

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 17

Inhaltsverzeichnis

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: 04.04.2026

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 30. April 1875.

No. 17.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. — Correspondenzen und Reclamations sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

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

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payés convenablement.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

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.

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.

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 Füssli & Co. à Zurich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

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: Seedammbaute der Zürichsee-Gothardbahn. — Gotthardtunnel. — Eclairage électrique. — Uetlibergbahn. — L'ascension avec le ballon „le Zenith.“ — Rechtsfall. — Marc Seguin. — Recettes des Chemins de fer suisses. — Kleinere Mittheilungen. Unfälle. — Eingegangene Drucksachen. — Anzeigen.

Beilage: Transport-Reglement der Uetlibergbahn. (Zur sachgemässen Beurtheilung desselben wolle man beachten, dass dasselbe ganz ausnahmsweisen Verhältnissen angepasst werden musste. — Ein neues Transportreglement für die Schweiz. Hauptbahnen ist in Berathung und wird seiner Zeit veröffentlicht werden.)

Seedammbaute der Zürichsee-Gothard-Bahn bei Rapperswyl. Die Seedammbaute bei Rapperswyl soll von der nordwestlichen Ecke des bestehenden Bahnhofdammes der V. S. B. in gerader Richtung nach dem sogenannten Rosshorn bei Hurden angelegt werden, und zwar so, dass sich die Axe des Dammes etwa 20 m. von dem sogenannten Dreiländerstein befinden wird. Der Winkel, welchen die Dammaxe mit der Axe des Bahnhofes Rapperswyl bildet, wird mit einer 174,4 m. langen Curve von 260 m. Radius ausgeglichen. In Hurden wendet sich die Axe etwas nach rechts und zwar mit einer Curve von 600 m. Radius und 85,85 m. Länge. Die Gerade des Seedammes beträgt 931,5 m.

Diese Baute besteht aus der Bahnanlage, einer Fahrstrasse und einem Trottoir. Um die lästige Ueberschreitung mehrerer Geleise im Bahnhof zu vermeiden, wird die Strasse zwischen dem Hôtel du Lac und der Post als Verlängerung rechts der Bahn fortgesetzt. Sie verbleibt parallel mit letzterer bis zum Rosshorn, wo sie beim Bahnwärterhause oder bei Kilometer I. 114 die Bahn überschreitet und sodann mit der bestehenden Strasse in Hurden zu verbinden ist. Die kleinsten Curven, nämlich diejenigen beim Güterschuppen der V. S. B. und in Langholz befahren werden können.

Für den Seedamm ist eine Kronenbreite von 10,8 m. angenommen, welche sich folgendermaassen vertheilt:

für die Bahn	3,65 m.
„ Fahrstrasse	4,85 „
„ das Trottoir	2,90 „

zusammen wie oben 10,80 m.

Auf der Seite gegen die Strasse wird die Bahn mit Schranken aus eisernen Stützen und Querhölzern versehen und das Trottoir erhält gegen den See ein Geländer aus Eisen (Ständer mit Querstangen). Die Schwellenhöhe der Bahn liegt mit dem Trottoir im Niveau, während die Strasse gegen dasselbe geneigt ist. Für Entwässerung der Chaussée wird durch Einbringen von Drainröhren unter das Trottoir gesorgt.

Das Längenprofil weist folgende Verhältnisse auf:

Die Höhenquote (Schwellenhöhe) des Bahnhofes Rapperswyl ist 400,93' oder rund 401 m. über Meer. Der ausserordentliche Wasserstand des Zürichsees erreicht eine Höhe von

