Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 15

Sonstiges

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: 07.01.2026

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

DIE EISENBAHN — LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. II. ZÜRICH, den 16. April 1875. No. 15.

„**Die Eisenbahn**" erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„**Le Chemin de fer**" parait tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.
Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.
Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — *Suisse:* fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.
Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.
Prix du numero 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn" in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Dampfomnibus-Bahn. — Rechtsfahren oder Linksfahren? — Flüssigkeitsmesser. — Project einer russisch-indischen Eisenbahn. — Schiffsverkehr im Suezcanal. — Conservation des bois. — Controlapparat. — Glas für Bedachungen von Maschinenräumen. — Scie à ruban à diamant pour scier les pierres. — Emploi de l'électricité pour scier le bois. — Revivifications des limes. — Finanzlage der Suezcanalunternehmung. — Eisenbahnbillete. — Bureaux für Eilgut und Gepäck. — Eisenbahnschiedsgericht. — Zur Eisenbahn-Betriebsordnung. — Die grossen internationalen Ausstellungen. — Kleinere Mittheilungen. — Eingegangene Drucksachen. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

Dampfomnibus-Bahn. Zürich-Unterstrass-Wipkingen-Höngg. Durch die in der letzten Session der h. eidg. Räthe ertheilte Concession für eine Eisenbahnverbindung zwischen Zürich und den am rechten Ufer der Limmat unterhalb Zürich gelegenen Gemeinden Unterstrass, Wipkingen und Höngg ist dieses Unternehmen in ein neues Stadium getreten und es geben die Concessionsinhaber Gebrüder Brunner in einer kleinen Broschüre den betheiligten Gemeinden näheren Aufschluss über das, was sie anstreben, wovon wir unsern verehrten Lesern einen Auszug mittheilen wollen.

I. Allgemeines. Es würde eine überflüssige Mühe sein, wenn wir hier nachweisen wollten, dass eine bessere Verbindung zwischen den genannten Gemeinden und der Stadt ein Gegenstand von höchster Wünschbarkeit für die betheiligten Gemeinden ist. Wer sollte lebhafter als die Bewohner des rechten Limmatthales selbst das Bedürfniss nach einer Verbindung empfinden, — sie, die der Stadt räumlich so nahe liegen und wegen der schlechten Communicationsmittel doch wieder so weit von ihr entfernt erscheinen! Eine Stunde Fahrens bringt uns von Zürich nach Baden, Winterthur, Horgen — in später Abendstunde noch gelangen wir bequem nach allen diesen Orten hin, zu einer Stunde, wo wir uns wohl besinnen würden, bevor wir noch den Weg nach Höngg zu unter die Füsse nähmen.

Die neueste Zeit hat uns ein neues Transportmittel gebracht — den Strassenomnibus mit Maschinenbetrieb. Und dieses Transportmittel gestaltet sich in Bahnanlage und und Kosten des Betriebs so vortheilhaft, dass ein lohnender Betrieb auch bei mässiger Frequenz noch in Aussicht steht.

Diese Form ist es, welche zur Verbindung der Stadt mit den Gemeinden des rechten Limmatthales nach unserem Projecte in Anwendung kommen soll.

II. Tracé. Der Ausgangspunkt der Bahn in der Stadt Zürich ist am östlichen oder oberen Ende des unteren Hirschengrabens, als in einer günstigen städtisch-centralen Lage gewählt worden. Ein bezüglicher Vertrag betreffend die Benutzung dieses Strassengebietes ist zwischen Vertretern des tit. Stadtrathes und den Concessionären bereits vereinbart worden.

Die Längen der Bahn von Haltstelle zu Haltstelle sind folgende:

	Meter.	Addition.
Hirschengraben — Sonne Unterstrass	1,350	1,350
Sonne Unterstrass — Kreuz Unterstrass	550	1,900
Kreuz Unterstrass — Wipkingen	1,250	3,150
Wipkingen — Waid	1,050	4,200
Waid — Alte Trotte	650	4,850
Alte Trotte — Höngg	750	5,600

Diese Anzahl von Haltstellen kann eventuell nach Bedürfniss vermehrt werden.

