

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 11

## **Titelseiten**

### **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:** 22.02.2026

**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. III.

ZÜRICH, den 17. September 1875.

No. 11.

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

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

**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-österreichischen Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

**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.

„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 numéro 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.

**INHALT:** Das eidg. Schützenfest in St. Gallen und der St. Galler Bahnhof. — Die Bötzbahn. — Uebereinkommen über die Haftpflicht aus dem directen Verkehr und das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen. — Betrachtungen über die Brochure von Hartwich, betitelt Gestaltung und Verwaltung des Eisenbahnwesens. — Etat des travaux du Grand Tunnel du Gothard au 31 août 1875. — Kleinere Mittheilungen. — Bundesrathsverhandlungen. — Eisenpreise. — Beilagen. Zwei Tafeln: Fahrplan während des eidg. Schützenfestes in St. Gallen vom 19. bis 27. Juli 1874. — Situationsplan des Bahnhofes St. Gallen.

## St.—Das eidgenössische Schützenfest in St. Gallen und der St. Galler Bahnhof.

(Vom betriebstechnischen Standpunkte aus.)

(Siehe hiezu die Beilagen: Plan des Bahnhofes St. Gallen und Grafischer Fahrtenplan der Vereinigten Schweizerbahnen während des eidgenössischen Schützenfestes in St. Gallen. Siehe ferner: „Eisenbahn“ Bd. III. No. 4, p. 32).

Um einen Einblick in die Vorkehrungen zu eröffnen, welche durch ausnahmsweise Verkehrsverhältnisse, namentlich in Bezug auf die Construction der Fahrpläne und die Manipulationen der Züge in den Bahnhöfen bedingt sind, stellen wir den Fahrtenplan der Vereinigten Schweizerbahnen während des eidgen. Schützenfestes dem Plane des Bahnhofes St. Gallen gegenüber. Auf dem letztern finden sich die Geleise eingezeichnet und sind die übrigen Stationsanlagen aus demselben ebenfalls ersichtlich. Es ist nur hervorzuheben, dass beim gewöhnlichen regelmässigen Verkehre die in unserm Plane als „Einsteigehalle“ bezeichnete Halle als Ein- und Aussteigstelle dient; während für die Dauer des Schützenfestes die Aussteigstelle auf den freien mit Kies beworfenen Platz im Westen der Rampe i verlegt wurde. Die ankommenden Passagiere konnten dann in der am meisten westlich gelegenen bedeckten Halle c ihr Gepäck in Empfang nehmen. Diese Verlegung des Aussteigplatzes war eine der ersten Massregeln, auf welche Bedacht genommen werden musste; indem die Geleise bei der Einsteigehalle nicht genügt hätten, um die ein- und ausfahrenden Züge gleichzeitig aufzunehmen. In hohem Grade hinderlich für die Manipulation der Züge war die Drehscheibe zwischen der Locomotiv- und der Wagenremise, da sie das Passiren von Wagengruppen und Zügen auf den betreffenden Geleisen verhinderte. Ausserdem hatte sich die ganze Geleiseanlage des Bahnhofes nur allmählig den Verkehrsbedürfnissen gemäss erweitert; jedoch war jeweilen nur auf die Bedürfnisse eines ordentlichen Verkehres Rücksicht genommen und die Anforderungen einer so ausnahmsweisen Frequenz, wie sie das Schützenfest brachte, nicht in Erwägung gezogen worden. Als das Schützenfest dann grössere Anlagen nothwendig machte, gebrach es auf dem Bahnhofe St. Gallen an Allem, was den eintretenden Verhältnissen ebenbürtig gewesen wäre, vor Allem an Terrain, dann aber auch hauptsächlich an Platz für Erstellung oder Erweiterung von Gebäuden.

Unter solchen Verhältnissen musste darauf Bedacht genommen werden, durch eine möglichst scharfsinnige Construction des Fahrtenplanes sowie Feststellung der Einfahrt und Vertheilung der Züge in die verschiedenen Geleise den Mängeln der Bahnhofanlage entgegenzutreten.

