0.02'
" 1500' "	" 0.03'	" 3000' "	" 0.01'

Curven von größerem Halbmesser erhielten keine Spurerweiterung. Der Spielraum für die Ausdehnung u. Zusammenziehung des Eisens zwischen den Stößen wurde bei +20°R auf 0.01', bei +10°R auf 0.015' u. bei 0°R auf 0.02' festgesetzt. Die Erhöhung des äußeren Schienenstranges beträgt bei Curven von

1000' Radius 0.4'	2500' R	0.15'
1200' " 0.35'	3000' "	0.1'
1500' " 0.25'	3500' "	0.05'
1800' " 0.2'	4000' "	0.00'
2000' " 0.18'		



## Schienen

Die Länge der Schienen betrug im Allgemeinen 18' engl. Für die Krümmungen waren die nöthige Zahl von Schienen mit 17.9' geliefert u. 10 % der ganzen Schienenzahl durfte 15' lang sein. Der laufd. Fß. Schienen hat ein Gewicht von 20 Zollpfund. Die Schienen haben die Wignolform, sind 3"4''' hoch, haben 3"4''' Basisbreite u. am Halse 4''' Stärke, am Kopfe 2" größte Breite. An den Stößen sind dieselben mit Laschen von 1.5' schw. Länge u. 4 Bolzen befestigt. Dasselbst befinden sich schmiedeiserne Unterlegplatten von 0.03' Stärke, auf welchen die Schienen mit 4 Hackennägeln niedergehalten sind. Jede 18' lange Schiene erhielt eine Stoßschwelle u. 6 Zwischenschwellen, u. wurde auf jeder Schwelle mit 2 Hacken-Nägeln befestigt.

## Schwellen

Die Stoßschwellen sind 8' lang, 1' breit und 0.5' hoch. Die Zwischenschwellen sind 8' lang 0.8' breit u. 0.5' hoch. Anfangs war beabsichtigt nur Eichenholz zu den Schwellen zu verwenden, nachdem aber die Lieferung derselben schwierig und sehr kostspillig wurde, fertigte man die Hälfte derselben aus gesundem Föhrenholze an. Das Einschneiden der Schwellen für die Schienenneigung von  $\frac{1}{16}$  wurde per Stück mit 3½ Rappen bezahlt. Diese Schwellen wurden mit Kupfervitriol imprägniert. Angestellte Versuche von Ingenieur Welti an der Glatthalbahn hatten im Großen gezeigt, daß das Beizen des Holzes in kalter Lauge ebensogute Resultate liefert, als das Sieden derselben in Lauge. Dieses Verfahren wurde daher auch hier angewendet. Es wurden zu diesem Behufe für die Imprägnirung von 24 000 Stück Bahnschwellen, 6 Bottiche von je 16' Länge, 12' Breite u. 6' lichter Höhe angefertigt u. dieselben 4' tief in den Boden an einer Stelle eingegraben, wo der Zufluß von frischem Wasser leicht bewerkstelligt werden konnte. Die Bottiche wurden sodann 2.5' hoh mit Wasser gefüllt u. erhielten so viel Kupfervitriol bis 3° Beaume erreicht waren. Nun wurden dieselben mit aufrecht gestellten Schwellen angefüllt (circa 230 Stück in einem Bottich) und daselbst mindestens 3 Tage stehen gelassen. Die Höhe der Lauge erreichte dabei die halbe Schwellenhöhe. Dieses Verfahren bewirkte, daß die Luft aus den eingetauchten Holztheilen ausgetrieben u. die Poren für die Aufnahme des Vitriols empfänglich wurden. Versuche mit Blutlaugensalz bewiesen, daß derselbe bis in den innersten Kern eingedrungen war. Nach drei Tagen wurden die Schwellen gewendet u. ebensolange Zeit dem Eindringen der Flüssigkeit ausgesetzt. Die Gewichtszunahme per Stück betrug im Mittel 10 Pfund im feuchten Zustande. Die Kosten der Imprägnirung stellten sich folgendermaßen heraus:

