

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

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: 13.01.2026

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

DIE EISENBAHN CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.



Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. III.

ZÜRICH, den 23. Juli 1875.

No. 3.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annonen an die Expedition zu adressiren.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

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

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonniert 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.

Annonen 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.

INHALT: Topographische Aufnahmen im Hochgebirge. — Rollbahnschienen der schweizerischen Nordostbahn. — Gotthardtunnel. — Problem mit continuirlichen Bremsen in England. — Das neue schweiz. Transportreglement. — Kahlenbergbahn. System Rigi. — Wortlaut des Metervertrages vom 20. Mai 1875. — In memoriam. — Eisenpreise. — Literatur. — Stummer's Ingenieur. — Kleinere Mittheilungen. — Anzeigen. — Beilage. Gotthardbericht. — Signalordnung. — Aus den Verhandlungen der Bundesversammlung.

„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.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

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 Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numero 50 centimes.

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.

Ganz andere Verhältnisse zeigen sich im Gebirge. Eine Linie nach einem bestimmten Tracé dort provisorisch abzustecken, ist in den meisten Fällen sehr schwierig, längs derselben zu messen, oft geradezu unmöglich, überhaupt wird sich die Anlage eines Zuges von langen geraden Linien als unausführbar erweisen. Dazu sollte die Aufnahme oft auf eine grosse Breite ausgedehnt werden und durchweg genau sein, z. B. wenn es noch unentschieden ist, auf welcher Thalseite und in welcher Höhe die Bahn durchgeführt werden soll, und verschiedene mögliche Linien durchzustudiren und zu vergleichen sind, oder wenn gar künstliche Entwicklungen mit Spitzkehren oder Kreiskehren vorgesehen sind.

Aus diesen beiden Gründen muss man darauf verzichten, die Aufnahme ausschliesslich mit dem Messtisch zu vollziehen, und wird man darauf angewiesen, über die ganze Strecke ein Netz von Signalpunkten zu legen und trigonometrisch zu bestimmen; die Triangulation kann sich entweder auf eine gemessene Basis stützen, oder sich an die Signale der Landestriangulation anschliessen. Ferner genügt ein einziges Nivellement in der Längenrichtung der Bahn bei weitem nicht, um die übrigen nötigen Höhenaufnahmen etwa bloss mittelst des Distanzenmessers und Höhenwinkels daraus ableiten zu können, es ist ja bekannt, und theoretisch nachgewiesen, wie solche Bestimmungen um so ungenauer ausfallen, je grösser der Eleverwinkel ist. Die Höhenbestimmung auf trigonometrischem Wege (durch Messen der Höhenwinkel der einzelnen Signalknoten) dürfte zwar für die verlangten topogr. Aufnahmen genügend genaue Resultate liefern, zumal wenn diese Bestimmungen mehrfach controllirt werden; indessen wird die Anzahl der so bestimmten Punkte immerhin nur eine ziemlich beschränkte sein, und es ist jedenfalls vorzuziehen, ein ganzes Netz von Fixpunkten in verschiedenen Höhen (im Maximum von 20 zu 20 Meter Abstand und 40 bis 50 Meter Horizontaldistanz) zu haben, auf deren genaue Bestimmung man sich jederzeit verlassen kann. Zur Erreichung dieses Zweckes ist das einfachste und sicherste Mittel, solche Punkte durch directes Nivellement zu bestimmen und hernach ihre Situation nebst dem übrigen Detail aufzunehmen. Mit Rücksicht darauf, dass die ganze Gestaltung des Terrains schliesslich durch Horizontalcurven auf dem Terrain selbst aufzusuchen, resp. abzustecken sei, muss zugegeben werden, dass diese Methode ziemlich umständlich und zeitraubend ist; auch wäre sie kaum empfehlenswerth, wenn man dazu das gewöhnliche Nivelliren mit Verstellen des Instrumentes von einem Punkt zum folgenden anzuwenden hätte. Ist indessen das Terrain so beschaffen, dass man von einem einzelnen Punkt aus eine grosse Strecke übersehen kann, die sich im gleichen Niveau befindet, so lassen sich von einem Punkt aus ziemlich rasch eine grosse Zahl anderer Punkte auf gleicher Höhe und somit ein gutes Stück der Horizontalcurven abstecken. Dieser Fall tritt namentlich ein, wenn sich das Tracé durch ein ziemlich enges Thal hinzieht und man auf der einen Thalseite stehend, einen bequemen Ueberblick auf die andere Seite hat; unter günstigen Umständen lassen sich auf diese Art 6—8 Höhencurven in Ausdehnungen von je 400—600 Meter Länge abstecken.

So viel uns bekannt, ist dieses Verfahren bei den topogr. Aufnahmen für die Zufahrtslinien zu beiden Seiten des Gotthardtunnels mit Vortheil zur Anwendung gekommen. — Sind die Höhen-Fixpunkte oder die Curvenpunkte abgesteckt, so handelt es sich um Aufnahme ihrer Situation. Es wäre wohl kaum angezeigt, dieses mit Theodolith und Kreuzscheibe, etwa durch polygonometrisches Verfahren, auszuführen; die dazu erforderliche Mühe und Zeit ständen in keinem Verhältniss mit der für diesen Zweck nötigen Genauigkeit; sondern hiefür passt immer noch der Messtisch am besten, indem man denselben entweder auf den trigonometrisch bestimmten Punkten, oder auf grafisch bestimmten Punkten aufstellt und von ihnen aus die Fixpunkte und Curvenpunkte möglichst direct durch Intersection bestimmt. Man wird auch hier in der Regel die auf einer Seite des Thales gelegenen Punkte von der andern Seite

In beiden Fällen wird für die Zeichnung ein Massstab von 1:5000 oder noch kleiner genügen, um nach dem Plan das Studium der Linie mit allen generellen Berechnungen vornehmen zu können.