Die Summe der Steigungen beträgt 65,4 Meter, diejenige der Gefälle 8,57 Meter; beide zusammen also rund 74 Meter. Die Maximalsteigung, welche bloss auf einer Länge von 900 Meter gegen die Waid zu vorkommt, ist 34 ‰. Als kleinste Radien sind 50 Meter angenommen worden, und die Richtungsverhältnisse, in Procenten der Gesammtlänge ausgedrückt, sind folgende:

Länge der Geraden 3,400 Meter = 61 %.
Länge der Curven 2,200 Meter = 39 %.

Um der Bahn eine möglichst öconomische Grundlage zu geben, und um die für den Bau benöthigte Terrainbreite reduziren zu können, soll die Anlage schmalspurig ausgeführt werden, so dass die lichte Entfernung zwischen den Laufflächen der Schienen ein Meter beträgt. Das Schienenprofil wiegt höchstens 20 Kilogr. pro laufenden Meter, und es ist ferner ein möglichst einfacher Langschwellen-Oberbau in Aussicht genommen. Auf dem Gebiete der Stadt Zürich kommen nach Art der amerikanischen Pferdebahnen sogenannte Rinnenschienen in Anwendung, welche so gelegt werden müssen, dass Schienen- und Strassenoberflächen genau in demselben Niveau liegen.

III. Betriebsmittel. Zur Beförderung der Personen sollen zweistöckige Omnibusse dienen, welche zwar einfach ausgestattet, aber mit den nöthigen Bequemlichkeiten versehen sein sollen. Die Bewegungsmaschine (Locomotive) wird entweder mit Dampf oder mit comprimirter Luft getrieben werden; die neuesten Fortschritte, welche in der Fortbewegung von Wagen durch comprimirte Luft gemacht worden sind, berechtigen zu der Hoffnung, dass binnen Kurzem eine befriedigende Lösung dieses Problems gefunden sein wird, was den Betrieb noch beträchtlich billiger und angenehmer machen würde, als mit Dampf. Einen wesentlichen Vortheil gewinnen wir dadurch, dass wir das vordere Ende des Wagens auf der Maschine ruhen lassen * und so einen Theil (circa die Hälfte) der todten Last als Adhäsionsgewicht verwerthen, wodurch ein grösseres Steigungsvermögen gegen das Maximum der Normalbahnen erzielt wird ohne Specialvorrichtungen.

Die für den Transport von Waaren bestimmten kleinen gedeckten Wagen werden einfach an den Omnibus gekuppelt.

IV. Art des Betriebes. Wie in seiner Constructions-Anlage, so wird dieses neue Betriebsmittel auch in seinem Betrieb von den gewöhnlichen Eisenbahnen wesentlich abweichen.

In der Stadt und bei Strassenübergängen soll mit Droschkenmässiger Schnelligkeit, etwa 10 Kilometer per Stunde, gefahren werden; auf freier Bahn würde die Geschwindigkeit etwa bis auf 15 Kilometer per Zeitstunde erhöht, so dass der ganze Weg von Zürich bis Höngg in etwa 20 Minuten durchlaufen würde Laut Art. 12 der Concession darf eine geringere oder höhere Fahrgeschwindigkeit nur in Folge besonderer Bewilligung des h. Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Bei so geringer Geschwindigkeit werden alle Signalvorrichtungen und die meisten der gebräuchlichen Sicherheitsmaassregeln überflüssig; als einziges Signal wird bei Strassenübergängen mit der Maschinenglocke geläutet werden.

Bahnhöfe und Stationsgebäude werden ebenfalls überflüssig;

* Anmerkung der Redaction. Wir fürchten, dass bei dieser Disposition, trotz der geringen Geschwindigkeit, die Kolbenhübe der Maschine den im Wagen Sitzenden doch etwas fühlbar sein dürften.