Ankaufspreis von 6 Bottichen à 275 frcs.	1 650 frcs
” ” 1 Mischbottich	25 ”
” ” 2 Schöpfer	3 ”
” ” 2 Saginen	10 ”
Ankaufspreis von 3 Paar Handschuhen	12 ”
Herstellung der Wasserleitung	25 ”
Einsetzen der Bottiche incl. Erd-Aushub u. Feststampfen	432 ”
Kupfervitriol 143 Ctr incl Fracht à 56 frs	8 008 ”
Lohn für das Imprägniren von 24 000 Schwellen à 5 Rappen	<u>1 200 ”</u>
Also per Stück ca. 47 Rappen.	zusammen 11 365 frcs

## Weichen, Kreuzungen und Drehscheiben

Die Weichen wurden so konstruirt, daß die angestahlte Zunge sich unter dem Kopfe der festen Schiene anlegt u. erst in einer Entfernung von 5' von der Spitze das Rad zu tragen anfängt. An die Wurzel der Zunge ist ein eiserner Drehzapfen angenietet, welcher in eine entsprechende Vertiefung des gußeisernen Stoßstuhles paßt. Bei jeder Weiche sind 4 gußeiserne Stoßstühle u. 12 Schienenstühle angewendet. Die Ausrückungs-Vorrichtung besteht aus einem gußeisernen Ständer, welcher auf einer schmiedeisernen Unterlegplatte ruht u. mit 8 Mutterschrauben versehen ist. Dann aus einem schmiedeisernen Hebel mit 2 Knieverbindungen, wodurch eine solche Drehung hervorgebracht wird, daß die Weiche nach Belieben für das Hauptgeleise oder für das Seitengeleise eingestellt werden kann. Mit der Dreh-Vorrichtung ist ein schmiedeiserner senkrechter Träger verbunden, an welchem sich die Signalscheibe u. die Laterne befinden. An den Kreuzungen, zu welchen ganz ausgezeichnetes Eisen verwendet wurde, ist das Wichtigste, daß dieselben auf einer 0.05' starken, schmiedeisernen Unterlegplatte aufgenietet sind.

Die Drehscheibe auf welcher Lokomotive u. Tender zugleich gedreht werden sollen hat 36' Durchmesser u. wurde nebst den Weichen u. Kreuzungen in dem Etablissement von Wilh. Späth in Duzendeich bei Nürnberg angefertigt.

## Einfriedungen u. Eintheilungszeichen

Schutzgeländer u. Bahneinfriedungen, sowie die Neigungstafeln u. Stundeneintheilungszeichen wurden nach den Normalien der schweizerischen Centralbahn ausgeführt. Die Wegübergänge erhielten an den Stellen, wo dieselben in der Nähe der Bahnwärterposten



angebracht werden konnten, eine einfache Absperrung mittelst Ketten, welche an eichenen Säulen befestigt werden. Der Anschlag für eine einzelne Absperrung berechnet sich für 4 eichene Säulen à 11 frcs, dann für 2 eiserne Hacken nebst dazugehörigem Öhr u. 40 lfd. Fß. Ketten zusammen mit 54 Pfund auf 45.36 frcs. Für entferntere Wegübergänge wurden Schlagbäume mit Drahtzügen angewendet, deren Kosten sich per Paar für einen Wegübergang auf 450 frcs berechnet.

## Begrünung

Das Planiren der Böschungen u. deren Begrünung wurden mit den Erdarbeiten in Akkord gegeben. An solchen Abhängen, welche eine Befestigung mit stark wurzelnden Holzgewächsen wünschenswert machten wurde die *Robinia pseudo acacia* in Diagonalen Reihen u. in Abständen von 3' zu 3' gepflanzt. An der südlichen Tunnelfacade bei Laufen, an mehreren Felsenabhängen u. bei trockenen Bruchstein-Mauern wurde *Hedera quinque folia* (Jungfernrebe) als Zierpflanze angewendet. 1000 Stück 2 jährige Pflänzlinge der *pseudoacacia* aus dem botanischen Garten in Zürich haben 35 frcs und 160 Stück Jungfernrebe 10 frcs gekostet. Erwähnenswert dürfte sein, daß sich zur Befestigung von stark geneigten Flächen mit sandigem Grunde u. in trockener, sonniger Lage das Sandhaargras *elymus arenarius*, das Queckengras *triticum repens*, das gemeine Straußgras *agrostis vulgaris*, das französische Raigras *avena elatio*, das knotige Lirschgras *phleum nadosum*, für Böschungen auf lehmigen u. thonigen Grunde in feuchter, schattiger Lage dagegen das europäische Haargras *elymus europeus*, das Queckengras *triticum repens*, das Wiesenlirschgras *phleum pratense*, das schilfartige Glanzgras *phalaris arudinacea*, das Finring-Gras *agrostis stalanifera*, das Bandriethgras *arundo epigejas*, das Peifengras *meliceo coerulea* empfohlen.

