

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 12

Artikel: Rigibahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2032>

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: 14.01.2026

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

1 courbe de 60 ^m de rayon	ayant un développement de	65 ^m
9 courbes de 101 ^m à 200 ^m de rayon	" "	410 ^m
13 " " 101 à 200 ^m de rayon	" "	895 ^m
6 " " 201 à 300 ^m " "	" "	280 ^m
16 " " plus de 300 ^m " "	" "	2800 ^m
Quant aux paliers, pentes et rampes, on peut les classer comme suit, l'origine de la ligne étant à Lausanne :		
10 paliers	d'un développement total de	1165 ^m
14 rampes de 0.001 à 0.009 ^m	" "	2950 ^m
14 " " 0.010 " 0.019 ^m	" "	2150 ^m
12 " " 0.020 " 0.029 ^m	" "	2600 ^m
2 " " 0.030	" "	480 ^m
3 " " 0.032	" "	655 ^m
1 " " 0.036	" "	500 ^m
1 " " 0.040	" "	600 ^m
10 pentes " 0.001 à 0.009 ^m	" "	1375 ^m
9 " " 0.010 " 0.019 ^m	" "	925 ^m
1 " " 0.029	" "	125 ^m
3 " " 0.030	" "	795 ^m

Il est à remarquer que les plus fortes rampes sont toutes accumulées entre Lausanne et Romanel; au-delà elles ne dépassent nulle part le 3 %.

Pour compléter la description du tracé, voici le tableau des stations, de leurs distances et de leurs altitudes :

		Distances	Altitudes
Gare de Lausanne	... ... ... ...	499,25 ^m	499,
Halte de Prilly	... ... ... ...	2170 ^m	524,50,
Station de Jouxtens-Céry	... ... ... ...	1080 ^m	555,75,
" de Romanel	... ... ... ...	1750 ^m	591,30,
" de Cheseaux	... ... ... ...	2400 ^m	607,10,
" d'Etagnières	... ... ... ...	1800 ^m	632,40,
" d'Assens	... ... ... ...	1630 ^m	625,00,
Gare d'Echallens	... ... ... ...	3420 ^m	619,00,

Profil transversal. Si nous faisons abstraction des premiers 800^m de la ligne, sur lesquels, comme nous l'avons dit, les rails sont posés à titre provisoire, la largeur de la route est subdivisée comme suit :

Zône réservée à la circulation ordinaire	...	...	5.40 ^m
Zône occupée par le ballast de la voie ferrée	...	...	2.60 _n
Banquette	...	...	0.20 _n
		Total	8.20 _n
dans les parties en déblai les fossés ont chacun	...		0.75 _n

Le ballast a 2.00^m de largeur en couronne et une épaisseur de 0.30^m, faisant théoriquement saillie au-dessus de la route; nous disons théoriquement, car, en général, il a été plus ou moins encastré dans la chaussée, laquelle en a fourni une petite partie.

Le bombardement de la chaussée ayant été maintenu, les eaux pluviales doivent en partie s'écouler par des rigoles ménagées, dans le ballast, de distance en distance entre les traverses de la voie. Cette disposition est évidemment vicieuse, et il eût été bien préférable de donner à la partie de la route maintenue pour la circulation ordinaire une seule pente transversale incliné du côté opposé à la voie ferrée; c'est, malheureusement, ce que le département cantonal des travaux publics n'a pas voulu admettre.

Hors de la route, le ballast repose sur une plateforme de 3.00^m en couronne, sur laquelle il occupe 2.60^m, laissant 0.20^m de banquette de chaque côté. — Dans les parties en déblai les fossés ont une largeur de 0.50^m.

Quant aux talus, ils ont tous une inclinaison de 2 de hauteur sur 3 de base. Il est fâcheux que les autorités cantonales n'aient pas voulu admettre une pente de 45° pour les talus en déblai, inclinaison bien suffisante et qui eût sensiblement réduit les terrassements à effectuer; cela eût été d'autant plus justifié que la plupart des talus de la route que la Compagnie a dû remanier en l'élargissant, n'avaient pas l'inclinaison de 2 sur 3 à laquelle elle a dû les mettre.

• 10 •

Desinfection von Viehhäusern. Ueber neue Versuche zur Desinfizirung der Ställe beim Ausbruch der Rinderpest schreibt man dem „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österr.-ungar. Monarchie“ Folgendes:

Die k. k. galiz. Statthalterei hat bei dem Umstände, als ausser der Vernichtung und Vergrabung des mit der Seuche behafteten Viehes und der durch dasselbe angesteckten Gegenstände, bis vor Kurzem, kein wirksames Desinfectionsmittel bekannt war, — dem wiederholten Ansuchen der Lemberg-Czernowitzter Eisenbahn-Gesellschaft um so bereitwilliger zugestimmt, als nunmehr auch eine geeignete Ortschaft, welche von der Viehseuche heimgesucht wurde, vorhanden war und sich für einen Versuch besonders eignete. Diese Ortschaft war das Dorf Szwajkow im Podhajcer Bezirke.