399,46 m. Für die Construction der Drehbrücke ist eine Höhe von 2,14 m. erforderlich, so dass sich für die Schwellenhöhe der Bahn die Quote 401,60 m. ergibt. Da der Bahnhof nach Westen unbedingt vergrössert werden muss und dann bis zur nächsten Jochbrücke reichen wird, so muss die zwischen der Schwellenhöhe der Brücke und derjenigen des Bahnhofes sich ergebende Differenz von 0,60 m. in letzterm selbst ausgeglichen werden und zwar zwischen Kilom. 0—61,5 bis 0,175,5 oder auf eine Länge von 237 m. mit einer Steigung von 2,55 ‰. Eine grössere Steigung im Bahnhofe selbst anzunehmen, scheint mit Rücksicht auf den Handmanövrirdienst mit den Wagen nicht wohl zulässig, um so weniger, da dieser Dienst hier sehr beträchtlich sein wird. Eine Hebung des Bahnhofes aber wäre mit nicht unbedeutenden Kosten verbunden.

Von No. 0,175,5 bis 0,860 oder auf eine Länge von 684,3 m. liegt die Bahn horizontal. Von No. 0,860 bis No. 1,160 (300 m.) fällt sie mit 3 ‰ auf die Höhenquote von 400,70 m., welches Niveau sie sodann auf eine Länge von 340 m. behält. Dass sich die Strasse an das Niveau der Bahn anlehnen muss, versteht sich von selbst.

Der Seedamm erhält an beiden Ufern die in allen frühern Strassendammpjecten vorgesehenen Brücken, mit dem Unterschied jedoch, dass die Oeffnungen derselben in dem vorliegenden Project grösser angenommen sind als in jenen. Die ersten Entwürfe hatten hölzerne Jochbrücken in Aussicht genommen, während die späteren eiserne Fachwerkbrücken in Vorschlag brachten. So lange nur eine Strassenverbindung projectirt war, konnten für die Ueberschreitung der nöthigen Oeffnungen Fachwerkbrücken für ganz zweckmässig gelten. Die Anlage einer Eisenbahn parallel mit der Strasse macht nun aber eine solche Construction unmöglich, schon aus dem Grunde, weil man die Gitter nicht unter die Fahrbahn legen kann und auch die Drehbrücke viel zu complicirt würde. Wir haben daher eiserne Jochbrücken nach dem System des Herrn Obergeringenieur Blotnitzki adoptirt. Von diesem Techniker wurde übrigens schon im Jahre 1856 in Genf eine ähnliche Brücke * über die Rhone erstellt, und zwar an einer Stelle, wo bei bedeutender Tiefe der Fluss eine beträchtliche Geschwindigkeit hat. Später wurden von demselben Ingenieur Brücken mit ähnlicher Foundation bei Därligen am Thunersee und zwei über die Aare bei Interlaken gebaut.

Die Brücke bei Rapperswyl besteht aus

1) einer Durchfahrt für kleine Schiffe mit einer Oeffnung von	6,80 m.
2) zwei Jochbrücken mit je 43,5 m. Oeffnung	87,00 „
3) der Drehbrücke mit	41,40 „
Die Brücke bei Hurden hat	
1) eine Durchfahrt für kleine Schiffe mit einer Oeffnung von	6,80 „
2) eine Jochbrücke von	87,30 „
	zusammen 229,30 m.

oder 764,3 Fuss Oeffnung, während bei einer Brücke mit Fachwerkconstruction die Durchflussöffnungen zusammen nur eine lichte Weite von 520 Fuss haben.

In Betreff der Durchflussverhältnisse führen wir vergleichsweise nachstehende Daten an.

Der grösste Wasserzufluss beträgt nach den Berechnungen der Herren

La Nica & Pestalozzi	18,000 Cubikfuss per Secunde.
Kindlimann	19,000 „ „ „
Legler	21,000 „ „ „

In seinem am 25. Juni 1871 im Auftrage des eidgen. Departements des Innern erstatteten Bericht über die Seedammbaute spricht sich Herr Oberbauinspector von Salis dahin aus, dass die Annahme von 21,000 Cubikfuss mehr Berechtigung habe, als eine bedeutend höhere.

* Anmerkung der Redaction. Pont de la Coulouvrenière.