### *d. der Hochbauten*

Der Bahnhof in Schaffhausen mit einer Länge von 1300' u. einer Breite von 300' ist für den gemeinschaftlichen Betrieb der schweizerischen u. der großherzoglichen badischen Bahn bestimmt. Die Gebäude u. Schienenspuren sind gegenwärtig nur für den schweizerischen Dienst ausgeführt.

Dieselben bestehen aus einer massiven Remise für 3 Lokomotiven u. einer Werkstätte über welcher sich das Wasserreservoir befindet; Länge 120', Breite 44'. Dann aus einer Wagen-Remise für 6 achträdrige u. 3 vierrädrige Wagen, mit den nämlichen Dimensionen wie die Lokomotivremise. Dann aus einer hölzernen Ladehalle 1 Classe; Länge 120' Breite 30'. Die sämtlichen Gebäude wurden nach den Normalien der Centralbahn konstruirt.



Für die Verwaltung ist ein einstöckiges, prov. Gebäude aus Riegelwänden ausgeführt, welches hinlänglich geräumige Wartsäle u. Lokale für den Bahnhofsverwalter, die Casse, den Post- u. Telegraphendienst enthält, indem später ein gemeinschaftliches, schweiz. badisches, großartiges Aufnahmsgebäude mit gedeckter Einsteighalle errichtet werden soll. Zwischen den Remisen für die Lokomotiven u. Wagen befindet sich eine große Drehscheibe, von welcher Seitenspuren zu den drei Hauptgeleisen führen. Auf den Stationsplätzen Marthalen u. Andelfingen befinden sich Betriebsgebäude mit den Wohnungen der Expeditoren, kleine Lade-Hallen u. Nebengebäude. An sämtlichen Haltestellen wurden nur größere Bahnwärterhäuser errichtet. Für Bahnwärterposten, welche von bewohnten Orten entfernt sind wurden kleine Familienwohnungen, welche zu ebener Erde im Vorplatze einen Kochherd, dann eine heizbare Waschküche Schlafkammer u. im obern Stocke eine Stube enthalten erbaut. Für diejenigen Bahnwärterposten, welche sich in der Nähe größerer Ortschaften befinden wurden hölzerne Hütten mit einem heizbaren Lokale für den Wärter u. eine Werkzeugkammer besorgt.

## Bauführung u. Bauaufsicht

Für die Projektirung u. Ausführung waren 2 Sektionen errichtet, die erste enthielt die Loose I mit III, die zweite IV bis XIII incl. Jedem dieser Ingenieure waren 2 Assistenten u. ein Geometer beigegeben. Sobald die Bahnbauten zur Ausführung kommen wurden 4 Werkmeister, welche schon früher durch langjährigen Eisenbahnbau sich tüchtige Kenntnisse erworben hatten zur speziellen Aufsicht der Maurer- Steinhauer- Zimmermanns- u. Erdarbeiten aufgestellt.

## Verwaltung

Die Bildung der Aktiengesellschaft, Grund-Erwerbung, Fiskalwesen u. die ganze Geschäftsleitung wurde von einem Direktorium, welches aus 5 Mitgliedern bestand unentgeltlich besorgt. Dasselbe hielt mindestens alle Wochen eine Sitzung u. hatte die Referate über die einzelnen Zweige der Verwaltung unter sich vertheilt. Ein Mitglied war Rechtsgelehrter, 3 gehörten industriellen Unternehmungen an, das 5<sup>te</sup> war ein Bautechniker. Größtentheils wurden die Entscheide auf mündliche Vorträge der Referenten in den Sitzungen selbst gefaßt u. vom Sekretär protokolliert. Über besonders wichtige Gegenstände kursirten die Akten vorher bei jedem einzelnen Mitgliede.