Wie dies geschehen, zeigt ein Blick auf den beigegebenen grafischen Fahrtenplan.

In erster Linie wurde der Wagenpark in eine Anzahl von Wagengruppen (je 8—10 Wagen) eingetheilt, welche während der Dauer des Festes ohne Noth nicht aufgelöst werden durften und an der Stirne mit der Nummer der Wagengruppe bezeichnet waren. Diese Wagengruppen wurden auf die Züge in folgender Weise vertheilt:

Wagengruppe I.:	Züge 1, 8, 21;
„ II.:	„ 2, 15, 18;
„ III.:	„ 3, 6, 53, 52, 57, 16;
„ IV.:	„ 4, 19;
„ V.:	„ 7, 54;
„ VI.:	„ 45, 46, 53, 58;
„ VII.:	„ 9, 12;
„ VIII.:	„ 51, 10, 16a;
„ IX.:	„ 22, 47, 56, 23;
„ X.:	„ 43, 11, 14, 59;
„ XI.:	„ 42, 41, 50, 17;
„ XII.:	„ 48, 56, 19;
„ XIII.:	„ 44, 59;
„ XIV.:	„ 40, 3, A, 43, B, 15, C, D, E;
„ XV.:	„ 13, 50.

Hievon waren die Gruppen VI, VIII, XI, XII und XV Nordostbahnmateriel, welches theils über Rorschach, theils über Winterthur auf das Netz der Vereinigten Schweizerbahnen übergieng und directe Verbindungen zwischen den Hauptplätzen der N.O.B. und dem Bahnhofe St. Gallen herstellte.

Die Gruppe XIII dagegen ward durch Materiel der Vorarlbergerbahn gebildet, welches in St. Margrethen auf die Vereinigten Schweizerbahnen übergieng und Lindau direct mit St. Gallen verband.

Dieser Curs der Wagengruppen ist aus dem beiliegenden grafischen Fahrtenplane leicht ersichtlich. Die Complicationen der Züge ebenfalls.

Die grössten Schwierigkeiten concentrirten sich offenbar auf den Bahnhof St. Gallen, auf die Ein- und Ausfahrt der Züge auf demselben, sowie auf den Rangirdienst. Wir bringen daher die auf diese Verhältnisse bezüglichen Dienstvorschriften, soweit sie den Bahnhof St. Gallen betreffen, so dass Jedermann sich ein Bild entwerfen kann über die Ausnutzung der Geleiseanlagen.

Diese Vorschriften waren folgende:

Zug I, Wagengruppe I. St. Gallen an 5.40. I. Geleise, aussteigen, vorfahren und einsteigen, Postwagen vom Geleise VIII h hinten anschieben, † (Kreuzung) mit Zug 2, ab 5.50.

Zug 40, Wagengruppe XIV. (Materialzug zur Verstärkung von Zug 3, eventuell von Zug 43. Hinten anhängen. Geht den 19., 23. und 26. Juli bis Gossau, an den andern Festtagen eventuell nur bis Winkeln. St. Gallen, III. Geleise, † mit Zug 1, ab 5.50.

Zug 2, Wagengruppe II. St. Gallen an 5.50, II. Geleise, † mit Zug I, aussteigen, rückwärts fahren, einsteigen, Postwagen aus dem Remisengeleise anschieben, ab 6.00.

Zug 3, Wagengruppe III (Eventuell in Gossau oder Winkeln Wagengruppe XIV hinten anhängen.) St. Gallen an 7.00, III. Geleise, aussteigen, vorfahren, † mit Zügen 22, 42, eventuell A, Wagengruppe XIV abhängen und für Zug A verwenden, eventuell Remisengeleise, ab 7.30.

Zug A, Wagengruppe XIV. (Materialzug zur Verstärkung von Zug 43. Am 19., 23. und 26. Juli definitiv, an den andern Festtagen facultativ und durch Zug 3 zu signalisiren.) St. Gallen, III. Geleise, ab 7.10.

Zug 22, Wagengruppe IX. St. Gallen, II. Geleise, an 7.05, aussteigen, zurückfahren, einsteigen, † mit Zug 3, ab 7.20.