Auf einem Platze von circa 1500 □ Klaftern befindet sich eine gemauerte Branntweinbrennerei und 3 Klafter davon entfernt ein Stall für Mastvieh, in welchem die Seuche ausgebrochen

war. Der gemauerte Stall hat einen Raum von 280 □ Klafter. In der Mitte der Langseite (280) befindet sich ein Zubau, welcher zur Aufbewahrung der Maische dient. An der östlichen Stirnseite wird der Dünger, welcher eine Oberfläche von 336 □ Klafter hat, deponirt und ruhnen zur Zeit des Versuches daselbst circa 10,000 Cubikfuss Dünger in drei Pyramiden. Auch der Stallboden war mit einer 6 Zoll hohen Düngerschicht bedeckt. In diesem Stalle befanden sich bis zum 6. März d. J. 172 Mastochsen, als am selben Tage der erste Krankheitsfall vorkam. Bis zum 13. März fielen der Seuche 23 Stück zum Opfer, und musste desshalb die Keulung der Thiere angeordnet werden, welche auch bis zum 23. März vollendet war. Bei dieser Operation stellte es sich nun heraus, dass auf 149 Stück gekeulter Ochsen — 48 Stück mit der Seuche behaftet waren. Der Stall wurde hierauf sorgfältig verschlossen und blieb es auch bis zum 28. April 1. J., an welchem Tage die Commission eintraf, welche den Desinfectionsversuch durchzuführen hatte. Die Desinfection wurde mit C. Fraenkel's „Defaecator“ vorgenommen und hatte Herr Fraenkel mit 8 Arbeitern die Operation in folgender Weise durchgeführt: In einen 8 Eimer Wasser haltenden Bottich wurden 6 Pfund des obigen Desinfectionsmittels (ein indianrothes Pulver mit starkem Carbolsäuregeruch) geschüttet und gut durchgerührt. Nach 1/2ständigem Rühren hatte die Flüssigkeit eine ziegelrothe Farbe und war ganz trüb. In diese Flüssigkeit goss Herr Fraenkel 10 Loth flüssige concentrirte englische Carbolsäure.

Mit dieser so präparirten Flüssigkeit wurden mehrere Giess-kannen angefüllt und damit der ganze Stall seiner Länge und Breite nach begossen; die Wände, Thüren, Fenster, Balken, Pfeiler etc. wurden vermittelst Bürsten mit dieser Flüssigkeit angestrichen und verrieben. In die Canäle, welche sich unter dem Stalle befinden und welche mit dem auswärts befindlichen grossen Düngevorrathe communiciren, wurden 5 Eimer dieser Flüssigkeit, welche noch weiters mit 4 Loth concentrirter Carbolsäure verstärkt wurde, gegossen. Zur Reinigung und Desinfection des ganzen Stalles hatte Herr Fraenkel 40 Eimer der erwähnten Flüssigkeit nöthig, welche mit 30 Pfund Defaecator und 50 Loth concentrirter Carbolsäure versetzt war.

Diese Manipulationen dauerten vom 29. April früh bis zum 30. d. Mts. Mittags und wurde hierauf der Stall auf 36 Stunden geschlossen.

Der Dünger wurde in der Weise desinficirt, dass die Oberfläche desselben auf Fuss-Tiefe blosgelegt (auseinandergelegt) und mit dicken Pföcken durchbohrt wurde. Die ganze Oberfläche wurde mit der Flüssigkeit bespritzt und die Löcher mit derselben angefüllt. Diese Arbeit dauerte $1\frac{1}{2}$ Tag und wurden hierbei 132 Eimer dieser Flüssigkeit mit 1 Centner Defaecator verwendet. Am 2. Mai ist der Stall zum Zwecke der weiteren Durchführung der Desinfection des Stalldüngers und des Fussbodens wieder geöffnet worden. Dazu wurden weitere 2 Tage und 65 Eimer obiger Flüssigkeit (welche mit 90 Pfd. Defaecator gesättigt war), verwendet.

In den folgenden Tagen bis zum 6. Mai wurde die Desinfektion des ganzen Hofes und aller Orte, die sich in unmittelbarer Nähe des Stalles befanden, vorgenommen und wurden dabei 34 Eimer Flüssigkeit mit 62 Pfd. Defaecator verwendet.

Zur Desinfection der gesammten Ubicationen waren somit 271 Eimer kalten Wassers, 282 Pfd. des Defaecators und 50 Loth concentrirte englische Carbolsäure nöthig. Die Kosten des Defaecators belaufen sich auf fl. 7.25 per Ctr., während die concentrirte Carbolsäure fl. 40.— per Ctr. in Wien bezahlt wird.

Nachdem die verseuchte Stallung auf diese Weise am 6. Mai desinfizirt war, wurden zwei vollkommen gesunde Kühe in dieselbe eingestellt und durch 21 Tage darin belassen und gemästet. Am 27. Mai wurden die Kühe gekeult und durch den hiezu delegirten Thierarzt einer Section unterzogen. Die Section beider Thiere ergab, dass der ganze innere Organismus vollkommen gesund war, und wurde nicht das geringste Krankheitssymptom einer Viehseuche vorgefunden.

Dieser vorläufig im Kleinen angestellte günstig ausgefallene Versuch wird ohne Zweifel wohl begründete Veranlassung bieten, dass nunmehr auch Versuche in grösserem Maassstabe eingeleitet und durchgeführt werden.

Rigibahn. Betriebsergebnisse im Monat August. Personen 40,460 (1873: 36,128), Fr. 179,815. 50 (1873: 162,147. 85); Gepäck Ctr. 2531½ (1873: 2892½), Fr. 3889. 80 (1873: 4112. 65); Güter Ctr. 16,585½ (1873: 13,229), Fr. 16,177. 90 (1873: 11,469. —). Total der Einnahmen: Fr. 199,883. 20 (1873: 177,729. 50), wovon zufallen: der Rigibahn von Luzern 171,979. 70, der Arther-Rigibahn 23,256. 35.