Dieser Geschäftsgang hat sich aufs Beste bewährt u. dürfte seiner Einfachheit wegen allenthalben empfohlen werden, insbesondere wurden durch den raschen u. lebhaften



Verkehr das Dienstgeschäft der Ingenieure ungemein erleichtert. Die ganze Korrespondenz nebst der Cassaführung u. Ausbezahlung wurde von dem Sekretär der Direktion, welchem 1 Gehilfe, 1 Schreiber u. 1 Lehrling zugetheilt waren, ohne Anstand besorgt.

## Baukosten

Die wirklich erlaufenen Baukosten für die ganze Bahnstrecke betragen, ohne Rücksichts-Nahme auf Grunderwerbung u. Verwaltung;

Im Loose	Erdarbeiten	Kunstabauten	Weganlage
I	240 545	136 180	13 500
II	58 870	287 534	500
III	96 546	45 447	660
IV	47 406	29 023	6 000
V	209 680	492 692	4 216
VI	93 570	19 050	835
VII	49 814	31 395	2 606
VIII	23 352	10 516	2 370
	816 783	1 051 837	30 687

## Oberbau

Der Preis sämmtlicher Schienen u. Laschen aus dem Etablissement W. Crawshay in Cardif	frcs.
betrug	657 847
Die 42 072 Stück Schwellen haben incl Einschneiden, Imprägniren u. Transport gekostet	210 360
Die Schienenverbindungsmittel	67 275
Das Legen der Geleise incl Unterhaltung bis zur Bahneröffnung	64 518
Die Beschotterung	80 892
	<hr/>
zusammen	1 080 892
Die Bahnhöfe u. Stationsplätze	250 000
Das Fahrmaterial	335 500
Die Betriebseinrichtung	26 000
	<hr/>
Demnach Gesamtbausumme	3 591 699

Nachdem auf dieser kleinen Bahnstrecke Bau-Objekte der verschiedensten Gattung vorkommen, so erlaubt eine Vergleichung derselben folgende Betrachtungen, welche bei Berechnung approximativer Kostenanschläge eine Anwendung zulassen dürften.

#### *a. Erdarbeiten*

An Bahnstrecken, bei welchen Auftrag und Abtrag sich in normalen Verhältnissen ausgleichen, daher keine bedeutende Transport-Weiten nothwendig waren, ergab sich folgendes Zahlenverhältnis:

Eine Länge von 12 000' mit einer mittleren Auf- u. Abtragshöhe von 3' erforderte 3963 Sch R und kostete 7266.44 Frs. Der Preis einer Schachtruhe stellt sich daher auf 1.83 Fr u. der lfd. Fß auf 0.60 Fr. Eine andere Strecke von 14 885' Länge u. 4' mittlerer Auf- u. Abtragshöhe erforderte 11 121 Sch R u. kostete 22800 Fr. Der Preis einer Sch R stellt sich daher hier auf 2.05 Fr u. der lfd. Fß Bahn auf 1.53 Fr. Eine weitere Strecke von 18 312' Länge u. einer mittleren Auf- u. Abtragshöhe von 8' erforderte 24 079 Sch R u. 56 930 Fr Kostenaufwand. Der Preis einer Sch R stellt sich daher auf 2.36 Fr u. des lfd. Fußes Bahn auf 3.10 Fr.

Eine andere Strecke von 13 184' Länge u. einer mittleren Auf- u. Abtragshöhe von 12' erforderte eine Gesamtförderung von 38 408 Sch R u. einen Kostenaufwand von 84 500 fr. Der Preis einer Sch R. berechnet sich daher auf 2.2 fr u. der des lfd. Fußes Bahn auf 6.4 fr. Ganz anders ergibt es sich aber bei einer abnormen Transportweite. So kostete eine Strecke von 7000' Länge, bei welcher das Abtragmaterial an beiden Enden aus bedeutenden Einschnitten gewonnen u. im Mittel auf 1750' transportirt werden mußte 37 302.2 fr also per Sch R 2.4 fr u. der lfd. Fß 5.33 fr.

#### *b. Kunstbauten*

*Offene Bahndurchlässe* von 2'–3' Weite, welche an ihrer Krone sämmtlich die Länge von 14' erhielten, in ihrer Sohlenlänge mit den nachstehenden Maaßen ausgeführt sind, haben folgende Kosten erfordert:

15' lg.	2' weit,	2.3' hoh	300 fr.
16' "	2' "	2.3' "	357 "
16' "	2' "	3.0' "	388 "
20' "	2' "	3.0' "	411 "
18' "	2' "	3.5' "	470 "
20' "	2' "	5.5' "	746 "
20' "	2x2 "	3.7' "	1438 "



Mit Platten gedeckte von 4' lichter Höhe u. 3' lich(t)er Weite bei 23.5' Länge 829 fr, bei 57.0' Länge 1927 fr.

*Gewölbte Durchlässe:*

25' lg, 8' lichte Weite	8' lichte Höhe	2 400 Fr
39.4' " 6' " "	7' " "	3 905 "
50.0' " 6.5' " "	7' " "	2 186 "
excl. Fundamentirung		
85' " 5.0' " "	9' " "	7 603 "
excl. Fundamentirung		
210' " 8' " "	9' " "	31 000 "

Auf letzterem ist die Überdämmung 56' hoh.

*Brücken mit steinernen Widerlagern u. eiserner Fahrbahn* (Blehbalken) Norm. Pl No. 30

Oben 14' u. unten 30' lang, 18' weit und 12' hoh:

Erd-Maurer u. Steinhauerarbeit	3 530 frs
excl. Fundamentirung	
Eiserne Fahrbahn 80 Ctr schwer à 35 fr.	2 800 frs

*Gewölbte Brücken, mit Böschungsflügeln.*

42' lang, 15' weit u. 15' hoh	8 670 fr
55' lang, 14' weit 13.5'	5 580 fr
Die Thurbrücke von einem Widerlager zum andern 448' lang,	
107' hoh kostet an Mauerwerk nebst Gerüste u. gewöhnlicher Foundation	227 208 fr
Die eiserne Fahrbahn	<u>222 000 fr</u>
	zus. 449 208 fr

Die Kosten der Rheinbrücke betragen bei 600' Gesamtlänge u. 31' mittlere Höhe, 13' Breite 227 780 fr.

*c. Oberbau*

Eine Bahnstrecke von 1800' Länge erforderte ohne Berücksichtigung der Diluationsöffnungen an den Stößen:

200 Stück Schienen von 18' Länge oder 720 Z. Ztr. 1000 Schaffhausen per Ctr 14 fr. Jede Schiene erhält: 2 Laschen à 6 Pfund per Ztr. 14 fr, eine Unterlegplatte mit 5.5 Pfund per Ztr. 26.5 fr, 4 Laschenbolzen à 0.837 Pfund per Ztr. 38.5 fr, 16 Hackennägel à 17 Loth per Ztr. 29.9 fr, eine Stoßschwelle per Stück 5.2 fr, 6 Zwischenschwellen per Stück 4.8 fr, also:

200 Schienen 720 Ztr à 14 fr	10 080	<b>frcs</b>
400 Laschen 24 Ztr à 14 fr	336	"
800 Bolzen 6.7 Ztr à 38.5 fr	257.95	"
200 Unterlegplatten 11 Ztr à 26.5 fr	291.50	"
3200 Hackennägel 17 Ztr à 29.9 fr	508.30	"
200 Schoßschwellen à 5.2 fr	1 040.00	"
1200 Zwischenschwellen à 4.8 fr	5 760.00	"
Bekiesung pr lfd. Fß incl Einsenkung in den Dammkörper 20 ¢ per Sch R 5 fr also für 1800' 36 Sch R	180.00	"
Das Legen des Oberbaues incl des Beischaffens der Eisentheile aus 3 Stunden entfernten Lagerplätzen, dann Unterhaltung der Bahn bis zur Eröffnung per lfd. Fuß 0.5 fr also für 1800'	900.00	"
	<u>zusammen</u>	19 353.75 fr
Oder per laufenden Fuß		10.75 fr

Dieser Ansatz wird sich natürlich verändern wenn Schienen von einem stärkeren Gewicht angewendet werden, oder der Ankaufspreis derselben per Ztr. höher zu stehen kömmt. Im Allgemeinen aber wird man bei aproximativen Anschlägen mit diesem Ansatze ausreichen.

Die Kosten der Eisentheile einer Ausweiche betruhen loco Bahnhof	670 fr
die einer Kreuzung	392 "
Die Schwellen für eine einfache Weich mit Kreuzung betruhen 177 ¢ à 2 fr	354 "
Für das Legen einer Weiche nebst Kreuzung wurde vergütet	<u>50 „</u>
Die Gesamtkosten betruhen darnach	1466 fr
Die Eisentheile der 36' weiten Drehscheibe incl Aufstellen wurden geliefert zu	9964 fr
das Quadermauerwerk der Umfassung erforderte	2400 fr



#### *d. Hochbauten*

### Bahnhof Schaffhausen

Die Gebäude auf dem Bahnhofe in Schaffhausen wurden um folgende Beträge ausgeführt:

Die Lokomotivremise 120' lang, 44' breit, bis zur Mauerplatte 20' hoh, massiv aus mittleren Bruchsteinmauerwerk mit Ziegeln gedeckt	25 000 fr
Die Wagenremise mit den nämlichen Dimensionen u. auf gleiche Weise gedeckt	21 000 "
Die hölzerne Ladenhalle mit Vordach u. Verschalung 120' lang, 30' breit, 17' hoh, mit Ziegel gedeckt nebst Auffahrtsrampe	15 000 "
Das provisorische Betriebsgebäude 64' lang, 42' breit u. bis zur Mauerlatte 13' hoh mit Steinpappe gedeckt	12 000 "
Für Nebengebäude mit Holzlegen u. öffentlichen Aborten	4 000 "
Perron	2 500 "
Viehrampe	2 000 "
2 Feuergräben	1 000 "
Umzäunung	4 000 "
Wasserleitung	6 000 "
Beleuchtungsapparate u. Garten-Anlagen	3 000 "
Ein Wasserbehälter in die Lokomotivremise	2 500 "
Eine Pumpe	1 300 "
Ein Vorwärmer	1 600 "
Eine Brückenwage	4 000 "
Ein Hebkrahn	<u>1 500 „</u>
Zusammen	106 400 fr

### Auswärtige Stationen

Für eine auswärtige Station beliefen sich die Baukosten	
Für ein massives Betriebsgebäude zu	18 000 fr
Die Nebengebäude zu	1 400 fr
" Ladehalle und Perron	<u>4 600 fr</u>
zusammen	24 000 fr

## Haltestellen

Für eine Haltestelle:

Ein größeres Bahnwärterhaus mit	5000 fr
Für Nebengebäude	<u>600 "</u>

zusammen 5600 fr

## Bahnwärterhaus

Für ein Bahnwärterhaus	3200 fr
" Schilderhaus	500 fr

## e. Betriebsmaterial

Zur ersten Instandsetzung des Betriebes wird folgendes Material ausreichen:

2 Lokomotiven mit Reservetheilen	136 000 fr
2 achträdrige, geschlossene Güterwagen	16 500 "
20 offene, vierrädrige à 3100 fr	62 000 "
5 gedeckte " à 4180 fr	<u>20 900 "</u>
Latus	235 400 "

Transport	235 400 fr
2 Personenwagen I u. II Kl à 13 200 fr	26 400 "
3 " III Kl à 9450 fr	28 350 "
2 " I u. II Kl vierrädr. 6800	13 600 "
2 " II " " 5675	11 350 "
4 " III " " 5100	<u>20 400 "</u>
zusammen	335 500 fr



*f. Betriebsreinrichtung*

Die Anschaffung des Inventars für den Bahnhof Schaffhausen erfordert	5875 fr
Die Einrichtung der Werkstätte in der Lokomotivremise	12 666 "
Die Einrichtung für die 2 auswärtigen Stationen à 604 fr	1 208 "
Für 3 Haltestellen à 222 fr	666 "
Für 2 Bahnwächter à 1280 fr	2 560 "
Für 18 Bahnwärter à 120 fr	2 160 "
Für den Fahrdienst (Condukteur u. Wagenwärter)	<u>565 "</u>
	25 700 fr

Es wird hiebei bemerkt, daß auf eine Hauptwerkstätte zur Reparatur der Wägen u. Lokomotiven nicht Rücksicht genommen wurde. Die Erbauung und Einrichtung einer solchen war bei der Rheinflussbahn nicht nothwendig, weil alle Haupt-Reparaturen in der nahegelegenen schweizer. Wagenfabrik besorgt werden können.

Wenn es durch diese Darstellung gelungen ist das technische Interesse im Allgemeinen anzuregen u. den Erbauern von Eisenbahnen, sowohl für die Projektirung als für die Ausführung einige nützliche Anhaltspunkte zu geben, so ist der Zweck derselben vollständig erreicht.